

# Geschichten einer neuen Qualität

Die neue S-Bahn symbolisiert das Zusammenrücken der Region und hat trotz ihrer Jugend schon viele Facetten

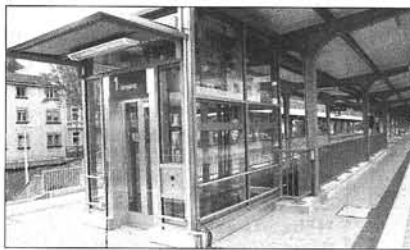
**Die Regio-S-Bahn ins Wiesental öffnet neue Dimensionen: Was sich in Sonntagsreden leicht sagt, trifft hier tatsächlich zu – vor allem dann, wenn alle Arbeiten abgeschlossen sind: In Zell einsteigen und in Basel ins Theater gehen, oder in Riehen einsteigen und in Lörrach einkaufen. Da schimmert ein Hauch jener „Grenzenlosigkeit“ auf, die in der Region vor der Epoche der Nationalstaaten normal war.**

Michael Baas hat einige zusammengetragen

## Geschichte einer Idee

„Die Idee der Regio ist auf der Schiene“, überschrieb der SBB-Manager Stephan Maurer einst ein Referat in der Nachbarschaftskonferenz. Das war 2005. Es hat allerdings eine Zeit gedauert, bis diese Idee in der Wirklichkeit Fuß gefasst hat. Inzwischen aber ist klar ist, dass das Potenzial dieser Idee mit dem Status quo nicht ausgeschöpft ist. Die Umbau der Gleise im Badischen Bahnhof für rund zwölf Millionen Euro eröffnet bereits dieses Jahr die Option, die S6 über den Rhein bis in den Bahnhof SBB zu verlängern; theoretisch kann die Linie dort verknüpft werden mit der S-Bahn nach Liesental und ins Ergolzthal. Dann wäre eine S-Bahn-Achse zwischen Zell im Wiesental und dem Schweizer Jura geschaffen – in der Tat eine noch nie da gewesene Qualität im grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehr in der Region.

Dieses Projekt aber ist mitnichten das einzige, die Regio-S-Bahn weiter zu optimieren. Zum Teil liegen die Pläne bereits in den Schubladen: Sobald das dritte und vierte Gleis der Rheintalstrecke fertig sind, kann die S 5 vom Weiler Bahnhof nach Haltingen verlängert werden; gegebenenfalls könnte die Linie von dort weiter in das interkommunale Gewerbegebiet am Dreispitz, von da nach Binzen und möglicherweise bis ins Kandertal geführt werden ... Solche Überlegen mögen utopisch scheinen; die Skala der Projektideen aber ist nach oben offen. Dazu gehört auch die Verlängerung der S 5 in



Aufzug am Bahnsteig in Lörrach

die andere Richtung über Steinen hinaus nach Schopfheim bis hin zu der unlängst mal wieder angedachten Wiederbelebung der Wehratalbahn. Nach wie vor im Raum steht auch der Nordbogen, die Verknüpfung der deutschen S-Bahn-Strecken mit den französischen bei Weil am Rhein, bis hin zur Schienen-Anbindung des Euro-Airport – sollte dieser je einen Bahnhof erhalten. Diese offene Frage zeigt zwar, dass bei der S-Bahn viele Wenns und Abers mitschwingen und es gehört nicht viel Fantasie dazu, anzunehmen, dass die eine oder andere Idee über das Stadium einer Machbarkeitsstudien kaum hinauskommen wird. Aber auch die Regio-S-Bahn ins Wiesental war vor 25 Jahren kaum mehr als eine Vision, eine Idee, und noch Anfang der 1990er Jahre fuhr der letzte Zug von Basel ins Wiesental kurz nach 19 Uhr.

## Geschichte der Projekte

Die Grün '99, die Landesgartenschau in Weil am Rhein, setzte einst so etwas wie die ersten sichtbaren Keime für den Ausbau der S-Bahn-Strecken auf deutscher Seite: Um die Verbindungsbahn zwischen

Lörrach und Weil, die heute das Herzstück der S 5 ist, wieder in Betrieb nehmen zu können, wurde Ende der 1990er Jahre der Tunnel unter dem Tüllinger saniert; parallel wurden erste neue Haltepunkte gebaut – zunächst in Weil (Gartenstadt und Pfädlistraße) und zum Abschluss auch in der Dammstraße in Lörrach. Im Juni 2005 haben dort dann die ersten S-Bahnen gehalten.

Der Ausbau der Wiesentalstrecke, der nun Anlass für das Regio-S-Bahn-Fest am Sonntag ist, zog sich dagegen in die Länge und ist – was die Stationen Schopfheim-West und Lörrach-Schwarzwaldstraße betrifft – noch nicht abgeschlossen. Als erste Station dieser Linie, die S-Bahn-Standards entspricht, wurde im Herbst '02 der Haltepunkt Brombach eingeweiht. Im November 2003 gab's dann in Stetten sogar einen Spatenstich für den Ausbau der Strecke; vergangenes Jahr etwa zwei Jahre später als 2001 angekündigt wurde auch der Bahnhof in Lörrach saniert. Im Jahr 2004 wurde der Abschnitt zwischen Stetten und Haagen als wichtigster Baustein zur Verlängerung der S 5 nach Steinen und dem 15-Minuten-Takt zwischen Stetten und Steinen zweigleisig ausgebaut mitsamt einem vom Bund finanzier-



Der neue Haltepunkt Dammstraße

ten elektronischen Stellwerk. Für diese Ausbauten wurde die Strecke zwischen Lörrach und Zell phasenweise sogar gesperrt. Im Dezember '04 werden S5 und S6 schließlich in Betrieb genommen – zunächst allerdings mit alten Fahrzeugen. Die neuen Niederflurfahrzeuge „Flirt“ verspäten sich und da auch die Zulassung für so genannte Doppeltraktion, die auf der S6 fährt, ihre Zeit braucht, kann die SBB erst im März Vollzug melden. „Die Flirt-Flotte ist vollständig“, berichtete die Badische Zeitung am 11. März.

## Geschichte des Wartens

Die Geschichte der Regio-S-Bahn ist denn auch eine Geschichte des Wartens: Des Wartens auf die Bahn, des Wartens auf zugesagte Zuschüsse des Landes und – wie gerade beschrieben – auf den „Flirt“. Dabei hatte schon 1994 eine Kosten-Nutzen-Analyse belegt, dass eine Regio-S-Bahn ins Wiesental volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Auf der Grundlage erarbeiten die Deutsche Bahn, das Land und Vertreter der Region ein Konzept; das wiederum war die Basis zur Gründung des Zweckverbands Regio-S-Bahn Lörrach (ZRL), an dem der Kreis und die Kommunen beteiligt sind.

Der Schwung des Anfangs allerdings blieb schnell stecken in den Brachen und toten Gleisen der damals vor allem mit sich und ihrer Umstrukturierung befassten nationalen Transportbehörde Deutsche Bundesbahn. „Streit um die Kosten lähmt die Regio-S-Bahn“ titelte die Badische Zeitung zum Beispiel im Dezember 1998. „Wir hinken mehr als ein Jahr hinter dem Zeitplan her“, monierte der damalige Verkehrsdezernent im Landratsamt Friedhelm Töppler. Die Bahn sei ein „schwieriger Partner“ bekräftigte 1999 auch der Erste Landesbeamte Hans-Detlev Müller. Der frühere Landrat Alois Rübsamen ließ zeitweise keinen Termin verstreichen ohne – *ceterum censeo* (was ich noch sagen wollte) – seinem Unmut Luft zu machen. Im August 2000 erst unterzeichneten die Bahn, das Land und der ZRL den Vertrag, der die

Finanzierung des Ausbaus regelt; die Planungsgelder gab die Bahn schließlich im Frühjahr '01 frei. Die Arbeiten begannen 2003, die neuen Fahrzeuge rollen nun seit gut zwei Monaten. Der Fortschritt rollt eben doch eher im Schnecken tempo.

## Geschichte der Konflikte

Großprojekte bieten Stoff für Konflikte. Das war und ist bei Regio-S-Bahn nicht anders. Zunächst knarzte es zwischen der Behördenbahn auf der einen sowie dem Land und den Kommunen auf der anderen Seite, zeitweise zwischen den in einen Wettbewerber gezwungenen Bahnunternehmen und heute mitunter zwischen Kunden und Dienstleistern. Doch der Reihe nach. Um die Jahrhundertwende fiel die Entscheidung, den Betrieb nicht automatisch dem Ex-Monopolisten und Platzhirsch Bahn zu übertragen, sondern in einem Wettbewerb zu vergeben. Den Zuschlag erteilten das Land und seine Nahverkehrsgesellschaft schließlich

der SBB. Sie bedient die Strecke seit Juni 2003. Die Infrastruktur aber gehört nach wie vor der Deutschen Bahn und ihren Tochtergesellschaften. Reibungsverluste, die im Betrieb immer wieder auftreten – sei es mangelnde Abstimmung bei den Anschlüssen in Basel oder Weil, seien es Informationsdefizite gegenüber den Fahrgästen – erschienen in der Anfangszeit als (logische) Folge dieser Konstellation: Hakeleien zwischen einem Abgewiesenen und einem Aufgenommenen. Inzwischen allerdings hat der Pragmatismus diese Wogen geglättet

– zumal die Deutsche Bahn am Hochrhein und mit der Oberrhein-Linie Richtung Freiburg zwei weitere S-Bahnen zu den Netz besteuert. Allerdings hat die SBB wiederholt erklärt, dass sie diese gerne übernehmen würde. Ein Vorhaben, das gegebenenfalls sogar Lokalpolitiker unterstützen. Grenzach-Wyhlens Bürgermeister Jörg Lutz zum Beispiel hat schon die unbefriedigende Entwicklung der Hochrhein-Linie beklagt. Die Geschichte der Konflikte ist, so scheint es, noch nicht zu Ende geschrieben.



Ein Wahrzeichen an der S5: der Schlaichturm

## Geschichte der Hoffnungen

Ein Quantensprung, trinationales Vorzeigeprojekt, alles wird besser, wenn die SBB die S-Bahn betreibt: Die Vorschusslörbeeren waren hoch. Wundert es angesichts solch himmelhohem Jauchzens, dass es Enttäuschungen gibt? Die Pannenserie zum Auftakt ist unvergessen, die Informationen der Fahrgäste in solchen Fällen ist bis heute löchrig. Das alles mag sich noch einpendeln. Selbst die entgegen allen Zusagen nur tröpfelnden Zuschüsse des Landes, die den ZRL und seine Gesellschafter zu teuren Vorfinanzierung zwingen, werden eines Tags kommen. Eines aber lässt sich kaum mehr beheben: Die Stadt Lörrach hat die Chance verpasst, das trennende Gleis verträglicher in ihren Stadtkörper einzubinden. Im Gegenteil:



Endstation: das neue Gleis in Zell

Allen Versprechungen zum Trotz sind die Schranken durch den dichten S-Bahn-Takt häufiger und länger geschlossen als zuvor. Es erweist sich als strategischer Fehler, dass Lörrach nicht darauf bestanden hat, zumindest an einer neuralgischen Stelle wie der Baumgartnerstraße eine Straßenunterführung der Gleise zu schaffen, wenn schon die komplette Tiefenerlegung der Gleise nicht realisierbar war.

## Kosten der Geschichte

Das geht neudeutsch wohl als Kollateralschaden in diese Geschichte ein, schwer kalkulierbare Kosten. Daneben stehen auch genau Bezifferbare: Den weitgehend vom Land und dem Kanton Basel bezahlten, zwölf Millionen Euro teuren Ausbau des Badischen Bahnhofs eingerechnet, kostet der S-Bahn Abschnitt rund 41 Millionen Euro. Darin enthalten sind 3,7 Millionen Planungskosten, die die Bahn trägt, sowie 25,3 für den Ausbau des Netzes und der Stationen. Davon übernimmt der ZRL 15 Prozent, etwa drei Millionen Euro; den Rest zahlt das Land.