

3er-Tramverlängerung wird konkret

Saint-Louis. In 15 Monaten soll der Grundsatzentscheid zum Tram ins Elsass fallen



Keine Endstation mehr. Wenn alles klappt, dann werden die 3er-Tramzüge schon bald nicht mehr an der Station Burgfelden kehren, sondern über die Landesgrenzen weiter nach St. Louis fahren. Foto Margrit Müller

PETER SCHENK

Der südsässische Zweckverband Communauté de Communes des Trois Frontières hat den Auftrag für die Vorstudien zur Verlängerung des 3er-Trams in Auftrag gegeben. Es könnte spätestens 2014 über Burgfelden zum Bahnhof Saint-Louis fahren.

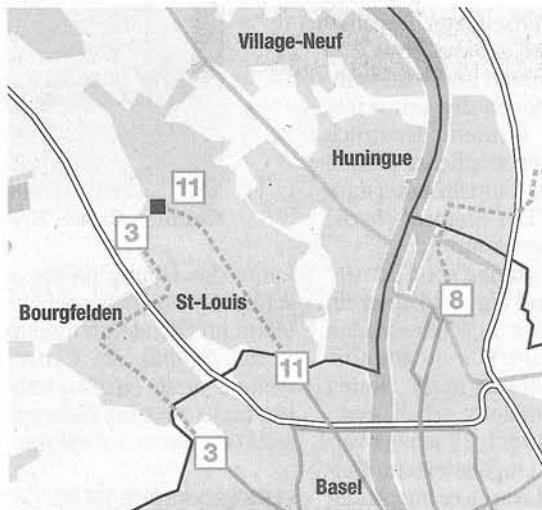
Nachdem es lange Zeit still geworden war um das Projekt, das 3er-Tram von Basel zum Bahnhof von Saint-Louis zu verlängern, kommt nun Bewegung in das Vorhaben: Der südsässische Zweckverband Communauté de Communes des Trois Frontières (Comcom) hat bereits vor einigen Wochen beschlossen, die Planungs- und Projektierungsarbeiten zu finanzieren – die Vorstudien beginnen dieser Tage.

Der Zweckverband umfasst zehn Gemeinden mit knapp 50 000 Einwohnern und ist unter anderem für den öffentlichen Verkehr (ÖV) zuständig. Den Auftrag hat die in Frankreich renommierte ÖV-Planungsfirma Transamo gemeinsam mit der städti-

schen Entwicklungsgesellschaft von Mulhouse Serm (Société d'équipement de la Région Mulhousienne) erhalten. Zusammen haben diese das Tram in Mulhouse gebaut. In einer ersten Vorstudie sollen sie ein genaues Trasse festlegen und Fragen wie Billettartef, Wirtschaftlichkeit und Fahrgastaufkommen untersuchen.

Aufgrund der Ergebnisse wollen die Politiker in voraussichtlich 15 Monaten den Grundsatzentscheid für oder gegen das Tram fällen. Sollte er positiv ausfallen, erhalten Transamo/Serm den Auftrag für weitere Planungs- und Projektierungsarbeiten in Höhe von knapp 1,8 Millionen Franken. Für die Vorstudie zahlt die Comcom 380 000 Franken.

ENTSCIEDEN. Roland Igersheim, Präsident des Zweckverbands, betont, dass die französische Seite entschlossen sei, dem Tramprojekt nachzugehen: «Ich habe den Eindruck, dass man in der Schweiz an unserem Interesse zweifelt.» Er weist aber darauf hin, dass die ersten Kostenschätzungen, welche die



Tramverlängerungen. Der 8er nach Weil am Rhein wird gebaut, der 3er hat Chancen, auf den 11er wird hingegen verzichtet. Grafik baz

Planungseinrichtung Trinationale Agglomeration Basel (TAB) vorgelegt hatte, erheblich überschritten worden seien.

Tatsächlich kam die TAB für den Neubau der 3,25 Kilometer langen, doppelspurigen Strecke von Bourgfelden Grenze zum Bahnhof von Saint-Louis auf Kosten von 24,5 Millionen Franken. Die Comcom liess dies von einem französischen Büro nachrechnen und geht nun von 53 Millionen Franken aus. Zurückzuführen ist dies darauf, dass die TAB-Studie nur die Kosten der Bahnanlagen berechnet hat, städtebauliche Aspekte wie die Verschiebung von Strassenkreuzungen oder Arbeiten an Werkleitungen aber nicht berücksichtigte. Diese flossen nun in die Berechnungen ein.

LINIENFÜHRUNG. Die 3er-Tramlinie soll westlich der Bahnlinie durch das geplante neue Stadtviertel Saint-Louis West geführt werden. Unklar ist noch, ob Wohngebiete hinter der Klinik von Saint-Louis bedient werden sollen. In diesem Fall bräuchte es eine neue Brücke über die französische Autobahn und die Flughafenstrasse, was die Kosten erhöhen würde. Auch in diesem Fall wäre die 3er-Tramverlängerung im Vergleich zum Projekt der 8er-Tramverlängerung von Kleinhüningen nach Weil am Rhein, für das sich das dortige Stadtparlament Ende

Februar entschied, weniger aufwendig. Für den 8er müssen mehrere neue Brücken gebaut werden. Dennoch dürfte die Finanzierung des 3er-Projekts nicht einfach zu lösen sein (siehe Zweitartikel auf dieser Seite).

Die Tramverlängerungen über die Grenze werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert. Ursprünglich war bei den von Basel eingegebenen Projekten neben der 3er- und 8er-Tramverlängerung auch die Verlängerung des 11er-Trams geplant. Bereits Anfang 2007 aber entschieden die Elsässer, auf Letztere zu verzichten.

«Beide Linien können wir nicht machen», erklärt Igersheim. Der Entscheid für den 3er und gegen den 11er habe Saint-Louis gefällt. Die 11er-Verlängerung hätte vom Zoll Lysbüchel durch die rue de Bâle, die Hauptstrasse, durchs Zentrum von Saint-Louis bis östlich des Bahnhofs geführt und so den Stadtkern erschlossen und mit Basel verbunden.

ZU WENIG PLATZ. Maire Jean Ueberschlag begründet die Entscheidung so: «Es gibt nicht genügend Platz für ein Tram in der rue de Bâle, die wir erst erneuert haben. Wir hätten die Velowege wieder abschaffen müssen und es hätte eine riesige Baustelle mit grossen Kosten und Belastungen gegeben.» Eine vergleichende Studie zwischen den beiden Linien wurde nicht gemacht.

Ueberschlag ist überzeugt, dass die 3er-Tramverlängerung einfacher umzusetzen ist. Das liegt vor allem daran, dass sie durch das neu zu gestaltende Stadtviertel Saint-Louis West führen wird, das von den Basler Architekten Herzog & de Meuron geplant wurde. «Das Tram wird wie eine Wirbelsäule das Viertel strukturieren. Hier können wir noch Neues erfinden.» Es ist für den Maire klar, die Basler Architekten an der Tramplanung zu beteiligen. «Alles andere wäre kriminell. Ich weiss nur nicht, ob sie Zeit dafür haben, glaube aber, dass ihnen Saint-Louis West, das ein Schlüsselprojekt für den Eurodistrict ist, am Herzen liegt.»

Die erste Arbeitssitzung zum Tram zwischen Basler und Elsässer Partnern soll voraussichtlich im Mai stattfinden. Daran werden Vertreter des Zweckverbands, von Saint-Louis, der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) und des Kantons Basel-Stadt teilnehmen. Roland Igersheim geht davon aus, dass das Tram spätestens 2014 von Basel nach Saint-Louis fährt. > TAGESKOMMENTAR SEITE 2

Finanzierung wird schwierig

Region hofft auf EU-Gelder

PETER SCHENK

Der Bund wird die 3er-Tramverlängerung nach Saint-Louis weniger stark finanzieren als die 8er-Tramverlängerung nach Weil am Rhein.

Die Tramverlängerungen über die Grenze werden von Bern im Rahmen des Agglomerationsprogramms mitfinanziert. Ursprünglich standen in der Vortranche

42 Millionen Franken zur Verfügung, um den 3er und den 11er nach Saint-Louis und den 8er nach Weil zu verlängern. Bedingung war, bis Ende 2008 mit dem Bau zu beginnen. Da die Elsässer diesen Termin nicht einhalten, fliesst nun der Gesamtbetrag in die 8er-Tramverlängerung.

Die 3er-Tramverlängerung wurde nun von Basel für die erste Tranche des Agglomerationsprogramms 2011–2014 eingegeben. Übernimmt der Bund für den 8er die Hälfte der Baukosten, wird für das Vorhaben im Elsass weniger Geld zur Verfügung stehen – der Beitrag dürfte bei 30 bis 40 Prozent der Baukosten liegen. Dies liegt

daran, dass für die erste Tranche des Agglomerationsprogramms mehr Anträge vorliegen, als Geld vorhanden ist.

KNAPPES GELD. Auch die Finanzierung auf französischer Seite ist schwierig: Zuständig für das 3er-Projekt ist der Zweckverband Communauté de Communes des Trois Frontières. Viele der Mitgliedsgemeinden werden von dem Tram nach Saint-Louis kaum profitieren und dürften daher wenig geneigt sein, zu zahlen.

Der französische Staat hat Geldschwierigkeiten und seine Beteiligung an ÖV-Projekten zusammengestrichen. Bleiben das

Departement Haut-Rhin und die Region Elsass. Roland Igersheim, Präsident des Zweckverbands, verweist darauf, er habe von beiden Zusagen für das Projekt erhalten – wie hoch ihre Beiträge letztlich sein werden, kann heute noch niemand sagen. Die Region ist zudem durch neue Bahnlinien stark belastet. Erst müssten konkrete

Zahlen vorliegen, das sollte nach Abschluss der Vorstudie der Fall sein. «Dann müssen die Partner sich an einen Tisch setzen», sagt Jean Ueberschlag, Maire von Saint-Louis. Er ist optimistisch: «Mulhouse und Strassburg haben auch Geld für ihre Tramprojekte gefunden. Und warum sollten wir keine europäischen Fonds anzapfen?»