

«Wir wollen das Tram zum Flughafen verlängern»

Der stellvertretende Maire von Saint-Louis, Jean-Marie Zoellé, beharrt auf der 3er- statt der 11er-Linie

INTERVIEW: PETER SCHENK

Jean-Marie Zoellé, in Saint-Louis unter anderem für den ÖV zuständig, will Bern mit Hilfe von Basel überzeugen, dass die Verlängerung des 3er-Trams durch ein neues Viertel sinnvoller ist als das 11er-Tram ins Zentrum.

Die Einschätzung des Bundesamtes für Raumordnung (ARE) war ernüchternd. Vor Kurzem stufte das Amt im Rahmen seiner Stellungnahme zum Agglomerationsprogramm die geplante 3er-Tram-Verlängerung westlich des Bahnhofs nach Saint-Louis zurück, wertete die 11er-Tram-Verlängerung ins Zentrum aber auf. Das würde bedeuten: Für Letztere gibt es 21,5 Millionen Franken aus Bern, für Erstere vermutlich nie etwas. Dabei haben sich die Elsässer schon vor zwei Jahren gegen den 11er und für den 3er ausgesprochen. Jean-Marie Zoellé, der in Saint-Louis auch für den ÖV zuständig ist, äussert sich im Interview zum Stand der Dinge.

BaZ: Monsieur Zoellé, ist für Saint-Louis die Tramverlängerung überhaupt wichtig? In Basel gibt es da manchmal Zweifel.

JEAN-MARIE ZOELLÉ: Wir wollen das Tram als Massnahme für den Umweltschutz. Das Departement hat 18 Millionen Franken in die Nordumfahrung von Héisingue investiert, die im Frühjahr eröffnet wird. Dann werden die ganzen Grenzgänger aus dem Sundgau vor dem



Tramprojekt. Jean-Marie Zoellé will Bern überzeugen. Foto Roland Schmid

Bahnhof von Saint-Louis vorbeikommen. Wir bauen beim Bahnhof einen ebenerdigen Parkplatz mit 200 Plätzen, damit die Leute auf den ÖV umsteigen können.

Welche Tramlinie soll zum Bahnhof fahren?

Unsere Priorität ist die Verlängerung des 3er-Trams. Der 3er wird in naher Zukunft ein neues

es Quartier westlich des Bahnhofs von Saint-Louis durchfahren und anbinden, ein Viertel, das zur trinationalen Agglomeration Basel gehört. Man könnte es auch Flughafen-Quartier nennen. Entworfen haben es die Basler Architekten Herzog & de Meuron. Wenn dort ein neues Quartier entsteht, ist es sinnvoll, das Tram in den Entwurf zu integrieren.

Was bringt das?

Wir könnten so vermeiden, teure Fehler zu machen. Ob wir zwei, drei oder vier Geleise verlegen, macht keinen grossen Unterschied, weil wir die Strassen für das Viertel neu bauen müssen. Wirtschaftlich gesehen ist der 3er die richtige Lösung.

Das mag ja aus Ihrer Sicht sinnvoll sein. Aber warum soll die Schweiz die Erschliessung neuer Quartiere in Saint-Louis mitfinanzieren?

Es geht nicht darum, mit Schweizer Geld bei uns ein neues Quartier zu gestalten. Vielmehr handelt es sich um die Möglichkeit für Basel, das Tram auf französisches Gelände zu verlängern. So wie früher der EuroAirport in Frankreich gebaut wurde. Ausserdem sollte man das Ganze mit mehr Abstand betrachten. Dass die Grenzgänger in Basel arbeiten, ist für die dortige Wirtschaft vital. Wenn wir auf der Ebene der Agglomeration argumentieren, stellt sich doch für Basel die Frage: Wie kommen die Arbeitskräfte zu uns? Luxemburg zum Beispiel finanziert ein Bussystem, um die Grenzgänger zu transportieren.

Aber wie ist der Stand der Dinge beim Tramprojekt? Wie geht es weiter?

Wir wollen erreichen, dass Bern den 3er als prioritär einstuft. Die finanzielle Beteiligung, die für den 11er zur Verfügung stünde, soll für den 3er eingesetzt werden.

Und der 11er?

Den wollen wir auf keinen Fall. Er bringt uns nichts, ist nur eine Teillösung und wird unser derzeitiges Bussystem durcheinanderbringen. Wir müssten

zwei Kilometer Innenstadt zerstören und die Parkplätze dort aufheben, was für uns nicht infrage kommt.

Wie wollen Sie gegenüber Bern argumentieren?

Wir wollen die Bedeutung des neuen Quartiers betonen – das gesamte Gebiet zwischen dem Bahnhof und dem Flughafen, fast bis zur Schweizer Grenze. Ausserdem müssen wir uns schon heute damit auseinandersetzen, das Tram vom Bahn-

«Wenn Bern Nein sagt, dann wird das Tramprojekt infrage gestellt.»

hof zum Flughafen zu verlängern – ein zweiter Tramabschnitt also. Es macht keinen Sinn, beim Bahnhof anzuhalten und dann einen Shuttle zum Flughafen zu organisieren. Es sind vielleicht noch drei Kilometer zum EuroAirport, und die Busse brauchen dafür heute sieben Minuten; mit dem Tram ginge es noch schneller. Das Tram würde das neue Quartier zwischen Flughafen und Bahnhof bedienen. Für die ganze Agglomeration Basel ist dieses Quartier eine Investition in die Zukunft, auch wenn sich das Gelände in Frankreich befindet.

Aber um den Flughafen anzubinden, ist doch die Regio-S-Bahn viel sinnvoller!

Für uns geht es darum, das neue Viertel mit dem ÖV zu erschliessen und die Stadt mit Basel zu verbinden. Es handelt sich nicht um die gleichen Fahrgäste wie in der S-Bahn. Die Tramverbindung zum Flughafen ist auch für Reisende interessant, die mit dem Zug aus Mulhouse kommen und zum EuroAirport wollen. Der Bahnhof könnte sich so noch mehr als bisher zum Verkehrsknotenpunkt entwickeln.

Was kostet die Tramverlängerung? Das ARE zitierte Zahlen von über 100 Millionen Franken – nur für die Strecke bis zum Bahnhof.

Diese Summe wurde mit dem gleichen Kilometerpreis wie

für die 8er-Tram-Verlängerung nach Weil am Rhein errechnet. Dort gibt es mehrere grosse Bauwerke, und allein eine Brücke kostet 20 Millionen Franken. Beim 3er gibt es hingegen nur eine kleine Querung, und er wird eher um die 80 Millionen Franken kosten als über 100. Mir ist klar, dass wir in Bern jetzt nicht mit der Verlängerung zum EuroAirport kommen können, aber das gibt dem Projekt eine Perspektive.

Wie steht es um dieses neue Quartier, von dem Sie reden?

Demnächst wird es konkret. Nächste Woche treffen wir die Investoren und in den nächsten Wochen müssen wir zu ihren Plänen Stellung nehmen. Vor vier Jahren war Saint-Louis Ouest noch ein urbanistisches Projekt von Herzog & de Meuron, jetzt aber geht es um die Umsetzung.

Was geschieht, wenn Bern sich nicht überzeugen lässt und die 3er-Tram-Verlängerung nicht finanzieren will?

Die Basler müssten sich mit Nachdruck für das Projekt in Bern einsetzen. Zu sagen, in zehn Jahren könnte man eine Tramlinie bauen, bringt nichts. Die Entscheidung fällt jetzt und die Strassen für das neue Quartier bauen wir jetzt. Wenn Bern Nein sagt, wird Basel nicht die Finanzierung des Schweizer Anteils übernehmen. Dann steht das Tramprojekt grundsätzlich infrage.

Das 3er-Tram wird teurer als das 11er-Tram. Wie wollen Sie das finanzieren?

Die 11er-Tram-Verlängerung ist kurz und ohne Potenzial.

Glauben Sie, es wird Geld aus Paris für das 3er-Projekt geben?

Ich mache mir da keine grossen Illusionen. Die Regierung investiert in grosse Infrastrukturen wie den TGV, aber nicht in lokale Vorhaben für ein Quartier, selbst in Verbindung mit Basel. Bis zum Sommer wird die technische Studie fertig sein, die verschiedene Trassenführungen werden untersucht und die Kosten definiert. Danach werden wir uns für ein Trasse entscheiden. Wenn wir aus Bern die Zusage für die Kofinanzierung haben, können wir mit dem Departement und der Region ihren Anteil klären und schliesslich einen Finanzierungsplan aufstellen.

Wann könnte das Tram fertig sein? 2013.

Plan von Herzog & de Meuron

SAINT-LOUIS. Die renommierten Basler Architekten Herzog & de Meuron haben bereits 2004 einen Entwicklungsplan für die Region westlich des Bahnhofs von Saint-Louis vorgelegt. Vorgesehen sind 200 000 Quadratmeter neue Wohnflächen, Geschäfte und Büroflächen in drei- bis zehngeschossigen Gebäuden. Das neue Viertel namens Le Lys besteht bisher hauptsächlich noch aus Brachland. Der Plan sah ferner einen 65 Hektaren grossen 18-Loch-Golfplatz vor. psc

Über die Grenze. Die 8er-Tram-Verlängerung ist im Bau. Nach Saint-Louis will Bern den 11er verlängern, die Elssässer wollen den 3er.



Auch Basel gibt 3er-Tram Priorität

Gleiches Ziel wie Saint-Louis

JENNIFER DEGEN

Mitte März will sich Basel in einer Stellungnahme an den Bund für die Verlängerung der Linie 3 einsetzen.

St-Louis will eine Verlängerung der Tramlinie 3 und «auf keinen Fall» der Linie 11, wie der stellvertretende Maire von Saint-Louis, Jean-Marie Zoellé, im gestrigen BaZ-Interview sagte. Basel solle sich zusammen mit St-Louis für diese Variante einsetzen und in Bern Überzeugungsarbeit leisten. Für Benno Jurt, Leiter Mobilitätsplanung beim Amt für Mobilität Basel-Stadt, ist der Fall klar: Man habe im Rahmen des Agglomerationsprojekts von Anfang an beide Projekte eingegeben und die Verlängerung der 3er-Linie favorisiert. Es war das Bundesamt für Raumordnung,

welches das Entwicklungspotenzial bei der Linie 3 als gering eingestuft hat. Nachvollziehbar ist das für Jurt nicht, denn diese Verlängerung diene gerade dazu, neue Entwicklungsgebiete – das neu geplante Viertel Le Lys – zu erschliessen.

Nun gehe es darum, dieses Entwicklungspotenzial in Bern nochmals aufzuzeigen, vielleicht sei das bisher zu wenig deutlich erfolgt. Auch müsse Basel gemeinsam mit den französischen Partnern nachweisen, dass das Projekt der Linie 3 mit 100 Millionen zu hoch eingegeben wurde. An den Kosteneinschätzungen wird in Frankreich gearbeitet. Der Bericht dazu ist bis Ende Februar bereit und kann in die Stellungnahme eingebunden werden. Diese ist bis Mitte März fällig. Jurt ist zuversichtlich, dass sich der Bund noch umstimmen lässt, denn «unsere Gründe sind gut». Trotzdem hält man in Basel auch an der Verlängerung der Linie 11 fest. «Sie hat keine Priorität, doch ist die Verlängerung beider Linien unser Ziel.»