

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **115 (1997)**

Heft 21

PDF erstellt am: **24.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## 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 Etappierdiskussionen, 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 Ausführungstreitereien um Gotthard und/oder Lötschberg verunsichert 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 erlaubt 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

