



Die Schweizer Bundesbahnen halten eigene Züge bereit, die vom Bahnhof SBB zu den vorgesehenen Stationen in der Schweiz fahren. FOTO: ROLF REIBMANN

## Bahnhofswchsel in Basel ist schwierig

Verspätete Fernzüge mit Zielen in der Schweiz werden von den Schweizer Bundesbahnen (SBB) oft nicht mehr aufgenommen. Weil Reisende dann im Badischen Bahnhof stranden, gibt es Kritik – auch an den SBB.

■ Von Rolf Reißmann

**BASEL** Die Fernverkehrslücke zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB in Basel verursacht derzeit Verärgerung in weiten Teilen der Schweiz. In einer Fachtagung zum grenzüberschreitenden Personenverkehr in Zürich wurden Deutsche Bahn (DB) und die Schweizer Bundesbahnen (SBB) kritisiert. Wegen der oft erheblichen Verspätungen im deutschen Netz treffen zahlreiche ICE aus Norden vielfach mit solch langem Verzug ein, dass ihre planmäßige Weiterfahrt zu Schweizer Zielen nicht mehr erfolgen kann.

Damit bringen diese Verspätungen auch den Schweizer Binnenverkehr durcheinander. Seit einiger Zeit halten die SBB für diese Fälle eigene Züge bereit, die dann planmäßig ab dem Bahnhof SBB zu den vorgesehenen Stationen fahren. Das bewährt sich als gute Lösung für Reisende von Basel nach

Zürich, Interlaken oder Chur. Wenn die verspäteten ICE in Basel eintreffen, enden sie fast durchweg bereits im Badischen Bahnhof. Für die zahlreichen Reisenden mit Zielen in der Innerschweiz beginnt dann ein weiteres Drama, nämlich der Wechsel zum Bahnhof SBB.

Verkehrsfachleute bemängeln, dass die Empfehlung für die Fahrt mit der Regio-S-Bahn für diesen Weg völlig unzureichend sei. Damit entstehe häufig, vor allem in den Abendstunden, eine weitere lange Wartezeit oder die zu dieser Zeit überwiegend nur einteilig fahrenden S-Bahnen sind überfüllt. Außerdem sei es keine zeitgemäße Qualität im Fernverkehr, Reisende mit Kindern und viel Gepäck zu langen Bahnsteigwechsell zu zwingen. In diesem Zusammenhang wurde auch kritisiert, dass nach Inbetriebnahme der Aufzüge im Badischen Bahnhof die Nahverkehrszüge nach wie vor am Nordtunnel halten und somit die Wege nochmals verlängert werden. Kurze Züge sollten näher an den Aufzügen anhalten.

Ebenfalls als unzureichend wird der Hinweis an verspätet eintreffende Reisende bewertet, doch mit dem städtischen Nahverkehr zum Bahnhof SBB zu fahren. Vor allem Ortsunkundige erlangen dadurch oftmals noch weitere Verzögerungen. Besonders unerfreulich ist die Situation, wenn die letzten Züge des Tages deutlich zu spät im Badischen Bahnhof eintreffen und die Nacht-

pause bei S-Bahn und den Basler Verkehrsbetrieben bereits begonnen hat.

In der Fachtagung, an der Mitarbeiter mehrerer Bahnunternehmen und Bahnjournalisten teilnahmen, wurde kritisiert, dass Fernzüge aus Deutschland auch bei größerer Verspätung nicht bis zum Bahnhof Basel SBB durchfahren, um dort den Reisenden bessere Anschlüsse zu bieten.

### SBB und DB sollen an Lösungen arbeiten

Eine andere Variante wäre, einen direkten Anschluss als Ersatzzug nur für den ausfallenden Fernzug vom Badischen Bahnhof zum Bahnhof SBB einzusetzen. Allerdings gibt es derzeit dafür weder Vorbereitung für die Bereitstellung eines solchen Zuges noch Absprachen dazu, welche Bahngesellschaft diesen übernehmen könnte. Wegen der Häufigkeit dieser Situation sollten DB und SBB an einer Lösung arbeiten.

Derzeit werden im grenzüberschreitenden Schienenverkehr der Schweiz zehn Länder mit Direktverbindungen erreicht, die meisten Ziele davon in Deutschland. Pro Tag fahren rund 90 internationale Züge, mehr als 30 davon über Basel und das Rheintal nach und aus Norden. Von Basel nach Frankreich fahren, je nach Wochen-

tag, bis zu sieben Züge im internationalen Verkehr. Weitere sieben Zugpaare verkehren zu italienischen Endstationen.

Die Züge nach Paris und Italien werden auch von zahlreichen Fahrgästen aus Südbaden genutzt. Nach Untersuchungen der SBB ist wegen des deutlich zunehmenden Interesses im grenzüberschreitenden Reiseverkehr bis 2050 nach durchgehenden Bahnverbindungen mit einer Steigerung der Fahrgastzahlen auf mehr als das Doppelte zu rechnen. Der nächste bedeutende Schritt ist der Ausbau der Verbindungen auf der Rheinschiene ab Basel im Jahr 2026. Als unzuverlässig gelten in der Schweiz die Direktverbindungen von Zürich nach Stuttgart und, obwohl erst vor wenigen Jahren ausgebaut, die Linie nach München. Generell werden für den internationalen Reiseverkehr die Nachtzüge als ausbaufähig angesehen.

Mit der schrittweisen Modernisierung des Fahrzeugbestandes soll sich zunächst die Qualität und in einigen Jahren auch das Angebot verbessern. Der seit den 1990er Jahren von der deutsch-schweizerisch-österreichischen Gesellschaft City-Night-Line aufgebaute Verkehrsumfang wurde inzwischen mit wenigen Änderungen von den Österreichischen Bundesbahnen als Nachtzugbetreiber wieder erreicht. Als dringend erforderlich wird eine Nachtverbindung von Basel nach Barcelona angeregt.