

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 34 (1993)  
**Heft:** 2  
  
**Artikel:** Dreiländer-Verkehrs-Visionen : mögliche Entwicklungen des Regio-Verkehrs bis zum Jahr 2000  
**Autor:** Sulser, Hans-Ulrich  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088590>

### **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>**

# Dreiländer-Verkehrs-Visionen

## Mögliche Entwicklungen des Regio-Verkehrs bis zum Jahr 2000

Hans-Ulrich Sulser

*Zusammenfassung:*

*Am Beispiel des öffentlichen Verkehrs, der heute aus ökologischen Gründen in allen drei Ländern unserer Region gefördert wird, werden Pläne und Projekte vorgestellt, die – möglicherweise auch utopische – Visionen für den Beginn des nächsten Jahrtausends eröffnen.*

Die Dreiländer-Region am Oberrhein ist seit jeher eine europäische Verkehrsdrehscheibe. Die Oberrhein-Ebene lenkt den europäischen N-S-Verkehr zu Strasse, Schiene und Wasser praktisch hindernisfrei bis Basel, wo er sich in Richtung der verschiedenen Alpenübergänge auffächert. Quer zu diesem Verkehrsstrom liegt jener in W-E-Richtung durch die Burgunderpfote zum Hochrhein.

Je nach politischer Situation in Mitteleuropa sind gewisse Relationen favorisiert, neu gebaut oder auch wieder fallengelassen worden. So ist beispielsweise die Alpen-transversale durch den Gotthard vor über hundert Jahren nur dank massiver Subventionen des Deutschen Reiches und Italiens entstanden. Andererseits ist der Bau der Juralinien von Delle über Delsberg nach Basel französischen Geldern zu verdanken, da diese Strecke nach dem Verlust des Elsasses 1871 für den ungehinderten Verkehr Paris–Schweiz notwendig geworden war.

---

Adresse des Autors: Dr. Hans-Ulrich Sulser, Oberalpstrasse 21, CH-4054 Basel

Politische Lage, Grenzziehungen und Finanzen sind auch heute wieder für Entstehung und Verlagerung von Verkehrsströmen und für neue Verkehrsinfrastrukturen entscheidend. So hat die Entwicklung der Europäischen Gemeinschaft und das Zusammenwachsen zu einem einheitlichen Wirtschaftsraum zu einer starken Zunahme des N–S- und S–N-Verkehrs zwischen Deutschland und Südeuropa geführt. Dieser Strom umfährt die Schweiz auf Schiene und Strasse weitgehend durch die Burgunder Pforte, womit diese Passage zu einem zweiten Südausgang der Oberrhein-Ebene geworden ist. Ihre Funktion eines W–E-Tores hat sich dadurch in die einer N–S-Linie gewandelt. Damit zusammen hängt die rasante Entwicklung von Mülhausen zu einem europäischen Verkehrsknoten, die in den letzten Jahrzehnten beobachtet werden konnte. Der aus ökologischen Gründen umstrittene Bau des geplanten grösseren und leistungsfähigeren Rhein-Rhône-Kanals würde diese Entwicklung noch akzentuieren.

Die Ablehnung des EWR-Beitritts durch die Schweiz führt dazu, dass sie für den EG-internen Warenverkehr weiterhin eine Barriere darstellt. Diese soll – eine erste Vision – durch das Transitabkommen, das eine Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene vorsieht, überwunden werden. Ein Huckepack-Korridor durch die Schweiz mit wesentlich erhöhten Kapazitäten (40 Züge innert 24 Stunden) ist im Entstehen begriffen und soll schon 1995 betriebsbereit sein.

Die Entwicklung der Verkehrsströme ist aber auch wirtschaftlichen Einflüssen unterworfen. In Zeiten konjunktureller Schwäche vermindern sich die Transportmengen. Auch werden billigere Transportmittel und -wege bevorzugt. Der Erfolg des Huckepack-Korridors ist nicht gewährleistet, falls die Tarife dem Transporteur zu hoch erscheinen und ihn über den Brenner oder den Mont Cenis ausweichen lässt. Krisenzeiten mit Staatsdefiziten und Sparplänen behindern und verzögern auch durchaus notwendige Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur, wie dies die gegenwärtige Diskussion um "Bahn 2000" zeigt.

Wenn im folgenden vor allem Ideen, Projekte und Planungen aus dem Bereich des öffentlichen Verkehrs (öV) und vorwiegend aus dem Schienenverkehr vorgestellt werden, so deshalb, weil in diesem Sektor ein grosser Nachholbedarf besteht, sind doch die Verkehrsinvestitionen – in allen Ländern der Regio – jahrzehntelang überwiegend in den Ausbau des Strassennetzes geflossen. Daher ist dieses heute mit wenigen Lücken (Basler Nordtangente) auch in der Kategorie Schnellstrassen weitgehend ausgebaut. Aus Umweltschutzgründen wird seit einigen Jahren der öffentliche Verkehr durch verschiedenste Massnahmen baulicher, betrieblicher und tarifarischer Art stark gefördert und weist auch steigende Frequenzzahlen auf. Die teilweise ungenügende Infrastruktur muss dieser neuen Entwicklung angepasst werden. Gleichzeitig erlebt insbesondere die Eisenbahn einen technologischen Innovationsschub durch die Planung und Entwicklung modernster Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitszüge. Daneben muss der öV, wenn er gegenüber dem Individualverkehr weitere Marktanteile gewinnen soll, die Fläche möglichst engmaschig, mit kurzen Intervallen, rasch, mit optimalen Anschlüssen und mit bequemen Fahrzeugen bedienen.

Visionen, wie sich der künftige öV abwickeln könnte, bestehen auf verschiedenen Ebenen:

## International

Die europäischen Eisenbahngesellschaften planen für die nächsten fünfundzwanzig Jahre den Bau von 30'000 km Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die Zusammenfügung zu einem effizienten transeuropäischen Netz ist aber nur möglich, wenn die technischen Voraussetzungen geschaffen werden, um Stromsysteme und Sicherungsanlagen zu vereinheitlichen oder deren Verschiedenheit zu überwinden. Andernfalls bleibt es bei unterschiedlich ausgestalteten nationalen Netzen mit vereinzelter Antennen der Hochgeschwindigkeitszüge ins benachbarte Ausland.

## National

Von unseren Nachbarn hat *Frankreich* zuerst auf die neue Technologie gesetzt und bereits 700 km eines geplanten Netzes von 4'700 km TGV-Linien fertiggestellt. Der Erfolg des TGV-Sud-Est ist beachtlich; er tangiert mit den Antennen nach Genf, Lausanne und Bern auch die Schweiz und hat im Verkehr mit Paris Marktanteile für die Bahn zurückgewonnen. Nach dem TGV-Atlantique (weitgehend fertiggestellt) und dem TGV-Nord (noch im Bau) stehen als Fortsetzung der TGV-Est, Paris–Strassburg, und der TGV-Rhin–Rhône zur Diskussion. Beide Linien sind auch für unsere Region von Bedeutung.

Der TGV-Est soll gemäss Beschluss einer Regierungskommission vom 10. Februar 1993 vorerst bis Baudrécourt und erst später bis Strassburg gebaut werden. Im Endausbau wird die Fahrzeit 1h50' von Paris nach Strassburg betragen. Direkte Züge sollen über die deutsche Neubaustrecke nach Stuttgart und München weiterführen. Direkte Zugläufe sind auch über die für 220 km/h ausgebaute Rheintallinie über Mülhausen nach Basel vorgesehen mit einer Reisezeit von 2h25' ab Paris.

Weniger weit in der Planung steht der TGV-Rhin–Rhône. Die Vorstudien für die erste Etappe Mülhausen–Dôle–Dijon, von wo er mit Zweiglinien nach Aisy Richtung Paris und Macon Richtung Lyon an den TGV-Sud-Est anschliesst, werden 1995 beendet sein. Bei ausreichender Rentabilität kommt es zur Ausführung, wonach dann für Basel zwei TGV-Routen nach Paris zur Verfügung stehen würden. Hauptzweck dieses Projektes wird aber die beschleunigte N–S-Verbindung Deutschland–Südfrankreich sein.

*Deutschland* hat mit dem Intercity-Express (ICE) nachgezogen und diesen zuerst auf den Neubaustrecken Richtung München eingesetzt. Seit Ende Mai 1993 verkehren aber auch auf der Oberrheinstrecke nach Basel Bad. Bahnhof fünf ICE-Zugpaare. Für einen sinnvollen Einsatz dieser schnellen Züge auf der Rheintallinie muss diese den möglichen höheren Geschwindigkeiten angepasst werden. Zwischen Karlsruhe und Offenburg ist der Ausbau bereits im Gang. Bis 1997 wird diese Strecke für eine Geschwindigkeit von 250 km/h vierspurig ausgelegt. Im Mai 1993 wurde beschlossen, auch die Fortsetzung bis Basel mit dem gleichen Standard auszubauen mit Baubeginn im Jahre 1995, wobei eventuell bereits ab Mai 1995 mit einem ICE-Studentakt nach und ab Basel gerechnet werden kann.

Die *Schweiz* hat im Hochgeschwindigkeitssektor keine Ambitionen. Immerhin könnten die beiden NEAT-Strecken im N–S-Verkehr zur Verknüpfung von Hochgeschwindigkeitsnetzen beidseits der Alpen dienen. Die SBB setzen vielmehr auf das

Konzept "Bahn 2000", das häufige und regelmässige Verbindungen und Verknüpfungen im Taktfahrplan auf dem ganzen Netz vorsieht. Hierfür sind gewisse Neubaustrecken notwendig, von denen jene zwischen Muttenz und Liestal durch den Adlertunnel bereits im Bau ist. Weitere Bauvorhaben, auch in unserer Region, sind durch zahlreiche Einsparungen verzögert worden und fallen voraussichtlich Kreditkürzungen zum Opfer. Ein Ausweg könnte der Einsatz von Neigezügen (z.B. Pendolino) sein, wie er zwischen Basel–Bern und Mailand bereits geplant ist. Die Neigetechnik erlaubt höhere Fahrgeschwindigkeiten auf den bestehenden Gleisanlagen und könnte somit bauliche Investitionen einsparen.

Als weitere, wohl noch etwas utopische Vision erscheint der Plan einer "Swissmetro", einer völlig in einem Teilvakuum-Tunnel verkehrenden Magnetschienenbahn, wobei die Fahrzeit von Basel nach Zürich auf 27, jene von Zürich nach Genf auf 57 Minuten reduziert würde.

Von grösster Bedeutung für die künftige Stellung von Basel in diesem neu geordneten, schnellen Europa-Bahnverkehr ist seine Anknüpfung an die beiden ausländischen Hochgeschwindigkeitsstrecken. Es muss darauf hingearbeitet werden, die Bedeutung der N–S-Achse über Basel weiter zu betonen und damit möglichst viele Transitströme für unsere Region zu erhalten.

## Regional

Regionale Planungen gibt es zuhauf, Realisierungen hingegen erst wenige, weshalb auch hier noch einige Träume erlaubt sind.

Realisiert worden ist, dank des Ausbaus der Strecke Strassburg–Basel auf eine Geschwindigkeit von 220 km/h und dank der Unterstützung durch die "Région Alsace", die Inbetriebnahme der *TER 200-Züge* zwischen Strassburg und Mülhausen. Ähnlich wie dies von den SBB auch für ihr Gebiet angestrebt wird, sind in Frankreich die regionalen Körperschaften für den Regionalverkehr verantwortlich. In diesem konkreten Fall ist die "Région Alsace" als Besteller der neuen Fahrleistungen aufgetreten, hat aber auch gegen 80 % der Investitionskosten übernehmen müssen. Die TER 200-Züge sind Regionalschnellzüge mit 200 km/h und erlauben zwischen Strassburg und Basel einen Zeitgewinn von 21 Minuten.

Noch keine Realisierung in Sicht ist bei der "*Regio-S-Bahn*", die nach dem Muster der Zürcher S-Bahn, aber mit dem Handicap der Grenzüberschreitung, den Basler Pendlerverkehr bewältigen sollte. Der bereits 1969 (*Keller u.a.*) vorgeschlagene Eisenbahnring rund um die Stadt figuriert nicht im Projekt. Hingegen sollten die Antennen nach Mülhausen, Delsberg, Olten, Frick, Laufenburg, Waldshut, Zell und Müllheim im Stunden- oder Halbstundentakt mit raschen S-Bahn-Zügen miteinander verbunden werden. Technische, vor allem aber finanzielle Hürden haben bisher konkrete Ergebnisse verhindert. Die SBB haben zudem im Mai 1993 den Lokalverkehr zwischen Delsberg und Laufen eingestellt, wodurch der Birstalast auf die Strecke Basel–Laufen verkürzt wird. Ausserdem haben die SBB angemeldet, dass bei gleichzeitiger Beanspruchung des Streckennetzes durch "Bahn 2000", die Huckepack-Züge der NEAT und die Regio-S-Bahn Kapazitätsengpässe auftreten könnten. Als Ausweg wird studiert, mit dem sogenannten "Bypass" die Güterzüge über deutsches Gebiet bis Säckingen und weiter durch den Bözberg dem Gotthard-Basistunnel zuzuführen. Immerhin wird zurzeit geprüft, als Pilotprojekt die Strecke Frick–Basel–Mülhausen, die sog. "grüne Linie", in

Betrieb zu nehmen. Da dieses Vorhaben wegen der unterschiedlichen Stromsysteme Zweifrequenzlokomotiven voraussetzt, ist wohl aus terminlichen wie finanziellen Gründen mit der Realisierung erst in einigen Jahren zu rechnen.

Studien liegen auch vor über die Machbarkeit des *“EURORHIN”*, einer internationalen Oberrhein-Schnellbahn, die mit Eilzügen und TER 200-Zügen Karlsruhe über Strassburg mit Mülhausen und Basel, Strassburg über Offenburg mit Freiburg und Freiburg mit Mülhausen verbinden würde.

Vielleicht erleben wir wenigstens punktuelle Verbesserungen, für die bereits Pläne vorliegen, wie

- die Eröffnung des St.Johann-Bahnhofs für den Personenverkehr,
- die Verlegung der Wiesentalbahn-Züge auf die Linie über Weil und Freigabe des Wiesentalbahn-Trassees für die Tramlinie 6,
- die Verlegung der Einfahrt der heutigen Wiesentalbahn im Badischen Bahnhof in eine Lage, welche die Weiterführung der Züge bis Basel SBB erlaubt,
- die Einrichtung eines halbstündigen Pendelverkehrs zwischen Basel SBB–Basel Bad.Bf. und Pratteln im Anschluss an die Zubringerpendlerzüge (Konzept Dreieck).

All diesen Projekten ist gemeinsam, dass sie Investitionskosten verursachen. Im Moment ist aber niemand bereit, für diese aufzukommen.

## Lokal

Auf lokaler Ebene ist die Liniennetzoptimierung der BVB/NOPTS und BVS/NOPTS zu erwähnen, die Linienvorlegungen und Linienvorlängerungen (z.B. nach Weil) vorsieht. Auch diese Kosten müssen vom Basler Grossen Rat und allenfalls vom Volk genehmigt werden. Mehr oder weniger sicher ist dagegen die Einführung der Vorortbahnen (Linien 10 und 11) von der Münchensteinerbrücke her über den Bahnhof SBB ins Stadtnetz.

Weniger realistisch erscheint der Plan der Kabinenringbahn rund um die Stadt, der die Idee des Eisenbahn rings wieder aufnimmt und aus finanzpolitischen Gründen nicht vor dem Jahr 2000 in Angriff genommen werden könnte. Diese unbediente automatische Bahn mit zahlreichen Haltestellen hätte die Aufgabe, die von aussen kommenden Personenflüsse aufzufangen und um die Innenstadt, die einem *“Verkehrsinfarkt”* nahe ist, herumzuführen.

## Kombinierter Verkehr

Wichtig zur Förderung des Verkehrs im allgemeinen sind die Verbesserungen der Übergänge von einem Transportmittel zum anderen, d.h. die Optimierung der Transportkette. Auch hier sind Visionen erlaubt:

- In der Relation Strasse/Schiene ist der Huckepack-Verkehr bereits erwähnt worden. Zur Entlastung der Strasse wäre jedoch ein Ausbau des Park und Ride-Systems ebenfalls wünschenswert. Hierbei würde – vor allem im Pendlerverkehr mit dem Elsass – die Feinverteilung auf der Strasse verbleiben, während die Bahn den starken Zielverkehr nach Basel übernehmen würde.

- Zu der Relation Luft/Schiene gibt es den Bericht einer Arbeitsgruppe über die Möglichkeiten eines Bahnanschlusses des Flughafens Basel-Mülhausen, der verschiedene Anschlussvarianten aufzeigt. Auch dieses Problem ist weitgehend eine finanzielle Frage.

## Literatur

Basler Handelskammer 1991. *Die Region Basel und ihre Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz*. Schriftenreihe der Basler Handelskammer, Nr. 19. Basel.

Basler Verkehrsbetriebe 1990. *Kabinenbahn-Ringlinie für die Agglomeration Basel*. Basel.

Keller, Guido et.al. 1969. *Planung Hochrhein*. Basel.

Kommission der Europäischen Gemeinschaften 1993. *Europäische Verkehrspolitik in den Neunziger Jahren*. Luxembourg.