

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 23 (1982)

Heft: 1-2

Artikel: Entwicklung und Perspektiven des Verkehrssystems in der Regio

Autor: Sulser, Hans-Ulrich

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088806>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Entwicklung und Perspektiven des Verkehrssystems in der Regio

HANS-ULRICH SULSER

1 Der Verkehrsraum der Regio

1.1 Der Verkehrsraum im europäischen Rahmen

Die Verkehrslage einer Stadt oder einer Landschaft ist eine der wichtigsten Grundlagen ihrer wirtschaftlichen Entwicklung. Dies gilt auch für die Region am Oberrhein zwischen Schwarzwald, Jura und Vogesen, die Regio, die durch ihre meerferne Lage im Zentrum Europas gekennzeichnet ist. Sie liegt aber inmitten der bedeutendsten Wirtschaftsräume des Kontinents und bietet sich dank ihrer geographischen Position als Verkehrssammler und Verkehrsknoten ersten Ranges an.

Die klimatischen und wirtschaftlichen Unterschiede zwischen dem Norden und dem Süden Europas bewirkten schon in alter Zeit einen bedeutenden Austausch von Wirtschaftsgütern und einen spezifisch Nord-Süd gerichteten Reiseverkehr. Die in dieser Richtung verlaufenden Verkehrsströme sind denn auch im allgemeinen wesentlich grösser als die West-Ost-Ströme. In der 300 km langen Oberrheinebene bietet sich nun dem kontinentalen Nord-Süd-Verkehr ein erstrangiger Verkehrssammler an, wobei sich die rechts- und linksrheinischen Verkehrswege im Süden in Basel treffen, während sie sich im Norden in verschiedene Linien auffächern. Dem Ost-West-Verkehr dient in unserer Region einerseits die Burgunder Pforte, die im Süden der Vogesen den Zugang ins Innere Frankreichs ermöglicht, anderseits das Hochrheintal, das den Weg ins östliche Alpenvorland öffnet. In diesem Brennpunkt europäischer Verkehrslinien liegen die drei Knoten Basel, Mülhausen und Freiburg, wobei die beiden letzteren Abzweigungspunkte mit dem Ost-West-Verkehr (Burgunder Pforte und Dreisamtal) darstellen, während Basel die Funktion des zentralen Sammlers und Verteilers im Nord-Süd-Verkehr zukommt. Durch den Bau der durchgehenden Autobahn von Rhein zur Rhone hat sich in neuester Zeit auch eine gewisse Verkehrsverlagerung in der Nord-Süd-Relation über Mülhausen und die Burgunder-Pforte nach Südfrankreich ergeben.

12 Der Anteil der Regio an den nationalen Verkehrsräumen

Die drei Teile der Regio befinden sich in Bezug auf die nationalen Verkehrsräume naturgemäß in einer peripheren Grenzlage. Diese Lage am Rande des Staatsgebietes kann sich einerseits negativ auf die Verbindungen zum «Hinterland» auswirken, kann aber auch dank dem grenzüberschreitenden Verkehr positive Wirkungen aufweisen.

Abgesehen von der rein distanzmässig peripheren Lage sind die Gebiete der Regio von den Verkehrshaupträumen der drei Staaten durch die natürlichen Verkehrshindernisse des Juras, der Vogesen und des Schwarzwaldes abgetrennt. Im Süden bildet der *Jura* ein Hindernis für den N-S-Verkehr im Alpenvorraum. Zwischen dem Rhonedurchbruch im SW und dem Aarequertal im NE ist die Durchquerung des Juras, eines Kettengebirges, das sich im südlichen Teil bis 1723 m erhebt, nur über Pässe oder durch Tunnels möglich, wobei die in tiefen Klusen die Ketten schneidenden Flusstäler einen Einstieg erleichtern. Dank der sich gegen NE senkenden Ketten sind die in der Fortsetzung des Oberrheingrabens zu überwindenden Höhendifferenzen nicht sehr erheblich. Die wichtigsten Passübergänge der Region sind der Bözberg (569 m) Richtung Zürich, der Untere Hauenstein (691 m) Richtung Luzern, der Obere Hauenstein (731 m) Richtung Bern und die Pierre Pertuis (827 m) Richtung Biel. Diese Übergänge sind schon sehr alt und auch bereits von den Römern benutzt worden. Der moderne Verkehr hat sich für die Durchquerung des Juras in allen Hauptrichtungen neue Wege geschaffen und durch Tunnels von teilweise erheblichen Längen nicht nur die Distanzen gekürzt, sondern auch die Höhendifferenzen eliminiert oder vermindert. Der Gebigscharakter des Juras kommt immerhin noch zum Ausdruck, indem die Eisenbahnen im Jura sogar eine grössere mittlere Tunnellänge aufweisen als die Alpenbahnen.

Für die Verbindung von Basel zum Mittelland werden die folgenden Tunnels benutzt:

Grenchenberg (Moutier–Grenchen, Bahnlinie Basel–Biel):	8,578 km
Hauenstein-Basis (Tecknau–Olten, Bahnlinie Basel–Olten):	8,134 km
Weissenstein (Gänsbrunnen–Oberdorf, Bahnlinie Moutier–Solothurn):	3,700 km
Belchen (Eptingen–Egerkingen, Autobahn N 2):	3,180 km
Bözberg (Effingen–Schinznach-Dorf, Bahnlinie Basel–Zürich):	2,526 km
Hauenstein (Läufelfingen–Trimbach, erste Bahnlinie Basel–Olten):	2,495 km

Dank den modernen Linienführungen von Bahn und Strasse ist die Basler Region durch Basislinien mit dem Schweizerischen Mittelland verbunden, so dass die Umfahrung des Juras (über die Rhein-Aare-Linie) nicht nötig ist. Sie steht lediglich für eine allfällige spätere Schiffbarmachung des Hochrheins noch zur Diskussion.

Wenig verkehrsfreundlich erscheinen die den Oberrheingraben im Westen begrenzenden *Vogesen*, die sich im Grand Ballon auf 1424 m erheben. Über den Vogesenhauptkamm ins Innere Frankreichs führen aus der Region nur wenige Strassen über teils lange und recht hohe Pässe, von denen die wichtigsten der Col de Bussang (731 m), der Col de la Schlucht (1159 m) und der Col du Bon-

homme (949 m) sind, die gegen Epinal und Saint-Dié führen. Von 1871 bis 1918, einer Zeit, während der andernorts zahlreiche Bahnlinien gebaut worden sind, war der Vogesenhauptkamm auch Staatsgrenze zwischen Frankreich und Deutschland und stellte dadurch nicht nur eine natürliche, sondern auch eine politische Barriere dar, was einer Verkehrserschliessung abträglich war. Erst in der Zwischenkriegszeit wurden die Pläne für eine Bahndurchquerung der Vogesen wieder aufgenommen. Die Arbeiten an der Strecke Wesserling–Saint-Maurice, die einen etwa 8 km langen Tunnel vorsah, wurden 1932 begonnen, 1935 aber Finanzierungsschwierigkeiten wegen wieder aufgegeben. 1937 wurde weiter im Norden der Tunnel zwischen Sainte-Marie-aux-Mines und Lusse für die Linie Schlettstadt–Saint-Dié mit einer Länge von 6,874 km eröffnet. Diese einzige Bahnverbindung der Region durch die Vogesen wurde 1973 wieder geschlossen, da der Tunnel in einen Autostrassentunnel mit Gebühr umgewandelt worden ist. Die wichtigen Verbindungslinien der Region mit den innerfranzösischen Zentren umgehen die Vogesen im Süden (Mülhausen–Belfort) und im Norden (Strassburg–Nancy). Die verkehrsgünstige N-S-Oberrheinlinie im Osten der Vogesen dient weniger dem innerfranzösischen als dem lokalen elsässischen und dem Transitverkehr.

Auch der *Schwarzwald*, der mit dem Feldberg (1493 m) nur wenig höher ansteigt als die Vogesen, stellt eine Verkehrsbarriere dar. Aus der Region sind nur gerade zwei wirklich gebirgsüberquerende Übergänge vorhanden. Es ist dies einmal die Linie durch das Höllental von Freiburg aus, die von Bahn und Strasse benutzt wird und bei 855 m ihren Kulminationspunkt erreicht. Die andere Linie verläuft von Basel durch das Wiesental über den Feldberg mit einer Scheitelhöhe von 1450 m. Die beiden Linien vereinigen sich bei Titisee und Neustadt, um gemeinsam die Ostabdachung des Gebirges bei Donaueschingen zu erreichen.

Die wichtigeren Verkehrsströme aus der Region in die östlich des Schwarzwalds gelegenen Gebiete benutzen Umfahrungslinien, wobei die nördliche über Karlsruhe–Stuttgart für den E-W-Verkehr wesentlich bedeutender ist als die südliche durch das Hochrheintal Richtung Schaffhausen–Singen. Dennoch stellt der Schwarzwald im innerdeutschen Raum für die Region ein nicht so grosses Hindernis dar wie die Vogesen im innerfranzösischen, weil die Hauptverkehrsströme auch im innerdeutschen Verkehr in der N-S-Richtung verlaufen und sich die für die Region massgeblichen Wirtschaftsschwerpunkte im Norden und Nordwesten des Oberrheingrabens befinden.

1 3 Die Verkehrslandschaften der Region

Die Region besteht aus sieben sehr verschiedenen Landschaftstypen, die auch in ihrer Eignung als Verkehrslandschaften markante Unterschiede aufweisen.

Die *Rheinebene* erlaubt im Prinzip die Führung von Verkehrslinien in gerader Richtung, jedoch hat sich die Entwicklung der Verkehrswege an die häufig am Hügelfuss liegenden Siedlungen gehalten. Die Eisenbahn und die Schiffahrtskanäle haben zuerst eine von den Ortschaften unabhängige gerade Linienführung gesucht. Die früher häufig überschwemmten Rheinniederungen sind einst von

den Verkehrswegen gemieden worden, und erst die deutsche Autobahn benützt heute die durch die Rheinkanalisierung sicher gewordene Auenlandschaft. Die schwache Besiedlung der ehemaligen Rheinauen und die nur wenigen Rheinübergänge zwischen Frankreich und Deutschland führen zu einer wider Erwarten relativ grossen Maschenweite des Verkehrsnetzes.

Im *Sundgauer* und im *Markgräfler Hügelland* verlaufen die Verkehrswege meist in den Bachtälern, in denen auch die Siedlungen zu finden sind. Einzelne Verbindungswege führen über die flachen Hügelrücken.

Auch im *Tafeljura* haben die hier noch tiefer eingeschnittenen Täler die Funktion von Verkehrssammeln. Steile Nebenstrassen verbinden die Talsiedlungen über die Tafeln untereinander und mit den vereinzelten Tafelsiedlungen. Bahnlinien verlaufen nur in den wichtigsten Tälern.

Der *Kettenjura* stellt vor allem den Querverkehr vor erhebliche Probleme. Dank der Linienführung entlang der Flüsse, die in Klusen die Ketten durchstossen, ist ein Eindringen ins Gebirge möglich, für dessen Überwindung aber Passübergänge oder Tunnels notwendig sind. Das Verkehrsnetz ist dementsprechend eher weitmaschig angelegt.

In den *Vogesen* mit ihren steilen Talhängen halten sich die Verkehrswege zumeist an die Tallinien und übersteigen am Talschluss den Hauptkamm. Verbindungen von Tal zu Tal bestehen einige wenige; das Verkehrsnetz ist sehr weitmaschig.

Der *Schwarzwald* weist demgegenüber in unserer Region eine bedeutend dichtere Besiedlung auf, und dementsprechend sind neben den ebenfalls in den Tälern verlaufenden Hauptverkehrswegen zahlreiche Verbindungen von Tal zu Tal und zu den teilweise recht hoch gelegenen Siedlungen vorhanden. Das Wegnetz erscheint zumindest in unserer Region für ein Gebirgsmassiv relativ engmaschig.

2 Die Entwicklung der Verkehrswege in der Regio

Schon in römischer Zeit bestanden weitgehend die heutigen Verkehrsachsen mit den beiden Knoten Augusta Raurica (Augst) und Cambete (Kembs). Infolge der Grenzlinie am Rhein sind nur die linksrheinischen Linien ausgebildet worden, wobei von Cambete aus Hauptstrassen durch die Burgunder Pforte nach Vesontio (Besançon) und weiter nach Gallien und gegen Süden sowie in der Rheinebene gegen Norden nach Argentorate (Strassburg) zogen. Von Augusta Raurica führten Strassen über die Pierre Pertuis nach Aventicum (Avenches), über den oberen Hauenstein nach Salodurum (Solothurn) und über den Bözberg nach Vindonissa (Windisch bei Brugg). Diese den Jura überquerenden Strassen sind durch die Lage der damaligen Alpenübergänge bestimmt: in erster Linie der Grosse St. Bernhard im Westen und der Splügen im Osten.

Die *Eröffnung des St. Gotthardpasses* im 13. Jahrhundert brachte eine grundlegende Neuorientierung der durch die Schweiz verlaufenden Verkehrsströme: Nicht zufällig erfolgte der Bau der ersten Rheinbrücke in Basel im Jahre 1225. Sie ermöglichte den Übergang der von Süden her über den Gotthard eintreffenden Güter auf das rechte Rheinufer. Die Oberrheinische Tiefebene wird damit

durch ihre beidseitigen Verkehrswege und dem in der Talrichtung auch mit Flössen und Schiffen befahrenen Rhein zur nördlichen Hauptleitung des Gotthardverkehrs. Diese Funktion ist ihr bis heute geblieben; die politischen und wirtschaftlichen Grenzziehungen nach dem Zweiten Weltkrieg haben sie darin durch die Verlagerung gewisser auf die östlichen Alpenpässe ausgerichteter Verkehrsströme nach Westen eher noch bestärkt.

Bis ins 18. Jahrhundert hinein sind die Strassen für den Verkehr jedoch noch schlecht und mühevoll. Erst der Ausbau der Fahrstrassen im 18. und 19. Jahrhundert ermöglichte die Einrichtung von Fahrposten für den Personenverkehr und die Beschleunigung des Warentransports.

Den entscheidenden Anstoß zur Belebung des Verkehrs bringt auch im Oberrheingebiet die *Einführung der Eisenbahn*, die dank der topographischen Gunst der Rheinebene schon sehr früh in der Region erscheint. Die erste Bahnlinie (Eröffnung am 1. 9. 1839) war jene von Mülhausen nach Thann, eine lokale Verbindung zweier Industriestädte, die der Initiative von Industriellen zu verdanken war. Nun folgte rasch die linksrheinische Längslinie, die in den Jahren 1840 und 1841 von Strassburg bis Saint-Louis eröffnet wurde, und der im Jahre 1844 das Schlussstück über die Landesgrenze nach Basel folgte. Die rechtsrheinische Bahn, die zuerst als Breitspur erstellt worden ist und später auf die Normalspurbreite umgestellt werden musste, entstand in Etappen zwischen 1845 bis 1851 auf der Strecke von Offenburg bis Haltingen. Hier konnte erst 1855 die Grenze nach Basel überschritten werden. 1854 fuhr die erste schweizerische Bahn in der Region von Basel nach Liestal. Es dauerte jedoch bis 1858, bis der Jura mit dem Hauenstein-Tunnel bezwungen werden konnte und Basel damit in Olten einen Anschluss ans schweizerische Eisenbahnnetz erhielt. Die drei Basler Bahnhöfe wurden 1860 (französisch/schweizerisch) und 1873 (deutsch/schweizerisch) miteinander verbunden, womit erst durchgehende Transporte möglich wurden. Sukzessive entstanden die Verbindungen der Region mit Ost und West, weitere Verlängerungen der Hauptlinien nach Süden und ein Nebenbahnnetz, das heute weitgehend wieder aufgehoben worden ist (für die Entwicklung der Bahnnetze und der Bauten im Zusammenhang mit den Kriegen von 1870/71 und 1914–18 vgl. Lit. 3, 5 und bes. 6).

Auf dem Rhein wurde vermutlich schon in römischer Zeit, bestimmt aber im Mittelalter *Schiffahrt* betrieben, stellten doch die Flüsse gegenüber den unsicheren Wegen bevorzugte Verkehrslinien dar. Die Rheinschiffahrt wird urkundlich erstmals im Jahre 1209 in der Koblenzer Zollordnung erwähnt und entwickelt sich trotz der rund 40 Zölle, die unterwegs erhoben werden. Da der Rhein die einzige Nord-Süd gerichtete Wasserader Mitteleuropas ist, die sich für den Warentransport anbietet, ist das Oberrheingebiet wiederum für diesen Verkehr besonders geeignet. Einen Aufschwung erlebt die Schiffahrt im 19. Jahrhundert mit dem Erscheinen des Dampfschiffes, das erstmals 1832 Basel erreicht. Überdies erfolgte der Anschluss der Region an das innerfranzösische Wasserstrassenetz durch den Bau des Rhein-Rhone-Kanals (Besançon–Mülhausen 1829, Mülhausen–Strassburg 1834) und des Hüninger Zweigkanals (1838), womit auch Hüningen vor den Toren Basels mit dem innerfranzösischen Netz verbunden

war. Die Eröffnung der Eisenbahnen setzte der kurzen Blütezeit dieser noch nicht sehr leistungsfähigen Schiffahrt bereits wieder ein Ende. Die heutige Grossschiffahrt auf dem Rhein datiert aus den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts und war erst möglich geworden durch die Rheinkorrektionen des 19. Jahrhunderts. Sie hatte vorerst ihren Endpunkt in den unterhalb der Stadt gelegenen Basler Häfen Klybeck, St. Johann und Kleinhüningen. Nach 1945 entwickelten sich auch die oberhalb der Stadt gelegenen Häfen in Birsfelden und in der Au. Der grosse Aufschwung des Rheinverkehrs mit grösseren und leistungsfähigeren Einheiten ist weitgehend der nach dem Zweiten Weltkrieg durchgeföhrten Erstellung des Rheinseitenkanals zu verdanken. Heute bewältigen die Basler Häfen einen Jahresumschlag von 8 bis 9 Millionen Tonnen und damit rund einen Viertel des schweizerischen Imports. Daneben sind moderne Hafenanlagen auch in der Region entstanden, wie in Weil am Rhein, Hüningen, Ottmarsheim und Breisach.

Die Einföhrung der Eisenbahn brachte dem *Strassenverkehr* einen gewaltigen Bedeutungsschwund, der erst im 20. Jahrhundert mit dem Aufkommen des Automobils wieder wettgemacht werden konnte. Dieses brachte dann die Entwicklung eines individuellen und flächenmässigen Verkehrs im Gegensatz zur Bahn, die nur einzelne Verkehrslinien mit bestimmten Haltepunkten zur Verfügung stellt. Der enorme Aufschwung des Strassenverkehrs, speziell in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts, zwang zum Ausbau des alten Strassennetzes und zum Neubau von speziell dem Motorfahrzeug dienenden Verkehrswegen. Diese Entwicklung ist in unserer Region noch nicht abgeschlossen, besteht doch erst die rechtsrheinische Nord-Süd-Autobahn unterhalb Basels durchgehend. Diese ist mit der schweizerischen N 2 in Basel verbunden, die durch den Belchentunnel ans übrige Netz angeschlossen ist. Eine Abzweigung Richtung Zürich, die N 3, führt vorerst im Hochrhein- und Fricktal bis nach Frick. Das französische Netz besteht in erster Linie aus der Querverbindung der A 36, die bei Steinenstadt an die deutsche A 5 anschliesst und an Mülhausen vorbei durch die Burgunder Pforte und dann ins Rhonetal führt, wo sie den Anschluss nach dem Mittelmeer herstellt. Schon etwas älter ist die linksrheinische A 35, die in N-S-Richtung durch die Hardt gegen Basel zieht, während die Fortsetzung weiter im Norden noch fehlt.

Für das neueste Verkehrsmittel, das *Flugzeug*, ist die für den Oberflächenverkehr massgebende Verkehrsgunst der Oberrheinebene ohne Bedeutung. Wesentlich für die Entwicklung der Luftfahrt ist das Verkehrsaufkommen des Einzugsgebietes eines Flughafens. Neben den lokalen Flugplätzen von Belfort, Colmar und Freiburg i. Br., die im Regionalverkehr auch von Linien bedient werden, ist einzig der 1946 eröffnete internationale Flughafen Basel-Mulhouse zu grösserer Bedeutung gelangt. Mit knapp 1 Mio. Passagieren pro Jahr steht er immerhin an sechster Stelle der französischen Flughäfen, ist aber gegenüber den schweizerischen Konkurrenten Zürich und Genf ins Hintertreffen geraten. Probleme der Erfassung des Einzugsgebietes, wo starke Abwanderungen insbesondere nach Zürich festgestellt wurden, aber auch kommerzielle Interessen der Fluggesellschaften, die naturgemäß Landungen in verkehrsstärkeren Punkten bevorzugen, haben zu dieser Situation geföhrt.

3 Verkehrsstrukturpläne der Region

3.1 Der Strukturatlas der Regio und seine Verkehrskarten

Der 1967 erschienene «Strukturatlas Nordwestschweiz, Oberelsass, Südschwarzwald» (Lit. 4) stellt die erste Grundlagenerhebung über die Regio dar, die im Auftrag der Arbeitsgruppe «Regio Basiliensis» vom Geographischen Institut der Universität Basel erarbeitet worden ist. Über 80 Karten und graphische Darstellungen geben – meist auf Gemeindebasis – die auf einen vergleichbaren Nenner gebrachten Grunddaten aus den drei Ländern wieder, die für eine regionale und grenzüberschreitende Planung notwendig sind.

Auch dem Verkehr sind einige Karten gewidmet, die ebenfalls eine erste wissenschaftliche Darstellung der alle drei Länder umfassenden Verkehrsgrundlagen der Region bilden. So gibt die historische Karte des Verkehrsnetzes von 1796–1851 mit den «Fahrenden Posten» und den «Extraposten» die Entwicklung des Hauptstrassennetzes und der ersten Bahnlinien wieder. Die aktuellen Karten zeigen für den Strassenverkehr die Verkehrsbelastung der Strassen auf Grund der Strassenverkehrszählungen von 1965, wobei damals die grössten Belastungen im Bereich der Agglomeration Basel Richtung Schweiz auftraten. Auch der Bestand an Automobilen wird nachgewiesen.

Die Eisenbahnkarten geben die Streckenbelastung mit der Anzahl Züge (aufgeteilt nach Personen- und Güterzügen, wobei die unterschiedliche Struktur des Bahnverkehrs in den drei Ländern zum Ausdruck kommt), die verkauften Billette der einzelnen Bahnhöfe im Personenverkehr, den Versand und Empfang im Güterverkehr sowie die Fahrpreise ab Basel, Freiburg und Mülhausen wieder. Eine besonders aufschlussreiche Darstellung gilt dem öffentlichen Verkehr, wo die täglich verkehrenden Kurse nach den einzelnen Ortschaften angegeben werden. Auf diesem Gebiet sind – neben der gewaltig gestiegenen Motorisierung im Individualverkehr – seit der Erhebung vom Winter 1964/65 wohl die grössten Veränderungen eingetreten.

3.2 Die Verkehrsbestandspläne Oberrheinischer Regionalplaner

Einige Jahre später hat die «Konferenz Oberrheinischer Regionalplaner» als neue Bestandesaufnahme wichtiger Verkehrsgrundlagen ihre Verkehrsbestandspläne (Lit. 2) im Hinblick auf künftige Planungen veröffentlicht.

Diese Bestandesaufnahme weist auf die bestehenden strukturellen Unterschiede in den Verkehrsnetzen und Verkehrsleistungen hin und zeigt auch jene Lücken im Verkehrsnetz, die durch Planung geschlossen werden müssten, wozu für jeden Verkehrsbereich verschiedene Postulate aufgestellt werden.

Der *Schienenverkehrsplan* zeigt die Belastung der einzelnen Strecken im Jahre 1971 mit der kumulierten Anzahl der Personen- und Güterzüge pro Tag. Diese pauschalen Angaben erlauben nur eine grobe Beurteilung der Situation, da u.a. sämtliche Nebenstrecken weggelassen worden sind, obwohl sie – insbesondere im

Personenverkehr – teilweise beachtliche Zugsleistungen aufzuweisen haben. Immerhin erlaubt die gewählte Darstellung auf den ersten Blick die Feststellung, dass der Durchgangsverkehr die rechtsrheinische Linie bevorzugt. Ferner sind auch die fehlenden Ost-West-Verbindungen – innerhalb der Region, wie auch nach aussen – auffällig. Als Postulate erschienen für unsere Region von Bedeutung:

- Kurze und bequeme Verbindungen von den Zentren beidseits des Rheins an die geplanten Schnellfahrstrecken (links- und rechtsrheinisch).
- Ausbau der linksrheinischen Strecke zwischen Strassburg und Mainz, um die «Rechtslastigkeit» des Schienenverkehrs zu beheben. Überlastungen auf der rechten Seite und freie Kapazitäten auf der linken Seite müssten durch eine gezielte Förderung des linksrheinischen Verkehrs ausgeglichen werden, wodurch auch dem Elsass verbesserte wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten geboten würden.
- Die «europäische» Stellung von Strassburg müsste zu verbesserten Verbindungen mit den Nachbarstädten führen.
- Die Probleme des Ost-West-Verkehrs sind im Norden weitgehend gelöst, während im Süden die Vogesen und der Schwarzwald bedeutende Hindernisse darstellen. Vorläufig sollten die Umgehungslinien Strassburg–Stuttgart und Basel–Bodensee verbessert werden.

Der *Strassenverkehrsplan* enthält ebenfalls nur die Fernverkehrsstrassen, d.h. Autobahnen und Autostrassen in ihrer Ausdehnung Ende 1975. Dazu wird die Belastung durch die Anzahl Fahrzeuge im Jahre 1970 ausgewiesen. Auch der Strassenverkehr hat auf diesem Plan sein Schwergewicht auf der rechten Rheinseite. Die Grundlagen der Darstellung stützen sich allerdings einseitig auf die vorhandene Infrastruktur. Da in der elsässischen Region im Jahre 1970 erst wenige Teilstücke von Schnellverkehrsstrassen in Betrieb standen, können die auf ihnen verkehrenden Verkehrsströme nicht repräsentativ sein. Eine Berücksichtigung auch des auf Hauptstrassen registrierten Verkehrs hätte sich angesichts des linksrheinisch nur rudimentär ausgebildeten Schnellstrassennetzes aufgedrängt. Trotz dieser Erhebungsmängel kann nicht übersehen werden, dass sich der internationale Fernverkehr tatsächlich über die Autobahnen abwickelt und dass hier gewaltige Konzentrationen auf der rechten Rheinseite, insbesondere in ihrem nördlichen Teil, bestehen. Die 1981 fertiggestellte durchgehende Autobahnverbindung Deutschland–Spanien durch die Burgunder Pforte hat diese Entwicklung – trotz der in Frankreich auf den Autobahnen erhobenen Gebühren – noch gefördert. An Postulaten oder Fragen werden aufgeworfen:

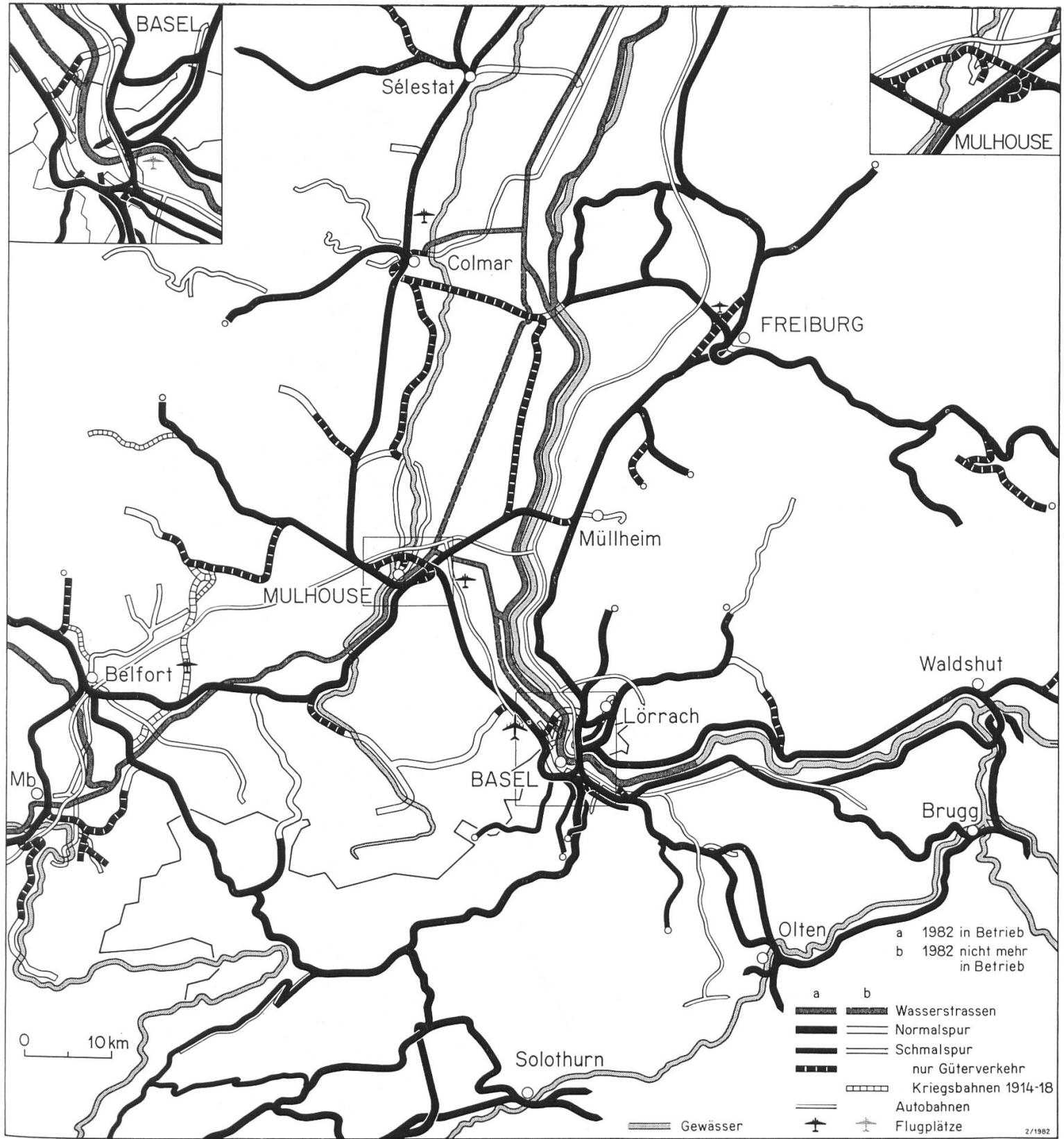
- Kann die bisherige rechtsrheinische Ausrichtung des Nord-Süd-Verkehrs belassen werden, oder können die Verbindungen linksrheinisch ergänzt werden?
- Wie im Schienenverkehr bestehen auch im Strassenverkehr nur im nördlichen Teil gute Ost-West-Verbindungen. Zur Verbesserung der Situation wären in unserer Region insbesondere die folgenden Relationen vorzusehen:
 - Verknüpfung der Schwarzwald-Querverbindung aus dem Raum Ulm nach Freiburg mit dem neuen Vogesentunnel bei Sainte-Marie-aux-Mines,
 - Verbindung der geplanten Hochrhein-Autobahn aus dem Raum München nach Lörrach durch die «Spange» Markt einerseits mit der französischen Autobahn und andererseits mit dem Flughafen Basel-Mulhouse.

Neben diesen vorrangigen Planungsaufgaben im Schienen- und im Strassenverkehr werden noch weitere Postulate für den Luftverkehr, für die Binnenschiffahrt, für den interregionalen Verkehr und für ein integriertes Gesamtkonzept vorgestellt. Für die Binnenschiffahrt, die mit dem Ausbau der Main-Donau-Verbindung und des neuen Rhein-Rhone-Kanals für die Grossschiffahrt in neue Dimensionen hineinwachsen könnte, wird das Postulat der Berücksichtigung der Fragen der Ökologie gestellt. Im Abschnitt «interregionaler Verkehr» wird in erster Linie die Förderung des öffentlichen Verkehrs postuliert. Das oberste Ziel soll darin liegen, «eine solche interregionale Verkehrserschliessung zwischen den neu zu errichtenden Schnellfahrtstrecken, den heute bereits vorhandenen Eisenbahnstrecken und vorhandenen sowie geplanten städtischen Nahverkehrssystemen zu harmonisieren ... Dieses System ist durch leiterartige Verknüpfungen mit Ost-West-Sprossen zu stützen, ausgehend von den jeweiligen zentralen Orten ... Hierbei ist der Verkehrserschliessung als Massnahme der Daseinsvorsorge höhere Bedeutung beizumessen als sektoralen Rentabilitätsüberlegungen». Eine integrierte Verkehrsplanung soll schliesslich die einzelnen Verkehrsmittel im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zusammenfassen, wobei diese nicht sektoral oder nationalstaatlich beeinflusst werden sollte. Ein Problem der langfristigen Verkehrsplanung ist sodann die Frage der Funktionsteilung der einzelnen Verkehrsmittel.

Die Verkehrsbestandspläne der Konferenz Oberrheinischer Regionalplaner stellen die bisher umfassendste Bestandesaufnahme der Verkehrssituation in unserer Region dar, und sie zeigen auch einige Entwicklungsprobleme des Verkehrswe sens auf.

4 Heutige Verkehrsstruktur und Entwicklungserspektiven

Der Oberrheingraben gilt nach wie vor und auch für die Zukunft als eine Verkehrsachse von europäischer Bedeutung. Im Rahmen der EG sind aber für den N-S-Verkehr neue Verkehrsachsen entstanden, die insbesondere im Strassen-güterverkehr, der einen prozentual immer noch wachsenden Anteil am Gesamt-güterverkehr darstellt und für den die Schweiz restriktive Bestimmungen (Beschränkungen der Gesamttonnage und der Länge und Breite der Fahrzeuge) aufgestellt hat, grosse Verkehrsströme übernehmen. So haben sich die Transitmen gen auf der Strasse zwischen 1965 und 1976 über den Brenner von 1,37 Mio t auf 10,10 Mio t vergrössert und beim Mont-Blanc-Tunnel von 0,35 Mio t auf 4 Mio t gesteigert. Demgegenüber ist der schweizerische Anteil von unter 0,5 Mio t beinahe konstant geblieben. Bei stark gestiegenem Verkehrsvolumen hat sich der auf die schweizerischen Übergänge entfallende Teil des gesamten alpenquerenden Verkehrs (Bahn und Strasse) seit 1965 konstant verringert und von ca. 42% auf 22% abgenommen (vgl. Lit. 1). Dieser Anteil kann sich nach dem Ausbau der Kapazitäten im Schienenverkehr, d.h. in erster Linie des Lötschbergs auf Doppelspur, wieder vergrössern.



Das Verkehrsnetz (inkl. bereits wieder aufgehobener Einrichtungen) in der Regio, 1982

Im Strassenverkehr hat die 1980 erfolgte Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels ebenfalls Auswirkungen, die noch zu untersuchen sind und die erst voll in Erscheinung treten werden, wenn auch die im Süden des Tunnels anschliessende Autobahnstrecke durchgehend in Betrieb sein wird. Die Gotthardroute hat, verglichen mit den Alternativrouten, den Vorteil der kürzesten Verbindung zwischen Ruhrgebiet und Poebene und bietet mit einem Kulminationspunkt von 1175 m (Mont-Blanc 1275 m, Brenner 1374 m) auch den niedrigsten Übergang an. Einer starken Ausweitung des Transitgüterverkehrs stehen allerdings die Tonnagebeschränkungen der Schweiz entgegen, zu deren Überwindung die Bahn einen Huckepackdienst anbietet, der noch stark steigerungsfähig ist. Da anderseits die Alternativrouten gebührenpflichtig sind, wäre auch eine Anpassung der Tonnagen an die schweizerischen Vorschriften denkbar, um den kürzesten Transportweg benutzen zu können. Alle diese Entwicklungsvarianten im Alpenquerverkehr haben unmittelbare Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Oberrheingebiet.

Ungeachtet der Verkehrsentwicklung im europäischen Rahmen bleibt die Oberrheinebene der Hauptzugangsweg zur Schweiz. So erfolgten 1980 46,25% sämtlicher Importe und 33,7% sämtlicher Exporte der Schweiz über die Region Basel. Im schweizerischen Transitverkehr ist die Relation Basel–Italien dominierend, in welcher in beiden Richtungen auf Schiene und Strasse 37,3% aller schweizerischen Transitmengen abgewickelt werden. Dazu sind noch die 20,9% zu rechnen, die durch die Internationale Erdgasleitung die Schweiz durchqueren, die ca. 20 km östlich von Basel die Schweiz erreicht und sie beim Griespass wieder verlässt, womit sich der Anteil der Basler Region am Transitgüterverkehr auf 58,2% erhöht.

Von europäischem Interesse ist der in den letzten Jahren festzustellende Bedeutungswandel Mülhausens. Schon immer an einer wichtigen Verzweigungsstelle im Verkehrssystem gelegen, war doch auch für Mülhausen der N-S-gerichtete Verkehr dominierend. Mit dem Ausbau der Verkehrswege durch die Burgunder Pforte und die Entwicklung der EG sind aber grössere Verkehrsverlagerungen eingetreten, wodurch Basel nicht mehr als einziger die Oberrheinebene im Süden abschliessender Punkt erscheint, sondern sich mit Mülhausen in diese Aufgabe teilt. Diese Ergänzung und Zusammenarbeit bewährt sich, was im übrigen auch durch den gemeinsamen Betrieb des Flughafens dokumentiert wird.

Die sich aus der heutigen Situation ergebenden Probleme und Entwicklungsperpektiven der einzelnen Verkehrsträger sollen nun kurz beleuchtet werden.

4 1 Wasser

Seit vielen Jahren bewegen sich die Umschlagszahlen der Basler Häfen zwischen 8 und 9 Mio t. Damit erscheinen die Kapazitäten einigermassen ausgelastet und nicht mehr allzusehr ausbaufähig. Anderseits haben sich unterhalb Basels auf beiden Seiten des Rheins neue Hafenanlagen entwickelt, die einen zunehmenden Verkehr bewältigen. Die Umschlagzahlen für die beiden letzten bekannten Jahre lauten (Jahresumschlag in 1 000 t):

	1979	1980
Basel (baselstädtische und basellandschaftliche Hafenanlagen)	8 581	9 019
Huningue	216	284
Weil am Rhein	726	889
Mulhouse-Ottmarsheim	2 036	2 115
Mulhouse-Ile Napoléon	681	590

Von grossem Einfluss auf die künftige Gestaltung der Binnenschiffahrt könnte die Erstellung des neuen Rhein-Rhone-Kanals sein, der für Schiffe von 1350 t ausgerichtet werden soll und der die Region mit dem Mittelmeer verbinden würde. Er figurierte schon in mehreren Entwicklungsplänen der französischen Regierung, doch ist der Baubeginn immer wieder hinausgeschoben worden, nicht zuletzt, weil sich besonders im Sundgau eine erhebliche Opposition gebildet hat, die den Kanalbau seiner starken Eingriffe in das Landschaftsbild wegen ablehnt. Ein Ausbau der Schiffahrt auf dem Hochrhein bis zum Bodensee, für den ebenfalls Pläne bestehen, scheint in naher Zukunft nicht in Frage zu kommen, da auch hier ernsthafte ökologische Bedenken angemeldet werden. Überdies sieht die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption eine Schiffbarmachung des Hochrheins zur Entlastung Basels höchstens bis zur Aaremündung vor.

4 2 Strasse

Gegenüber den Bestandesaufnahmen des Strukturatlases und der Verkehrsbestandspläne sind entscheidende Änderungen eingetreten. Wohl ist die «Rechtslastigkeit» des Strassenverkehrs bestehen geblieben. Doch ist die deutsche Autobahn A 5 seit dem Sommer 1980 mit der schweizerischen N 2 verbunden und ermöglicht eine durchgehende Benützung bis Zürich, ins Tessin und nach Genf. Seit dem Frühjahr 1981 ist auch die Rheinüberquerung bei Steinenstadt/Ottmarsheim in Betrieb. Sie verbindet die deutsche A 5 mit der französischen A 36, was eine durchgehende Fahrt auf der Autobahn von Hamburg bis Valencia erlaubt. Ab Burnhaupt, westlich von Mülhausen, ist diese Strasse allerdings gebührenpflichtig.

Für den regionalen Verkehr von Bedeutung war die Eröffnung der Palmrainbrücke im Frühjahr 1980, die an der Stelle der ehemaligen Eisenbahnlinie Hüninguen-Leopoldshöhe den Rhein überquert. Sie ersetzt die durch eine Autofähre (vor dem Krieg durch eine Schiffsbrücke) vermittelte Verbindung zwischen Hüningen und Weil am Rhein und ermöglicht einen besseren Anschluss des deutschen Einzugsgebietes an den Flughafen Basel-Mulhouse.

An offenen Problemen wäre zuerst die Fortsetzung der A 35 nach Norden zu nennen. Vorerst sollen linksrheinisch keine neuen Autobahnen entstehen, sondern die bestehenden Hauptstrassen auf vier Spuren ausgebaut und teilweise Ortsumfahrungen angelegt werden. Auch die Verknüpfung der A 35 im Süden über die Grenze mit dem schweizerischen Autobahnnetz ist noch nicht gelöst. Dem Projekt einer Basler «Nordtangente», welche die französische Autobahn an der Grenze abnehmen und meist in Tieflage über den Rhein an die N 2 anschliessen möchte, ist eine Opposition erwachsen, die vorschlägt, die französi-

sche und die deutsche Autobahn im Raume Markt miteinander zu verbinden, was aber zu einem zweimaligen Grenzübertritt des Verkehrs Frankreich-Schweiz führen müsste.

Von der postulierten Hochrhein-Autobahn zum Bodensee ist vorerst die Spange Markt-Lörrach-Rheinfelden im Bau, die eine Fortsetzung über den Rhein mit einem Anschluss an die N 3 bei Rheinfelden finden und damit eine Entlastung des Raumes Basel bringen dürfte. Eine Fortführung Richtung Bodensee ist nicht in Sicht. Ebenso ist das Postulat der Schwarzwaldautobahn bisher nicht erfüllt worden. Das wachsende Umweltbewusstsein hat auch hier zu einem Umdenken geführt, und gegenwärtig wird geprüft, wie die bestehende Hauptstrasse von Freiburg nach Donaueschingen ausgebaut und den Erfordernissen des gewachsenen Verkehrs angepasst werden könnte.

4 3 Schiene

Auf der Schiene bestehen gewisse strukturelle Unterschiede zwischen den drei Ländern der Region. In Frankreich sind zahlreiche Bahnstrecken, d.h. praktisch alle Nebenlinien, aufgehoben worden oder dienen nur noch dem Güterverkehr, womit sich das Netz auf wenige Hauptlinien konzentriert, die jedoch modern ausgebaut worden sind. In Deutschland sind einige Nebenlinien ebenfalls für den Personenverkehr aufgegeben worden, auf anderen werden in Randzeiten Bahnenbusse als Schienenersatz eingesetzt. Im schweizerischen Teil stehen noch alle Linien für Güter und Personen voll zur Verfügung (vergl. Abb.).

Versuche zur Attraktivitätssteigerung im Personenverkehr sind vor allem in Deutschland und in der Schweiz unternommen worden. Die Deutsche Bundesbahn führt ihre erfolgreichen Intercity-Züge im Stundentakt bis Basel, dem bisher einzigen ausländischen Bahnhof, der an das IC-Netz angeschlossen ist, und hat damit beträchtliche Frequenzsteigerungen erzielen können. Dies war auch im Wiesental (Basel-Lörrach-Zell) der Fall, wo ein Stundentakt (halbstündlich in den Spitzenzeiten) für den Regionalverkehr eingeführt worden ist.

Ähnliche Verkehrszunahmen erwarten auch die SBB, die im Frühjahr 1982 auf dem gesamten Netz eine Verdichtung des Zugsangebots einführen, was praktisch einen Stundentakt bedeutet, teilweise alternierend mit IC-Zügen und gewöhnlichen Schnellzügen, wobei auch die Lokalzüge auf den Takt ausgerichtet werden.

Die Attraktivitätssteigerung steht ebenfalls im Vordergrund bei den Projekten der DB für eine Erneuerung der Oberrheinlinie mit dem Ziel, die Fahrgeschwindigkeit auf 200 km/h zu steigern. Das gleiche gilt auch für die dem gleichen Zweck dienenden aber noch nicht so weit gediehenen Pläne der SBB für eine neue Haupttransversale (NHT), die eine Neutrassierung der Linie Basel-Olten vorsehen. Einen Einfluss auf die Verkehrsgestaltung im Oberrheingebiet dürfte auch der Entscheid über den Bau eines künftigen Alpenbasistunnels haben, je nachdem ob die Wahl auf den Gotthard oder die Splügen-Linie fallen wird.

Von regionaler Bedeutung wäre die wünschbare Einführung eines Taktfahrplans durch die SNCF auf der Strecke Strassburg-Colmar-Mülhausen-Basel, der eine

bessere Verbindung zwischen diesen Städten bringen würde. Nach den guten Erfahrungen mit den TGV-Zügen auf der Linie Paris–Lyon ist es denkbar, dass auch peripherie Gebiete wie das Elsass an diese Schnellverkehrslinie angeschlossen werden.

Ein weiteres Postulat, das einerseits mit dem vorherigen, andererseits mit dem Luftverkehr verknüpft ist, wäre die Flughafenbahn, die mit einer Schlaufe von der bestehenden SNCF-Linie her den Flughof in der Weise an das Bahnnetz anschliessen würde, dass sämtliche auf der Strecke Basel–Mülhausen verkehrenden Züge mit einem kleinen Umweg den Flughafen bedienen könnten. Nachdem sich in Zürich-Kloten diese Erschliessung bewährt hat, liegt es nahe, sie auch für Basel-Mulhouse vorzusehen, wobei das Problem der verschiedenen Stromarten für die aus der Schweiz her durchfahrenden Züge zum Flughafen ohne weiteres lösbar ist. Mit dem Halt der direkten Züge im Flughafen wären neben Mülhausen auch Belfort, Colmar und sogar Strassburg gut und rasch mit Basel-Mulhouse verbunden.

4 4 Luft

Einige Aspekte des Luftverkehrs unserer Region sind bereits gestreift worden. Es ist eine Tatsache, dass in Basel-Mulhouse ein mit allen modernen Einrichtungen und einer 3900 m langen Hauptpiste versehener und damit für den Interkontinentalverkehr ausgebauter Flughafen zur Verfügung steht, der noch grosse ungenutzte Kapazitäten aufweist. Trotz der topographisch günstigen, hindernisfreien und nebelarmen Lage von Basel-Mulhouse hat sich der schweizerische Luftverkehr in erster Linie in Zürich, dann aber auch in Genf konzentriert, so dass Basel nur gerade rund 7% des gesamten Passagierverkehrs und rund 10% des Frachtverkehrs der Schweiz bewältigt. Im Winter 1981/82 werden ab Basel im regelmässigen Linienverkehr 21 Destinationen angeflogen, mit reinen Frachtlinien nochmals 10.

Ein Problem liegt darin, dass die nationalen Fluggesellschaften (Swissair und Air France) nur Flugzeuge betreiben, deren Sitzplatzzahl für das Verkehrsaufkommen von Basel-Mulhouse zu gross ist. Ein kostendeckender Betrieb ist deshalb nur nach den wenigen Punkten (wie Paris und London) möglich, die grosse Fluggastaufkommen aufweisen. Es wird zur Zeit versucht, ein Flugnetz dritter Ebene (unter dem Interkontinental- und dem Kontinentalverkehr) aufzubauen, das von kleineren Flugzeugen (mit ca. 40 Passagieren) beflogen und damit kostendeckend gestaltet werden könnte. Ausserdem wird auch versucht, einerseits das Einzugsgebiet des Flughafens auszuweiten und anderseits die Abwanderung der Passagiere im eigenen Einzugsgebiet nach anderen Flughäfen aufzuhalten. Dazu gehören u.a. die bereits erwähnte Verbesserung der Bodenverbindungen, wie neue Brücken und Strassen Richtung Deutschland und die Flughafenbahn. Diese könnte im übrigen auch dazu dienen, die beiden nur 80 km auseinanderliegenden Flughäfen von Basel und Zürich miteinander zu verknüpfen und eine gewisse Aufgabenteilung zwischen dem bald an der Kapazitätsgrenze anstossenden Flughafen Zürich und jenem von Basel zu ermöglichen.

4 5 Rohrleitungen

Der Vollständigkeit halber seien hier auch noch die in der Region verlaufenden Rohrleitungen erwähnt. Einerseits besteht eine Rohölleitung von Marseille her durch die Burgunder Pforte nach Strassburg zur Versorgung der dortigen Rafinerien. Anderseits bezieht die Schweiz linksrheinisch wie rechtsrheinisch Erdgas aus den Niederlanden über das französische und das deutsche Netz in der Grösstenordnung von 200 000 t pro Jahr. Die beiden Leitungen vereinigen sich bei Basel und speisen das Netz der «Gasverbund Mittelland». Bereits erwähnt wurde die Transitgasleitung, die pro Jahr über 3 Mio. t Erdgas nach Italien leitet.

5 Der öffentliche Verkehr in der Regio

Abschliessend sollen noch einige Aspekte des öffentlichen Verkehrs gestreift werden, der in jedem Teilgebiet der Regio eine andere Organisationsstruktur aufweist.

Im deutschen Bereich haben die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Bundespost ein aufeinander abgestimmtes Netz von Buslinien eingerichtet, welche die Verbindung zu bahnfernen Orten besorgen, z.T. aber auch als Bahnersatz oder -ergänzung in verkehrsschwachen Zeiten dienen. Parallelfahrten zu den noch voll auch im Dienste des Regionalverkehrs stehenden Bahnlinien sind durchaus möglich, aber fahrplanmässig aufeinander abgestimmt. Ausserdem ist die Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft (SWEG), welche die Bahnlinie nach Kandern betreibt, mit Bahnersatz- und Zubringerbussen in der Gegend Kandern–Basel–Rheinfelden–Lörrach in gleicher Weise tätig. Einige lokale Routen sind im Besitz privater Firmen. Der Ortsverkehr in Freiburg i. Br. wird von den Städtischen Verkehrsbetrieben, in Lörrach von Privatunternehmen besorgt. Die Netzgestaltung und der Fahrplan sind so ausgearbeitet, dass jede Ortschaft von Bedeutung regelmässig bedient wird.

Auch in der Schweiz besteht ein dichtes Netz öffentlicher Verkehrsverbindungen, wobei hier noch bedeutend mehr Verkehr von der Schiene (Neben- und Vorortsbahnen) bewältigt wird. Der Organisationsgrad ist etwas höher, indem für die Region neben den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und den PTT-Betrieben praktisch nur noch die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) und die Baselland-Transport (BLT) öffentliche Verkehrslinien anbieten. In der BLT sind sämtliche vorher auf privater Basis betriebenen Verkehrsunternehmen des Kantons Basel-Landschaft zusammengeschlossen und damit zu einem regionalen Verkehrsverbund geformt worden, eine Entwicklung, die auch in anderen Regionen der Schweiz festzustellen ist. Das Netz umfasst sämtliche Ortschaften der Region, wobei der Fahrplan in Stadtnähe sehr dicht, in entfernteren Gebieten etwas lokalerer ausgestaltet ist. Parallelfahrten zur Bahn, die auf allen Linien den Regionalverkehr besorgt, sind in der Schweiz aus konzessionsrechtlichen Gründen nicht möglich.

In Frankreich, wo nur noch wenige Bahnlinien in Betrieb stehen, auf denen überdies – abgesehen von der Strecke Saint-Louis–Mulhouse – nur vereinzelte Lokal-

züge verkehren, ist der Autobus das überwiegende Nahverkehrsmittel. Die Linien werden von privaten Firmen betrieben und sind in erster Linie auf den Berufsverkehr ausgerichtet. Abgesehen davon, dass kleinere Orte oft überhaupt nicht bedient werden, verkehren auf vielen Linien an Sonntagen (z.T. auch schon am Samstag Nachmittag) keine Kurse. Auf anderen, stärker frequentierten Linien, wie z.B. Mulhouse–Saint-Louis sind hingegen gegenseitige Konkurrenzierung wie auch Parallelfahrten zur Bahn durchaus möglich. Der öffentliche Verkehr erscheint hier von untergeordneter Bedeutung, was mit einer Ursache ist für die starke individuelle Motorisierung des französischen Teils der Region.

Das Ziel für die künftige Gestaltung des öffentlichen Verkehrs kann nur darin bestehen, so attraktiv wie möglich zu werden. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und damit eine Beschränkung des Individualverkehrs ist ein wichtiger Weg zur Reduktion des Energieverbrauchs, der längerfristig angestrebt werden muss. Da nun die drei Volkswirtschaften der Region auf freiheitlicher Basis beruhen, lässt sich dies nicht mit Zwangsmassnahmen, sondern nur durch eine starke Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs bewirken. Um diese zu erreichen, muss

- das Verkehrsangebot grösser werden und mehr Verbindungen anbieten, besonders im Agglomerations- und Vorortsbereich sowie an Wochenenden und in Abendstunden
- die Verkehrsbedienung verbessert werden durch neue Verbindungen zu noch nicht oder zu wenig bedienten Gebieten sowie durch Schaffung neuer Querverbindungen zur Vermeidung von Umwegen
- das Tarifchaos verschwinden, d.h. es müssen miteinander verbundene Tarife oder Tarifverbünde geschaffen werden
- die Information verbessert werden.

Von diesen Zielen sind in der Region einige teilweise schon in den letzten Jahren erreicht worden. Die BLT hat seit ihrer Gründung daran gearbeitet, die Verkehrsbedienung und das Verkehrsangebot systematisch zu verbessern, u.a. durch die Schaffung neuer Querlinien vom Birsigtal ins Birstal. Seit 1977 geben BVB und BLT gemeinsam den «Regio-Fahrplan» heraus, der bis zu einer Linie Müllhausen–Delsberg–Olten–Waldshut–Feldberg–Müllheim die Fahrpläne sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel enthält und damit eine Information über die Dreiländerecke gibt, die ausserordentlich wertvoll ist. Überdies besteht seit 1978 ein Tarifverbund zwischen BVB und BLT, der zuerst nur Abonnemente betraf, nun aber auch für Einzelbillette gilt. Die BVB haben ausserdem Tarifverbundvereinbarungen mit den die öffentlichen Verkehrslinien betreibenden Unternehmen von Saint-Louis, Huningue, Weil am Rhein und Lörrach abschliessen können, deren neuster am 1. Januar 1982 in Kraft getreten ist. Damit ist wohl erstmals ein Tarifverbund im öffentlichen Verkehr über drei Länder hinweg zustandegekommen! Diese Entwicklung liegt ganz in der Richtung der in der Regio erprobten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und in der Tradition der BVB, die bis zum Jahre 1939 auch Strassenbahnlinien nach Saint-Louis, Huningue und Lörrach in Betrieb hatte.

LITERATUR

- Oberrheingraben—Le couloir rhénan, Planung über die Grenzen (1979), Bonn
Probleme des Verkehrs dargestellt am Verkehrsbestandsplan (1975): Hg. von der Konferenz
oberrheinischer Regionalplaner, Oberrheingraben, Heft 2, Heidelberg
Wägli, H. G. u.a. (Hg., 1980): Schienennetz Schweiz, Bern
Strukturatlas Nordwestschweiz, Oberelsass, Südschwarzwald (1967), Basel
Sulser, H.-U. (1962): Die Eisenbahnentwicklung im schweizerisch-französischen Jura unter Be-
rücksichtigung der geographischen Grundlagen. Basler Beiträge zur Geographie und Ethno-
logie, H. 2, Basel
Sulser, H.-U. (1973): Aufbau und Rückbildung des oberelsässischen Eisenbahnnetzes. In: Regio
Basiliensis, Bd. XIV, 21–43