

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

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

**Band:** 48 (2007)

**Heft:** 1

**Artikel:** S-Bahn TriRhena : Stand und Visionen

**Autor:** Haag, Martin / Hammer, Antje / Schade, Uwe

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088271>

#### **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>**

# S-Bahn TriRhena – Stand und Visionen

Martin Haag, Antje Hammer, Uwe Schade

## Zusammenfassung

*Im südlichen Teil des Oberrheingebietes bestehen heute grenzüberschreitend drei Systeme im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV): die trinationale Regio-S-Bahn rund um Basel, die Breisgau-S-Bahn mit dem Zentrum Freiburg sowie das TER-System (Transport express régional) im Elsass. Der Schienenpersonennahverkehr wird in den Städten und Regionen vielfach durch Strassenbahn- und Bussysteme zu einem attraktiven integrierten ÖPNV-Angebot ergänzt. Es fehlt allerdings heute noch an der Vernetzung dieser regionalen Ansätze zu einer echten grenzüberschreitenden S-Bahn TriRhena. Die Perspektiven dieses für die Zukunftsfähigkeit des Oberrheinraumes unerlässlichen öffentlichen Verkehrssystems sind zum einen von Massnahmen zum Ausbau des Schienenverkehrs abhängig. Um dem Ziel einer "S-Bahn TriRhena" näher zu kommen, müssen aber insbesondere auch die Hemmnisse und Brüche bei Angebot, Tarif, Vertrieb und Information abgebaut werden.*

## 1 Einleitung

Der betrachtete Raum des südlichen Oberrheins umfasst in der Nordwestschweiz die Region um die Stadt Basel, den südlichen Teil der französischen Region Elsass mit den Städten Colmar und Mulhouse und auf deutscher Seite das südwestliche Baden-Württemberg bis zur Ortenau im Norden.

Eine – für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entscheidende – Eigenschaft dieses Raumes ist, neben der Trinationalität, die Polyzentralität ohne explizit übergeordnetes Zentrum. Dies schlägt sich in einer "Arbeitsteilung" dieses Lebens- und Wirtschaftsraumes nieder: Basel als Stadt mit Life-Sciences, Banken und Messewesen, Freiburg als Wissenschaftsstadt mit einer Spezialisierung im FuE-Bereich (Forschung und Entwicklung) innovativer und nachhaltiger Technologien, Strasbourg als "Europa-Hauptstadt", Schwarzwald und Elsass mit zunehmender Wichtigkeit des Tourismus und der Naherholung bei abnehmender Bedeutung der Landwirtschaft. Ziel ist es, diese Spezialisierungen durch die Zusammenfassung zu grenzüberschreitenden Clustern weiter zu stärken, ohne den Standortvorteil der diversifizierten Ausrichtung zu verlieren (*Technisches Programmbüro Interreg Oberrhein 2006*).

---

Adresse der Autoren: Dr. Martin Haag, Dipl.-Ing. Antje Hammer und Dipl.-Ing. Uwe Schade, REGIO-VERBUND GmbH, Projektgruppe Regio-S-Bahn, Fehrenbachallee 12, D-79106 Freiburg i. Br.; E-Mail: [antje.hammer@stadt.freiburg.de](mailto:antje.hammer@stadt.freiburg.de)

Der Oberrhein kann aufgrund der beschriebenen Lage und Struktur auf eine jahrzehntelange Tradition der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zurückblicken: Seit den 1960er Jahren hat diese Kooperation zu Einrichtungen auf allen Ebenen geführt: von staatlichen (Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz) bis kommunalen (in jüngster Zeit z. B. Eurodistrikte).

Handlungsfeld dieser Zusammenarbeit war hierbei von Anfang an der Verkehr. So gehörten zu den ersten Etappen der Bau des binationalen EuroAirports 1946 und die Einsetzung einer gemeinsamen Verwaltung des Kehler Hafens 1951. Neben dem Strassenverkehr geriet dabei – zeitgleich mit einer verstärkten Beachtung von Umweltaspekten – zunehmend der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr in den Fokus von Analysen und konzeptionellen Überlegungen (siehe z. B. *DRE Alsace 2003* oder *Oberrheinkonferenz 2005*) bzw. der Planung konkreter grenzüberschreitender Projekte (siehe z. B. *Région Alsace & ZRF 2004*).

Gerade im Verkehrsbereich zeigen sich jedoch gleichzeitig unverändert deutliche Mängel. Die Stärken-Schwächenanalyse für das EU-Programm Interreg IV stellt dazu Folgendes fest (*Technisches Programmbüro Interreg Oberrhein 2006*, 74f.):

“Der Anteil des strassengebundenen Verkehrs ist am Oberrhein im europäischen Vergleich besonders hoch [...]. Das [...] Schienennetz nähert sich aufgrund der Addition von Binnen- und Transitverkehr seiner Kapazitätsgrenze. [...] Die Zahl leistungsfähiger Brücken ist begrenzt, der Ausbau von grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen Deutschland und Frankreich wird durch den Rhein als natürliche Grenze erschwert. [...] Der grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehr findet überwiegend auf der Strasse statt. [...] Zwischen Deutschland und Frankreich können attraktive ÖPNV-Angebote sowohl im Nahbereich als auch im intraregionalen Bereich aufgrund der regional gestreuten Ausrichtung der grenzüberschreitenden Mobilität nur schwer entwickelt werden.”

Durch die Verflechtung im Rahmen des weiteren europäischen Harmonisierungsprozesses wird der Oberrhein weiter grenzüberschreitend zusammenwachsen und – zunehmend auch auf Ebene der Bürgerinnen und Bürger – immer mehr als gemeinsamer Lebens- und Wirtschaftsraum wahrgenommen, was weitere Zuwächse im grenzüberschreitenden Verkehr erwarten lässt. Daher muss das Ziel ein integriertes ÖPNV-System sein – eine S-Bahn TriRhena.

## 2 Ausgangslage im ÖPNV

### 2.1 Lokale Ansätze

Wichtige Keimzellen für die Entwicklung der ÖPNV-Systeme im Oberrheinraum bildeten in erster Linie die traditionell gewachsenen Strassenbahn- bzw. Stadtbahnsysteme, für die hier stellvertretend die Systeme in Freiburg und Basel angesprochen werden sollen. In beiden Fällen handelt es sich um gewachsene Systeme, die in den Anfangsjahren des städtischen Schienenverkehrs als Strassenbahnbetriebe aufgebaut wurden und entgegen einem europaweiten Trend in den 1950er und 1960er Jahren stets aufrechterhalten wurden.

In Freiburg wurde darüber hinaus 1972 der Beschluss gefasst, das vorhandene Strassenbahnnetz nicht durch ein Bussystem zu ersetzen, sondern es zu einem leistungsfähigen Stadtbahnsystem auszubauen. Durch Trassen mit eigenem Gleiskörper, kurzen Taktzeiten, einem attraktiven Tarifsystem mit einem günstigen Zeitkartenangebot – der RegioKarte – und durch die Bevorrechtigung der ÖPNV-Linien hat sich das Stadtbahnsystem in Freiburg zum Rückgrat der ÖPNV-Erschließung entwickelt. Die Stadtbahn deckt heute mit 70 % den Löwenanteil der Fahrgastnachfra-

ge ab. Ergänzt wird dieses System durch ein Busnetz mit Zubringerfunktion. Das Stadtbahnnetz Freiburg verfügt derzeit über eine Streckenlänge von ca. 30 km. Auf der Grundlage eines Ausbaukonzeptes soll es in den nächsten Jahrzehnten um weitere rund 11 km anwachsen.

Im Gegensatz zu Freiburg zeichnet sich die Strassenbahn der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) in Basel durch eine hohe Kontinuität in der Entwicklung aus. Dies ist zum einen dadurch bedingt, dass in der Schweiz traditionell eine hohe Affinität zum ÖPNV insgesamt und insbesondere zu schienengebundenen ÖPNV-Systemen besteht. Dadurch hat sich der europaweite Trend zur Abschaffung schienengebundener städtischer ÖPNV-Systeme zu Gunsten reiner Buserschliessungen im Zuge der zunehmenden Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg nur in sehr abgeschwächter Form auswirken können. Die Stadt Basel verfügt heute über ein dichtes Netz mit acht innerstädtischen Tram-Linien bei einer Länge von rund 66 km. Ergänzt wird dieses System durch die Linien der Baselland Transport AG (BLT), die auf einzelnen Strecken das nähere Umland im Kanton Basel-Landschaft erschliessen. Da auf den vier Linien der BLT (Gesamtlänge ca. 65 km) die gleichen Systemkomponenten zum Einsatz kommen, können die Fahrzeuge – vergleichbar mit dem “Karlsruher Modell” – auf das innerstädtische BVB-Netz übergehen und ermöglichen so umsteigefreie Direktverbindungen bis in das Basler Zentrum (*Bernet 2000, BVB 2007*).

Neben den beschriebenen historisch gewachsenen Stadtbahnbetrieben wurden auf der französischen Seite in den letzten Jahren und Jahrzehnten neue Stadtbahnssysteme entwickelt, welche deutlich zeigen, dass für mittlere und grosse Städte die Stadtbahn ein verkehrlich wie wirtschaftlich sinnvolles Element der ÖPNV-Erschliessung darstellen kann. Bereits seit 1994 verkehrt in der Europastadt Strasbourg wieder ein Stadtbahnssystem mit einem Streckennetz von zwischenzeitlich rund 25 km Länge und insgesamt vier Linien. Auch hier soll das System weiter ausgebaut werden, wobei sogar eine grenzüberschreitende Linie zur rechts-rheinischen Nachbarstadt Kehl im Gespräch ist (*CTS 2006*).

Als jüngstes System in dieser Beispielsammlung wurde im Frühjahr 2006 die Stadtbahn Mulhouse neu eingeweiht, die derzeit über zwei Linien mit insgesamt 12 km Länge verfügt und in den kommenden Jahren ebenfalls umfassend ausgebaut und durch ein so genanntes TramTrain-Projekt nach Kruth – das erste in Frankreich – in Anlehnung an das “Karlsruher Modell” ergänzt werden soll (*Sitram 2006, TTK 2006*).

## 2.2 Regionale Ansätze

Die dargestellten kommunalen Konzepte decken oftmals gleichzeitig den Aspekt der regionalen ÖPNV-Erschliessung ab bzw. sind in übergeordnete Konzepte eingebunden. So können die Systeme in Basel und Freiburg nicht isoliert betrachtet werden, sondern sind Bestandteil von regionalen ÖPNV-Konzepten, der Regio-S-Bahn bzw. der Breisgau-S-Bahn.

Ausschlaggebend für die Entwicklung in Deutschland war die Neuordnung des Eisenbahnwesens im Jahr 1993 mit der so genannten Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Seinerzeit ging die Verantwortung für den S-PNV vom Bund auf die jeweiligen Bundesländer über. Am Oberrhein ist somit das Land Baden-Württemberg umfassend verantwortlich für die Planung, Bestellung und Finanzierung der regionalen Schienenpersonennahverkehre. Als Ausgleich für diese zusätzlich übernommenen Aufgaben erhalten die Länder vom Bund die so genannten Regionalisierungsmittel.

Die Regionalisierung hat bundesweit zu einer sehr positiven Entwicklung des gesamten ÖPNV und zu verstärkten regionalen Aktivitäten geführt, die zudem zusammenfielen mit anwachsenden Pendlerströmen und einer immer stärkeren Stadt-Umland-Wanderung.



Abb. 1 Breisgau S-Bahn 2005 – Streckennetz der S-Bahn im Jahr 2006.

Quelle: ZRF

In der Region Freiburg mit rund 660'000 Einwohnern war die Regionalisierung Grundlage für die Entwicklung des “Integrierten regionalen Nahverkehrskonzeptes Breisgau-S-Bahn 2005” (Abb. 1). Dieses System verknüpft alle Verkehrsträger des ÖPNV im Stadtkreis Freiburg und den Landkreisen Emmendingen und Breisgau-Hochschwarzwald zu einem Nahverkehrskonzept “aus einem Guss”. Das Rückgrat bildet dabei ein S-Bahn-System auf den bestehenden regionalen Schienenstrecken mit einem 30-Minuten-Grundtakt. Die Hauptlast der Erschliessung im Bereich der Stadt Freiburg übernimmt die Stadtbahn. Die Schienenverkehrssysteme werden ergänzt durch



Abb. 2 Breisgau S-Bahn 2005 – Umsteigeknoten Elzach mit Park+Ride- und Bike+Ride-Anlage sowie Dieseltriebwagen RS1.  
*Photo: Antje Hammer*

Regional- bzw. Stadtbusnetze, welche Bereiche erschliessen, die nicht unmittelbar im Einzugsbereich einer Schienenstrecke liegen. Abgerundet wird das System durch Verknüpfungen mit dem Individualverkehr über Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen (Abb. 2).

Viele Teilprojekte der Breisgau-S-Bahn konnten bereits mit sehr grossem Erfolg realisiert werden, so zum Beispiel der Ausbau der Pilotstrecken Freiburg–Breisach und Freiburg–Elzach oder die Stadtbahn Haslach. Der Nachfragezuwachs auf diesen Strecken von bis zu 170 % bestätigt die konzeptionellen Ansätze insgesamt und damit das gewählte Gesamtkonzept für die Region und macht den Bedarf für weitere Ausbauprojekte mehr als deutlich (ZRF 1997).

Ein vergleichbarer Ansatz wurde in der trinationalen Agglomeration Basel gewählt. Neben dem unter Kap. 2.1 beschriebenen System von städtischen und Überland-Strassenbahnlinien ergänzt ein S-Bahn-System die regionale ÖPNV-Erschliessung (Abb. 3). Die Besonderheit in der Umsetzung und sicherlich eine der grössten Herausforderungen ist dabei die Tatsache, dass dieses System grenzüberschreitend ausgebaut und finanziert wird.

Hier sind ebenfalls bereits sehr erfolgreiche Ausbaumassnahmen abgeschlossen worden. Die 1997 eröffnete “Grüne Linie” zwischen Mulhouse, Basel und Frick/Laufenburg verkehrt inzwischen im Stundentakt. Von 1997 bis 2002 konnte die Fahrgastnachfrage verdoppelt werden. Ab Dezember 2006 wird – nach der “Orangen Linie” Freiburg–Basel SBB in 2002 – eine weitere grenzüberschreitende Linie das System ergänzen: Die Züge der “Roten Linie” verkehren vom deutschen Zell im Wiesental über Lörrach und den Badischen Bahnhof bis zum Bahnhof Basel SBB (Abb. 4). Nach dem Ausbau der Strecke und der Stationen im Wiesental in den vergangenen Jahren stellt dies den vorläufigen Abschluss der Ausbaumassnahmen der Regio-S-Bahn auf deutscher Seite, d. h. im Landkreis Lörrach dar.

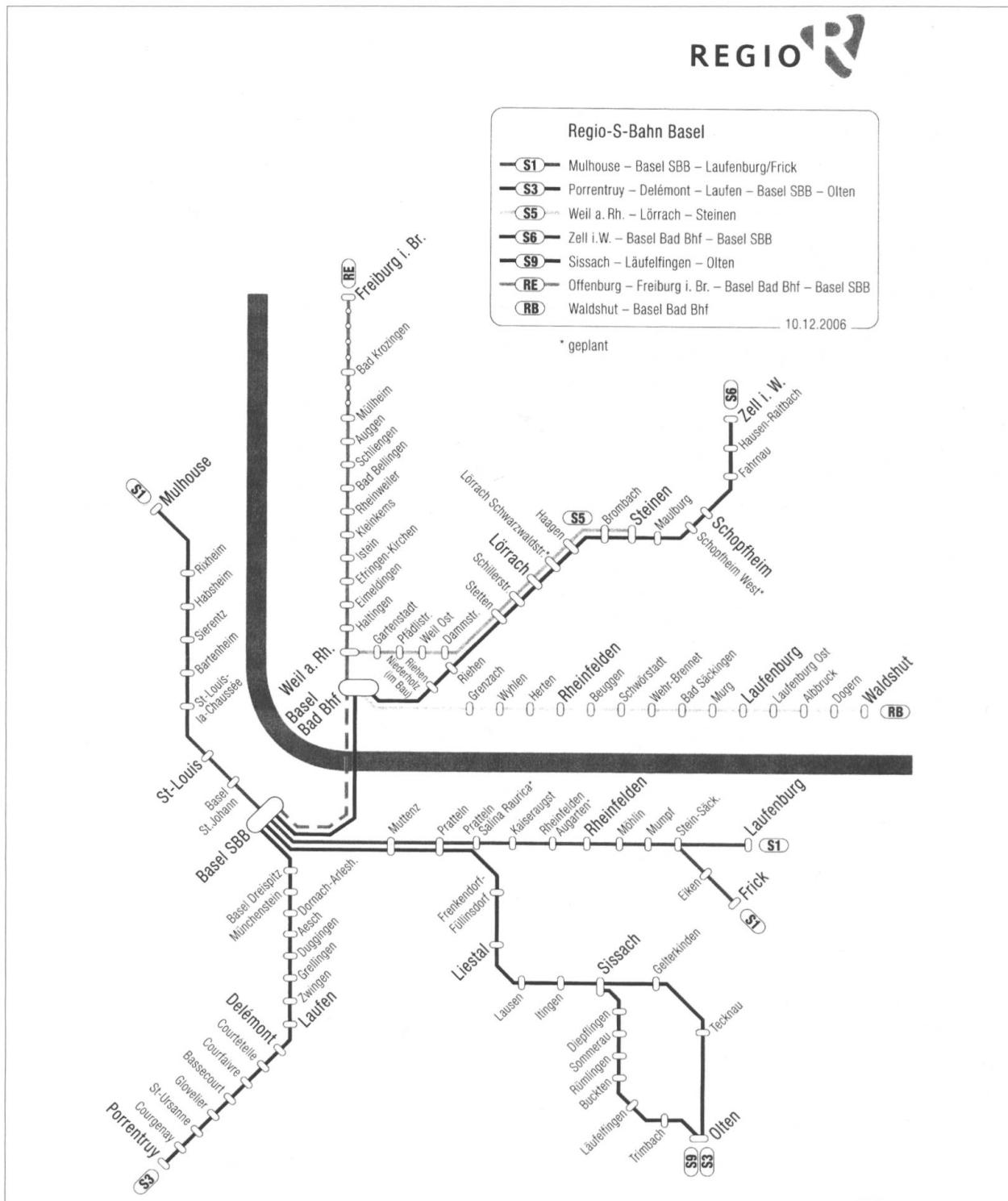


Abb. 3 Regio-S-Bahn Basel – Streckennetz der S-Bahn im Jahr 2007.

Quelle: SBB

Auch im Elsass verzeichnet der regionale ÖPNV eine sehr positive Entwicklung. Dank einer Sonderrolle der Région Alsace, als eine von zunächst sieben Pilotregionen innerhalb Frankreichs, wurde ihr 1997 die Verantwortung für den regionalen Schienenverkehr übertragen. Bereits in den Jahren seit 1991 war der so genannte TER Alsace (Transport express régional) entwickelt worden (Abb. 5), der, vergleichbar den deutschen oder schweizerischen S-Bahn-Systemen, die Städte und Gemeinden entlang der Schienenstrecken in regelmässigen und dichten Takten miteinander verbindet (Pretsch et al. 2005). Allerdings fällt auf, dass sich Verkehrsverbundstrukturen auf französischer Seite weitgehend noch nicht etablieren konnten. Diese haben in Deutschland oder der



Abb. 4 Regio-S-Bahn Basel – Bahnhof Zell im Wiesental mit FLIRT-Fahrzeug (RABe 521).

*Photo: Torsten Perner*

Schweiz durch die Kooperation der Verkehrsunternehmen und insbesondere durch den gemeinsamen Tarif einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung integrierter regionaler ÖPNV-Konzepte geleistet.

Gerade die Kooperation und Integration ist im Gesamtraum zukünftig noch zu fördern, denn, während mit ausserordentlichem Erfolg lokale und regionale ÖPNV-Konzepte entwickelt worden sind, die international Beachtung und zahlreiche Nachahmer gefunden haben, fehlt es noch an der Vernetzung dieser Systeme am südlichen Oberrhein.

### 3 Perspektiven

Die Zukunftsperspektiven des ÖPNV am südlichen Oberrhein sind stark von den Infrastrukturrewicklungen im Schienenfernverkehr bestimmt.

Auf deutscher Seite handelt es sich hierbei in erster Linie um die NBS/ABS (Neubaustrecke/Ausbaustrecke) Karlsruhe–Basel, d. h. den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn. Durch bauliche Trennung sollen bestehende Trassenkonflikte zwischen Fern-, Nah- und Güterverkehr behoben und aufgrund der geänderten Trassierung deutlich höhere Fahrgeschwindigkeiten im Fernverkehr ermöglicht werden. Die Realisierung des zweiten Bauabschnittes südlich von Offenburg verzögert sich jedoch. Aktuell nennt die DB AG als Realisierungshorizont 2015.

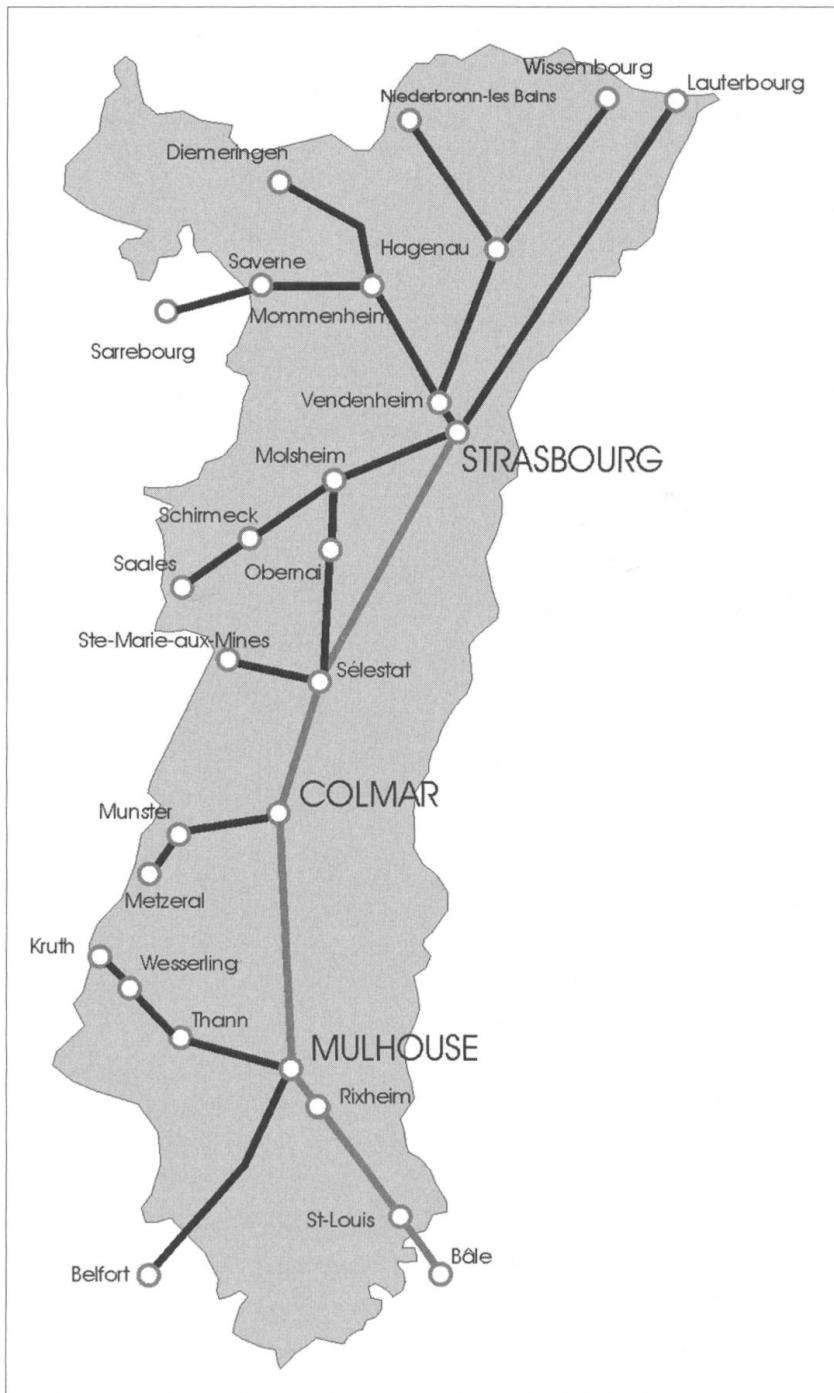


Abb. 5 TER Alsace –  
Streckennetz im Jahr 2006.  
Quelle: SNCF

Trotz der lokalen und regionalen Forderungen nach einer möglichst verträglichen Ausgestaltung ist aber unstrittig, dass dieses Projekt die zwingende Voraussetzung für einen weiteren Ausbau des regionalen ÖPNV, z. B. des Konzeptes Breisgau-S-Bahn 2005, darstellt.

Für die Schweiz ist der viergleisige Ausbau der Rheinschiene wiederum als Zulaufstrecke zu den neuen Transitstrecken durch Gotthard und Lötschberg erforderlich. Der geplante Juradurchstich Wisenbergtunnel wiederum ist im Raum Basel die Voraussetzung für den Ausbau des Verkehrsangebots im Personenfern- (Halbstundentakt) und Nahverkehr (Viertelstundentakt der Regio-S-Bahn). Dies geht nur, wenn auch im südlichen Zulauf zum Engpass Basel eine Entflechtung der Verkehrsarten erreicht wird. Das vom Schweizer Bundesamt für Verkehr und von den SBB am 7. April 2006 vorgelegte ZEB-Konzept (“Zukünftige Entwicklung der Eisenbahnprojekte”) sieht jedoch keine Mittel (mehr) für den Wisenbergtunnel vor (BAV & SBB 2006), was in den beiden Basler Kantonen sowie bei der Oberrheinkonferenz auf deutlichen Widerspruch gestossen ist.

Im Elsass ist die Inbetriebnahme der beiden TGV-Projekte – Rhin-Rhône und Est – die entscheidende Randbedingung für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs im nächsten Jahrzehnt. Mit Ankunft des TGV Est am 10. Juni 2007 werden die Reisezeiten Richtung Westen deutlich verkürzt (Strasbourg–Paris 2 h 20 min gegenüber heute über 4 h). Insgesamt sieben Fahrtenpaare werden grenzüberschreitend nach Deutschland weitergeführt, acht in die Schweiz. Im Zuge der TGV-Ankunft werden nicht nur Bahnhöfe teilweise grundlegend umgebaut, sondern auch das gesamte TER-Angebot in der Région Alsace neu konzipiert und dieses (im Vergleich zu den benachbarten deutschen und französischen Regionen bisher vergleichsweise geringe) SPNV-Angebot deutlich verdichtet. An diesem Beispiel verdeutlicht sich eines der noch vorhandenen Probleme des grenzüberschreitenden ÖPNV. Die vorgesehene Anpassung der vertakteten TER-Anschlüsse an den TGV Est steht wiederum einer (gleichzeitigen) Einbindung in das (strenge) Taktsystem der Regio-S-Bahn im Knoten Basel entgegen (*Ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer 2006*, 71).

Im Gegensatz zum TGV Est, mit dem eine Verknüpfung der Hochgeschwindigkeitssysteme Frankreichs und Deutschlands gelungen ist und bei dem das regionale ÖPNV-System als Zubringer dienen wird, ist beim TGV Rhin-Rhône (Ankunft im Elsass bis 2011) eine mögliche grenzüberschreitende Weiterführung nach Südbaden/Freiburg noch völlig offen.

## 4 S-Bahn TriRhena – Ausblick

Auf beiden Seiten des Rheins haben sich in den letzten Jahren viel versprechende regionale ÖPNV-Konzepte etablieren können, welche die Grundlage für eine nachhaltige und positive wirtschaftliche wie umweltgerechte Entwicklung bilden. Es fällt jedoch auf, dass die Vernetzung dieser Systeme untereinander – insbesondere wenn dabei Staatsgrenzen zu überschreiten sind – bislang nur schwach ausgeprägt ist. Dies ist auf technische Probleme, vor allem aber auf die unterschiedlichen administrativen und organisatorischen Randbedingungen in den jeweiligen Ländern zurückzuführen.

Immer wenn derartige Hemmnisse überwunden werden konnten, also zum Beispiel zwischen Offenburg und Strasbourg oder auf der “Grünen Linie” zwischen Basel und Mulhouse, zeigt sich deutlich der Bedarf für derartige Verknüpfungen und der damit zu erzielende Erfolg. Es wäre innerhalb eines Landes – sei es jetzt Deutschland oder Frankreich – sicher undenkbar, dass es zwischen zwei im Abstand von 60 km liegenden Städten mit 210'000 (Freiburg) bzw. 112'000 Einwohnern (Mulhouse) keine direkte Schienenverkehrsverbindung gibt. Hier sind die bestehenden Staatsgrenzen noch deutlich spürbar.

In den kommenden Jahren ist davon auszugehen, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und damit das Zusammenwachsen der Regionen beiderseits des Rheins fortgesetzt und intensiviert wird, zum Beispiel durch die Eurodistrikte. Mit diesem Trend muss auch die Weiterentwicklung und Vernetzung der Verkehrssysteme im Gleichklang stehen. Dabei wäre eine unterstützende Wirkung gut ausgebauter ÖPNV-Verbindungen für das Zusammenwachsen denkbar, wenn es gelänge, diese Angebote frühzeitig zu etablieren. Als Beispiel wäre die Wiederinbetriebnahme des Schienenpersonenverkehrs zwischen Mulhouse, Müllheim und Freiburg zu nennen: Im Sommer 2006 wurde der Betrieb zwischen Müllheim und Mulhouse an ausgewählten Sonntagen im Zweistundentakt wieder aufgenommen (Abb. 6). Dieses Angebot wird im Jahr 2007 fortgesetzt. Hinsichtlich der Reaktivierung dieser Schienenverbindung für den S-Bahn/TER-Verkehr im Stundentakt als Verknüpfung zwischen dem französischen TGV- und dem deutschen



Abb. 6 Bahnhof Müllheim (Baden): TER-Dieseltriebwagen "baleine" (X73900) mit deutsch-französischer Zulassung im Einsatz zwischen Mulhouse und Müllheim.

*Photo: Antje Hammer*

ICE-Netz sowie zur Vernetzung der Regionen und der jeweiligen Nahverkehrssysteme sind sich Région Alsace und Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) prinzipiell einig. Als Zielhorizont ist die Ankunft des TGV Rhin-Rhône im Jahre 2011 vorgesehen.

Eine Weiterentwicklung der ÖPNV-Systeme am südlichen Oberrhein muss sich – unter Berücksichtigung der Randbedingungen durch die Entwicklung im Schienenfernverkehr und den weiteren unerlässlichen Netzergänzungen (z. B. die Schienenanbindung des EuroAirports) – in erster Linie der grenzüberschreitenden Homogenisierung und Verknüpfung der bestehenden S-Bahn-Systeme stellen: der bereits trinationalen Regio-S-Bahn, des nördlich anschliessenden Breisgau-S-Bahn-Systems sowie des Elsässer TER-Netzes. Diese Verknüpfung darf sich dabei keinesfalls nur auf die Infrastruktur (Strecken, Stationen und Rollmaterial) und das Angebot beschränken, sondern muss insbesondere die bisher vernachlässigten und defizitären Aspekte Tarif, Fahrgastinformation, Marketing und Vertrieb verstärkt einbeziehen.

Die Überwindung technischer Systemgrenzen erscheint aus heutiger Sicht ein untergeordnetes Problem: Im Zuge der Liberalisierung des Schienenverkehrs sind zahlreiche Entwicklungen hin zu mehrsystemfähigen Eisenbahnfahrzeugen erfolgt. Der im Bereich der Regio-S-Bahn Basel eingesetzte S-Bahn-Triebzug vom Typ "FLIRT" (RABe 521) ist derzeit bereits für den grenzüberschreitenden deutsch-schweizerischen Verkehr ausgelegt. Die Erweiterung der Einsatzfähigkeit für das elsässische Schienennetz ist ebenfalls vorgesehen.

Die weitaus grösseren Schwierigkeiten resultieren aus den administrativen und den organisatorischen Unterschieden beiderseits des Rheins. Dies beginnt bei Fragen der Vereinheitlichung der Standards insgesamt und führt zu Detailproblemen beispielsweise in Bezug auf die Tarifsysteme oder die Homogenisierung der Fahrgastinformation. Im Fokus muss dabei der Fahrgast stehen, dem ein einfach zugängliches, leicht verständliches ÖPNV-Gesamtsystem mit einem attraktiven und einheitlichen Tarifsystem anzubieten ist.

## 5 Fazit

Für den gesamten Oberrheinraum bietet der europäische Integrationsprozess die Chance, jahrhundertealte Grenzen endgültig zu überwinden. Dies bedeutet wirtschaftlich hervorragende Perspektiven für eine Region in der Mitte Europas. Die Stärke des südlichen Oberrheinraumes liegt in den Städten und Regionen mit unterschiedlichen, aber sich ergänzenden Schwerpunkten. Diese Stärke kann jedoch nur dann voll zum Tragen kommen, wenn die gesamte Region nicht nur national, sondern grenzüberschreitend die Infrastruktur für ein noch stärkeres Zusammenwachsen schafft. Der ÖPNV wird dabei eine zentrale Rolle einnehmen müssen: Aus den Keimzellen, also den lokalen und regionalen Nahverkehrssystemen im südlichen Oberrhein, ist ein zusammenhängendes ÖPNV-Netz für die gesamte Region zu entwickeln. Dabei sind – wie in der Regional- und Wirtschaftsentwicklung im Allgemeinen – die regionalen Stärken der einzelnen ÖPNV-Systeme zu erhalten und diese zu vernetzen, um gleichzeitig die vorhandenen Synergien auszuschöpfen. Sollte dies gelingen, so wäre dies ein wichtiger Standortfaktor für die ökonomische wie ökologische Zukunft der Region am südlichen Oberrhein.

## Literatur

- BVB 2007. *Unternehmen BVB – Zahlen & Fakten*. Basler Verkehrs-Betriebe. Online verfügbar: [www.bvb.ch/ub\\_zahlen\\_fakten.htm](http://www.bvb.ch/ub_zahlen_fakten.htm) [Eingesehen am 16.3.2007]
- Bernet R. (Hrsg.) 2000. *Trams in der Schweiz: Von Basel bis Zürich: Strassenbahn-Betriebe einst und jetzt*. München, 1–143.
- BAV & SBB 2006. *ZEB – Medienorientierung*. Bundesamt für Verkehr & SBB AG, Folenvortrag vom 7. April 2006, 1–37.
- CTS 2006. *Tous les transports de l'agglomération – Tram*. Compagnie des Transports Strasbourgeois. Online verfügbar: [www.cts-strasbourg.fr/fiches/tram.html](http://www.cts-strasbourg.fr/fiches/tram.html) [Eingesehen am 29.11.2006]
- Oberrheinkonferenz (Hrsg.) 2005. *Grenzüberschreitende Verkehrsprojekte im Oberrheingebiet – Sachstand im Jahr 2005 und Aussichten*. Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz, 1–52.
- DRE Alsace (Hrsg.) 2003. *Multimodale Verkehrsstudie Oberrhein*. Direction Régionale de l'Équipement – Alsace, Abschlussbericht, 1–90.
- Ministère des Transports de l'Équipement du Tourisme et de la Mer (Hrsg.) 2006. *Les Transport publics transfrontaliers de voyageurs*. Bericht, 1–138. Online verfügbar: [www.espaces-transfrontaliers.org/document/Etude\\_transports\\_2006.pdf](http://www.espaces-transfrontaliers.org/document/Etude_transports_2006.pdf) [Eingesehen am 16.3.2007]
- Pretsch H., Spieshöfer A., Puccio B., Soulard C., Lelercq R. & Bentayou G. 2005. *Ergebnisse und Hinweise für die Planungspraxis aus dem Projekt BAHN. VILLE*. Gresswiller, 1–87.
- Région Alsace & ZRF (Hrsg.) 2004. *Quantifizierte und detaillierte Vorentwurfsuntersuchung einer Reaktivierung der Eisenbahnverbindungen Colmar – Freiburg und Freiburg – Mulhouse für den Personen- und Güterverkehr*. Région Alsace & Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg, Endbericht, Karlsruhe 1–1–5–35.
- Sitram 2006. *Tout savoir sur le TramTrain*. Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération mulhousienne. Online verfügbar: [www.tram-train.org/FR/rubrique\\_index.php?PAGEID=19&lang=FR](http://www.tram-train.org/FR/rubrique_index.php?PAGEID=19&lang=FR) [Eingesehen am 29.11.2006]
- Technisches Programmbüro Interreg Oberrhein (Hrsg.) 2006. *Sozioökonomische Bestandsaufnahme und SWOT-Analyse – Programm Interreg IV*. Entwurf als Grundlage des Konsultationsverfahrens, 1–87.
- TTK 2006. *Karlsruher Modell*. TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH. Online verfügbar: [www.karlsruher-modell.de/de/index.html](http://www.karlsruher-modell.de/de/index.html) [Eingesehen am 28.11.2006]
- ZRF (Hrsg.) 1997. *Machbarkeitsstudie „Integriertes regionales Nahverkehrskonzept Breisgau-S-Bahn 2005“*. Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg, Freiburg, 1–161.

