

7. Dezember 2017, von Peter Schenk - bz Basel

3er-Tramverlängerung: Einweihung mit Fest am Samstag, 9. Dezember

## Das Wirrwarr bei den Billettpreisen

**Wer ab 10. Dezember mit dem neuen Tram nach Saint-Louis fahren will, muss sich gut informieren: Das U-Abo ist gültig, aber GA und Halbtax nicht. Ein Sondertarif gilt ab Barfi.**



Das Tram gestern Probefahrt an der Endhaltestelle beim Bahnhof von Saint-Louis. Dahinter befindet sich die Park & Ride-Anlage für 740 Autos, die im April 2018 eröffnet wird. © Kenneth Nars

Am kommenden Samstag, 9. Dezember, ist noch mal alles einfach. Während des Eröffnungsfestes zur Inbetriebnahme der 3er-Tramverlängerung von Basel nach Saint-Louis ist die Fahrt gratis. Danach aber wird es kompliziert.

Je nachdem, von wo man in Basel losfährt, gelten unterschiedliche Preise. Die Fahrt vom Aeschentplatz zum Bahnhof von Saint-Louis kostet 4.70 Franken, vom Barfi hingegen kommt der sogenannte Tarif Inflex mit 3.10 Franken zum Tragen. Für die Rückfahrt gelten noch einmal andere Euro-Preise.

## **Werbespot für das U-Abo**

Im Grunde ist das Preissystem ein einziger Werbespot für das U-Abo. Von allen Schweizer Abos wird es als einziges auf der Tramverlängerung anerkannt. Mit dem GA hingegen muss man am Billettautomaten unter grenzüberschreitende Tickets für 1.90 Franken ein Ergänzungsticket lösen. Halbtax und Schweizer Tageskarten gelten gar nicht.

Alles klar? Fragt sich, wer sich das alles merken kann. «Es ist nicht ganz einfach», räumt Benjamin Schmid ein, Mediensprecher bei den Basler Verkehrsbetrieben (BVB). Er verweist darauf, dass im 3er-Tram Flyer aufliegen werden, die genau erklären, welches Ticket man für welche Fahrt benötigt.

Probleme werden vor allem die Fahrgäste haben, die nur sporadisch nach Saint-Louis fahren, um zum Beispiel beim riesigen Supermarkt Géant Casino einkaufen zu gehen. Von der Haltestelle Soleil ist er in wenigen Schritten erreichbar.

Ansonsten halten sich die Gründe für Fahrgäste aus der Region Basel in Grenzen, mit dem 3er-Tram ins Elsass zu fahren. Grossteils ist es eine Fahrt durch die Einöde. Das ist durchaus gewollt, weil sich das Gebiet um das Tram erst entwickeln und das Tram dabei die Rolle eines Motors spielen soll. Von der Haltestelle Soleil kann man zwar auch in einigen Hundert Metern ins Zentrum von Saint-Louis laufen, aber wirklich attraktiv ist das nicht.

Da bietet es sich eher an, an der Schiffflände in den Bus 604 der elsässischen Busgesellschaft Distribus zu steigen und mit ihm ins Zentrum von Saint-Louis zu fahren. Das Vorhaben, das 11er-Tram durch die Hauptstrasse von Saint-Louis bis zum Bahnhof zu verlängern, war von der Stadt verworfen worden. Man wollte die erst kurz vorher erneuerte Strasse nicht wieder aufreissen und fürchtete die negativen Folgen der langjährigen Baustelle für die Detailhändler. Diese sind nun aber über die Linienführung des 3er-Trams alles andere als glücklich. Ganz vom Tisch ist die 11er-Tramverlängerung nicht. Sie könnte später kommen. Wann ist allerdings unklar.

Aus Basel gesehen hat die 3er-Tramverlängerung den Vorteil, ein neues Gebiet zu erschliessen. Von den 3,4 Kilometern verlaufen 500 Meter auf Schweizer Boden. Die Wendeschleife und die Haltestelle befinden sich neu beim Burgfelder Zoll, von wo man schnell in den Sportanlagen Pfaffenholz, dem Schweizerischen Paraplegikerzentrum Basel Rehab, der Stiftung Bürgerspital und einem Altersheim ist. Bis zur Grenze gibt es den üblichen 7,5 Minutentakt, weiter bis ins Elsass fährt das Tram jede Viertelstunde. Bedient wird die Linie mit der langen Version der Flexity-Trams, die über 256 Plätze verfügt. Wenn es genügend Platz gibt, ist die Mitnahme von Velos gestattet.

Die Bevölkerung von Saint-Louis hat sich laut den BVB gut an das Tram gewöhnt, das im Probetrieb unterwegs war. «Zu beachten ist, dass die Neubau-Strecke mit wenigen Ausnahmen praktisch ganz auf Eigentrassee verkehrt», schreibt BVB-Mediensprecher Schmid. Im Vergleich zu Weil am Rhein gebe es entsprechend weniger Mischverkehr mit anderen Verkehrsteilnehmern.

## Später weiter bis zum Flughafen

In Saint-Louis fährt das Tram vorerst bis zur Endhaltestelle an der westlichen Seite des Bahnhofs. Bis 2022 soll es 800 Meter weiter bis zum zwischen Flughafen und Bahnhof geplanten riesigen Einkaufszentrum Unibail führen. Die Weiche dafür ist schon gelegt. Das Unternehmen hat sich bereit erklärt, die Finanzierung dieses weiteren Abschnitts zu übernehmen. Langfristig möchten die Elsässer das Tram sogar bis zum Euro-Airport (EAP) verlängern, eine Idee, die auf Schweizer Seite mit Zurückhaltung aufgenommen wird. Hier setzt man eher auf den EAP-Bahnanschluss.

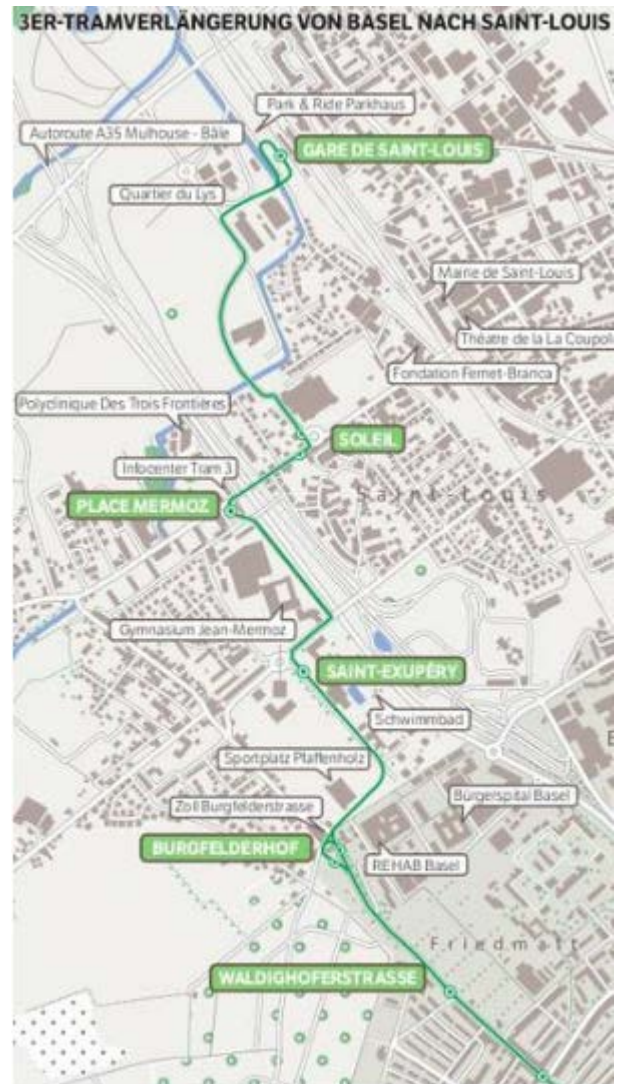
Der Bahnhof von Saint-Louis soll sich mit dem Tram zu einer neuen Verkehrsdrehscheibe entwickeln. Um insbesondere Grenzgänger auf den öV zu locken, entsteht direkt beim Bahnhof eine Park & Ride-Anlage für 740 Autos. Pendler können hier neben dem Tram auch in den Zug oder den Bus umsteigen. Derzeit gibt es laut Statistischem Amt 18'500 elsässische Grenzgänger, die im Kanton Basel-Stadt arbeiten. In der ganzen Nordwestschweiz sind es rund 30'000. «Ich habe schon viele Anrufe von Grenzgängern erhalten, die sich für das Umsteigen interessieren», berichtet Hubert Vaxelaire, der beim Zweckverband Saint-Louis Agglomération für den öffentlichen Verkehr zuständig ist.

Damit die Park & Ride-Anlage, die am 7. April eröffnet werden soll, nicht als Parkplatz von Flugreisenden zweckentfremdet wird, wird die Parkzeit auf 24 Stunden beschränkt. Das Parkieren bleibt gratis. Die 740 Parkplätze sind ungefähr zu gleichen Teilen für Umsteiger auf den Zug und auf das Tram gedacht.

Der Zweckverband geht von voraussichtlich 2500 Fahrgästen an Werktagen aus. Rechnet man das aufs Jahr um, kommt man auf die rund 600 000, die auch die BVB kommunizieren. «Wir hoffen allerdings, dass es mehr werden. Die hypothetischen Zahlen sind bewusst sehr niedrig angelegt», sagt Vaxelaire. Innerorts rechnen die BVB mit jährlich 100'000 Fahrgästen.

## Kein Vergleich mit 8er-Tram

Mit der 8er-Tramverlängerung ins deutsche Weil am Rhein lasse sich das elsässische Tram nur sehr eingeschränkt vergleichen, betont Vaxelaire. «Das Gebiet dort ist eng bebaut. Ausserdem hat die Tramlinie von einem Einkaufszentrum profitiert, das schon vorher stark aus der Schweiz frequentiert



© zvg

wurde», fährt er fort und meint damit das Rheincenter gleich an der Hiltalinger Grenze. Dass das 8er-Tram in einer anderen Liga spielt, beweisen die Zahlen der BVB. Für 2017 rechnen sie mit 1,4 Millionen Fahrgästen, die von der Schweiz nach Deutschland fahren. In der Gegenrichtung sind es genauso viele, wobei die Hälfte am Zoll auf der Grenzlinie einsteigen. Dazu kommen 600 000 Fahrgäste innerhalb von Weil am Rhein. Bleibt es vorerst bei den erwarteten 600'000 Passagieren nach Saint-Louis, fahren fünf- bis sechsmal so viele Fahrgäste mit der 8er-Tramverlängerung nach Weil am Rhein.

Im Ratschlag von 2014 ging der Regierungsrat davon aus, dass die neue 3er-Tramverlängerung dazu führt, dass die öV-Nutzung von 14 Prozent auf 16 Prozent zunimmt und der Anteil der motorisierten Pendler von 86 Prozent auf 84 Prozent sinkt. Die vorhandenen Prognosen aus dem Ratschlag seien allerdings schon einige Jahre alt, teilt Marc Keller mit, Mediensprecher im Bau- und Verkehrsdepartement. «Die Einflussfaktoren haben sich seitdem verändert.»

Eine neue Prognose zu erstellen, bringe wenig Nutzen, weil man nicht wisse, wie sich zum Beispiel Frankenkurs, Steuergesetze und Sozialversicherungsgesetze entwickeln. «Das Beispiel der Tramlinie 8 zeigt, dass es sehr schwierig ist, die Nachfrage zu quantifizieren und dass sie sich aufgrund externer Faktoren deutlich verändern kann.» Gemeint ist damit der Eurokurs.

### **Vorgeschichte: Vor 60 Jahren fuhr bereits ein Tram nach Saint-Louis**

Im Juli 1900 gab es bereits die Einweihung einer Tramlinie von Basel nach Saint-Louis. Weil das Elsass zum Deutschen Reich gehörte, hiess die Stadt damals St. Ludwig. 1910 folgte eine, allerdings kürzere, Verbindung nach Hünningen und um 1919 nach Lörrach. Die Linie nach Saint-Louis war anfangs vor allem von Arbeitern gut frequentiert, sie fuhr im 12-Minutentakt. Bis zum Ersten Weltkrieg war der Grenzübertritt unkompliziert, weil es noch keine Pässe gab. Zwischen den Kriegen gab es Rentabilitätsprobleme. Ende 1957 wurde das Tram eingestellt und durch Busse ersetzt. (psc)

Quelle: Stephan Appenzeller, Basel und sein Tram, Christoph Merian Verlag

### **Samstag, 9. Dezember: Das Eröffnungsfest**

Zur Einweihung der 3er-Tramverlängerung nach Saint-Louis ist die Fahrt auf der Linie 3 und mit dem Distribus 603 und 604 ins Elsass ab Schiffflände ab 12.30 Uhr bis Betriebsschluss gratis. Das erste Gratistram startet um 12.43 Uhr am Barfüsserplatz. Es gibt drei Festplätze. Im Sportzentrum Pfaffenholz bei der Station Burgfelderstrasse tritt um 14 Uhr der Clown Pello auf, gefolgt um 15.30 Uhr vom Magier Magrée. Um 17 Uhr singt der Extrachor Theater Basel Weihnachtslieder. Für Verpflegung ist mit Raclette und Hot Dogs gesorgt. In der Rehab im Burgfelderhof locken eine Kunsteisbahn mit Gratis-Schlittschuh-Verleih, ein Weihnachtsmarkt und eine Weihnachtsstube mit Verpflegung. In Frankreich werden bei der Haltestelle Place Mermoz von 13 bis 18 Uhr Musiker und Gaukler auftreten, auch gibt es eine grosse Hüpfburg in Form eines historischen Zuges, Kinderschminken und eine Festwirtschaft. Beim Bahnhof von Saint-Louis warten von 13 bis 18 Uhr eine Seifenblasenmaschine, ein Glücksrad, eine Festwirtschaft und ein Gratis-Fotoautomat im Tram auf die Besucher. (bz)

# Gesamtkosten Umstrittene Million ist überwiesen

Fast ein Jahr hat die Million Euro, die die BVB den Elsässern für die 3er-Tramverlängerung nach Saint-Louis versprochen hatte, für rote Köpfe und Schlagzeilen gesorgt. Nachdem der Grosse Rat die politischen Diskussionen vor zweieinhalb Monaten durch seinen Entscheid beendet hatte, haben die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) laut Mediensprecher Benjamin Schmid nun die Zahlung der Million an den zuständigen südsässischen Zweckverband Saint-Louis Agglomération ausgelöst. Voraussetzung dafür war, dass am Montag wie geplant die letzten Verträge zu verschiedenen Fragen wie Betrieb, Infrastruktur und Sicherheit von Zweckverband, Basler Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels und den BVB unterzeichnet worden waren.

Laut dem Schweizer Gesamtprojektleiter Mathieu Harnist sind jetzt auch die endgültigen Gesamtkosten für das Projekt bekannt. Unter Berücksichtigung des Wechselkurses von 1,15 Franken für einen Euro belaufen sie sich auf 91 Millionen Franken. Auf Schweizer Seite betragen die Kosten 33,3 Millionen Franken – zu Lasten der Werkeigentümer IWB und Swisscom fielen 3,3 Millionen Franken an. Auf der französischen Seite bleiben es 53,1 Millionen Euro, von denen 4,4 Millionen Euro für die Park & Ride-Anlage am Bahnhof von Saint-Louis anfallen. Vom Gesamtprojekt übernahm der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms 35 Prozent der Kosten. IWB und Swisscom gingen dabei allerdings leer aus.

Zusätzlich flossen aus Basel weitere Mittel ins Elsass: 2 Millionen Franken für die Tramverlängerung aus dem Basler Pendlerfond sowie die bereits erwähnte Million Euro von den BVB. Der Pendlerfond beteiligt sich zusätzlich mit 882'000 Franken an der Park & Ride-Anlage.