

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 115 (1997)  
**Heft:** 21

## Sonstiges

### 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:** 15.01.2026

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

## Die Bahn macht von sich reden

150jährig sind die Schweizer Bahnen in diesem Jubiläumsjahr – und sie halten uns immer noch ganz schön in Atem. Ein Dauerbrenner ist die Neat mit ihren Etappierungsdiskussionen, den geologischen, finanziellen und den regionalen bis europaweiten Facetten. Sie beschäftigt bald jeden Stammtisch, die Medien und zurzeit vor allem die Politiker. Die Varianten- und Ausführungsstreitereien um Gotthard und/oder Lötschberg verunsichern viele. Und dann besteht immer die Gefahr, dass das Volk bei einer kommenden Abstimmung mal einfach nein sagt. Eine denkbar ungünstige Situation für das geplante «Jahrhundertwerk».

Besser steht es um die Realisierung der ersten Etappe von Bahn 2000. Das vor zehn Jahren vom Volk bewilligte Konzept ist auf guten Wegen. Die grössten Projekte werden bis ins Jahr 2005 verwirklicht sein. Eines davon – der Aus- und Umbau des Bahnhofs Aarau mit dem Bau der zweiten Doppelspur Aarau-Rupperswil – wird am 23. Mai offiziell eingeweiht und in diesem Heft ausführlich vorgestellt.

Ein vergleichsweise kleines, aber um so bemerkenswerteres Projekt wird ebenfalls noch im Mai, nämlich am 30./31., mit einem weitgefächerten Fest eingeweiht: die «Grüne Linie» der zukünftig einmal trinationalen Regio-S-Bahn rund um Basel. Mit dem Fahrplanwechsel vom 1. Juni wird die erste grenzüberschreitende S-Bahn-Linie von Frick/Laufenburg im Kanton Aargau über Basel nach Mulhouse im Elsass eröffnet. 1999 soll dann im deutschen Wiese-Tal die Strecke nach Zell (via Riehen und Lörrach) angegliedert werden. Im nächsten Jahrtausend sind weitere Verbindungen von Basel nach Olten und Laufen sowie den deutschen Städten Waldshut und Mülheim vorgesehen.

Das Angebot der neuen, erstmals länderübergreifenden Regio-S-Bahn-Linie richtet sich an die vielen Pendler, die täglich aus dem Elsass (heute rund 3500 Personen) und aus dem Raum Pratteln/Muttenz (rund 4800 Personen) nach Basel zur Arbeit fahren. Rund 30 000 Arbeitsplätze bietet beispielsweise der Basler Stadtteil rund um den bisher reinen Güterbahnhof St. Johann an. Bis heute war dieser Bahnhof für den Personenverkehr jedoch aus Gründen der Zollabfertigung nicht geöffnet, denn die Strecke ist an die französischen Staatsbahnen verpachtet. Das S-Bahn-Konzept erlaubte nun den Bau eines neuen, für die zukünftigen Benutzer reservierten Zwischenperrons. Grenz- und Billettkontrollen werden nur noch als Stichproben vorgenommen.

Hier entstand also ein internationales S-Bahn-Konzept, das von Vertretern der drei beteiligten Länder gemeinsam und in zehnjähriger Arbeit geschaffen und realisiert wurde. Es ist sicher kein Zufall, dass gerade Basel, die ihren Nachbarn zugewandte Stadt am Dreiländereck, zum Drehpunkt für dieses Pilotprojekt des öffentlichen Nahverkehrs wurde. Ein unspektakulärer, aber sehr praktisch orientierter Schritt in europäischer Zusammenarbeit wird damit verwirklicht.

*Brigitte Honegger*



Ein trinationaler Fahrausweis für den Einweihungstag der Basler Regio-S-Bahn

Die erste Regio-S-Bahn-Linie wird das Schweizer Fricktal via Basel mit Mulhouse im Elsass verbinden

