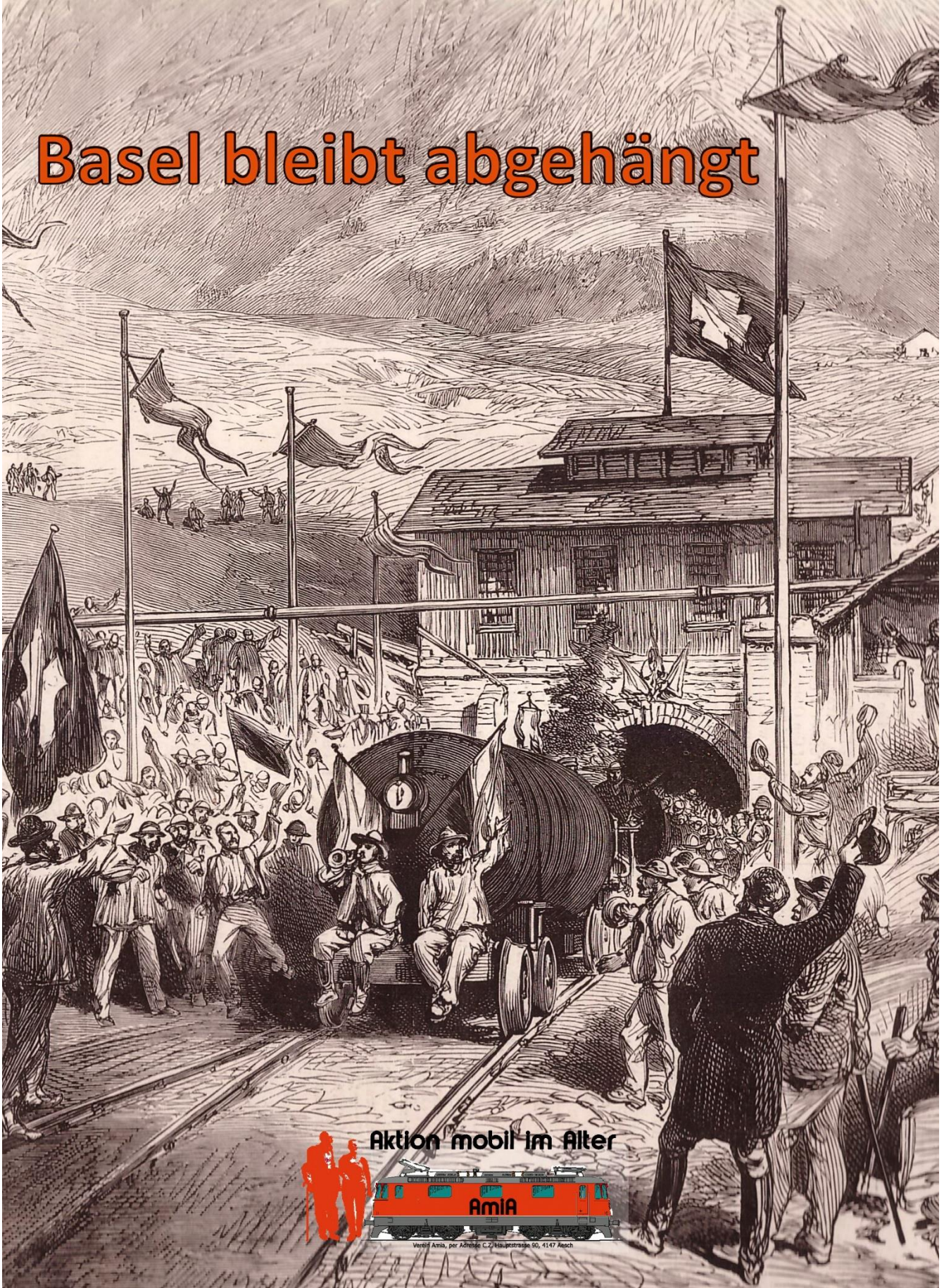


Basel bleibt abgehängt



Aktion mobil im Alter



Verleih AMIA, per Adm. C.2, Hauptstrasse 90, 4147 Aesch

Basel bleibt abgehängt

Basel und damit die ganze Nordwestschweiz wird von der SBB im Fernverkehr seit längerem systematisch vernachlässigt. Bevorzugt wird das Mittelland, vor allem die West-Ost-Transversale, die «Paradestrecke» der SBB, mit Zürich gleichsam als Zentrum der Schweiz. Für Menschen jeden Alters, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, und für Familien mit Kindern sind die Bahnverbindungen ab Basel im Vergleich mit anderen Städten mangelhaft. Dagegen wehren wir uns! Wir fordern die Behörden in der Regio Basiliensis auf, dem Weitstreckenverkehr grössere Beachtung zu schenken.



Das Wichtigste in Kürze

Basel bleibt abgehängt!

«Die SBB hängen Basel ab», so die BaZ vor eineinhalb Jahren; Basel sei von vielen Städten nicht mehr direkt erreichbar. Die Situation hat sich seither keineswegs gebessert. Der Bedienungswert von Basel durch die SBB ist weiter gesunken.

Guter Fahrplan – höhere Lebensqualität

AmiA, Aktion mobil im Alter, setzt sich vehement für eine Verbesserung des SBB-Fahrplans ein, für mehr Direktverbindungen ab Basel und den Taktfahrplan. Umsteigen ist für alle, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, ein Reisehindernis: Für Mütter mit Kinderwagen, für Familien mit Kindern, für Reisende mit Feriengepäck und für Seniorinnen und Senioren. Züge und Perrons werden immer länger, die Umsteigezeiten knapper und der Strom der Reisenden in den Umsteigebahnhöfen dichter.

Wo bleiben die kantonalen Reaktionen?

Wir fordern die zuständigen Kantonsverwaltungen auf zu handeln. Sie haben sich zu stark auf den Regionalverkehr konzentriert und die negative Entwicklung des Fernverkehrs übersehen. Gute Zugverbindungen sind ein wichtiger Standortvorteil und für die weitere soziale, ökonomische und kulturelle Entwicklung von Basel und der Region unverzichtbar. Wir appellieren auch an die SBB, die Bevorzugung der West-Ost-Achse zu überdenken. Sie ist landesplanerisch falsch und widerspricht der föderalistischen Struktur unseres Landes.

Beispiele aus dem verfehlten SBB-Fahrplan

Seit Dezember 2015 besteht keine Direktverbindung mehr zwischen Basel und Genf

oder Lausanne. Die Begründung mit Bauarbeiten und fehlender Doppelspur sind fadenscheinig: Die SBB könnte alternierend Züge von Basel nach Biel weiter nach Genf fahren lassen, Flügelzüge wären möglich, und zudem steht die Verbindung über Olten zur Verfügung. Wie ist es möglich, dass stündlich ein Zug von Luzern nach Genf geführt werden kann?

Es ist unzumutbar, dass zwischen Basel und der Ostschweiz keine direkten Zugverbindungen mehr bestehen. Die Benachteiligung von Basel wird offensichtlich, wenn man sieht, dass zwischen Brig und der Ostschweiz täglich im Takt 15 Züge unterwegs sein können!

Zwischen Basel und Chur ist in beiden Richtungen kein umsteigefreier Studententakt vorhanden. Besonders störend sind die Lücken auch deshalb, weil im Umsteigeverkehr bis Zürich TGVs zu benutzen sind, die immer stark belegt und oft verspätet sind.

Auch Fahrten ins Ausland betroffen

Seit Basler Staatsangestellte Dienstreisen im Umkreis von 1000km ausnahmslos mit der Eisenbahn tätigen müssen, sind die internationalen Fernverbindungen wieder vermehrt ins Blickfeld geraten. Doch auch hier zeigt sich eine Benachteiligung: Vor 50 Jahren war Basel durch Eisenbahnzüge mit mehr Städten in Europa verbunden als heute. Es fehlen direkte Verbindungen nach München und Wien. Und der Eurocity Basel-Mailand ist im Jahr 2021 zwischen Lugano und Chiasso langsamer unterwegs als 1913 - damals noch von einer Dampflokomotive gezogen!

I. Fahrplan 2021 für Basel enttäuschend

Wo sind die grossen Verbesserungen?

«Der Fahrplan 2021 bringt schnellere, häufigere und bequemere Verbindungen nach Mailand und München sowie zahlreiche Verbesserungen für den Personenverkehr in der ganzen Schweiz», verkündet die SBB auf ihrer Webseite¹. Leider stimmt diese Aussage für die Nordwestschweiz nur bedingt. Basel und Umgebung wird im Fernverkehr nach wie vor von der SBB sträflich benachteiligt; die SBB konzentriert sich auf die West-Ost-Verbindung, ihre «Paradestrecke»², auf die Achse Genf–

Bern–Zürich–St.Gallen, vernachlässigt die Nord–Süd–Achse und damit besonders die Nordwestschweiz.

Wenn im Basler Grossen Rat oder dem Bau- und Verkehrsdepartement vom Verkehr die Rede ist, geht es praktisch ausschliesslich um Fragen rund um Parkplätze, das Velo, um die S-Bahn oder das Herzstück³. Vom Anschluss Basels an das gesamtschweizerische Eisenbahnnetz ist kaum je die Rede⁴

Die SBB hängen Basel ab

Es ist daher ein grosses Verdienst der Basler Zeitung, diesen Problemkreis aufgegriffen zu haben. Die BaZ veröffentlichte am 8. August 2019 den Artikel «Die SBB hängen Basel ab»⁵. Darin wird beanstandet, dass die Zugverbindung vom Basler Bahnhof zum Flughafen Zürich immer wieder unterbrochen sei, und dass zudem von Basel andere Schweizer Städte nicht mehr direkt erreichbar seien.

trat, keineswegs gebessert, wie unsere Analysen ergaben. Ein Vergleich beispielsweise mit Luzern, einer Stadt, die nicht an

Seit es im Kanton Basel-Stadt keine Ständige Fahrplankommission mehr gibt, scheint man sich im BVD kaum mehr um den Fernverkehr zu kümmern.

Die Situation hat sich im neuen Fahrplan 2021, der am 13. Dezember 2020 in Kraft

der West-Ost-Hauptachse liegt, belegt, wie Basel und damit die Nordwestschweiz von der SBB vernachlässigt werden.

¹ <https://www.sbb.ch/de/fahrplan/online-fahrplan/fahrplanwechsel.html> (12.12.2020)

² beispielsweise in NZZ am Sonntag 21.06.20 (<https://nzzas.nzz.ch/wirtschaft/sbb-durchbruch-fuer-den-pannenzug-fv-dosto-ld.1562363?reduced=true>; letzter Aufruf 10.01.2021) und anderswo.

³ vergleiche dazu etwa <https://www.mobiltaet.bs.ch> (13.12.2020)

⁴ Eine Ausnahme: Resolution zur geplanten Streichung von Schnellverbindungen Basel - Luzern

und ins Tessin, angenommen im Grossen Rat aber nur mit 59 zu 26 Stimmen (8 Enthaltungen); vgl. www.medien.bs.ch/nm/2019-keine-kappung-von-sbb-verbindungen-nach-luzern-und-ins-tessin-waehrend-sommer-der-grosse-rat-verabschiedet-resolution-gr.html

⁵ Erlanger, Simon: Die SBB hängen Basel ab. In: BaZ 08.08.2019 (03.12.2020)

SBB mit den nichtgehaltenen Versprechen

Im Versprechen ist die SBB anscheinend gross. Im Jubiläumsjahr 1997 wollte sich die SBB «nicht aufs Feiern beschränken», sondern ihr Angebot mit rund 4000 Zugskilometern ausbauen. In einem ganzseitigen BaZ-Inserat⁶ lobt sich die SBB und

verspricht Basel «Neu für die Region Basel» InterRegio-Linien zwischen Basel und Genf und die Verbindung Basel–Zürich Flughafen–St.Gallen. Keine der beiden Linien existieren im Jahr 2021!

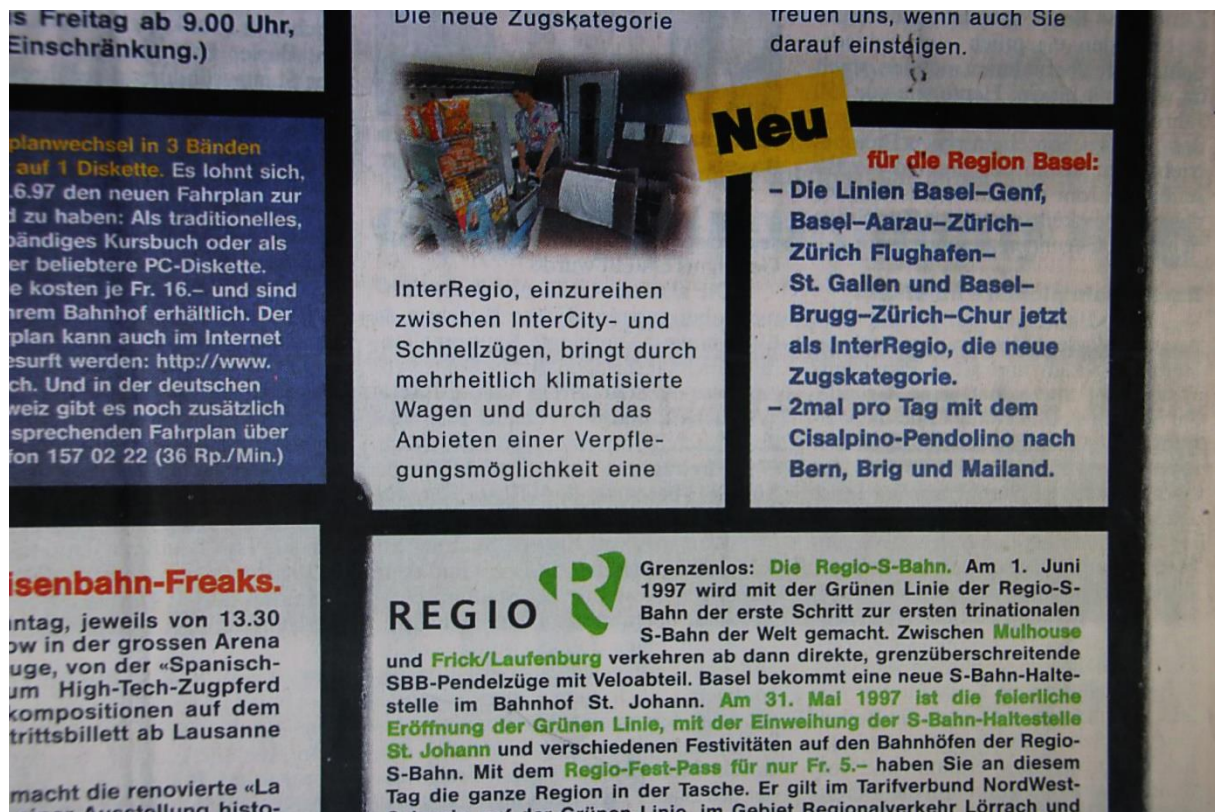


Abb 1. Ausschnitt aus dem SBB-Jubiläumsinserat aus dem Jahr 1997 mit den hohlen Versprechungen für Basel

Unsere Forderungen: Versprechen einlösen!

Karte Abb.2 mit den Direktverbindungen von Basel zeigt die Lücken überdeutlich. Wir fordern auf den nächsten Fahrplanwechsel

- Direktverbindungen von Basel in die Westschweiz bis nach Genf,
- Direktverbindungen von Basel in die Ostschweiz bis nach St. Gallen,

- einen echten Taktfahrplan von Basel nach Chur,
- eine Beschleunigung auf der Nord-Süd-Achse.

Kurz: Wir fordern die SBB auf, ihre Versprechen einzulösen!

⁶ Basler Zeitung vom 28. Mai 1997

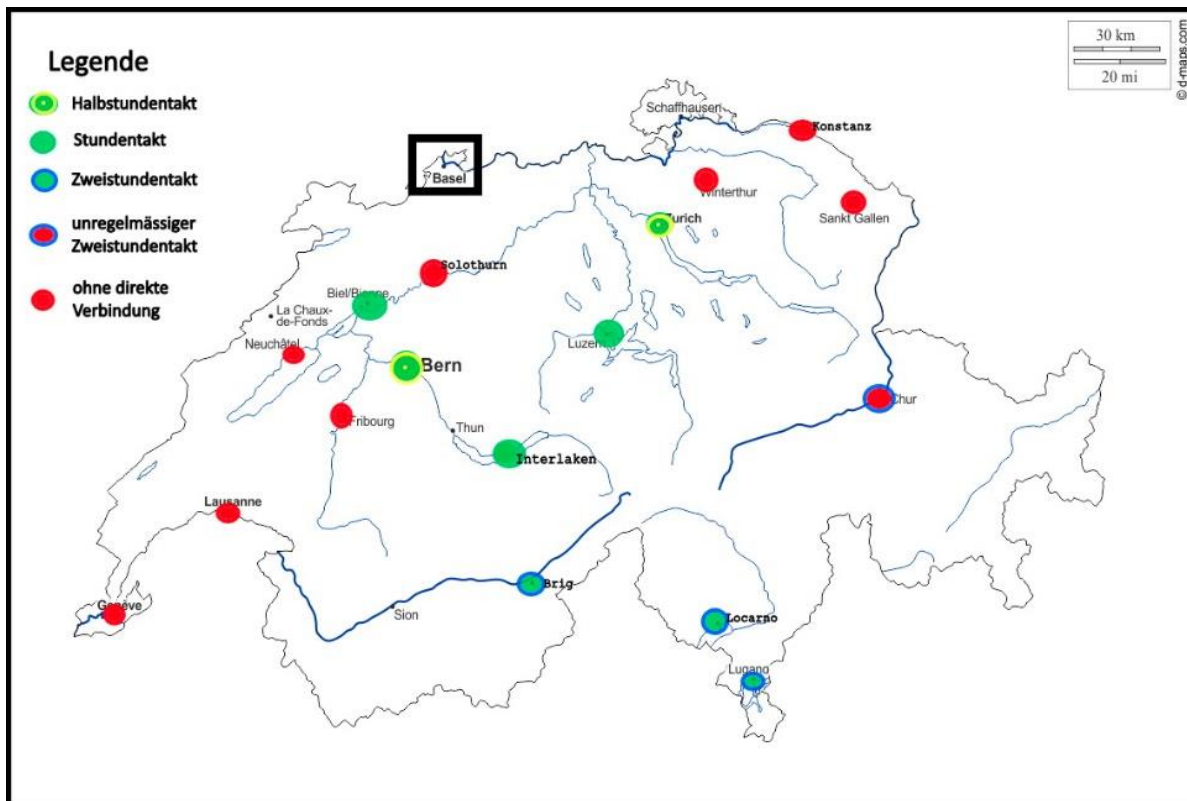


Abb.2 Die von Basel aus direkt bedienten und unbedienten Städte

Neuer CEO bei der SBB, neue Vorsteherin beim BVD

Es liegt uns daran festzuhalten, dass am 1. April 2020 ein Wechsel in der Direktion der SBB stattgefunden hat: Vincent Ducrot ersetzt Andreas Meyer an der Spitze unserer Bahnen. Dem neuen Direktor kann für den unhaltbaren Zustand von Basel im schweizerischen Bahnverkehr kein Vorwurf gemacht werden; die Weichen für die verfehlte Strategie wurden unter seinem Vorgänger falsch gestellt. Man muss Vincent Ducrot Zeit für einen Strategiewechsel geben. Hoffnung kommt auf, wenn die NZZ feststellt, dass Ducrot anders tickte als sein Vorgänger⁷.

Der neuen Regierungsrätin in Basel und dem neuen SBB-CEO in Bern eine Chance!

Im Februar 2021 kam es auch zu einem Wechsel im Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt: Esther Keller übernimmt als neue Regierungsrätin das Ressort Eisenbahnen⁸. Wir wünschen sehr, dass sie nicht nur der S-Bahn, sondern auch dem Anschluss unserer Stadt an den Fernverkehr die nötige Beachtung schenkt und Gespräche mit der SBB sucht.

⁷ Christof Forster, Frank Sieber: Der neue SBB-Chef Vicent Ducrot tickt anders als sein Vorgänger. In: NZZ 10.12.2019 (www.nzz.ch/schweiz/sbb-vincent-ducrot-zum-nachfolger-von-andreas-meyer-

bestimmt-Id.1527497?reduced=true, letzter Aufruf: 03.12.2020)

⁸ <https://www.bs.ch/nm/2020-departementsverteilung-im-regierungsrat-rr.html> (letzter Aufruf 09.12.2012)

II. Einige Details zum Fahrplan 2021

Treno Gottardo – das Positivste im neuen Fahrplan

Das wohl Positivste im neuen Fahrplan ist der «Treno Gottardo», der von morgens 06.03 im Zweistundentakt Basel sechsmal täglich mit Locarno verbindet. Dies wird ab dem 4. April 2021 funktionieren; bis dann verkehrt der Zug nur bis Bellinzona. Der von der Südostbahn geführte Zug⁹ durchquert den alten Scheiteltunnel, fährt also über Göschenen und Airolo, und ist daher rund eine halbe Stunde länger unterwegs

als Züge, die durch den Basistunnel fahren. Doch ist er dadurch nicht allein für den Ausflugs- und Ferienverkehr geeignet, sondern auch für alle, die attraktives Bahnfahren lieben. Eingesetzt wird der neue achtteilige Niederflurtriebzug «Traverso», der aussen durch die Farbe und innen durch seine ungewöhnliche Einrichtung auffällt. Mit dem Treno Gottardo ergeben sich zudem gute Anschlüsse nach Andermatt.

Das «Zückerchen der SBB» und der Bummler nach Mailand

Als «Zückerchen der SBB» bezeichnet die BaZ die frohe Botschaft der SBB für Basel, dass sich die Fahrzeit nach Lugano um 28 Minuten verkürzen würde¹⁰. In der Tat ist

dies positiv zu bewerten, überwältigt einen aber nicht, vergleicht man die Fahrzeiten mit früheren:

Basel – Lugano

im Jahr 1913:	6 Std 17 Min	via Scheiteltunnel und mit Dampflokomotive!
im Jahr 1970:	3 Std 44 Min	via Scheiteltunnel
im Jahr 1920:	3 Std 23 Min	via Gotthardbasistunnel (GBT)
im Jahr 1921:	2 Std 58 Min	via GBT und Ceneri-Basistunnel

Tab. 1 Reisezeiten von Basel nach Lugano

Doch ab Lugano wird das Zückerchen bitter. Verfolgen wir einen EuroCity (EC, in Deutschland einem ICE gleichgestellt), der von Frankfurt über Basel nach Mailand fährt, auf seiner Schweizer Reise und vergleichen ihn mit dem EC, der jeweils eine Stunde früher von Zürich nach Mailand fährt. Vorerst einmal macht der EC aus Basel in Luzern einen 13-minütigen Halt; genügen würden 6 Minuten, was 1970

beim TEE Roland Bremen–Mailand noch möglich war. Bis Lugano fährt der Basler EC vergleichbar schnell wie der Zürcher EC. In Lugano jedoch bleibt der Zug aus Basel 9 Minuten stehen, der aus Zürich fährt schon nach 2 Minuten weiter.

Und dann beginnt die Bummelfahrt: Für die 26km von Lugano nach Chiasso braucht der Zug aus Zürich 22 Minuten, der aus Basel

⁹ <https://unterwegs.sob.ch/pages/trenogottardo> (14.14.2020)

¹⁰ Müller, Alexander: SBB stossen Region Basel vor den Kopf. In: Basler Zeitung 27.08.2020, S.27.

aber 36 Minuten: das entspricht einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 43km/h. Damit ist der EuroCity aus Basel zwischen Lugano und Chiasso im Jahr 2021 langsamer unterwegs als der Zug Basel–Mailand im Jahr 1913! Damals noch von einer Dampflokomotive gezogen, brauchte jener Zug nur 34 Minuten¹¹.

Im Jahr 1913 war der Schnellzug aus Basel, gezogen von einer Dampflokomotive, auf der Strecke Lugano-Chiasso schneller als der EuroCity im Jahr 2021!

Gesamthaft liesse sich von Basel nach Mailand 35 Minuten einsparen. Dass die SBB eine solche Fahrplangestaltung zuliesse, beweist die Missachtung der Nordwestschweiz. Warum die zuständigen Stellen in den beiden Halbkantonen dagegen nicht protestiert haben, belegt ihre mangelnde Beachtung des Fernverkehrs.

«Die mit den Basistunneln gewonnene Zeit geht ... durch Fahrplanzwänge wieder verloren»¹². Der neue CEO der SBB, Vincent Ducrot, sieht diesen Missstand. In einem Interview im Juli 2020 meinte er dazu: «Das müssen wir kurzfristig akzeptieren, aber schnell auditieren und verbessern.»¹³.

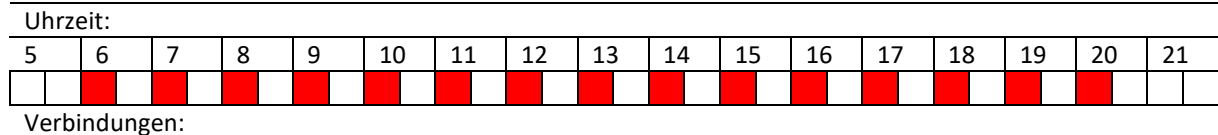
Basel immer noch ohne direkte Verbindung zur Westschweiz!

Dass seit Dezember 2015 keine Direktverbindung mehr zwischen Basel und Genf oder Lausanne besteht, wirft ein schlechtes

Licht auf die strategische Planung der SBB: Die Nordwestschweiz bleibt zweitklassig.

Abb.3

Basel –Westschweiz



ohne Direktverbindung!

Legende: Zugsverbindung ohne Umsteigen keine direkte Verbindung

Hoffnungsvoll steht im ÖV-Programm 2018–2021 der Basler Regierung, verfasst im Herbst 2016: «Der Bund, die SBB und die Nordwestschweizer Kantone sehen die Wiedereinführung der Direktverbindungen

zwischen Basel, Lausanne und Genf für ca. 2021 vor.»¹⁴. Vier Jahre später liest man: «Mit Inbetriebnahme des Doppelspur-Abschnitts Duggingen–Grellingen bis spätestens Dezember 2025 kann der Halb-

¹¹ Bradshaw's Continental Railway Guide, London1913, Fahrplanfeld 259.

¹² Stohler, Walter: Eine Stunde schneller durch die Alpen? In: Schweizer Eisenbahn-Revue 11/2019, S. 564.

¹³ Vincent Ducrot: Neue Ausrichtung und neue Unternehmenskultur. In: Eisenbahn-Revue 8-9/2020, S. 391.

¹⁴ ÖV-Programm 2018–2021, Regierungsratsbeschluss vom 15. November 2016 (BVD/P160702), S.39

studentakt Basel–Biel eingeführt werden. Jeweils ein Zug pro Stunde verkehrt ab Biel weiter nach Lausanne und Genf. Somit besteht endlich wieder eine stündliche umsteigefreie Direktverbindung zwischen Basel und Genf.»¹⁵.

Das ist Wunschdenken: Der offizielle Netznutzungsplan für das Jahr 2026 zeigt auf der Linie Basel–Delsberg–Biel pro Stunde

Keine Alternativen?

Wir möchten uns nicht auf die operative Ebene der Fahrplan- und Netznutzungsgestaltung begeben; doch hier sind einige grundsätzliche Bemerkungen nötig: Die SBB könnte nämlich ohne weiteres jeden zweiten Zug von Basel nach Biel weiter nach Genf fahren lassen. Dafür müsste sie

nämlich nur eine einzige Fernverkehrsverbindung, die nach Lausanne verläuft¹⁶! Um nach Genf zu gelangen, muss weiter umgestiegen werden. Gemäss Eisenbahn-Revue¹⁷ allerdings gäbe die SBB zur Auskunft, dieser Zug werde nach Genf geführt; dann aber müsste man nach Lausanne den Zug wechseln. Nebenbei: Von Zürich über Lausanne nach Genf gilt der Halbstundentakt.

nur jeden zweiten Zug von Zürich über Solothurn in Biel enden lassen. Auch Flügelzüge (Zürich-Biel-Genf mit Basel-Biel-Genf) wären möglich, umso mehr als in Stosszeiten von Genf nach Biel zwei Pendelzüge eingesetzt werden; von dort fährt nur einer weiter Richtung Zürich.

Abb.4

Luzern–Lausanne–Genf dagegen

Uhrzeit:																
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
													*	*	*	*
Verbindungen:													* bis Lausanne			

13 Direktverbindungen täglich nach Genf, 18 nach Lausanne!

Schliesslich bleibt noch die Verbindung Basel–Olten–Bern–Genf; diese ist zwar 15km länger als die Linie über Delsberg, was die Tarifgestaltung nicht beeinflusst, sind doch die Streckenkilometer nicht allein für den Fahrpreis massgebend. Mit Erstaunen stellt man fest, dass auf dieser Linie stündlich ein Zug von Luzern über Sursee und Zofingen nach Bern und Genf geführt werden kann!

Nein: Die West-Ost-Achse wird schamlos bevorzugt – auf Kosten der Nordwestschweiz, und Basel wehrt sich nicht. Auch die Einbindung unserer Stadt ins gesamtschweizerische Eisenbahnnetz gehört ins Ressort des baselstädtischen Bau- und Verkehrsdepartements, nicht nur die BVB-Linien ins nahe Umland.

¹⁵ ÖV-Programm 2022–2025, Regierungsratsbeschluss vom 9. Juni 2020 (BVD/P200813), S.42

¹⁶ Trasse Schweiz AG: Netznutzungsplan 2026 (vom 05.11.2020), grafischer Netzplan, Begleitdokument S.19)

¹⁷ Fernverkehrs-Flirt für Halbstundentakt Basel – Biel. In: Eisenbahn-Revue 7/2020, S.365.

Basel – Ostschweiz: Auch hier ist Umsteigen angesagt!

Es ist absolut unzumutbar, dass zwischen Basel und der Ostschweiz keine direkten Zugverbindungen mehr bestehen. Vor 50 Jahren (1970) fuhren von Basel aus

immerhin täglich drei direkte Züge nach Winterthur (via Koblenz, Bülach); der Mittagzug (Basel ab 12.26) rollte gar bis Romanshorn.

Abb.5

Basel–Ostschweiz

Uhrzeit:																
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Verbindungen:																

ohne Direktverbindungen

Und zum Quervergleich wieder ein Blick nach Luzern: Von dort bestehen dank der Südostbahn 15 direkte Verbindungen nach St. Gallen, und zwar exakt im Stundentakt von 07.39 Uhr bis 21.39 Uhr! Die Benachteiligung von Basel wird besonders offen-

sichtlich, wenn man sich die Verbindung zwischen Brig und der Ostschweiz anschaut: Zwischen 05.46 und 19.48 ist stündlich ein direkter Zug von Brig in die Ostschweiz nach Romanshorn unterwegs!

Abb.6

Brig–Ostschweiz dagegen

Uhrzeit:																
5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Verbindungen:																

15 Direktverbindungen pro Tag!

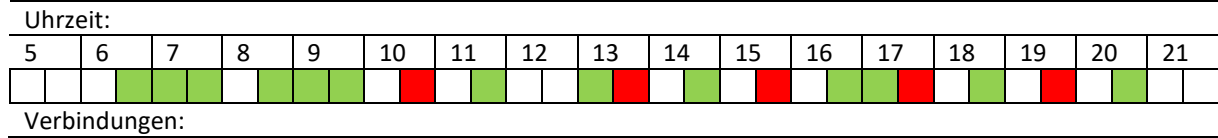
Basel – Chur: Ist das ein Taktfahrplan?

Nur ein intakter Taktfahrplan bedeutet Kundenfreundlichkeit und hebt die Vorteile der Eisenbahn gegenüber dem Individualverkehr hervor. Zwischen Basel und Chur aber ist in beiden Richtungen kein umsteigefreier Stundentakt vorhanden.

Besonders störend sind die Lücken deshalb, weil im Umsteigeverkehr bis Zürich mindestens viermal täglich der TGV aus Paris zu benutzen ist, der erfahrungsgemäss immer stark belegt ist.

Abb.7

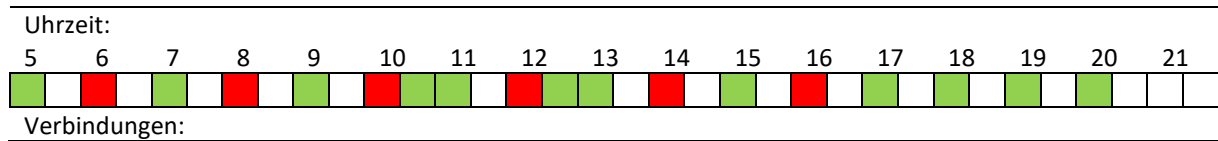
Basel–Chur



nennt man das einen Taktfahrplan?

Abb.8

Chur–Basel



taktlos auch in der Gegenrichtung

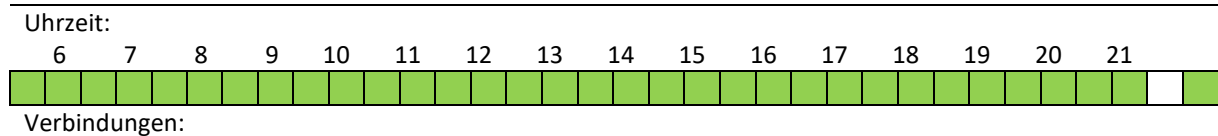
Bester Taktfahrplan: Basel–Thun und zurück

Von 05.58 morgens bis 21.58 Uhr abends fährt exakt jede halbe Stunde ein Zug von Basel SBB über Bern nach Thun. Zu dieser Stadt, in der 44'271 Menschen leben¹⁸, hat Basel eine optimale Verbindung. Ein Grund

für diese paradoxe Fahrplangestaltung ist der verfehlte Liniennetzplan¹⁹ der SBB, der anscheinend nie in eine kantonale Vernehmlassung ging.

Abb.9

Basel–Thun



besten Takt: 37 Mal pro Tag im Halbstundentakt!

¹⁸ <https://www.thun.ch/ueber-thun/zahlen-und-fakten/bevoelkerungsstatistik.html>

¹⁹ vgl. Liniennetzplan SBB Fernverkehr, Stand Juli 2020 (dieser Liniennetzplan ist gestaltet wie ein Tramnummernplan in einer Stadt).

III. Internationale Fernverbindungen

Es ist dem ehemaligen Basler Grossrat Jörg Vitelli zu verdanken, dass die internationalen Eisenbahnverbindungen von Basel aus ins Blickfeld der Öffentlichkeit geraten sind: Er und einige Mitunterzeichnende hatten im April 2019 im Basler Grossen Rat eine Motion²⁰ eingereicht mit dem Ziel, Dienstreisen von Staatsangestellten mit dem Flugzeug zu minimieren; für Reisen im Umkreis von 1000km müsse ausnahmslos die Eisenbahn benutzt werden. Sein Vorstoss hatte Erfolg²¹.

«Basel liegt im Zentrum Europas mit tollen und dichten Bahnverbindungen in alle Richtungen», schrieb Vitelli in seiner Motion. Mit den «tollen und dichten Bahnverbindungen» mag er Recht haben, doch müssen auf den Schienen auch Züge fahren.

Vor 50 Jahren war Basel durch Eisenbahnzüge mit mehr Städten in Europa verbunden als heute. Besonders der Fernverkehr Richtung Italien und Österreich, ebenso nach Bayern, lahmt heute!

Die Abb 10 zeigt, dass für Deutschland (von Bayern abgesehen) die Vorstellungen von Jörg Vitelli zutreffen; die Verbindungen sind in der Tat beispielhaft, auch was den Takt betrifft. Das ist aber nicht neu, denn schon vor 50 Jahren fuhren erstaunlich viele Züge von Basel SBB oder Bad. Bf. nach Deutschland, allerdings noch nicht im Takt (Tab. 2). – Es ist unverständlich, dass alle 6 Züge aus der Schweiz Richtung München nur ab Zürich verkehren; zudem besteht von Basel nicht einmal ein guter Anschluss²²!

	Luftlinie von Basel	tägliche Zugverbindungen		Bemerkungen
		1970 Sommer ²³	2021 ²⁴	
Basel–Berlin	659 km	5	10	1970: Interzonenzug!
Basel–Frankfurt (M) Hbf	295 km	15	23	2021: ohne Frankf. Flugh.
Basel–Hamburg	688 km	11	11	
Basel–Köln	379 km	23	7	2021: via Frankf. Flughafen
Basel–München	306 km	0	1 ²⁵	2021 von Zürich 6 Züge/T.!

Tab. 2 Vergleich der Zugshäufigkeit pro Tag 1970 und 2021 auf deutschen Strecken

²⁰ Jörg Vitelli (Erstunterzeichner) und Konsorten: Motion betreffend Basel pro Klima: Bahnreisen statt Flugreisen von Mitarbeitenden des Kantons Basel-Stadt und seiner Beteiligungen (vom 10.04.2019, Geschäft 19.5147)

²¹ Verordnung über die Ausrichtung von Spesen und Entschädigungen an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kantons Basel-Stadt

(Spesenverordnung) Vom 27. Juni 1995 (Stand 1. Juli 2020), §4, Absatz 4 (=Systematische Gesetzessammlung 164.420)

²² Ausblick auf den Fahrplan 2021. In: Eisenbahn-Revue 8-9/2020, S.421.

²³ Amtliches Kursbuch Sommer 1970

²⁴ IGöV u.a. (Hg.): Kursbuch 2021;

²⁵ Basel SBB ab 05.51

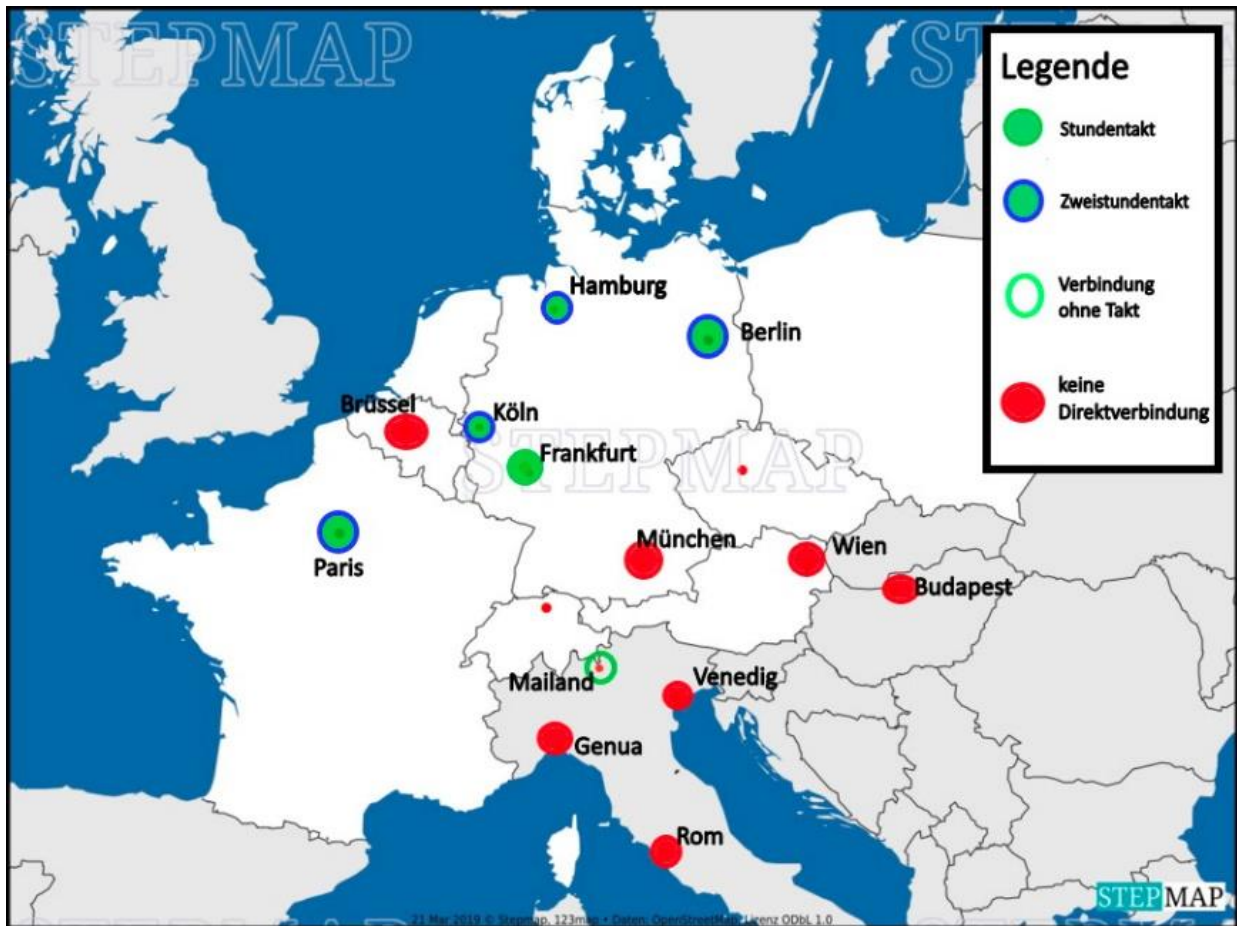


Abb. 10 Die von Basel aus in Europa direkt bedienten und unbedienten Städte

	Luftlinie von Basel	tägliche Verbindungen		Bemerkungen
		1970	2021	
Basel–Wien	659 km	5	0	2021 von Zürich: 5 Züge/Tag
Basel–Salzburg	410 km	6	0	2021 von Zürich: 6 Züge/Tag
Basel–Graz	596 km	1	0	2021 von Zürich: 2 Züge/Tag
Basel–Klagenfurt	550 km	2	0	2021 von Zürich nach Graz tgl.
Basel–Budapest	861 km	1	0	2021 von Zürich: 1 Zug/Tag
Basel–Milano	264 km	17	5	2021 von Zürich: 10 Züge/T.
Basel–Genua	366 km	3	0	2021 von Zürich: 1 Zug/Tag
Basel–Venedig	434 km	2	0	2021 von Zürich: 1 Zug/Tag
Basel–Bologna	448 km	4	0	2021 von Zürich: 1 Zug/Tag
Basel–Rom	739 km	4	0	
Basel–Brüssel	435 km	5	0	
Basel–Amsterdam	569 km	6/7	1	
Basel–London	708 km	3/4 ¹⁾	0	
Basel–Kopenhagen	966 km	3	0	
Basel–Stockholm	1479 km	2	0	

¹⁾ direkte, im Fahrplan bis London aufgeführte Züge mit Wagen von Roma, Mailand, Brig, Interlaken oder Chur nach Basel und weiter nach Hoek v. Holland, Oostende, Calais oder Boulogne, wo Fahrplananschluss auf Fähren nach Grossbritannien und Anschlusszüge nach London (Victoria oder Liverpool Str) bereitstanden.

Tab 3 Häufigkeitsvergleich ausgewählter Auslandsverbindungen von Basel 1970 und 2021

Einen Abbau von Direktverbindungen gab es jedoch Richtung Österreich, Italien und zu den Beneluxstaaten (Tab. 3). Unserem föderalistischen Grundprinzip entgegengerichtet, wird Zürich HB zum zentralen Umsteigebahnhof der Schweiz. Im Denken der SBB-Direktion scheint Frankreich mit Paris als Drehscheibe das Vorbild zu werden. Dagegen sollte sich Basel wehren! Züge nach Wien und München könnten in Basel starten, genauso wie die Züge nach

Paris von Zürich über Basel geführt werden! Auch in den Plänen für den Ausbau des Schlafwagenverkehrs wird Basel übergangen: Zwar soll Basel neu mit Amsterdam verbunden werden, nicht jedoch mit Wien, Barcelona und Rom. Diese drei Ziele werden – wie könnte es anders sein – von Zürich aus angegangen; die Schlafwagen Richtung Barcelona und Rom sollen über Bern rollen²⁶.

Der Transalpin Wien-Basel fuhr 1958 nur bis Zürich. «Interessenvertreter aus Basel» forderten 1959 die Weiterführung bis Basel – mit Erfolg: «Die SBB ... setzten sich bei den ÖBB dafür ein, dass der Zug bis nach Basel geführt wurde.²⁷» Seit 2009 fährt der Transalpin, resp. der Railjet, aber wieder nur bis Zürich! Wo bleiben heute die «Interessenvertreter aus Basel», die den Zug wieder nach Basel bringen?

Fernverbindungen nach Frankreich

Was den Fernverkehr nach Frankreich betrifft, sieht man oft allein die 6 täglichen Zugpaare von Basel nach Paris. Dabei fahren von Mulhouse noch weitere 5 TGV nach Paris. Nicht nur das: Mit nur einmaligem Umsteigen in Mulhouse, Colmar oder Strassburg bestehen hervorragende TGV-Verbindungen zu Zentren wie Marseille, Montpellier, Nîmes, Avignon, Lyon, Bordeaux, Nantes, Rennes und Reims, ohne dass man in Paris mühsam den Bahnhof wechseln muss.

Leider haperts aber bei den Anschlüssen: So kommt der früheste TER (Basel ab 05.21) in Mulhouse um 05.44 an, drei Minuten nach der Abfahrt des ersten TGV

nach Paris! Und spätabends, wenn der letzte TGV von Paris um 23.22 in Mulhouse ankommt, ist der letzte Zug oder Bus nach Basel schon lange abgefahren.

Fehlende Abstimmungen zwischen dem Regionalverkehr aus Basel und dem Fernverkehr in Mülhausen und Strassburg verhindern viele gute Anschlüsse an innerfranzösische TGVs!

Es zeigt sich im Verkehr mit Frankreich, dass der regionale Fahrplan mit möglichen Fernverbindungen nicht abgestimmt ist. Da besteht Verbesserungsbedarf!

²⁶ Ausbaupläne der SBB für den Nachtreiseverkehr. In: Eisenbahn-Revue 10/2020, S.499.

²⁷ Matti, Thomas: Fahrplanentwicklung bei den SBB von 1929 bis 1985. Partizipation und Mobilitätsinteressen analysiert anhand von Fahrplanbegehren. = Berner Studien zur Geschichte Reihe 3: Verkehr, Mobilität, Tourismus und Kommunikation in der Geschichte, Band 1. Bern 2019. S. 58; vgl. dazu auch Schweizer Eisenbahn-Revue 2/2021, S. 59.

IV. Besserer Fahrplan – besseres Basel!

Warum setzen wir uns von der *AmiA, Aktion mobil im Alter*, vehement für eine Verbesserung des SBB-Fahrplans ein, für Direktverbindungen und den Taktfahrplan?

Für alle, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind: Für Mütter mit ihren Kinderwagen, für Familien mit Kleinkindern und für Seniorinnen und Senioren wird Umsteigen zum Problem. Die Perrons werden immer länger und die Umsteigezeiten knapper. Daher fordern wir Direktverbindungen auch von Basel aus!

Umsteigen ist für mobilitätseingeschränkte Menschen ein Reisehindernis, das nicht nur dem Dienstleistungsauftrag unserer Bahnen widerspricht, sondern auch ethische Prinzipien verletzt. Die immer länger werdenden Züge und Perrons, ebenso der dichte Strom der Reisenden in grossen Bahnhöfen wie Zürich und Bern verstärken die Schwierigkeiten. Wichtig sind daher direkte Zugverbindungen auf allen Hauptlinien, so besonders in die Ostschweiz und die Westschweiz. Bessere, umsteigefreie Verbindungen erleichtern auch Müttern mit ihren Kinderwagen oder Familien mit Kleinkindern das Reisen. Mit unseren Forderungen helfen wir ebenso jüngeren Menschen, die ständig oder nach einem Unfall für kürzere Zeit in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Ein Reisehindernis in Basel SBB ist auch der hinkende Taktfahrplan. Der Taktfahrplan sei «eine der grössten Errungenschaften der Schweizer Verkehrspolitik», schreibt

²⁸ In: Nicht aktuelle Abfahrtsplakate: BAV rügt SBB. In: Schweizer Eisenbahn-Revue 1/2021, S. 50.

das Bundesamt für Verkehr BAV in einer Verfügung²⁸. Davon möchte auch die Nordwestschweiz auf allen Fernverbindungen profitieren! In diesem Zusammenhang soll daran erinnert werden, dass einer der drei Erfinder des schweizerischen Taktfahrplans, Dr. Hans Meiner, aus Basel stammt.

Optimale Bahnverbindungen sind die optimale Motivation, vom Auto auf die Bahn umzusteigen. Ohne Verbesserung der Bahnverbindungen verliert Basel zudem einen wichtigen Standortvorteil.

In der Realisation optimierter Bahnverbindungen sehen wir zudem einen unverzichtbaren Schritt für einen erfolgreichen Klimaschutz. Auf Grund unserer Lebenserfahrung verzichten wir Senioren und Seniorinnen auf die Proklamation utopischer futuristischer Rettungsszenarien für die Umwelt; wir wollen jetzt und sofort griffige Massnahmen! Optimale Bahnverbindungen sind eine optimale Motivation, vom Auto auf die Bahn umzusteigen.

Und noch etwas: Für die weitere positive soziale, ökonomische und kulturelle Entwicklung von Basel und der Region sind gute Bahnverbindungen unverzichtbar. Sie sind ein Standortvorteil ersten Ranges. Ein Hauptgrund, warum sich die Bank für Internationalen Zahlungsausgleich 1931 in Basel niedergelassen hat und der BIZ-Turm am Centralbahnplatz steht, waren die guten Bahnverbindungen²⁹! Die gilt es zu erhalten.

²⁹ Agustín Carstens, CEO der BIZ, in einem Interview. In bz-Zeitung für die Region Basel vom 31. Dezember 2020.

Optimierung des Fahrplans heisst für Basel:

- **Direktverbindungen von Basel in die Westschweiz und in die Ostschweiz,**
- **ein Taktfahrplan, der diese Bezeichnung verdient, auf allen Hauptlinien zu den grossen Agglomerationen und Richtung Graubünden und Wallis,**
- **eine Beschleunigung auf der Nord-Süd-Achse,**
- **Direktverbindungen nach München und Wien und ein verbessertes Angebot nach Italien.**

Herausgegeben von

AmiA, Verein Aktion mobil im Alter, der Präsident: Christoph Zacher, Hauptstrasse 90, 4147 Aesch;
info@a-mia.ch

Autoren des Textes «Basel bleibt angehängt»:

Rudolf L. Marr, Prof.em.Dr.habil.; wertvolle Hinweise von René Frey (AmiA)

Grafische Gestaltung und Layout:

Christoph Zacher

Titelbild: Ankunft des ersten Eisenbahnzugs, der den Gotthardtunnel durchquerte, in Airolo!
Es war ein von einer Druckluftlokomotive gezogener Bauzug – erstaunlich kurz nach dem Durchschlag am 29. Februar 1880, und mehr als zwei Jahre vor der offiziellen Eröffnung!³⁰)

³⁰ Aus: «Illustrated London News», March
13, 1880, S. 257