

Die erste grenzüberschreitende Tramverbindung in Europa seit 50 Jahren

Autor(en): Esther Jundt
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 2008

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/69a05915-da5d-45b0-a7cb-003b20a33e0f>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform 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>

Die erste grenzüberschreitende Tramverbindung in Europa seit 50 Jahren

Nach zähem Ringen und Feilschen wird die Tramlinie 8 nach Weil am Rhein verlängert

Esther Jundt

In der trinationalen Region Basel hat die grenzüberschreitende Zusammenarbeit eine lange Tradition. Politische, wirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Institutionen arbeiten seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs über die Landesgrenzen hinweg zusammen. Unzählige Gremien sind an Projekten und Studien beteiligt. Bei aktuellen Problemen oder der Realisierung grosser Projekte können jedoch weder die Oberrheinkonferenz noch der Districtrat des Trinationalen Eurodistricts Basel aktiv eingreifen. Hier kommt es auf das Engagement von Einzelkämpfern an, solche Vorhaben durchzuboxen. Ein Beispiel für ein solches Projekt ist die Verlängerung von Tramlinien in benachbarte südbadische und elsässische Gemeinden. Mit der Buslinie 55 und den Linien S1 und S6 der Regio-S-Bahn existierten erst drei Angebote, die den Passagieren eine Fahrt über die Grenze ohne Umsteigen ermöglichten. Grenzüberschreitende Tramlinien nach Lörrach und St-Louis hatte es im letzten Jahrhundert gegeben. Sie waren jedoch stillgelegt worden, weil sich die Kommunen nicht hatten einigen können, wer für die Erneuerung zuständig war.

Die Initialzündung für den Ausbau des grenzüberschreitenden Tramverkehrs kam im Jahr 2006 aus Bern. Der National- und der Ständerat stimmten damals einem «Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz» zu, mit dem auch Beiträge für grenzüberschreitende Projekte freigegeben wurden. Der Bundesbeitrag lag bei höchstens 50 Prozent der Baukosten. Bedingung für diese Beteiligung war allerdings, dass mit dem Bau dieser Projekte noch im Jahr 2008 begonnen würde.

In Basel wurden drei Vorhaben diskutiert: eine Tramverlängerung nach Weil am Rhein (D) und zwei weitere nach St-Louis (F). Seit Anfang 2006 führten Vertreter des Kantons Basel-Stadt mit der Stadt Weil am Rhein und der Communauté des Communes des Trois Frontières intensive Gespräche über diese Vorhaben.

Die Experten waren der Meinung, dass die Verlängerung der Linie 8 von der bisherigen Endhaltestelle in Kleinhüningen bis zum Weiler Bahnhof am Europaplatz am

schnellsten realisiert werden könne. Das Projekt sollte zu einem «Symbol der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit» werden, so Regierungsrat Ralph Lewin. Die Initianten konnten wohl kaum ahnen, dass sie hohe Hürden zu überwinden hätten, unter grösstem Zeitdruck wichtige Entscheide treffen müssten und der Spatenstich erst kurz vor dem Jahresende erfolgen würde.

Die geplante Neubaustrecke der Linie 8 soll 2,8 Kilometer lang werden; vorgesehen sind drei neue Haltestellen in Weil. Basel und Weil übernahmen die Planungsverantwortung für ihren Streckenabschnitt gemäss dem Territorialprinzip. Das ganze Vorhaben wurde von einem gemeinsamen Projektleiter koordiniert.

Die Kostenschätzung für das Gesamtprojekt lag bei 104 Millionen Franken. Allein für die Baukosten wurden 86 Millionen Franken veranschlagt; eine Erhöhung oder Verringerung um bis zu 15 Prozent schlossen die Fachleute nicht aus. Aus dem Infrastrukturfonds war von der Eidgenossenschaft bis zur Hälfte der Baukosten zu erwarten; es wurde mit höchstens 43 Millionen Franken gerechnet. An die Planungskosten sollte aus diesem Fonds nichts bezahlt werden. Basel-Stadt zeigte sich bereit, von den Planungs- und Baukosten für die Tramverlängerung 42 Millionen Franken zu übernehmen. Der Grosse Rat stimmte im Januar 2008 einem entsprechenden Kredit zu. Darin eingeschlossen waren auch Unterstützungsbeiträge an die Stadt Weil am Rhein für Planungs- und Projektierungsarbeiten in Höhe von rund 4,5 Millionen Franken. Weil am Rhein signalisierte schon in der frühen Planungsphase, dass es die finanziellen Lasten nicht tragen könne. Deshalb übernahm Basel-Stadt zusätzlich 50 Prozent der Weiler Planungs- und Projektierungskosten.

Die Planer mussten nicht nur die neuen Schienen und Haltestellen in die vorhandenen Strassen integrieren, sondern auch eine neue Trambrücke projektieren, da die bestehende Friedensbrücke die Last eines Tramzuges nicht tragen konnte. Zudem sollte die Zollanlage Weil-Friedlingen in einem Neubau untergebracht werden.

Auf Schweizer Seite lief nicht alles reibungslos: Weil die Quartierbevölkerung dagegen protestiert hatte, dass das Tram durch die bereits mit Schwerverkehr belastete Kleinhüningeranlage fahren sollte, wurden zwei neue Rampen in die Planung aufgenommen. Über diese sollen nun die Lastwagen von der Hiltalingerbrücke in die Südquaistrasse im Hafanareal fahren.

Sobald die Streckenführung im Verlauf des Sommers 2007 feststand, ging das Feilschen um die Finanzen los. Während auf Schweizer Seite alles geklärt war, wand sich Weil am Rhein wegen der knappen Finanzen. Für den deutschen Anteil an den Kosten für die Bauarbeiten in Weil am Rhein in Höhe von 23 Millionen Franken mussten Lösungen gesucht werden. In diesen Kosten eingeschlossen waren auch die Ausgaben in Höhe von rund 4 Millionen Franken für den durch die Tramverlängerung notwendig gewordenen Neubau der Zollanlage Weil-Friedlingen.

In dieser Situation erwies sich der Basler Wirtschafts- und Sozialminister Ralph Lewin als treibende Kraft des Projekts. Unermüdlich suchte er nach Auswegen, wenn das Vorhaben zu scheitern drohte, und lotete Finanzierungsmöglichkeiten aus, wo es eigentlich keine mehr gab. Er versicherte den Deutschen immer wieder, dass dieses Projekt auch für die Weiler Wirtschaft und Bevölkerung positive Auswirkungen haben werde.

Anfang 2008 wollte der Weiler Oberbürgermeister Wolfgang Dietz höchstens 1,6 Millionen Franken aus der Gemeindekasse in die Tramverlängerung investieren. Dies war zu wenig. Die Basler Regierung erklärte sich bereit, allfällige Kostenüberschreitungen beim Bau des deutschen Abschnitts bis zur Hälfte mitzutragen. Mit diesem Angebot gehe sie «an die Grenze des politisch Machbaren», schrieb die Basler Regierung. Sollten Weil, der Landkreis Lörrach und das Land Baden-Württemberg die Restfinanzierung nicht übernehmen, werde das Projekt sistiert.

Schliesslich steuerten auch die BVB noch 1,6 Millionen Franken an die deutschen Baukosten bei, und dann kam endlich grünes Licht aus Stuttgart: 16 Millionen Franken sagte das Land Baden-Württemberg zu. Vom Landkreis Lörrach wurden 1,6 Millionen Franken zugesichert. Nun fehlte noch das Geld aus Weil. Im Februar 2008 genehmigte das Weiler Stadtparlament deutlicher als erwartet die Tramverlängerung und stimmte einem Beitrag an die Baukosten und die damit verbundene Erneuerung der Zollanlage in Höhe von 5 Millionen Franken zu.

Die Rahmenvereinbarung wurde Mitte Juni 2008 unterzeichnet. Darin verpflichtet sich der Kanton Basel-Stadt, die Fahrleistungen der Linie 8 bis an den Europaplatz in Weil zu finanzieren. Im Gegenzug übernimmt die Stadt Weil die alleinige Verantwortung für die Buslinie 55, die zwischen dem Claraplatz und Haltingen verkehrt. Die Inbetriebnahme der verlängerten Tramlinie ist für 2012 vorgesehen. Aus einem Fonds, der vom Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil jährlich zu gleichen Teilen gespeist wird, soll später die Erneuerung der Infrastruktur bezahlt werden.

Nicht so rasch vorwärts ging es mit dem zweiten Vorhaben, der Verlängerung der Linie 3 vom Burgfelder Zoll bis zum Bahnhof in St-Louis. Hier werden erst Studien erarbeitet. Die Verlängerung der Linie 11 wird auf Wunsch von St-Louis vorläufig nicht weiterverfolgt.