

## Grüne Drämmli auf internationaler Fahrt

Autor(en): Elias Kopf  
Quelle: Basler Stadtbuch  
Jahr: 2014

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/99a895c7-df4b-437a-9bd6-5d331bf894af>

### **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke 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 schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### **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 Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

# GRÜNE DRÄMMLI AUF INTERNATIONALER FAHRT

Grenzen waren bis zum Zweiten Weltkrieg  
kein Hindernis für Basler Tramlinien.

An diesen gutnachbarschaftlichen  
öffentlichen Grenzverkehr will man im  
Dreiland wieder anknüpfen.

Auch wenn der Zweite Weltkrieg an der Schweiz glimpflich vorüberzog, sind in Basel bis heute einige Nachwehen spürbar. Denn die internationalen Tramlinien, die am Rheinknie während Jahrzehnten für einen schwungvollen öffentlichen Grenzverkehr gesorgt hatten, kamen 1939 abrupt zum Stillstand. Zuvor war es für die Bevölkerung selbstverständlich gewesen, zwischen Basel und dem bis 1918 deutschen St. Ludwig in direkter Fahrt zu pendeln. Dass es nach 1945 nicht mehr gelang, an diese gute Nachbarschaft in Form eines durchgehenden Tramnetzes anzuknüpfen, zeigt deutlich, welche Barrieren der Krieg hüben wie drüben in den Köpfen errichtet hatte. Die Flaute beim grenzüberschreitenden Trambetrieb hat allerdings auch mit dem in den Fünfzigerjahren anrollenden Automobilboom zu tun. Damals erschien die Räderkiste mit Auspuff als Glücksverheissung schlechthin. Wenn schon ÖV, dann lieber Busse als Trams, lautete die Devise.

## Tram stärkt die Lebensqualität

Inzwischen scheinen die Jahrzehnte, als man auftanken konnte, ohne ans Portemonnaie und die Umwelt zu denken, endgültig passé – Nordseeöl kostet heute zehnmal so viel wie noch im Jahr 1998, und die Klimaerwärmung wird immer mehr zur besorgniserregenden Realität. Angesichts dieser Probleme feiert die gute alte «Dante Schuggi», mit der schon die Urgrosseltern CO<sub>2</sub>-arm und kostengünstig unterwegs waren, in ganz Europa eine Renaissance.

Bei dieser «Tramwende» will auch das Dreiland nicht abseitsstehen. Geplant ist, in naher Zukunft wieder eine internationale Linie zwischen Basel und dem französischen St-Louis einzurichten. Im Juni 2014 bewilligte der Basler Grosse Rat zu diesem Zweck rund dreiunddreissig Millionen Franken für den Ausbau der Tramlinie 3. Der Spatenstich für die 3,1 Kilometer lange Neubaustrecke ist für Ende 2015 vorgese-

hen; zwei Jahre später sollen die ersten grünen Drämmli über die Grenze nach St-Louis rollen. «Die verlängerte Linie 3 wird auf Basler und französischer Seite Entwicklungsgebiete und bestehende öffentliche Anlagen erschliessen, die heute gar nicht oder nur mangelhaft mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind», erklärt Marc Keller, Mediensprecher des Basler Bau- und Verkehrsdepartements. Profitieren werden neben dem Quartier Burgfelden auch das REHAB Basel, das Bürgerspital Basel mit seinem Verwaltungssitz und Alterszentrum, das Sportzentrum Pfaffenholz, das Lycée Jean-Mermoz, die Clinique des Trois Frontières sowie das Einkaufszentrum und das Quartier des Lys, das sich in einen attraktiven Stadtteil mit Wohnungen und Dienstleistungen verwandeln soll. Keller: «Je mehr sich der zunehmende grenzüberschreitende Verkehr mit dem Tram abwickeln lässt, umso positiver wirkt sich das auf Ökologie und Lebensqualität im Dreiland aus.»

#### Schwerverkehr weicht dem Tram

Auch auf deutscher Seite hat Basel mit der Stadt Weil am Rhein seinen Traum- und Trampartner gefunden. Zurzeit wird die Linie 8, die heute vom Bahnhof SBB kommend in Kleinhüningen endet, über die Grenze bis an den Bahnhof Weil am Rhein erweitert. Dadurch werden bestehende Buslinien teilweise überflüssig, und die Reisezeit verkürzt sich signifikant. Insbesondere entfällt der unbeliebte Verkehrsmittelwechsel in Kleinhüningen, sodass der öffentliche Verkehr vor allem für Pendler, aber auch für Einkaufstouristen konkurrenzfähig zum Auto wird. «Der Ausbau der Tramverbindung ermöglicht mehr grenzüberschreitende Mobilität, ohne dass dadurch die Lebensqualität in den Quartieren beidseits der Grenze durch zusätzlichen Autoverkehr beeinträchtigt wird», konstatiert Marc Keller.

Die «Trams ohne Grenzen» brausen ab Winter 2014/15 über das neue Trasse. Dieses führt von der Gärtnerstrasse über die Gärtnerstrassenbrücke, die Kleinhüningeranlage und die Hiltalingerbrücke zum Zoll. In Weil am Rhein-Friedlingen fährt das Tram durch die Zollstrasse, biegt dann beim Rheincenter in die Hauptstrasse ein und führt unter der Autobahnbrücke hindurch zum Bahnhof Weil am Rhein. An der Endhaltestelle gibt es ab 2017 direkte Abgänge zu den Bahnsteigen der trinationalen Regio-S-Bahn. Damit das Tram baselseitig nicht im Stau stecken bleibt, wird die Kleinhüningeranlage für den Schwerverkehr gesperrt. Als Ersatz müssen zwei neue Auffahrtsrampen auf die Hiltalingerbrücke erstellt werden. Die entsprechenden Vorarbeiten haben im März 2014 begonnen; in Betrieb gehen die beiden Rampen im Herbst 2014 und Frühjahr 2015.

#### Ein Ufo bewacht die Grenze

Dass man die Eröffnung der neuen Linie von Ende 2013 in den Winter 2014/15 verschieben musste, hat zum einen mit den Tücken beim Bau der Trambrücke am Bahnhof Weil am Rhein zu tun, die das Tram über die Geleise der Deutschen Bahn hinweg zur Endhaltestelle führt. «Baufreiheit hätte im März 2013 sein sollen», erklärt Rudolf Koger, Stadtkämmerer und Projektleiter des Tram-Abschnitts Weil am Rhein. Doch die Deutsche Bahn habe diese Terminzusage nicht eingehalten. Erst als der Weiler Oberbürgermeister zusammen mit einer Delegation im Verkehrsministerium in Berlin vorgesprochen habe, sei Bewegung in die Sache gekommen. Zum anderen hätten auch strenge Winter den Terminplan aus dem Rhythmus gebracht. Doch inzwischen schreite der Brückenbau planmässig voran.

Das aufwendige Bauwerk besteht aus zwei Teilen: Vorland- und Bogenbrücke. Die acht Meter breite Vorlandbrücke ist eine Stahl-

betonkonstruktion mit drei Pfeilern, welche die Rangiergeleise auf einer Strecke von hundertzehn Metern überspannt. Deutlich spektakulärer mutet die direkt anschließende Bogenbrücke an. Für diese Konstruktion mit einer freien Spannweite von sechzig Metern wurden insgesamt 450 Tonnen Baustahl verbraucht. Ein weiteres bauliches Highlight auf der neuen Strecke bietet das bereits 2013 in Betrieb genommene Zollgebäude am Übergang Rhein-Friedlingen, das vom Lörracher Büro Zickenheiner Architekten entworfen wurde. Als strahlend



Grünes Tram an der Grenze

weisses Ufo schwebt ein hundertachtzig Quadratmeter grosses Dach auf einem schlanken Mittelgebäude, von dem aus die Grenzbeamten den beidseitig vorbeifliessenden Verkehr abfertigen.

Im Gebäude gegenüber befindet sich die Warenausfuhrbescheinigung, bei der sich die Shoppingtouristen die Mehrwertsteuer zurückerstatten lassen können. Denn jeden Tag bummeln Hunderte von Baslern zum Einkaufen ins nahe Ausland, um auf diese Weise ihre starken Franken zu versilbern.

## Literatur

Tiefbauamt / Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt (Hg.): Tram 8 – grenzenlos. Die Verlängerung der Tramlinie 8 von Basel nach Weil am Rhein. Basel 2015.

## Finanzierung

Die Kosten für die Verlängerung der Tramlinie 8 belaufen sich auf insgesamt 104 Millionen Franken. Die Eidgenossenschaft beteiligt sich mit 43 Millionen Franken, Basel-Stadt mit 37,6 Millionen Franken. Das Land Baden-Württemberg bezahlt 9,65 Millionen Euro, die Stadt Weil am Rhein 2,6 Millionen Euro, der Landkreis Lörrach und die Basler Verkehrs-Betriebe lassen je 1 Million Euro springen. Den etwa gleichen Betrag steuert auch die EU aus dem Fonds für regionale Entwicklung bei.

## Tram in der Kritik

Während die internationalen Tramlinien beidseits der Grenzen breiten Rückhalt geniessen, stossen Tramvorhaben in Basel gelegentlich auch auf Kritik. Dies gilt insbesondere für die Trasseeführung des sogenannten Stücki-Trams, welches das Einkaufszentrum in Kleinhüningen besser erschliessen soll. Angesichts des Widerstands der Bevölkerung, die sich gegen die Aufhebung von Schrebergärten wehrt, prüfen die Behörden zurzeit eine alternative Linienführung. Eine Abfuhr gab es auch beim Erlenmatt-Tram und der Neugestaltung des Platzes vor dem Badischen Bahnhof. Hier lehnte die Bevölkerung im Mai 2014 den entsprechenden Kredit ab, nachdem die bürgerlichen Parteien das Projekt als zu teuer kritisiert und das Referendum ergriffen hatten. Für Unmut sorgten 2014 ferner Kompetenzüberschreitungen und Begünstigungen im Umfeld der Führungsspitze der Basler Verkehrsbetriebe BVB, wo insbesondere der inzwischen demissionierte Verwaltungsratspräsident seiner Aufsichtspflicht nicht nachkam.