

Chronik der Regio-S-Bahn Basel



Planungs-/Konzeptphase

Ende der 60er, anfangs der 70er Jahre

Auf Initiative der Regio Basiliensis werden Ideen einer Regio-S-Bahn Basel skizziert und untersucht die SBB die generellen betrieblichen wie infrastrukturellen Voraussetzungen dafür.

1982

Eine erste trinationale (S-förmige) S-Bahn-Linie Flughafen Basel-Mulhouse – Basel SBB – Basel Badischer Bahnhof – Weil am Rhein – Lörrach – Zell im Wiesental (das sogenannte «Schoggi-S») wird näher untersucht.

Mai 1986

Eine Arbeitsgruppe der drei Staatsbahnen SBB, DB und SNCF legt dem Comité tripartite (heute Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz) erstmals ein «Planungskonzept für eine grenzüberschreitende Regio-S-Bahn Basel» vor. Auf dieser Grundlage wird von vier Angebotsvarianten die sogenannte «Pilotvariante» weiterverfolgt.

Die «Pilotvariante» beinhaltet unter anderem

- ein S-Bahn-Netz zwischen Delémont, Olten, Mulhouse, Basel St.Johann, Zell im Wiesental, Waldshut und Müllheim mit
- vier Durchmesserlinien, davon drei grenzüberschreitende, welche mindestens im Halbstundentakt (Montag – Freitag), am Wochenende im Stundentakt bedient werden, und
- drei Einsatzlinien während der Hauptverkehrszeiten,
- neue Haltepunkte, u.a. auf schweizerischer Seite Basel St.Johann. Schweizerhalle, Pratteln Buholz und Längi, Rheinfelden Augarten. Liestal Altmarkt, Basel Morgartenring und Solitude
- Einsatz von neuem Rollmaterial (in 2-Strom-Ausführung),
- grenzüberschreitende Tarifierung,
- Vereinfachung beim Grenzübertritt durch stichprobenweise Zoll- und Grenzkontrollen.

Dagegen sind speziell für die S-Bahn keine Streckenausbauten vorgesehen. Der Betrieb soll auf dem bestehenden Bahnnetz abgewickelt werden. Von Anfang an steht daher fest, dass sich eine «Pilotvariante» nur schrittweise und mittel- bis längerfristig verwirklichen lässt, bis die geplanten grossen Infrastrukturvorhaben (Neubaustrecke Muttenz – Olten, Viergleisiger Ausbau Freiburg i.Br. – Basel) dem Fern- und Güterverkehr zur Verfügung stehen werden.

1986/87

Die institutionellen Voraussetzungen zur weiteren Bearbeitung des Konzepts Regio-S-Bahn werden geschaffen. Auf Nordwestschweizer Seite werden eine Behördendelegation und eine Projektkommission eingesetzt, auf deutscher Seite eine Behördendelegation und auf elsässischer Seite ein Comité de Pilotage.

1990

Aufgrund eines vergleichsweise ungünstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird die «Pilotvariante» einer potentiellen Nachfrage angepasst («Modifizierte Pilotvariante»). Dieses Konzept, welches u.a. auch vorgezogene Massnahmen vorsieht, wird von der nordwestschweizerischen Behördendelegation genehmigt.

15. Januar 1991

Als erste Schritte beschliesst der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle im Güterbahnhof Basel St. Johann (Vorprojektorauftrag an die SBB) und die Verlängerung von Nahverkehrszügen aus dem Wiesental bis Basel SBB etc.

1991

Die Kapazitätsanalyse der SBB für die Nordwestschweiz ergibt, dass mittel- bis langfristig ein S-Bahn-Konzept wie die «modifizierte Pilotvariante» ohne zusätzliche Infrastrukturausbauten (neben den bereits geplanten Grossvorhaben) nicht machbar ist.

28. April 1992

Die Direktoren des Öffentlichen Verkehrs (ÖV-Direktoren) der Kantone Basel-Stadt (BS), Basel-Landschaft (BL) und Aargau (AG) sowie die Generaldirektion der SBB entscheiden, die technische und betriebliche Machbarkeit für eine erste grenzüberschreitende Linie Mulhouse - Basel - Frick/Laufenburg, die sogenannte «Grüne Linie» («Ligne verte»), zu untersuchen.

1992 – 1993

Die Machbarkeit einer «Grünen Linie» wird in einem gemeinsamen Schlussbericht nachgewiesen. Die Grüne Linie lässt sich baukastenartig weiterentwickeln. Voraussetzung ist in jedem Falle der Einsatz von 2-Strom-Triebfahrzeugen (unterschiedliche Spannung und Frequenz zwischen SBB und SNCF). Die SBB legen dem Kanton Basel-Stadt das Vorprojekt für eine neue S-Bahnhaltestelle St. Johann vor.

1993

Die von der deutschen Behördendelegation 1989 in Auftrag gegebene standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) «Regio-S-Bahn» weist für ein S-Bahn-Angebot (sogenannter «Planfall 1») auf den Strecken Freiburg i.Br./Zell im Wiesental/Waldshut – Basel Badischer Bahnhof und Lörrach – Weil am Rhein einen vergleichsweise hohen (volkswirtschaftlichen) Nutzen-Kosten-Indikator aus. Die Behördendelegation beschliesst deshalb, in den kommenden Jahren die Regio-S-Bahn auf deutscher Seite baukastenartig zu verwirklichen.

Eine Verknüpfung des deutschen und schweizerischen S-Bahn-Netzes via die Verbindungsbahn Basel Bad. Bf. – Basel SBB ist dagegen aus methodischen Gründen nicht Gegenstand der NKU gewesen und soll erst auf politischer Ebene weiterverfolgt werden.

1996- 1998

Eine deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe erarbeitet zuhanden der politischen Instanzen Entscheidungsgrundlagen für eine Verknüpfung des deutschen und schweizerischen Nahverkehrsnetzes im Rahmen der Regio-S-Bahn. Empfohlen wird eine Verlängerung der Züge aus dem Wiesental (Zell i.W. – Lörrach – Riehen – Basel Bad. Bf.) nach Basel SBB und weiter ins Ergolzthal bis Liestal oder Olten, die sogenannte «Rote Linie».

21. November 2000

Unterzeichnung des Planungsauftrages «Regio-S-Bahn 2005» zwischen den ÖV-Direktoren der Nordwestschweizer Kantone AG, BL, BS, Solothurn (SO) und Jura (JU) und der SBB. Ziel dieses Planungsauftrages ist es, im Hinblick auf die erste Etappe von Bahn 2000 im Dreiland eine S-Bahn mit attraktivem Fahrplan (mindestens Halbstundentakt auf allen Linien), neuem Rollmaterial (Niederflur) und einer modernisierten Infrastruktur (Ausbau bestehender und Bau neuer Haltepunkte) zu verwirklichen.

2003

Abschluss der Vorprojektierung für die Bahnhofsusbauten in der Nordwestschweiz, u.a. für eine neue Haltestelle Basel Dreispitz. Genehmigung durch die SBB im September.

Abschluss der Vorplanungen für den Gleisumbau im Badischen Bahnhof (auf der Grundlage einer Planungsvereinbarung vom März 2002 zwischen dem Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (UVM), Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt (WSD) und der DB AG. Diese Massnahme ist für die Verlängerung der «Roten Linie» (S6) bis Basel SBB notwendig. Von den zwei vorliegenden Varianten entscheiden sich die Auftraggeber UVM und WSD für die sogenannte «Mutterspur».

9. Juli 2004

Die Projektleitung stellt den Schlussbericht zur Zweckmässigkeitsprüfung «Herzstück Regio-S-Bahn» vor. Sie empfiehlt den politischen Entscheidungsträgern, die Variante «Mitte», eine direkte unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof via Innenstadt, weiter zu bearbeiten. Ein Anhörungsverfahren im zweiten Halbjahr 2004 wird die Grundlage für einen politischen Entscheid zum «Herzstück» bilden. (siehe auch unter Projekte und Visionen). Das Anhörungsverfahren ergibt, dass ein «Herzstück» wesentlich zur Lösung der grenzüberschreitenden Verkehrsproblematik beitragen kann und daher als Massnahme grundsätzlich für notwendig erachtet wird. Jedoch ist keine eindeutige Präferenz für die Variante «Mitte» oder «Nord» erkennbar. Zudem besteht Klärungsbedarf zu den Nachbarn im grenznahen Ausland, die sich entweder nicht eindeutig

oder gar nicht zum Herzstück geäußert haben. Der Regierungsrat Kt. BS holt dies nach, bevor er sich über das weitere Vorgehen entscheiden will.

Juni 2006

Die ÖV-Direktoren der Kantone BL, BS, AG, SO und JU unterzeichnen zusammen mit der SBB den Planungsauftrag «Angebotsentwicklung Regio-S-Bahn Basel / Nordwestschweiz» (AP Nordwestschweiz oder 1. Teilergänzung Regio-S-Bahn). Der Planungsauftrag hat zum Ziel, Perspektiven für das Regionalverkehrs-Angebot in der Nordwestschweiz in verschiedenen Zeithorizonten bis 2030 zu entwickeln und den Infrastrukturbedarf aufzuzeigen. Dies erfolgt in enger Abstimmung zur Zukünftigen Entwicklung der Schweizer Bahninfrastruktur (ZEB).

1. Juni 2007

Die Projektoberleitung «AP Nordwestschweiz» fällt einen Grundsatzentscheid zum künftigen Angebot der Regio-S-Bahn: Viertelstundentakt Basel – Liestal, davon ein dritter Zug weiter bis Gelterkinden (zusätzlich zum Halbstundentakt Basel – Olten), neuer RegioExpress Delémont – Laufen – Dornach-Arlesheim - Basel (zusätzlich zum Halbstundentakt Laufen - Basel).

23. Oktober 2007

Der Regierungsrat des Kantons BS spricht sich beim Herzstück dafür aus, in erster Priorität die Variante «Mitte» weiter zu planen. Der Bau unterirdischer Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum und Bahnhof St. Johann (Variante «Ypsilon») sowie zwischen dem Bahnhof St. Johann und Basel Bad. Bahnhof durch Basel Nord (Variante «Nord») sind als Optionen für spätere Realisierungsphasen zu berücksichtigen und solange offen zu halten.

Februar 2008

Aufnahme der Planungen zum Weiterausbau der Regio-S-Bahn auf deutscher Seite durch den ZRL. Die Planungen betreffen vor allem auf der Ober- und Hochrheinstrecke, nachdem die Arbeiten an der S-Bahn im Wiesental abgeschlossen und die Fahrgast-Entwicklung sich bisher sehr positiv entwickelt hat (Zunahme von 30 % zwischen 2004 und 2007). Analog zum Wiesental sind u.a. Taktverdichtungen, der Umbau bestehender und der Bau neuer Haltestellen vorgesehen, evtl. auch die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke. Die Strecke Basel Bad. Bf. – Waldshut (- Lauchringen) ist bis heute als einzige im Regio-S-Bahn-Netz nicht elektrifiziert. Die Planungen sollen trinational aufeinander abgestimmt sein, weshalb auch Vertreter aus der AP Nordwestschweiz und des Elsass mitwirken.

Oktober 2008

Der Zwischenbericht zum AP Nordwestschweiz (1. Teilergänzung) liegt vor. Für die Umsetzung des angestrebten S-Bahn-Angebots (siehe oben) bedarf es bis zum Zeithorizont 3 (2020 – 2030) umfangreicher Infrastrukturmassnahmen, namentlich Entflechtungsbauwerke in Muttenz und Pratteln, je ein Wendegleis in Liestal und Gelterkinden und Doppelspurabschnitte zwischen Aesch und Laufen (grob geschätzte Kosten: CHF 540 Mio.). Spätere Abklärungen ergeben zudem Infrastrukturbedarf im Knoten Basel SBB: zusätzliche zwei Ein-/Ausfahrgleise und Perrons auf der Südseite des Bahnhofs mit der Möglichkeit, dort das Herzstück provisorisch anzubinden. Dies erfordert evtl. die Verlängerung der Peter Merian-Brücke Richtung Süden (die künftige Bedeutung der Brücke wird zurzeit untersucht).

30. Juli 2009

Staatssekretär Köberle (vom Innenministerium Baden-Württemberg) und Regierungsrat Dubach (vom Baudepartement Kanton Schaffhausen) präsentieren die Machbarkeitsstudie einer Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel Bad. Bf. – Schaffhausen. Die Kosten werden auf rund € 110 Mio. geschätzt. Eine Realisierung wäre bis 2016 möglich.

November 2009 – August 2010

Nachfragepotenzial-Untersuchung für die drei möglichen S-Bahnhaltestellen-Standorte Morgartenring, Breite-Solitude und Riehen Stettenfeld. Die vom Kt. BS durchgeführten Untersuchungen stehen im Zusammenhang mit AP Nordwestschweiz. Die genannten S-Bahnhaltestellen sind im Kantonalen Richtplan BS enthalten.

23. März 2010

Im Konzept Bahn 2030, das das Bundesamt für Verkehr und die SBB erstmals vorstellen, figurieren unter anderem die Entflechtungsbauwerke Basel Ost/Muttenz und Pratteln als Massnahme.

30. April 2010

Start zu den vertieften Studien zu den Entflechtungsbauwerken Basel Ost/Muttenz und Pratteln i.R. von AP Nordwestschweiz. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit dem Rahmenplan Basel der SBB.

21. Juni 2010

Die Baudirektoren beider Basel stellen den Parlamentskommissionen beider Basel die Ergebnisse der Verifizierung zu den Herzstück-Varianten vor (gemäss Auftrag der Parlamente beider Basel vom 14./15. Oktober; siehe unter der Rubrik Genehmigungsphase). Von den sechs Varianten weist «Mitte» erneut das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Die Ergebnisse sollen durch einen Zweitgutachter geprüft werden.

Genehmigungsphase

28. Januar 1994

Die Regierungsvertreter der Kantone BS, BL, AG und der Région Alsace beschliessen, die «Grüne Linie» in Form einer Initialvariante bei den Bahnen zu bestellen und bis 1997 zu verwirklichen.

Die Initialvariante beinhaltet:

- acht durchgehende Züge zwischen Mulhouse, Frick und Laufenburg, Montag bis Freitag;
- die Beschaffung von sechs Neuen Pendelzügen (NPZ) der SBB («Kolibri») speziell in 2-Stromausführung;
- den (bereits seit 1993 versuchsweise eingeführten) Halbstundentakt Basel – Stein Säckingen;
- eine neue Haltestelle Basel St.Johann

1994 – 95

Die Bahnen nehmen die Detailplanung für den Betrieb und die Rollmaterialbeschaffung auf und erarbeiten eine Offerte zuhanden der Besteller. Ebenso werden verschiedene Verträge zwischen den Bestellern und den Bahnen ausgehandelt.

Zudem beginnen die SBB mit der Bauprojektierung für die neue S-Bahnhaltestelle St. Johann, die vom Kt. Basel-Stadt bestellt und vollumfänglich finanziert wird.

Darüber hinaus werden unter Federführung des Kantons Basel-Stadt Verhandlungen zwischen den französischen und schweizerischen Grenz- und Zollbehörden zur Vereinfachung der Formalitäten beim Grenzübertritt geführt, und zwar sowohl im fahrenden Zug zwischen Basel SBB und St-Louis wie auf der Haltestelle St. Johann.

Frühjahr 1995

Die Regierungen und Parlamente aller drei Kantone und der elsässische Regionalrat genehmigen die Kredit- und Vertragsvorlagen zur «Grünen Linie». Zusätzlich wird im Kanton Basel-Stadt der Bau der neuen S-Bahnhaltestelle Basel St. Johann von der Regierung und vom Parlament genehmigt. In keinem Kanton wird das Referendum ergriffen. Die Bestellung der ersten S-Bahnlinie wird damit rechtskräftig.

8. August 2000

Das UVM, der Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach (ZRL) und die DB (Netz und Station & Services) unterzeichnen eine Vereinbarung. Diese sieht in den kommenden Jahren den Ausbau der Strecken Zell i.W. – Basel Bad. Bf. (S6) und Weil a. Rh. – Lörrach (S5) auf S-Bahn-Standard und enthält unter anderem folgende Infrastrukturvorhaben:

- Ertüchtigung der bestehenden Bahnhöfe und Haltestellen auf S-Bahn-Standard,
- Bau einer neuen Doppelspur-Strecke zwischen Lörrach Stetten und Lörrach Haagen,
- Bau von drei neuen Haltepunkten in Lörrach und einem neuen in Schopfheim.

Nicht Gegenstand der Vereinbarung sind Vorhaben, die auf Schweizer Gebiet liegen. Dafür bedarf es zusätzlicher Vereinbarungen mit den zuständigen schweizerischen Gebietskörperschaften.

3. Dezember 2001

Die Geschäftsleitung SBB genehmigt das Konzept «Regio-S-Bahn 2005». Zu diesem Zweck werden eine Projektoberleitung, Gesamtprojektleitung und Arbeitsgruppen für verschiedene Teilprojekte eingesetzt.

2002 – 2004

Vertragsverhandlungen zwischen SBB und den Nordwestschweizer Kantonen zum Betrieb (Langfristvereinbarung) und zur Infrastruktur der «Regio-S-Bahn 2005».

12. April 2002

Staatssekretär Mappus vom UVM und Regierungsrat Lewin vom WSD vergeben – nach Preisanfragen bei verschiedenen Transportunternehmungen – den Betrieb der «Roten Linie» (S6) und der «Rosaroten Linie» (S5) direkt an die SBB.

September 2002

Die SBB gründet die SBB GmbH, eine deutsche Tochterfirma für die S5 und S6 im Wiesental. Der Verwaltungsrat SBB entscheidet, 42 neue Niederflur-Regionalfahrzeuge (NRF; FLIRT) bei der Firma Stadler zu beschaffen. Davon sollen 10 Kompositionen ab Frühjahr 2005 auf der S5 und S6 sowie 20 Kompositionen ab Herbst 2005 auf der S3 eingesetzt werden.

21. Februar 2003

UVM, WSD und SBB unterzeichnen einen 10-jährigen Vertrag für den Betrieb auf der S5 und S6.

17. März 2004

Der Basler Grosse Rat (Parlament) genehmigt den Planungskredit für den Gleisumbau im Basel Bad. Bahnhof und Perronumbau (bzw. –erhöhung auf 55 cm) der Gleise 1 und 2 im Bahnhof SBB.

August 2004

Die Verhandlungen zur Bau- und Finanzierungsvereinbarung über den Gleisumbau im Badischen Bahnhof zwischen der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG) bzw. der Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen), dem UVM und WSD werden abgeschlossen.

12. November 2004

Die Nordwestschweizer ÖV-Direktoren und die Division Personenverkehr SBB unterzeichnen nach langen Verhandlungen die Langfristvereinbarung (gültig bis zum Ablauf der Konzession im Jahr 2009, mit der Möglichkeit einer Verlängerung).

12. Januar 2005

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigt die Vorlage «Regio-S-Bahn 2005». Der Kredit von mehr als CHF 10 Mio. umfasst den baselstädtischen Anteil an der neuen Haltestelle Dreispitz (CHF 5,6 Mio.) und dem Gleisumbau im Badischen Bahnhof (CHF 4,9 Mio.). Die Referendumsfrist läuft am 26. Februar 2005 unbenützt ab.

19. Januar 2005

Das Parlament des Kantons JU genehmigt den Kredit zur «Regio-S-Bahn 2005».

3. Februar 2005

Der Landrat (Parlament) des Kantons Basel-Landschaft genehmigt den Kreditanteil zur «Regio-S-Bahn 2005» im Umfang von CHF 46 Mio. Die Referendumsfrist läuft Mitte April unbenützt ab.

14. April 2005

Die ÖV-Direktoren der Kantone BS, BL und JU unterzeichnen die Verträge zur Infrastruktur der «Regio-S-Bahn 2005».

28. Juni 2005

Der Grosse Rat des Kantons AG genehmigt den Kredit und die Verträge zur «Regio-S-Bahn 2005». Die Referendumsfrist läuft Ende Oktober unbenützt ab.

August/September 2005

Land Baden-Württemberg, Kanton BS und DB unterzeichnen die Bau- und Finanzierungsvereinbarung zum Gleisumbau Badischer Bahnhof auf dem Korrespondenzweg. Aufgrund der Besonderheit wegen des Staatsvertrags von 1852 ist auf Schweizer Seite auch die Genehmigung des Bundesrats erforderlich.

29. März 2006

Der Einwohnerrat (Parlament) der Gemeinde Riehen genehmigt den Kredit für den Bau der neuen S-Bahn-Haltestelle Riehen Niederholz und den Umbau des Bahnhofs Riehen.

5. April 2006

Der Grosse Rat des Kt. BS genehmigt den Investitionsbeitrag an Riehen Niederholz und Riehen im Umfang von CHF 3 Mio.

Juni 2006

Kanton BS und DB unterzeichnen die Verträge zu Riehen Niederholz und Riehen, die ebenfalls vom Bundesrat zu genehmigen sind.

16. November 2006

Der Landrat BL beschliesst mit grossem Mehr die Beibehaltung des Betriebs auf der S9 Sissach – Läfelfingen - Olten («Läufelfingerli»). Gleichzeitig wird der Regierung beauftragt, eine Kreditvorlage zur Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur auszuarbeiten.

17. Oktober 2007

Der Grosse Rat Kt. BS genehmigt den Nachtragskredit von CHF 0,7 Mio. für die Haltestelle Riehen Niederholz, nachdem Ende August der Riehener Einwohnerrat dem Gemeindeanteil von rd. 0,3 Mio. zugestimmt hat. Der Nachtragskredit ist notwendig geworden, weil aufgrund der Teuerung im Baugewerbe die Kosten der eingereichten Offerten massiv höher als im Bauprojekt liegen.

10. April 2008

Der Landrat BL genehmigt den Kredit für den Ausbau der Haltestellen an der S9 in Höhe von rund CHF 2,77 Mio. unter der Bedingung, dass die Baumassnahmen unter Totalsperrung der ganzen Strecke erfolgen.

17. Oktober 2008

Die ÖV-Direktoren der Kantone BL, BS, AG, JU und SO unterzeichnen zusammen mit der SBB die Vereinbarung für vertiefte Studien und Vorprojektierung der im Rahmen von AP Nordwestschweiz erforderlichen Infrastrukturmassnahmen. Die Gesamtkosten von CHF 5,7 Mio. tragen SBB mit 47% und die Kantone mit 53 %. Die Kantone wiederum teilen sich die Kosten nach dem bewährten Schlüssel gemäss Eisenbahngesetz untereinander auf.

16. Dezember 2008

Die Regierungen BL und BS unterbreiten ihren Parlamenten einen Planungskredit für die erste Teilergänzung und das Herzstück Regio-S-Bahn. Der Kanton BL übernimmt einen Anteil von rund CHF 3,1 Mio., der Kanton BS von CHF 0,8 Mio.

14./15. Oktober 2009

Die Parlamente beider Basel genehmigen den Planungskredit. Der Grosse Rat Kt. BS erhöht den Kredit um CHF 25'000.-. Damit sollen das Fahrgastpotenzial von S-Bahnhaltestellen in Basel Nord, die Schienenkapazitäten und Angebotsmöglichkeiten verifiziert und auf derselben Grundlage das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Varianten «Nord» und «Ring» (unter Benutzung des heutigen Trasses der Elsässerbahn) ermittelt werden. Die Baudirektionen beider Basel werden beauftragt, bis Mai 2010 den vorberatenden Kommissionen über die Ergebnisse dieser Verifizierung zu berichten.

September/Oktober 2009

Die Région Alsace teilt der SBB mit, dass sie das Angebot der SBB, FLIRT ab Dezember 2011 zwischen Basel und Mulhouse einzusetzen, aus verschiedenen Gründen ablehnt, dies obwohl sie dafür bereits im Dezember 2004 eine Absichtserklärung abgegeben hatte. Stattdessen hat sie sich für die Beschaffung von SNCF-Rollmaterial entschieden. Der Zeitpunkt einer möglichen Wiedereinführung der durchgehenden S1 (Frick – Mulhouse) bleibt offen.

20. Mai 2010

Die baden-württembergische Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, Tanja Gönner, unterzeichnet zusammen mit den Landräten Walter Schneider (Landkreis Lörrach) und Tilmann Bollacher (Landkreis Waldshut) die sogenannte Lörrach-Waldshuter Erklärung. Diese bildet die Grundlage für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn auf der Ober- und Hochrheinstrecke.

Umsetzung**23. Mai 1993**

Einführung Versuchsbetrieb mit ½ h-Takt Basel - Stein Säckingen (- Frick/Laufenburg). Dieses auf Initiative des Kantons Aargau lancierte Angebot bildet den ersten Baustein für die spätere «Grüne Linie».

1995 - 97

- Bau neues Zwischenperron für S-Bahnhaltestelle St. Johann
- Umbau der sechs NPZ mit 2-Frequenzausrüstung, Testfahrten
- Fahrplanabstimmung zwischen SBB und SNCF

1. Juni 1997

- Eröffnung der «Grünen Linie» (S1) und der Haltestelle St. Johann
- Einführung der sogenannten «Blauen Linie» (S3) Olten - Basel – Laufen mit stündlicher Bedienung
- Einführung sogenannter «Regio-Takts '97» welcher zur halben Stunde im Bahnhof Basel SBB schlanke Umsteigemöglichkeiten zwischen den Regionalzügen der S1 und S3 ermöglicht.

24. Mai 1998

- Verdoppelung der Anzahl durchgehender Züge (neu 14) auf der S1;
- Wiederinbetriebnahme Sissach – Läfelfingen – Olten («Violette Linie»; S9).

11. April 1999

Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil am Rhein – Lörrach (nach Tunnelanierung) auf deutscher Seite mit zwei neuen S-Bahn-Haltestellen in Weil (Gartenstadt und Pfädlstrasse), die sogenannte «Rosarote Linie» (S5)

30. Mai 1999

- Verdoppelung Anzahl durchgehender Züge (neu 28) auf der «Grünen Linie». Damit wird der Stundentakt verwirklicht. Die Neuleistungen werden ausschliesslich auf elsässischer Seite geschaffen. Für die elsässischen Pendler wird eine spezielle Frühverbindung zwischen Mulhouse und Stein Säckingen geschaffen, mit der den Bedürfnissen der Schichtarbeitenden der Chemischen Industrie im Fricktal besonders Rechnung getragen wird.
- Verdichtungen auf der «Blauen Linie» zum Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten.

10. Juni 2001

Einführung durchgehender Halbstundentakt auf der «Blauen Linie» (S3)

6. Januar 2002

Einführung der ersten direkten Verbindung zwischen Deutschland und der Schweiz, der sogenannten «Orangen Linie» (S4) Offenburg - Freiburg – Basel Bad. Bad. Bahnhof - Basel SBB.

15. Juni 2003

Betriebsaufnahme der S5 und S6 durch die SBB GmbH. Die S6 verkehrt vorerst zwischen Zell i.W. und Basel Bad. Bf..

3. November 2003 – Dezember 2004

Baumassnahmen im Wiesental; Um- und Ausbau der 16 bestehenden Haltepunkte entlang der S5 und S6 auf S-Bahn-Standard; Bau zweier neuer Haltepunkte: Lörrach Schillerstrasse (Inbetriebnahme 12. Dez. 2004) und Lörrach Dammstrasse (Inbetriebnahme 12. Juni 2005); Neue Doppelspur Lörrach Stetten - Haagen und neues elektronisches Stellwert (ESTW; Fernsteuerungs-Zentrum) in Lörrach.

4. Juni 2004

Rollout des ersten FLIRT für die Stadtbahn Zug und Regio-S-Bahn Basel im Stadler-Werk Bussnang.

Juli/August 2004

Perronumbau Gleise 1 und 2 in Basel SBB

12. November 2004

Inbetriebnahme Münchenstein als erste renovierte Haltestelle i.R. von «Regio-S-Bahn Basel 2005»

12. Dezember 2004

Neuer Fahrplan mit integralem Halbstundentakt auf der S5 und S6 Montag – Samstag; Verlängerung S5 Weil – Lörrach bis Steinen; dies ergibt zwischen Lörrach Stetten und Steinen einen Viertelstundentakt.

Stündliche Verlängerung der S3 Laufen - Delémont - Porrentruy.

13. Mai 2005

Spatenstich für die S-Bahnhaltestelle Basel Dreispitz durch Regierungsrätin Schneider-Kenel (BL), Regierungsrat Lewin (BS) und Schaffter (JU).

8. August 2005

Spatenstich in Courtételle, Beginn der Baumassnahmen im Kanton Jura.

29. Juli 2005 - Dezember 2005

Inbetriebnahme des renovierten Bahnhofs Gelterkinden. Es folgen Itingen, Aesch und Zwingen. Ebenso werden im Kanton Jura die renovierten Haltestellen Courtételle, Bassecourt, Glovelier und St-Ursanne in Betrieb genommen. In Courfaivre und Courgenay werden provisorische Hilfstritte installiert.

September 2005

Einsatz der ersten zwei FLIRT auf der S1 (bis 6. Oktober 2005).

7. Oktober 2005

Einsatz der ersten zwei FLIRT auf der S5. Auf der S6 erfolgt der integrale Einsatz ab 31. März 2006

11. Dezember 2005

Einsatz der ersten FLIRT auf der S3 Olten - Basel - Laufen - Porrentruy

24. Mai 2006

Einweihung und Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Dreispitz

Mai - Oktober 2006

Gleisumbau im Badischen Bahnhof («Mutterspur»)

10. September 2006

Inbetriebnahme des neuen Zwischenperrons in Laufen

20. Oktober 2006

Inbetriebnahme der renovierten Haltestelle Grellingen (im Beisein von Regierungsrätin Schneider-Kenel).

10. Dezember 2006

Inbetriebnahme der «Mutterspur» im Badischen Bahnhof und halbstündliche Verlängerung der Züge auf der S6 bis Basel SBB (stündlich an Sonn- und Feiertagen). Aus Kapazitätsgründen – die zweigleisige Rheinbrücke lässt nur 2 S-Bahn-Züge pro Stunde und Richtung zu – wird die Orange Linie (S4) im Bad. Bahnhof eingekürzt. Zur Hauptverkehrszeit verkehren weiterhin 5 Zugpaare bis Basel SBB.

Integraler Einsatz der FLIRT auf der S3 und halbstündliche Bedienung von Lausen und Tecknau.

Dezember 2006

Inbetriebnahme der renovierten Bahnhöfe Frenkendorf-Füllinsdorf und Laufen.

14. November 2007

Inbetriebnahme des renovierten Bahnhofs Sissach (im Beisein von Regierungsrat Krähenbühl, BL), verbunden mit Taufe eines FLIRT auf den Namen «Sissach».

Oktober/November 2007

Verlängerung und Erhöhung (restlicher Teil) der Perrons 1 – 3 im Bahnhof Basel SBB

8. Dezember 2007

Einweihung und Inbetriebnahme der neuen Haltestellen Schopfheim West und Lörrach Schwarzwaldstrasse sowie des renovierten Bahnhofs Riehen, verbunden mit Taufe eines FLIRT auf den Namen «Riehen».

14. Dezember 2007

Einführung von 3 zusätzlichen Zugpaaren Basel SBB - Lörrach (S6) am Abend

3. März - 5. Mai 2008

Spatenstiche für die S-Bahn-Haltestellen Pratteln Salina Raurica (3.3.), Riehen Niederholz (28.5.) und Rheinfeldern Augarten (5.5.)

5. Juli – 8. August 2008

Streckensperrung Delémont – Delle: Totale Oberbau- und Gleiserneuerung Delémont - Courtételle und Courfaivre – Bassecourt, Umbau Courfaivre und Courgenay zu S-Bahnhaltestellen.

29. August 2008

Einweihung und Inbetriebnahme der neu verlegten S-Bahn-Haltestelle Lausen, verbunden mit der Taufe eines FLIRT auf den Namen "Lausen"

23. Oktober 2008

Spatenstich für die neue ÖV-Drehscheibe Dornach-Arlesheim

22. November 2008

Offizielle Einweihung der neuen Haltestellen Pratteln Salina Raurica und Rheinfeldern Augarten, die beide auf den Fahrplanwechsel (14.12.) in Betrieb gehen

11. Dezember 2008

Enthüllung von zwei Tafeln, die auf die beiden Architekturauszeichnungen hinweisen, welche die Haltestelle Basel Dreispitz im Laufe dieses Herbstes gewonnen hat: Internationaler Bahnarchitekturpreis «Brunel Award» (1.10.) und Neubaupreis des Basler Heimatschutzes (19.11.).

13. Dezember 2008

Einweihung und Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Riehen Niederholz

14. Dezember 2008

Die FLIRT verkehren ebenfalls auf der S1 integral im Halbstundentakt. Wegen fehlender Zulassung der Fahrzeuge in Frankreich muss die bisherige Durchmesserlinie leider in Basel SBB gebrochen werden. Anschlüsse am selben Perron im Bahnhof SBB ermöglichen trotz kurzer Übergangszeit das Umsteigen von den Zügen aus Frick/Laufenburg nach Mulhouse.

Auf der S3 verkehrt Zug 17316 Olten – Basel erstmals in FLIRT-Dreifachtraktion.

7. September 2009

Basel St. Johann wird erstmals von allen S-Bahn-Zügen bedient, insbesondere auch von 18 zusätzlichen Mulhouse – Basel («französischer Bahnhof») vice versa. Dies ist das Ergebnis jahrelanger Verhandlungen zwischen den Bestellern (BS, Région Alsace), den schweizerischen und französischen Zoll- und Grenzbehörden sowie den Bahnen SNCF und SBB.

Ebenfalls wird der Bahnhof St.Johann ab Ende September durch die Tramlinie 1 direkt bedient (die neue Streckenführung ist bereits seit Dezember 2008 in Betrieb)

3. Mai 2010

Einweihung der Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim durch Regierungsrat Jörg Krähenbühl (BL), Landammann Walter Straumann (SO) sowie Vertretern der SBB, BLT und der Gemeinden Dornach und Arlesheim.

5. – 30. Juli 2010

Perronerhöhung und Auffrischung aller sechs Haltestellen an der S9 Sissach – Läfelfingen – Olten. Während der einmonatigen totalen Streckensperrung verkehren Busse.

Stand August 2010

© by Wolfgang Fleischer, Amt für Mobilität, Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt