



# Zur Entwicklung des Verkehrswesens in der RegioTriRhena seit den 1980er Jahren

Dieter M. Opferkuch

## Zusammenfassung

*Die Oberrheinische Tiefebene als Ganzes und die RegioTriRhena im Besonderen liegen im Brennpunkt des europäischen Wirtschafts- und Verkehrsgeschehens. Infolge der Lagegunst des Gesamtraums und des sich kommunikationsmäßig verdichtenden Beziehungsgeflechts zwischen den einzelnen dezentralen Zentren hat das Verkehrswesen seit den 1980er Jahren auf internationaler, regionaler und lokaler Ebene ein enormes Wachstum resp. massive Veränderungen erlebt. Die nachfolgende Übersicht verfolgt die wichtigsten Neuerungen im Bereich Schienen-, Strassen-, Luft- und Wasserverkehr. Dabei kommt sie mit einem Blick auf die nahe Zukunft zum Schluss, dass sich die Angebote sowohl bezüglich Frequenz als auch Transportkapazitäten praktisch in allen Bereichen massiv verbessert haben. Dies gilt insbesondere für die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs. Angesichts der zu erwartenden grossen Wachstumsraten im zunehmenden Nord-Süd-Verkehr nach Eröffnung des Lötschberg- und Gotthardbasistunnels muss sich künftige Verkehrspolitik vermehrt und bewusst darauf einstellen, sowohl die Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen als auch den Wunsch nach Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität als legitimes Recht mündiger Bürger zu achten.*

## 1 Die RegioTriRhena – Herzstück einer Verkehrsachse von europäischer Bedeutung

Die Oberrheinische Tiefebene gilt infolge ihrer Lage zwischen Vogesen und Schwarzwald seit alters her als Verbindungskorridor und bündelt den Fernverkehr zwischen grossen Teilen Nordwest- und Nordeuropas und dem Mittelmeerraum. Zu keltischer Zeit war sie ein einziger Sprach- und Kulturrbaum, im Lauf ihrer bewegten Geschichte bildeten sich verschiedene Städte heraus. Entsprechend entstand nicht ein einziges dominierendes Zentrum, sondern ein dezentrales Städtenetz mit zahlreichen Hochschulen und zeitbedingt wechselnden Komplementaritäten, aber auch Kooperationen. Nach dem 2. Weltkrieg vertieften sich solche Kooperationen mehr und mehr, dies

## Europäische Metropolen



Abb. 1 Die Lage des wichtigsten Wirtschaftsraums Europas (“Blaue Banane”).

Quelle: Kugler & Suter 2004, 32

nicht zuletzt vor dem Hintergrund einer rasanten Wirtschaftsentwicklung. Dieselbe wurzelt in der Tradition des Forschens und Umsetzens der entsprechenden Ergebnisse in bedeutender Industrieproduktion wie etwa der chemischen Industrie und den Life Sciences zwischen Basel und Strasbourg.

Am Südende der Oberrheinischen Tiefebene leben in der RegioTriRhena auf 8'700 km<sup>2</sup> etwa 2.3 Mio. Menschen. Die Region umfasst das Südsass mit den Zentren Colmar und Mulhouse, einen Teil Südbadens mit Freiburg i. Br. und die Nordwestschweiz mit Basel als Zentrum. Jedes dieser Zentren hat in unterschiedlichen Bereichen wie Wirtschaft, Forschung, Lehre, Kultur und Frei-

zeitangebot seine eigene Stellung ausgebildet, jedes ist in unterschiedlichem Mass mit seinem engeren und weiteren Umland verflochten. Überlagert wird diese Entwicklung durch die Tatsache, dass die oberrheinische Tiefebene im Mittelpunkt der "Blauen Banane" liegt, dem wichtigsten Wirtschaftsraum Europas zwischen Südengland und Norditalien (Abb. 1). Demzufolge muss sie auch dessen Ansprüchen genügen.

Übertragen auf die Frage nach der Bedeutung des Verkehrs in der Oberrheinischen Tiefebene heisst dies: Ihre naturräumliche Lage begünstigt den Fernverkehr – dies bezeugen die Autobahnen und im Bau befindlichen Eisenbahnlinien für Hochgeschwindigkeitszüge beidseits des Rheins, drei Flugplätze und mehrere bedeutende Rheinhäfen. Der Austausch zwischen den Städten erzeugt Regionalverkehr und die Notwendigkeit der Kommunikation im nahen Umkreis der einzelnen Zentren führt zu Agglomerations- resp. Lokalverkehr.

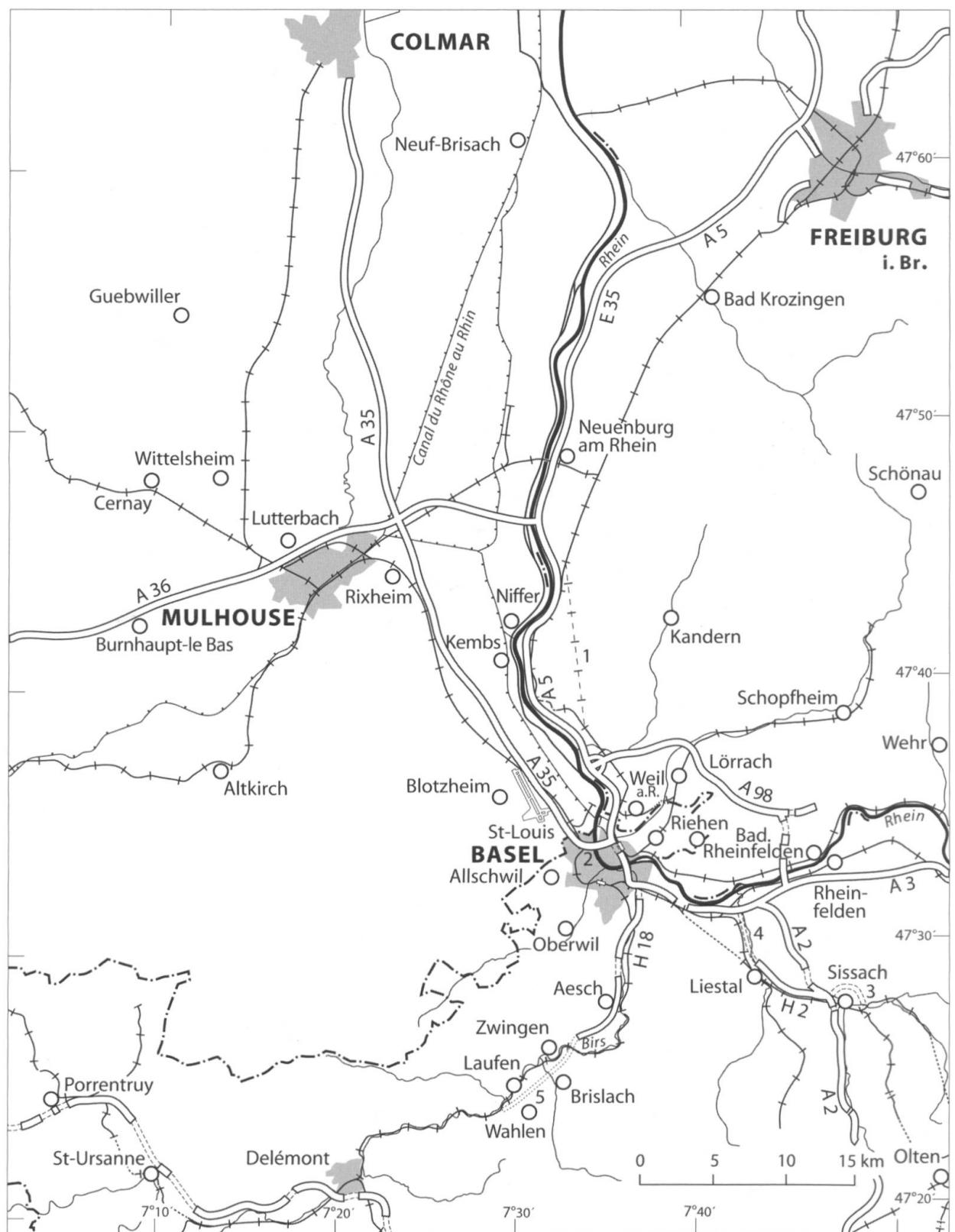
In der Zeit eines zusammenwachsenden Europas versteht es sich von selbst, dass zur Erleichterung des gegenseitigen Austauschs grenzüberschreitende Lösungen gefragt sind. Die Gründung dreier Eurodistricts zwischen Strasbourg und Basel – darunter des Trinationalen Eurodistricts Basel (BaZ 27.1.2007) – bezeugt den Willen zu grenzüberschreitender Kooperation in allen Belangen. Damit wird institutionell nachvollzogen, was die Staats- resp. Regierungschefs von Frankreich, Deutschland und der Schweiz anlässlich eines gemeinsamen Treffens 1989 als Vision formulierten (BaZ 15.12.1989):

*"Wir [...] bekräftigen unsere Entschlossenheit, sowohl in unseren bilateralen Beziehungen als auch beim weiteren Aufbau eines einigen Europas alles zu tun, um das harmonische, historisch gewachsene Gefüge unserer Grenzregionen zu verstärken. Deren Entwicklung wird unter anderem gefördert durch die Hochgeschwindigkeitssysteme der Eisenbahnen, mit welchen wir heute nach Basel gekommen sind und welchen nach unserer Überzeugung grosse Bedeutung für den internationalen Verkehr der Zukunft zukommt."*

Um dies zu erreichen, fordern sie konkret (BaZ 15.12.1989):

- Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel, vor allem durch eine Regio-S-Bahn,
- Verknüpfung der Hochgeschwindigkeitssysteme der Eisenbahnen,
- Ausbau der Infrastrukturen für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse,
- raschen Ausbau des Flughafens Basel-Mulhouse-Freiburg und Anschluss des Flughafens an das Schienennetz.

Die folgenden Ausführungen zur Entwicklung des Verkehrswesens in der RegioTriRhena (vgl. Abb. 2) stützen sich auf tägliches Mitverfolgen der Ereignisse seit 1988 und im Wesentlichen auf die Berichterstattung der Basler Zeitung. Beleuchtet werden einige hervorstechende Veränderungen in den Bereichen des Schienen-, Strassen-, Luft- und Wasserverkehrs auf internationaler, nationaler, regionaler und lokaler Ebene.



1 = Katzenbergtunnel (im Bau), 2 = Nordtangente (im Bau), 3 = Chienbergtunnel, 4 = H2 Pratteln–Liestal (im Bau), 5 = Umfahrung Zwingen–Laufen (in Planung)

Abb. 2 Die heutige Struktur des Schienen-, Strassen-, Luft- und Wasserverkehrs in der RegioTriRhena.  
Kartographie: Leena Baumann

## 2 Die Entwicklung des Schienenverkehrs in der RegioTriRhena

### 2.1 Entwicklung des Schienenverkehrs in Süddeutschland

#### *Oberrheintal*

Der Ausbau der Nordseehäfen sowie die geplante Eröffnung des Gotthardbasistunnels um das Jahr 2016 wird auf der Nord-Süd-Achse die Zugfrequenzen von jetzt täglich 250 Zügen und einer 136 %-igen Auslastung auf schätzungsweise 400 bis 500 ansteigen lassen. Dies sah man schon seit geraumer Zeit voraus. Deshalb verpflichteten sich 1996 Vertreter Deutschlands und der Schweiz zum Ausbau der Zubringerstrecke zur Alpentransversale. Die Deutsche Bahn (DB) realisierte in diesem Zusammenhang per 2004 den Ausbau der Oberrheinstrecke zwischen Karlsruhe und Offenburg auf vier Gleise für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge ICE (BaZ 24.6.1998). Parallel dazu ersetzte sie den provisorischen Bahnhof in Freiburg aus den 1940er Jahren durch einen modernen und ästhetisch sehr ansprechenden Gebäudekomplex, der zugleich als Drehscheibe zwischen dem internationalen Nord-Süd-Verkehr und dem breisgauischen Regionalverkehr dient (BaZ 7.2.1999). Auf der Grundlage der besagten Abmachung leitete die DB die Planung des Ausbaus der Strecke Freiburg–Basel ein und legte die Priorität auf den Bau des 9.3 km langen Katzenbergtunnels zwischen Efringen-Kirchen und Bad Bellingen (Ziffer 1 in Abb. 2; *Efringen-Kirchen* 2007). Derselbe soll den Engpass der 1851 gebauten Fahrstrecke entlang dem Isteinerklotz beseitigen und Zügen schnelle Fahrt ermöglichen. Der Spatenstich erfolgte nach einigen Verzögerungen im Jahr 2005, die Inbetriebnahme ist für 2011 geplant, vier Jahre nach Eröffnung des Lötschbergbasistunnels. Wann die ganze Strecke zwischen Freiburg und Basel auf vier Gleise erweitert wird, steht offen. Zwar berichtete der Freiburger Regierungspräsident anlässlich der Oberrheinkonferenz vom Mai 2001 von der Zusage seitens der Bundesregierung von damals 4.8 Mrd. DM (ca. 2.4 Mrd. €) bis 2012 (BaZ 22.5.2001), doch war 2006 zu erfahren, dass für den Ausbau mit 4.1 Mrd. € gerechnet werden müsse und das hierzu nötige Geld fehle (BaZ 14.9.2006). Kurz gesagt: Der Bedarf ist vorhanden, die Notwendigkeit des Baus erkannt – aber die definitive Fertigstellung der vierspurigen Rheintalstrecke dürfte sich über das Jahr der Eröffnung des Gotthardbasistunnels um 2016 hinauszögern.

Ein weiteres Problem kommt von einer andern Seite: Gegen die vorgesehene Verkehrssteigerung wehren sich Tausende Bürger, die in neun Gruppierungen in der “Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein” (IG BOHR) zusammengeschlossen sind. Sie verlangen eine Tunnellösung für Offenburg. Zusätzlich fordert die Untergruppe “Mensch und Umwelt schonende DB-Trasse im nördlichen Markgräflerland” (MUT) gegen “kalte Enteignung” und “akustische Käfighaltung” den Bau eines Tunnels für das nördliche Markgräflerland oder zumindest eine Kombination aus Tieflage und Landschaftsbrücken, die sogenannte “Bürgermeister-Trasse”. Diese Anliegen werden selbst von den grundsätzlich bahnfreundlichen Grünen unterstützt (BaZ 14.9.2006).

#### *Hochrheintal*

Seit Fahrplanwechsel Ende 1997 wird die Hochrheinstrecke auf deutscher Seite zwischen Basel und Lindau am Bodensee im einstündigen Takt befahren. Seit dem Ausbau der Strecke auf zwei Gleise verkehrt seit November 2000 der Regio-Swinger (BR 612) als dieselgetriebener Neigezug mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, was die Fahrzeit um 52 Minuten verkürzte und Reisenden aus dem Hochrheintal eine wesentlich bessere Verbindung nach Freiburg–Mannheim resp. Stuttgart–München ermöglicht (BaZ 31.7.1997; BaZ 26.4.2000).

## Güterverkehr

Im Rahmen der zunehmenden Bedeutung des kombinierten Verkehrs richtete die DB 1999 auf dem Areal des ehemaligen Rangierbahnhofs Weil a. R. auf sechs Gleisen von je 500 m Länge einen neuen und ausbaufähigen Umschlagbahnhof Bahn-Strasse ein. Zwei Drittel des Umschlagverkehrs dient Schweizer Spediteuren (*BaZ* 26.9.1999).

## 2.2 Entwicklung des Schienenverkehrs in der Nordwestschweiz

Massgebend für den Ausbau der Rheintalbahn ist letztlich die Kapazität der beiden Tunnels des schweizerischen NEAT-Systems. Dabei basieren die vorzunehmenden Anpassungen auf der Annahme von etwa 330 Zügen in 18 Tagesstunden im Jahr 2015 (*Hoffman-Bohner & Karlin* 2004). Zudem ist zu beachten, dass sich im Raum Basel zu den rechtsrheinischen Zügen aus Deutschland, den Benelux-Staaten und Skandinavien die linksrheinischen aus Frankreich und Belgien hinzugesellen. Bedenkt man, dass neben diesem internationalen Verkehr auch noch der regionale abgewickelt werden muss, zeigt sich, dass sich der Flaschenhals bei Basel zu einem Nadelöhr verengt. Gemäss einer von der DB, der SBB und der SNCF in Auftrag gegebenen Studie kann nur ein Bündel von Massnahmen diese Situation entschärfen: Der Bau mindestens einer zweiten Eisenbahnbrücke bei Birsfelden, die Einrichtung eines Bypasses und letztlich ein dritter Juradurchstich (*SBB* et al. 2002; *Hochrheinkommission* et al. 2004).

Hierzu sind folgende Bemerkungen anzufügen:

1. Die Planungsphase für die genannte “Schwarzwald”-Eisenbahnbrücke war per Ende 2006 abgeschlossen und die Baubewilligung ist zu erwarten. Wenn nichts dazwischen kommt, kann die Bahn laut Bundesamt für Verkehr per 2009 die neue Brücke benützen (*BaZ* 16.9.2002).
2. Die Idee eines Bypasses wurde schon 1992 ausgesprochen und 1999 von der Geschäftsleitung der SBB erneut aufgegriffen (*BaZ* 6.5.1999). Sie besteht darin, nur einen Teil des gesamten Bahnverkehrs aus dem Norden über die Eisenbahnbrücke bei Basel und weiter via Hauenstein-tunnel nach Süden zu führen. Der andere Teil soll den Rhein bei Rheinfelden (*BaZ* 28.1.2002), Säckingen oder Waldshut überqueren und die 1997 für eine Kapazität von täglich 120 Güterzügen ausgebauten Bözbergstrecke benutzen (*SBB* et al. 2002). Dieses Projekt wird von Anwohnern der heute schon äusserst dicht befahrenen Hauensteinlinie befürwortet (*BaZ* 13.1.2007). Umweltverbände der Region verlangen eine in jeder Beziehung umweltverträgliche Lösung (*BaZ* 6.10.2004). Für die Verknüpfung zwischen dem linksrheinischen französischen und dem rechtsrheinischen deutschen Eisenbahnnetz bestehen verschiedene Vorstellungen. Ein Planungsteam empfiehlt die Einspeisung möglichst nahe bei Basel, damit die Oberrheinstrecke nicht zusätzlich belastet werde (*Hochrheinkommission* et al. 2004), was den Bau einer Rheinbrücke zwischen St-Louis und Weil a. R. nötig machen würde.
3. Dritter Juratunnel (Wisenbergtunnel): Im Rahmen der Verwirklichung von Bahn 2000 mit dem Knotenprinzip (die Züge kommen in den Knoten im Stunden- oder Halbstundentakt an und fahren wenig später weiter) musste die Strecke Basel–Olten schneller gemacht werden. Eine aufwändige Massnahme hierzu war der Bau des 5.3 km langen Adlertunnels zwischen Muttenz und Liestal. Er wurde im Jahr 2000 eröffnet. Der Fahrzeitgewinn zwischen Basel und Liestal beträgt 1.6 min. Entscheidend ist aber, dass die Strecke via Pratteln entlastet wurde und damit für den regionalen S-Bahn-Betrieb besser genutzt werden kann. Die Idee, dass letztlich nur ein dritter Juratunnel – der so genannte Wisenbergtunnel – Entlastung für das stets wachsende Verkehrsaufkommen zwischen der RegioTriRhena und dem schweizerischen Mittelland bringe, wurde schon 1993 ausgesprochen – realisierende Schritte aber sogleich vertagt (*BaZ* 30.6.1993). Da die nötigen Finanzen für den Bau fehlten, entschied man sich zunächst für

den Einsatz von modernem Rollmaterial und die Ermöglichung kurzer Zugfolgezeiten. Im Jahr 2002 wurden für die Verbindung zwischen Liestal und dem Mittelland drei Strecken- resp. Tunnelvarianten mit Untervarianten vorgelegt (*BaZ* 28.1.2002), das Projekt von der SBB jedoch aus Kostengründen wiederum zurückgestellt (*BaZ* 18.10.2005). Mit einer Standesinitiative der beiden Basler Halbkantone und der Unterstützung durch die Nordwestschweizer Regierungskonferenz soll der Bund zum Bau des 3-Mrd.-Projekts vor 2030 bewogen werden (*BZ* 22.11.2006).

Im Bereich des Güterverkehrs verdient die Erweiterung des Güterbahnhofs Muttenz 1990 (*BaZ* 9.10.1998) besondere Erwähnung: Der Bahnhof übernimmt die Zugzusammenstellung für den Nord-Süd-Verkehr und löst damit bedeutungsmässig den Rangierbahnhof Weil a. R. ab. Dieser nutzt, wie oben dargestellt, frei werdende Kapazitäten durch die Einrichtung eines Umschlagbahnhofs Bahn-Strasse (vgl. *Schröder* 2007).

## 2.3 Entwicklung des Schienenverkehrs im Elsass

### *TGV Est und TGV Rhin-Rhône*

Innerhalb der Erschliessung europäischer Zentren und Regionen spielen seit den 1980er Jahren die Hochgeschwindigkeitszüge eine zunehmend wichtigere Rolle. Frankreich eröffnete 1983 als erste Strecke jene zwischen Paris und Lyon, ihr folgten in kurzen Abständen fünf weitere – 2001 zuletzt die Verbindung Paris–Marseille. Von besonderer Bedeutung für das Elsass, zugleich aber auch für das ganze Einzugsgebiet des Oberrheintals und damit im Speziellen für die RegioTriRheina sind zwei Linien: Der TGV Est und der TGV Rhin-Rhône.

Einige der oben erwähnten Linien führen von Frankreich ins Ausland und gewinnen somit internationale Bedeutung. Hierzu zählt der TGV Est: Er soll zu einer europäischen West-Ost-Verbindung ausgebaut werden, zu der von der EU unterstützten Magistrale von Paris über Strasbourg–München–Wien nach Budapest.

Erste Vorplanungen für die im Endausbau 450 km lange Strecke des TGV Est zwischen Paris und Strasbourg begannen 1985. 1990 wurde das Projekt durch den Ministerrat der EU begrüsst und 1994 durch den Europarat als vorrangiges Projekt anerkannt. Der TGV Est ist die erste Linie, die ausser vom französischen Staat von Europa und betroffenen Gebietskörperschaften mitfinanziert wird. 2002 begann der Bau des ersten 300 km langen und für Geschwindigkeiten von bis zu 350 km/h geplanten Abschnitts zwischen Vaires und Baudrecourt. Die ersten Fahrten fanden 2006 statt. Bis zur erwarteten Fertigstellung des zweiten Neubauabschnitts von dort nach Strasbourg – frühestens per 2010 – verkehren die Züge noch auf dem alten Trassee. Das deutsche ICE-Netz wird über Saarbrücken–Ludwigshafen sowie Strasbourg–Kehl–Karlsruhe erreicht, in der Schweiz erhalten ab 2007 Basel und Zürich eine TGV-Anbindung. Damit soll sich die Fahrzeit zwischen Paris und Basel von 4 h 50 min auf 3 h 30 min verkürzen.

Nach langem Hin und Her entschied sich Paris 1999 (*BaZ* 16.1.1998) ferner für den Bau des 450 km langen TGV Rhin-Rhône und damit für die Verbindung des Rheintals mit dem Rhonetal. In einer weiteren Phase sollen der Westzweig von Dijon zur bestehenden TGV-Linie Paris–Marseille und der Südzweig von Dijon nach Lyon gebaut werden (*BaZ* 18.5.2000). Auf jeden Fall ermöglicht der TGV Rhin-Rhône die Landverbindung zwischen Nordsee resp. dem Ruhrgebiet und dem Mittelmeerraum, insbesondere mit Südfrankreich, Spanien und Portugal. Die RegioTriRhena profitiert von der Verwirklichung dieses Kernstücks, an dem seit 2006 gebaut wird, insofern, als sich die Fahrzeit Basel–Paris über Dijon gegenüber dem Weg über Strasbourg nochmals um 50 Minuten auf 3 Stunden vermindert (*TGV via Basel* 2003). Generell gilt diese Fahrzeitverkürzung für fast alle Schweizer Destinationen, womit die Bedeutung des TGV Rhin-Rhône für die Schweiz

deutlich wird und auch verständlich macht, dass sich die Eidgenossenschaft mit einem Beitrag von 125 Mio. CHF an den Baukosten beteiligen dürfte (*BaZ* 30.9.2003). Selbstverständlich gilt eine solche Fahrzeitverkürzung auch für Passagiere aus Süddeutschland, sofern ein Zubringer zum vorgesehenen TGV-Bahnhof in Lutterbach bei Mulhouse realisiert wird.

Zwischen dem deutschen Neuenburg (vgl. Abb. 2) und dem französischen Chalampé nördlich von Ottmarsheim besteht eine Gütergleisverbindung. Seit 1986 wird sie gelegentlich für Frachtverkehr von Freiburg nach Mulhouse genutzt. Seit Sommer 2006 ist sie für Sonntagsfahrten mit einem Triebwagen reaktiviert worden. Diese Eisenbahnverbindung über den Rhein soll bis 2011, dem vorgesehenen Eröffnungsjahr des TGV, modernisiert werden (*BZ* 9.7.2004), womit sich das Einzugsgebiet des TGV Rhin-Rhône auch auf das rechtsrheinische Südbaden und das Hochrheintal erweitert. Im Dezember 2006 wurde nach über zehn Jahren die Eisenbahnverbindung vom schweizerischen Boncourt zum benachbarten französischen Delle wieder hergestellt. Mit der Wiedereröffnung dieser Linie bis nach Belfort (TGV-Bahnhof bei Belfort) bekommt Biel und der Kanton Jura im Jahr 2011 einen direkten Zugang zum TGV-Netz (*BaZ* 16.12.2006).

#### *“Transport/Train Express Régional” (TER) in der Region Elsass*

1974 begann für Frankreich der historische Prozess der Dezentralisierung und damit der Regionalisierung auf der Basis von 22 Regionen. In diesem Zusammenhang bildete sich aus den Departementen Bas-Rhin und Haut-Rhin die Region Alsace mit je einem vom Volk gewählten Generalrat und einem übergeordneten Regionalrat. Zu den Kompetenzen dieser Räte zählt u.a. die selbstständige und möglichst bürgernahe Organisation des Transportwesens. Finanziell unterstützt werden die Regionen vom Staat. 1997 wurde im Elsass wie in wenigen weiteren Regionen Frankreichs auf freiwilliger Basis das lokale Transportwesen als “Transport Express Régional” (TER) der Region unterstellt. Sie organisiert das Eisenbahnwesen nach eigenen Bedürfnissen. Laut den Verantwortlichen ist das Experiment gelungen. Das Netz der TER im Elsass umfasste 2006 insgesamt 13 Inland-Eisenbahnlinien und sieben grenzüberschreitende. Kernstück des Systems ist die Nord-Süd-Verbindung Strasbourg–Mulhouse, die seit 1997 mit dem TER 200, d. h. mit Zugskompositionen, die 200 km/h fahren können, sehr attraktiv gemacht wurde.

Der Erfolg zeigt sich darin, dass die Zahl der TER-Passagiere zunehmend anwuchs. Innerhalb von drei Jahren stieg die Zahl der verkauften Abonnements zu attraktiven Preisen um 30 %. Heute benützen gegenüber dem Ursprungsjahr 75 % mehr Personen die Einrichtungen der TER. Die Zahl der werktäglichen Zugsverbindungen zwischen Mulhouse und Strasbourg – viele davon im 2002 eingeführten Stundentakt (*BaZ* 16.12.2002) – stieg von ursprünglich 6 auf 27. Von Basel nach Strasbourg lässt sich an Werktagen immerhin aus 14 Verbindungen wählen (vgl. Fahrplan Strasbourg–Mulhouse 2006/2007). In der Region Elsass benützen täglich 55'000 Reisende einen oder mehrere der 550 (*BaZ* 16.12.2002) dort verkehrenden Züge. Der Erfolg zeigt sich überdies darin, dass 2002 der Vertrag mit der SNCF über das eigenständige Transportmanagement bis 2010 verlängert wurde, zwischen St-Louis und Strasbourg etappenweise ein drittes Gleise erstellt (*BaZ* 3.4.2005) und zwischen 2006 und 2009 für 250 Mio. € neues Rollmaterial beschafft wird (*Région Alsace* 2006).

Im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr gilt als altes Desideratum die Anbindung des EuroAiports an das Bahnnetz. Trotz zahlreicher Projekte liegt eine Realisierung wohl noch in weiter Ferne (*BaZ* 21.6.1999; 28.8.1999; 22.7.2005).

## 2.4 Die Bedeutung der Schiene im Agglomerationsverkehr

### *Umweltschutzabonnement – Tarifverbund*

Einige herausragende Erscheinungen kennzeichnen die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs seit 1984: Zunächst die Einführung des U-Abos (Umweltschutzabonnement) zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs im Agglomerationsraum, dann die Realisierung der grenzüberschreitenden Regio-S-Bahn seit 1997 und schliesslich der Ausbau einiger Tramlinien (vgl. Haag et al. 2007; Groff 2007).

Im Zusammenhang mit dem wachsenden Bewusstsein, die Umwelt zu schützen, wurde in Basel 1984 das U-Abo eingeführt und 1987 zum ersten Tarifverbund der Schweiz ausgeweitet. Sein Gültigkeitsbereich erstreckt sich von Schwaderloch bis Roggenburg und von Langenbruck bis Riehen. Seit 1995 bietet der Landkreise Lörrach die RegioCardPlus an, es folgten weitere Abonnementstypen im Elsass und Absprachen mit dem Kanton Jura (VagABond). Die Verkaufszahlen des U-Abos schnellten von 1984 bis 1987 von 0.5 auf 1.6 Mio. hinauf und erreichten 2005 die Marke von 1.97 Mio., wovon die Hälfte Jahresabonnemente waren (TNW 2005). Im Jahr 2005 besaßen rund 56 % der Basler Bevölkerung ein regionales U-Abo, ein Halbtax- oder ein Generalabonnement der SBB. Damit schaffte es der Öffentliche Verkehr, sich innerhalb der Agglomeration Basel mit einem Anteil von 37 % am Gesamtverkehr zu positionieren (BS 2005). Diese Entwicklung bildet somit die Grundlage zur Erfolgsgeschichte der öffentlichen Verkehrseinrichtungen in der Agglomeration.

### *Regio-S-Bahn*

Erste Ideen zur Schaffung einer Regio-S-Bahn skizzierte die Gesellschaft Regio Basiliensis Ende der 1960er/Anfang der 1970er Jahre. 1986 schlug eine Arbeitsgruppe eine Pilotvariante vor mit Bahnendpunkten in Delémont, Olten, Mulhouse, Zell, Waldshut und Müllheim, ferner vier Durchmesserlinien – wovon drei grenzüberschreitende –, neue Haltestellen und neues Rollmaterial. Dies alles sollte auf der Basis schon bestehender Gleise verwirklicht werden. Als erste Station in diesem Rahmen wurde 1991 jene im Güterbahnhof Basel St. Johann in der Absicht errichtet, dass möglichst viele Arbeitskräfte der Chemie den Zug benutzen würden. 1994 beschlossen Regierungsvertreter der Kantone Basel-Stadt (BS), Basel-Landschaft (BL), Aargau (AG) und der Region Elsass die Realisierung der “Grünen Linie” (S1): Drei Jahre später wurde sie als erste grenzüberschreitende Nahverkehrslinie eingeweiht. Im Jahr darauf verdoppelte sich das Zugsangebot von 7 auf 14, 1999 auf 28. Nun folgten Neuerungen Schlag auf Schlag: 1999 kam es zum zeitweisen Halbstundentakt auf der “Blauen Linie” S3 Olten–Laufen, 2001 zum durchgehenden Halbstundentakt, 2003 zur Verlängerung der S3 von Laufen nach Delémont und Porrentruy.

Während der Planungsphase der “Grünen Linie” von Mulhouse nach Frick/Laufenburg 1992 bis 1994 errechnete eine deutsche Behördendelegation einen potenziell hohen volkswirtschaftlichen Nutzen auf den von Freiburg, Zell und Waldshut nach Basel führenden Strecken und beschloss deshalb die Verwirklichung dieser drei Linien. 2002 wurde die erste grenzüberschreitende Linie mit Deutschland (“Orange Linie” S4), nämlich jene von Offenburg nach Basel SBB eröffnet. 2003 folgten die von der SBB GmbH betriebenen S5 von Weil a. R. nach Steinen sowie die “Rote Linie” (S6) von Zell bis Basel Badischer Bahnhof. Ende 2006 wurde die “Rote Linie” nach Basel SBB weitergeführt (BaZ 12.10.2006) – wobei infolge der Überlastung der Eisenbahnbrücke die S4 wieder mehrheitlich im Badischen Bahnhof endet.

Ende 2006 entschied der Baselbieter Landrat, die Verbindung Sissach–Olten via Läufelfingen als Linie S9 bis mindestens 2009 weiter zu betreiben. Damit ist das Regio-S-Bahn-Streckennetz weitgehend ausgebaut (SBB 2006).

Parallel zur Netzerweiterung erfolgte der Bau neuer Haltestellen und der Einsatz von neuem Rollmaterial (FLIRT). Offen ist in Basel noch die Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB via Innenstadt, das so genannte Herzstück. Planungsvarianten zu diesem potenziellen Milliarden-Projekt liegen seit 2004 vor (BS et al. 2004).

Die Regio-S-Bahn fährt auf Erfolgskurs. Dies zeigt sich etwa daran, dass z. B. auf der Linie S3 Laufen–Basel die Passagierzahl zwischen 2001 und 2005 um 63 % stieg, jene zwischen Basel und Olten um 41 % (BaZ 20.5.2006).

### *Das Tram gewinnt an Bedeutung*

Das Umdenken Richtung Umweltschutz und Förderung des öffentlichen Verkehrs und die damit zusammenhängende Aufwertung des Bahnhofquartiers in Basel durch den Bau zahlreicher Bürogebäude im Rahmen des Masterplan resp. Euroville seit den 1980er Jahren verlangte nach einer besseren Anbindung des Bahnhofs SBB vor allem an die Vorortslinien des Trams. Deshalb wurden die Vorortslinien aus dem Birstal und aus dem Leimental z. T. neu definiert und eine davon mit der andern verbunden, so dass heute eine direkte Verbindung zwischen Dornach und Rodersdorf besteht. Vor allem aber wurden sie auf einem neu gebauten Gleisabschnitt via Bahnhof SBB geführt. Gleichzeitig richtete die Baselland Transport AG (BLT) einige Buslinien neu ein. Der Erfolg dieser Massnahmen zeigte sich in einer Zunahme der Fahrgästzahlen um 7.7 % (BaZ 3.6.2003).

Im Rahmen der Agglomerationspolitik des Bundes (ARE & SECO 2006) sind durch das Parlament für die Realisierung innovativer Projekte im Sinn gezielter Anreizpolitik Gelder gesprochen worden. Basel möchte davon profitieren und schlug vor, die Tramlinien 3 und 11 nach St-Louis und die Tramlinie 8 von Kleinhüningen nach Weil a. R. zu verlängern (vgl. Lezzi 2007). Diese Vorhaben werden allerdings nur subventioniert, falls mit den Bauarbeiten vor Ende 2008 begonnen würde. Aus Kostengründen hat St-Louis mittlerweile das Projekt der Verlängerung der Linie 11 gestrichen; Weil a. R. ist an einer von der Schweiz mitfinanzierten Tramlinienverlängerung grundsätzlich interessiert, könnte sich an dem 31-Mio.-€-Projekt aber nur mit finanzieller Hilfe des Bundeslandes in der Höhe von 6.8 Mio. € beteiligen (BaZ 8.11.2006).

Zu beachten ist, dass in Mulhouse im Jahr 2006 nach 10-jährigen Vorrarbeiten erstmals seit 1945 wieder ein Tram fährt. Die Linie misst zurzeit 12 km und soll um 2010/11 – nach Anschluss der Stadt ans TGV-Netz – auf 20 km verlängert werden. Zudem ist die Verlängerung ins Thurtal bis nach Kruth geplant (vgl. Schröder 2007).

## 3 Straßenverkehr

### 3.1 Internationale Verbindungen

Wie in der Einleitung angedeutet, bündelt das Oberrheintal neben wichtigen Nord-Süd-Eisenbahnverbindungen beidseits des Rheins ebenso bedeutende Hochleistungsstrassen – einerseits auf deutscher Seite die A5 als Teil der Autobahn Hamburg–Frankfurt–Basel, andererseits auf französischer Seite die A35 als Verbindung von Rheinland-Pfalz via Nord- und Südsass in die Schweiz. Stetig wachsendes Verkehrsaufkommen führte 1983 auf deutscher Seite zur Einrichtung einer leistungsfähigen Gemeinschaftszollanlage bei Weil a. R. Auf der französischen Seite begann der Bau der A35 zwischen Mulhouse und Basel in den späten 1960er Jahren. 1989 wurde auch an dieser Strasse bei der Schweizer Grenze eine Gemeinschaftszollanlage erstellt.

Der Autoverkehr am Übergang Weil a. R. verdoppelte sich allein in den Jahren 1983 bis 1999 von 6 auf 12.2 Mio. Fahrzeuge, wovon pro Monat 3'000 LKW den Zoll passierten (*BaZ* 25.3.2000), oft nach langen Wartezeiten im damals noch zu kleinen Stauraum. Eine von der Oberrheinkonferenz in Auftrag gegebene Verkehrsstudie bestätigt den wachsenden Trend auf allen Ebenen und prognostiziert zwischen 2004 und 2020 für den Güterverkehr ein Wachstum von 43 %, für den Personenverkehr von 11 % (*BaZ* 19.5.2004). Solches sahen die Verkehrsplaner voraus, weshalb zum Teil schon seit den 1960er Jahren der Ausbau des Autobahnnetzes in der Region angemahnt und in jüngster Vergangenheit weitgehend auch realisiert wurde.

Ein wichtiges Verbindungsglied zwischen der französischen A35 und der deutschen A5 bildet in Basel als Anschluss an das schweizerische Autobahnnetz die 3.18 km lange Stadtautobahn, die so genannte Nordtangente (*BD* 2004). Seit 1970 in Planung und von 1994 bis 2007 im Bau, nimmt sie den Verkehr bei der französisch-schweizerischen Gemeinschaftszollanlage ab, führt ihn unterirdisch bis zur 2003 eröffneten, für den Lokal- und den Fernverkehr eingerichteten zweistöckigen Dreirosenbrücke und leitet ihn wiederum unterirdisch weiter zum Anschlusspunkt der A2 nahe des Badischen Bahnhofs. Von hier aus führt die A2 nach Augst, wo sie sich in zwei Äste gabelt: Richtung Belchen–Mittelland–Gotthard resp. als 1996 eröffnete A3 Richtung Bözberg–Birrfeld–Zürich. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass der Autobahnabschnitt zwischen Basel und Pratteln mit täglich 110'352 Fahrzeugen (2006) als meistbefahrene Strasse der Schweiz gilt (Ziffer 2 in Abb. 2).

### 3.2 Strassenverbindungen von regionaler Bedeutung

Vor dem Hintergrund stetig wachsender Bedeutung verschiedener Wirtschaftszentren und deren Agglomerationsgebiete im Ober- und Hochrheintal einerseits und der Intensivierung der Beziehungen zwischen Deutschland und Frankreich in einem vereinten Europa andererseits versteht sich der Ruf nach besseren Verbindungen für Mensch und Fahrzeug über den Rhein hinweg. Als erste von zahlreichen Brücken zwischen Strasbourg und Waldshut entstand 1977 die Palmrainbrücke bei Weil a. R., 2002 eine bereits 1959 geforderte und 1977 geplante Autobrücke bei Strasbourg, 2006 eine einspurige Autobrücke zwischen Fessenheim und Hartheim, ebenfalls 2006 die Querspanne bei Rheinfelden (*BaZ* 4.3.2006), ferner 1 km östlich von Laufenburg eine Autobrücke über den Hochrhein (*BaZ* 27.9.2002), 2007 eine Fussgänger- und Fahrradbrücke zwischen Huningue und Weil a. R. (*BaZ* 3.5.2006). Fussgängerübergänge wurden ferner eröffnet bei den Kraftwerken Ryburg-Schwörstadt und im Raum Markt/Kembs (*BaZ* 4.5.1995).

Als bypassähnliche Entlastungsstrasse kommt auf deutscher Seite der A98 besondere Bedeutung zu. Diese Route führt von der Zollanlage Weil a. R. nach Lörrach und Basel umfahrend über den Dinkelberg in die Nähe von Rheinfelden. Von hier aus soll sie dereinst als zwei- und teilweise dreispurige Schnellstrasse rechtsrheinisch bis nach Schaffhausen weiterführen (*BaZ* 30.7.1999). Seit 2006 lässt sich über die neue Autobahnbrücke westlich von Rheinfelden, die so genannte Querspanne, die Bözbergautobahn A3 erreichen, was den Zugang zum gesamten schweizerischen Autobahnnetz ermöglicht (*BaZ* 4.3.2006).

Lörrach wird mit Weil a. R. – anstelle eines mehrere Kilometer langen Umwegs über den Tüllinger Berg – durch eine 700 m lange zollfreie Strasse entlang dem Hangfuss des rutschgefährdeten Schlipfs verbunden. So sah es der Staatsvertrag von 1852 zwischen Baden und der Eidgenossenschaft vor und so verlangt es der Ersatzvertrag von 1977 zwischen Deutschland und der Schweiz. Das Projekt erfuhr vehemente Opposition und starke zeitliche Verzögerung durch juristische Interventionen seitens einer sehr aktiven Umweltschutzbewegung. 2006 begannen die Bauarbeiten (*BaZ* 10.12.2002; 15.4.2004; 8.7.2004; 12.3.2005; 13.2.2006).

Die Suburbanisierung erfasst zunehmend weiter von der Kernstadt Basel entfernt liegende Regionen wie im Süden das Birstal bis Aesch sowie das Laufental. Im Ergolztal schiebt sich die Agglomerationsgrenze talaufwärts über Liestal hinaus nach Sissach und Gelterkinden. Dem Wachstum der genannten Regionen entsprechend besteht der Bedarf nach leistungsfähigen regionalen Schnellstrassen.

So wurde denn 1982 (*BL* 2007) die Talentlastungsstrasse im Birstal (T18, später J18, heute H18) als Schnellverbindung von Basel St. Jakob zu den stark gewachsenen Agglomerationsgemeinden Reinach, Arlesheim, Dornach und Aesch eröffnet. Fortgesetzt wurde sie 1999 mit der Umfahrung von Grellingen mittels des Eggfluh tunnels, den 2006 täglich 8'000 Fahrzeuge passierten.

Ähnlich wie die Agglomerationsgemeinden im Birsig- und Leimental erlebten die Gemeinden im Ergolztal zwischen Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal, Sissach und Gelterkinden seit dem 2. Weltkrieg ein konstantes Bevölkerungswachstum (*Annaheim* 1967), das in den nächsten 10 Jahren voraussichtlich weiterhin anhält (*Schneider-Sliwa* et al. 2001). Entsprechend hoch ist der Bedarf an einer geeigneten Schnellverbindung zum Zentrum Basel. 1977 wurde die Umfahrung Lauen und Liestal als Teil der inzwischen bis Sissach reichenden H2 realisiert. Um diesen subzentralen Ort von überstarkem Verkehr – 2006 waren es täglich 5'100 Fahrzeuge – zu entlasten und das Oberbaselbiet besser ans Hochleistungsstrassennetz anzubinden, entstand zwischen 1998 und 2006 der Chienbergtunnel, trotz zum Teil widriger geologischer Umstände (Ziffer 3 in Abb. 2; *BZ* 6.12.2006).

Die Fortsetzung der H2 von Liestal zur Autobahn A2 bei Pratteln wird die mit täglich 40'400 Fahrzeugen meist befahrene Kantonsstrasse entlasten (Ziffer 4 in Abb. 2). Die Vorarbeiten begannen im Oktober 2006 – die Eröffnung ist im Jahr 2013 zu erwarten (*BUZ* 2006). Die ersten Ideen für diese Umfahrung wurden in den 1960er Jahren ausgesprochen, der Landrat bewilligte 1982 den ersten Planungskredit und der Souverän sprach sich bis und mit September 2006 viermal für den Bau der Strasse aus (*Buser* 2006).

Pläne bestehen, die H18 als Umfahrungsstrasse von Zwingen und Laufen weiterzubauen und sie südlich von Laufen in die bestehende Strasse einmünden zu lassen (Ziffer 5 in Abb. 2). Damit würde die Zufahrt zur im Bau befindlichen “Transjurane” und zugleich die Verbindung nach Biel resp. nach Porrentruy–Boncourt–Belfort erleichtert (*BaZ* 13.12.2006).

In diesem Zusammenhang ist ein weiteres, sehr umstrittenes Projekt zu erwähnen: die so genannte “Südumfahrung”. Hierbei geht es um die Frage, ob eine zum Teil untertunnelte zweispurige Hochleistungsstrasse von Allschwil (mit Anschluss an die französische A35) durch das Leimental via Oberwil–Therwil–Reinach–Aesch zur oben erwähnten H18 im derzeit diskutierten basellandschaftlichen Richtplanentwurf belassen werden soll (*BaZ* 27.12.2006). Über diese Frage soll gemäss regierungsrätlicher Aussage der Souverän befinden (*BaZ* 31.1.2007).

### 3.3 Langsamverkehr in Agglomerationsräumen

Wie ein Blick auf die Einpendlerstatistik zeigt, zählte Basel-Stadt im Jahr 2000 täglich 84'575 Einpendler (*Basler Zahlenspiegel* 2003). Davon stammten 11'300 aus Südbaden, 18'500 aus dem Elsass, 41'400 aus dem Kanton Basel-Landschaft, 8'700 aus den benachbarten Solothurner und Fricktaler Gemeinden sowie 4'700 aus der übrigen Schweiz. Gemäss Volkszählung benützen im Jahr 2000 39.8 % der Erwerbstätigen aus BL für den Arbeitsweg ein Privatfahrzeug. Umgerechnet auf die Zahl der Einpendler aus dem Kanton BL hiesse das, dass täglich allein aus dem Kanton BL 16'500 Menschen das Privatfahrzeug benützen. Die Stadt ist somit täglich mit einem sehr hohen Verkehrsaufkommen konfrontiert. Deshalb und aus der Kenntnis, dass 32 % aller Fahrten kürzer

sind als 1 km und 47 % der Wegstrecken zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (*BaZ* 26.2.2003), musste die Regierung reagieren und verkehrsberuhigende Massnahmen durchführen und weitere vorschlagen. Hierzu zählen:

- der Bau einer Tiefgarage beim Bahnhof SBB im Jahr 2000,
- die Einführung eines Parkleitsystems 2001 zur besseren Bewirtschaftung von 6'000 rund um die City verstreut gelegenen Parkplätzen (*BaZ* 19.6.2001),
- die Revision des Verkehrsplans von 1999 mit Einrichtung eines autofreien Münsterplatzes (*BaZ* 2.3.2004),
- der Bau der nach Verkehrsarten getrennten neuen Dreirosenbrücke mit Eröffnung 2004 (im Zusammenhang mit der schon erwähnten Nordtangente),
- die Planung von Parkhäusern im Raum Aeschenplatz – Kunstmuseum im Jahr 2004 (*BaZ* 19.11.2005).

Angedacht und kontrovers aufgenommen wurde die Idee des Road Pricings (Strassenbenützungsgebühr) für die Strassen des Stadtgebietes (*JD* 2006).

Zum Schutz der Radfahrer soll im Jahr 2012 das 1988 begonnene Fahrradnetz mit einer Länge von 140 km fertiggestellt sein. 2004 waren davon 123 km gebaut (*BaZ* 13.10.2004).

Zur Erleichterung des Fussgängerverkehrs wurde die 1972 eingeführte Fussgängerzone 1993 und 1994 vergrössert. Der Bau einer breiten Passerelle im Bahnhof SBB (*BaZ* 2.3.2004) erleichtert den Bewohnern des 19'000 Einwohner zählenden Gundeldingerquartiers seit 2003 den Fussweg in die Innenstadt. Das Kleinbasler Rheinufer wurde zu einer verkehrsfreien Erholungszone umgestaltet (*BaZ* 30.6.2000) und im gleichen Zeitraum die Fussgängerzone von der Messe Basel bis zur Heuwaage und dem oberen Steinenberg (*BaZ* 22.9.2003) verlängert. Der Verkehrsberuhigung dient auch die 2006 begonnene Umgestaltung der Güterstrasse zu einem passantenfreundlichen Boulevard (*BD* 2006).

## 4 Der EuroAiport und der Flugverkehr im Oberrheintal

Das Oberrheintal ist für den Flugverkehr mit drei Passagierflugplätzen gut ausgestattet: Der wichtigste ist der 1946 gegründete EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) mit einem Passagieraufkommen von 4 Mio. (2006), gefolgt vom Internationalen Flughafen Strasbourg bei Entzheim mit einem solchen von 1.9 Mio. (2005) und dem BadenAirpark bei Karlsruhe (Söllingen) mit 0.84 Mio. Passagieren (2006). Im Jahr 2005 verlangte die Verwaltung des ehemaligen NATO-Stützpunkts Lahr nördlich von Freiburg die Bewilligung als Landeplatz für die Zivilluftfahrt (*BaZ* 4.3.2005). Mit dem Anschluss Strasbourg's an das TGV-Netz nach Paris ist mit einem massiven Rückgang der Flugpassagiere zu rechnen.

Mit Blick auf die RegioTriRhena ist die Entwicklung des EuroAirports eine Erfolgsgeschichte: 1946 auf französischem Boden gegründet und 1949 mit einem Staatsvertrag zwischen Frankreich und der Schweiz sanktioniert, entwickelten sich die Zahlen der Passagiere und Flugbewegungen stetig aufwärts. Die erste Ausbauetappe erfolgte 1962. 1970 wurde der neue Flughof eröffnet und 1978 die Hauptpiste verlängert. Das Passagieraufkommen betrug 1970 1 Mio., 1992 2 Mio. und 2000 3.8 Mio. Die 2001 erfolgten Terroranschläge in New York, das Grounding der Swissair und das Ende der Crossair liessen die Passagierzahlen auf 2.5 Mio. zurückgehen (2003). Dennoch wurde 2001 ein Fingerdock eingerichtet, 2002 die neue Abflughalle auf französischer Seite eröffnet und 2005 eine neue Abflughalle auf Schweizer Seite. Das für 2006 erwähnte Passagieraufkommen von 4 Mio. erklärt sich durch die 2004 erfolgte Ansiedlung der Billigfluglinie EasyJet, die viele Flugreisende anlockt. Zusammen mit der 2005 von der Lufthansa übernommenen

Swiss, die den Standort EuroAirport wiederum ausbaut, wurden 2006 immerhin wieder 29 Destinationen – vorwiegend in Europa – angeflogen (*BaZ* 7.9.2006), darunter die wichtigsten Hubs wie Frankfurt, London, Paris durch die Swiss, British Airways und die AirFrance/KLM (*BaZ* 8.5.2006). Dadurch gewinnt der EuroAirport wieder an Attraktivität für Geschäftsreisende von und nach den Wirtschaftszentren in der RegioTriRhena.

Im technischen Bereich wird ein radargelenktes Instrumentenlandesystem eingerichtet, was – bis zu einem Maximum von 12 % aller Landungen – vermehrt Südflüge erlauben soll. Dies wiederum bedingt eine Neuausrichtung der Anflugschneisen auf den Raum Waldenburg–Passwang–Reinach. Mit der Neuerung verbunden werden wohl um die 50'000 Menschen mehr Fluglärm zu hören bekommen, dafür soll sich der Lärm für 27 % der bisher Belästigten v. a. in elsässischen Gemeinden vermindern (*BaZ* 9.3.2005, 7.4.2005).

Ein altes Desideratum bleibt die Anbindung des Flughafens an die Bahn. Viele Ideen wurden schon ausgesprochen – leider blieben bisher alle unverwirklicht. Bis auf Weiteres wird der EuroAirport demzufolge von regelmässig verkehrenden Bussen von Mulhouse, Freiburg und von Basel aus angefahren (*BaZ* 4.5.2001; 31.7.2005).

## 5 Umwälzungen im Schiffsverkehr

Zahlreiche Wasserstrassen durchziehen die RegioTriRhena: In erster Linie der Rhein, ferner der zwischen 1928 und 1959 erbaute Rhein-Seitenkanal (Grand Canal d'Alsace) zwischen Märt und Breisach, an dem vier Kraftwerke Strom produzieren, sowie der 224 km lange Rhein-Rhone-Kanal, der zwischen 1784 und 1833 als Verbindung zwischen der Saône westlich von Dôle und Mulhouse resp. Niffer am Rheinseitenkanal gebaut wurde (Abb. 2). 1991 bis 1995 wurde die 15 km lange schmale Zufahrt zwischen Niffer am Rheinseitenkanal und Mulhouse auf 54 m verbreitert, so dass sie für Schubschiffe von 4'400 t, 190 m Länge, 12 m Breite und 4 m Tiefgang passierbar wurde. In diesem Zusammenhang wurde auch ein Ausbau des ganzen Rhein-Rhone-Kanals bis zum Doubs diskutiert, wodurch eine frachtschifftragliche Verbindung von der Nordsee zum Mittelmeer ermöglicht worden wäre. Dieses Vorhaben erhielt angesichts der Einführung des europäischen Binnenmarkts seitens der Politik eine mittlere Priorität. Umweltschutz- und Kostengründe vor dem Hintergrund der Finanzierung des TGV Rhin-Rhône führten im Jahr 1997 zu einem Stopp dieses Projekts (*BaZ* 23.3.1995).

Vier Hafenkomplexe liegen im Bereich der RegioTriRhena: Les Ports de Mulhouse-Rhin mit Ottmarsheim, Ile Napoléon in Mulhouse und Huningue, der Hafen von Weil a. R. und die vier Häfen beider Basel (Klybeck, St. Johann, Birsfelden, Auhafen). Der gesamte Warenumschlag betrug für die Häfen von Mulhouse 5.8 Mio. t (2005), für Weil a. R. 0.475 Mio. t (2004) und für die Basler Häfen 7.3 Mio. t (2005). Im Vergleich dazu seien die Zahlen des “Port autonome de Strasbourg” erwähnt: Hier wurden 2005 8.4 Mio. t umgesetzt.

In Bezug auf die Basler Häfen sticht vor allem der seit 1980 rasant gewachsene Containerumschlag ins Auge (Tab. 1).

Tab. 1 Zunahme des Containerumschlags in den Häfen beider Basel (TEU = 20 Fuss-Einheit; entspricht einem Container von rund 6 m).

Jahr	Anzahl Container (TEU)
1980	822
1983	3'042
1986	15'317
1990	22'194
1995	45'022
2000	78'188
2005	84'931

*Quelle: Rheinschiffahrtsdirektion Basel 2005*

Diese Zahlen entsprechen einer Zuwachsrate über die letzten 25 Jahre auf das 103fache. Im selben Zeitraum fiel die gesamthaft umgeschlagene Tonnage in den Basler Häfen von 9.0 Mio. t auf 7.3 Mio. t (-19 %). Entsprechend diesem Wandel der Güterstruktur wurde der Klybeckhafen mit drei Anlagen für den Umschlag von jährlich 100'000 Containern umgestaltet. Da trotz wachsenden Lagerflächenangebots in den Häfen Kapazitätsengpässe vorauszusehen waren, beschloss Basel, sich mit 38 % am Kapital der 1995 entstandenen Rheinhafengesellschaft Weil a. R. zu beteiligen (*BaZ 3.4.1998*). Mit dieser Einlage lässt sich ohne Staatsvertrag auf die Ausgestaltung des Hafens Einfluss nehmen. Dieser verfügt mittlerweile über eine Jahreskapazität von 20'000 Containern und eine Lagerkapazität von 1'200 (*Rheinhafengesellschaft Weil a. R. 2007*). Im Jahr 2001 errichtete eine Lagerfirma im Birsfelder Hafen einen Containerterminal für zunächst 3'800 Einheiten.

Im Jahr 2001 regte eine Prognos-Studie zwecks Schaffung von Synergien eine engere Zusammenarbeit der Häfen beider Basel an, ein Jahr später postulierten die beiden Regierungen eine Fusion derselben. 2005 stiess der vorgesehene Vertrag in der Vernehmlassung auf grossen Widerstand, der zweite Entwurf erhielt vom Basler Grossen Rat Zustimmung – jedoch ist zu erwarten, dass im Kanton Basel-Landschaft der Souverän entscheiden wird.

Die jüngste Entwicklung im Rahmen der Basler Rheinhäfen besteht in der Aufhebung des Hafens St. Johann zugunsten der Realisierung des Campus Novartis. Entgegen ersten Annahmen, die von einer Totalverlegung nach Klybeck ausgingen, soll nach jüngsten Informationen der Klybeckhafen nur einen Teil der Funktionen des aufzulassenden Hafens übernehmen, der andere soll dem Auhafen in Muttenz zukommen. Möglich, dass dadurch eine seit Jahren postulierte Idee der einst doch verwirklicht werden könnte, nämlich der Bau hochwertigen Wohnraums am Rand des Hafenareals – analog zu Hafenumgestaltungen, wie sie in Duisburg, Hamburg oder Amsterdam realisiert wurden.

## 6 Rückblick und Ausblick

Das Verkehrswesen spiegelt wie kaum ein zweiter Indikator die Befindlichkeit und die Bedürfnisse der Menschen. Einerseits passt es sich neu geschaffenen Strukturen an, andererseits schafft es die Voraussetzungen zu möglichen Veränderungen des Lebensraums. Der Blick zurück auf zwan-

zig Jahre Entwicklung des Verkehrs und dessen Ausbau der Infrastruktur in der RegioTriRhena lässt erkennen, dass sich ungemein viel gewandelt hat: So nahm das Verkehrsvolumen auf allen Ebenen massiv zu. Damit einhergehend wurden zahlreiche schnellere und dichtere Verbindungen im internationalen und regionalen Bereich für Schiene und Strasse realisiert resp. planerisch in Angriff genommen. Das Wachstum der Agglomerationen verlangt nach einem effizienten und kostengünstigen öffentlichen Nahverkehrssystem (Regio-S-Bahn, Tramlinienverlängerungen). Die Städte sind sich der Bedeutung des Langsamverkehrs bewusst geworden. Deshalb wurden vielerorts Fussgängerzonen eingeführt resp. ausgeweitet. Alle diese Schritte verkürzen Distanzen, erhöhen die Erreichbarkeit und schaffen Zugang zu Beschaffungs- und Arbeitsmärkten. Sie bilden somit die Voraussetzung für die Steigerung der Attraktivität eines Wirtschaftsstandorts (BS 2005) resp. der einzelnen Wirtschaftsstandorte innerhalb der RegioTriRhena, ja des gesamten Oberrheintals.

Der Blick auf angekündigte Neuerungen lässt erahnen, dass sich unser Lebensraum weiterhin und rasant wandeln wird. So bleibt es die Aufgabe der Politik und eines wachen Souveräns, dafür zu sorgen, dass alle zu treffenden Einzelmaßnahmen Sinn machen und sich zu einem Ganzen fügen. Sinn machen sie aber nur, wenn durch die Verwirklichung neuer Projekte die Lebensqualität in der Region steigt.

## Literatur

- Annaheim H. 1967. *Strukturatlas Nordwestschweiz, Oberelsass, Südschwarzwald*. Basel.
- ARE & SECO 2006. *Agglomerationspolitik des Bundes. Zwischenbericht 2006*. Bundesamt für Raumentwicklung & Staatssekretariat für Wirtschaft, Bern, 1–52. Online verfügbar: [www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/6665.pdf](http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/6665.pdf) [Eingesehen am 30.3.2007]
- Basler Zahlerspiegel 2003. *Volkszählung 2000: Erwerbstätige am Wohn- und Arbeitsort Basel-Stadt*. Basel, 1–5. Online verfügbar: [www.statistik-bs.ch/themen/11/miv/verkehr/t111400602/glossar/11PendlerVZ2000.pdf](http://www.statistik-bs.ch/themen/11/miv/verkehr/t111400602/glossar/11PendlerVZ2000.pdf) [Eingesehen am 6.4.2007]
- BaZ vom 15.12.1989, 30.6.1993, 23.3.1995, 4.5.1995, 24.6.1998, 16.1.1998, 3.4.1998, 9.10.1998, 7.2.1999, 6.5.1999, 21.6.1999, 30.7.1999, 28.8.1999, 26.9.1999, 25.3.2000, 18.5.2000, 30.6.2000, 4.5.2001, 22.5.2001, 19.6.2001, 28.1.2002, 16.9.2002, 27.9.2002, 10.12.2002, 16.12.2002, 26.2.2003, 22.9.2003, 30.9.2003, 2.3.2004, 15.4.2004, 19.5.2004, 8.7.2004, 6.10.2004, 13.10.2004, 4.3.2005, 9.3.2005, 12.3.2005, 3.4.2005, 7.4.2005, 22.7.2005, 31.7.2005, 18.10.2005, 13.2.2006, 4.3.2006, 3.5.2006, 8.5.2006, 20.5.2006, 14.9.2006, 12.10.2006, 8.11.2006, 13.12.2006, 27.12.2006, 16.12.2006, 13.1.2007 und 27.1.2007. Basler Zeitung, Basel.
- BD 2004. *Dreirosenbrücke*. Baudepartement Basel-Stadt, 1–119.
- BD 2006. *Boulevard Güterstrasse: Zweite Bauetappe in Angriff genommen*. Baudepartement Basel-Stadt. Online verfügbar: <http://pages.unibas.ch/rr-bs/medmit/bd/2006/09/rd-20060928-002.html> [Eingesehen am 6.4.2007]
- BL 2007. *Chronik für den Monat Dezember 1982*. Kanton Basel-Landschaft, Liestal. Online verfügbar: [www.bl.ch/docs/archive/chronik/chro1982/dez1982.htm](http://www.bl.ch/docs/archive/chronik/chro1982/dez1982.htm) [Eingesehen am 30.3.2007]
- BS 2005. *ÖV-Programm 2006–2009*. Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, 1–55. Online verfügbar: [www.bs.ch/oev-programm-2006-2009.pdf](http://www.bs.ch/oev-programm-2006-2009.pdf) [Eingesehen am 23.3.2007]
- BS, BL & SBB 2004. *Herzstück der Regio-S-Bahn Basel. Zweckmässigkeitsprüfung*. Schlussbericht der Projektleitung, 1–99. Online verfügbar: [www.herzstueck-basel.ch/docs/schlussbericht.bildschirm.pdf](http://www.herzstueck-basel.ch/docs/schlussbericht.bildschirm.pdf) [Eingesehen am 9.3.2007]

- BZ vom 22.11.2006, 9.7.2004 und 6.12.2006. Basellandschaftliche Zeitung, Liestal.
- Buser C. 2006. *Die unendliche Geschichte der H2 muss ein Ende finden*. Wirtschaftskammer Baselland. Online verfügbar: [www.kmu.org/News.546+M5462211ad48.0.html](http://www.kmu.org/News.546+M5462211ad48.0.html) [Eingesehen am 30.3.2007]
- BUZ 2006. *Die H2 ist bereits im Bau*. Bau- und Umweltzeitung [Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft] 55: S. 5.
- Efringen-Kirchen 2007. *Der Katzenbergtunnel*. Efringen-Kirchen, 1–6. Online verfügbar: [www.efringen-kirchen.de/gemeinde/pdf/katzen-berg.pdf](http://www.efringen-kirchen.de/gemeinde/pdf/katzen-berg.pdf) [Eingesehen am 23.3.2007]
- Groff A. 2007. Perspektiven des öffentlichen Verkehrs in Basel. *Regio Basiliensis* 48(1): in diesem Heft.
- Haag M., Hammer A. & Schade U. 2007. S-Bahn TriRhena – Stand und Visionen. *Regio Basiliensis* 48(1): in diesem Heft.
- Hochrheinkommission, Kanton Aargau, Kanton Basel-Stadt, Kanton Basel-Landschaft, Région Alsace, Regionalverband Hochrhein-Bodensee & Regionalverband Südlicher Oberrhein 2004. *Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein*. Empfehlungen des fachlichen Begleitgremiums. Karlsruhe, 1–31. Online verfügbar: [www.isl.uni-karlsruhe.de/fallmodule/hochrhein/material/Em-pfehlungen.pdf](http://www.isl.uni-karlsruhe.de/fallmodule/hochrhein/material/Em-pfehlungen.pdf) [Eingesehen am 23.3.2007]
- Hoffmann-Bohner K.H. & Karlin D. 2004. *Eisenbahn- und Raumentwicklung an der Nord-Süd-Transversale für Europa – Perspektiven einer integrierten und grenzüberschreitenden Planung*. Waldshut-Tiengen, 1–7. Online verfügbar: [www.isl-projekte.uni-karlsruhe.de/rue/info/seiten/refera/esy\\_kah.pdf](http://www.isl-projekte.uni-karlsruhe.de/rue/info/seiten/refera/esy_kah.pdf) [Eingesehen am 23.3.2007]
- JD 2006. *Als AefU-Mitglied im Regierungsrat. Wie vertritt man Umweltanliegen in der Exekutive?* Justizdepartement des Kantons Basel-Stadt, 1–10. Online verfügbar: [www.jd.bs.ch/aerzefuerdenumweltschutz\\_220606.pdf](http://www.jd.bs.ch/aerzefuerdenumweltschutz_220606.pdf) [Eingesehen am 6.4.2007]
- Kugler A. & Suter A. 2004. *Europa – Menschen, Wirtschaft, Natur*. Zürich, 1–331.
- Lezzi M. 2007. Agglomerationsverkehr Basel – Ziele, Trends und Strategien. *Regio Basiliensis* 48(1): in diesem Heft.
- Région Alsace 2006. *La définition et le développement de l'offre de transport public ferroviaire en Alsace*. Strasbourg. Online verfügbar: [www.region-alsace.eu/dn\\_ter-transport-express-regional/TER-alsace-offre-developpement.html](http://www.region-alsace.eu/dn_ter-transport-express-regional/TER-alsace-offre-developpement.html) [Eingesehen am 23.3.2007]
- Rheinhafengesellschaft Weil a. R. 2007. *Geschäftsfeld Container*. Online verfügbar: [www.rheinhafen-weil.de/deutsch/container.htm](http://www.rheinhafen-weil.de/deutsch/container.htm) [Eingesehen am 6.4.2007]
- Rheinschiffahrtsdirektion Basel 2005. *Gütertonnen nach Nationalität im Ankunftsverkehr der Motorschiff und Schubleichter*. Online verfügbar: [www.portofbasel.ch/daten\\_cm/datai\\_1144675015\\_d.pdf](http://www.portofbasel.ch/daten_cm/datai_1144675015_d.pdf) [Eingesehen am 6.4.2007]
- SBB 2006. *Liniennetzplan Regio-S-Bahn Basel*. Online verfügbar: [www.regio-s-bahn.ch/d\\_Basel/Regio\\_S\\_Bahn\\_Basel/liniennetzplan.shtml?navid=2](http://www.regio-s-bahn.ch/d_Basel/Regio_S_Bahn_Basel/liniennetzplan.shtml?navid=2) [Eingesehen am 30.3.2007]
- SBB, DB, SNCF & RFF 2002. *Strategische Gesamtplanung Basel. Verkehrsführung im Raum Basel*. Schlussbericht, 1–24. Online verfügbar: [www.isl.uni-karlsruhe.de/fallmodule/hochrhein/material/SGB\\_Bericht.pdf](http://www.isl.uni-karlsruhe.de/fallmodule/hochrhein/material/SGB_Bericht.pdf) [Eingesehen am 9.3.2007]
- Schneider-Sliwa R., Kampschulte A., Sandtner M., Strassmann R. & Volman R. 2001. *Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftsdynamik der Nordwestschweiz*. Stadt und Region 2: 1–8.
- Schröder E.-J. 2007. Die Wirtschaftsregion Basel/Mulhouse/Freiburg – Drehscheibe eines nachhaltigen intermodalen Güterverkehrs? *Regio Basiliensis* 48(1): in diesem Heft.
- TGV via Basel 2003. *TGV Rhin-Rhône – eine Chance für die Schweiz*. Verein “TGV via Basel”, Zürich, 1–6. Online verfügbar: [www.bs.ch/tgv-via-basel.pdf](http://www.bs.ch/tgv-via-basel.pdf) [Eingesehen am 23.3.2007]
- TNW 2005. *Unternehmen – TNW in Kürze*. Tarifverband Nordwestschweiz, Oberwil. Online verfügbar: [www.tnw.ch/content/tnw/unternehmen/zahlen.aspx](http://www.tnw.ch/content/tnw/unternehmen/zahlen.aspx) [Eingesehen am 23.3.2007]

