

«Wir wollen keine Autobrücke bauen»

Neue Verbindung Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit soll zwischen der Wiesemündung und Huningue eine Brücke für ÖV, Velofahrer oder Fussgängerinnen entstehen. GLP-Baudirektorin Esther Keller ist von deren Nutzen überzeugt.

Martin Regenass

Es sind Visionen der Völkerverbindung, welche politisch Verantwortliche der Städte Weil am Rhein, Huningue und Basel auf Deck des Passagierschiffs Christoph Merian am Donnerstagnachmittag verbreiten: «Der Rhein ist kein Trennfaktor mehr», «Wir wollen Brücken schlagen» oder «Das Dreiland funktioniert nur mit Passerellen und Brücken». Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein, die Basler Bau- und Verkehrsdirektorin Esther Keller und Jean-Marc Deichtmann, Bürgermeister von Huningue, unterzeichneten kurz zuvor einen Vertrag bis 2025 zur Weiterführung der regionalen Entwicklungszusammenarbeit im Rahmen des grenzüberschreitenden Projekts 3-Land. Basel-Stadt steuert zur Kooperation – vorausgesetzt der Grosse Rat stimmt zu – 1,1 Millionen Franken bei.

Da die Zustimmung durch das Basler Parlament reine Formsache ist, darf sich die nächste Vision konkretisieren. Keller, Dietz und Deichtmann schwebt eine Brücke zwischen der Mündung der Wiese in Kleinhüningen und dem französischen Huningue vor. Auf 92 bis 100 Millionen Franken wird das Bauwerk geschätzt, eröffnet werden soll es frühestens 2035, und verbinden soll es die geplanten Neubauquartiere im Klybeck und in Huningue. In diesen Wachstumsgebieten sowie im angrenzenden Raum Weil am Rhein, so sagen es Prognosen, soll Wohn- und Arbeitsraum für 20'000 zusätzliche Personen entstehen.

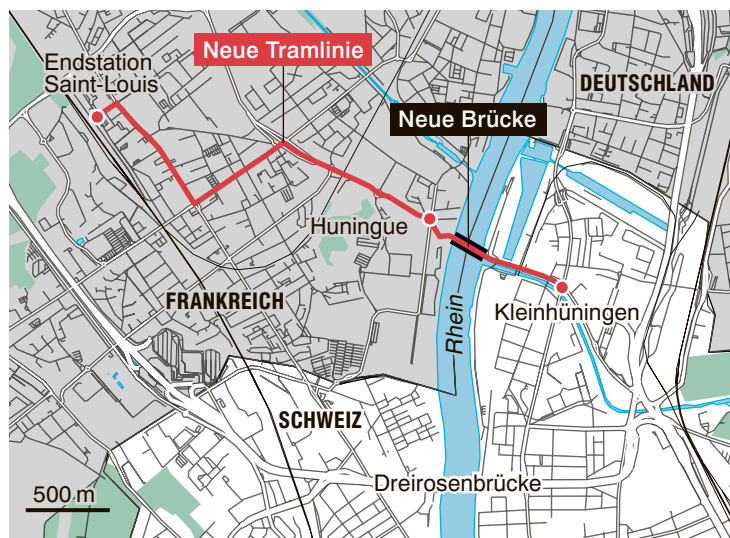
«Hoher volkswirtschaftlicher Nutzen»

Eine kürzlich erstellte Analyse über Kosten und Nutzen bescheinigt dem Bauwerk einen «hohen volkswirtschaftlichen Nutzen für alle drei beteiligten Länder». Bewohner, Arbeitspendler und Touristen sollen die Brücke als Fussgänger, Velofahrer und Trampassagiere passieren – auf keinen Fall aber in Automobilen. Grund: Die Autos würden die neu gebauten Quartiere verstopfen. «Wir wollen keine Autobrücke bauen», sagt Keller – obschon die Elsässer wegen ihres schwach ausgebauten öffentlichen Verkehrs vor allem



«Wir wollen die Elsässer dazu bewegen, mit dem ÖV zu fahren»: Regierungsrätin Esther Keller. Foto: Kostas Maros

Eine Brücke soll Kleinhüningen und Huningue verbinden



• Tramhaltestelle
Grafik: db

mit Autos in die Stadt Basel zur Arbeit pendeln. «Vielmehr wollen wir die Elsässer dazu bewegen, mit dem ÖV zu fahren, zu Fuss zu gehen oder das Velo zu nehmen», sagt Keller.

So soll dereinst über die Brücke eine Schienenlinie führen. Das sogenannte Klybeck-Tram soll das Neubauquartier über Huningue mit dem weiter westlich gelegenen Saint-Louis verbinden. Zwar hat es kürzlich der Bund im Agglomerationsprogramm zurückgestuft. Das heisst, dass Gelder für diese Tramlinie erst nach 2028 fließen dürften. Für Keller ein gutes Zeichen: «Beide, die Brücke und die Tramlinie, sind im Agglomerationsprogramm enthalten. Dass sie auf später verschoben wurden, ist nichts als realistisch. Wären sie zu einem früheren Zeitpunkt

programmiert und könnten wir sie nicht realisieren, würde uns der Bund Gelder streichen.» Keller hegt nicht den leisesten Zweifel am Nutzen der Brücke. «In dem Perimeter wird in den nächsten Jahren gebaut. Da werden Tausende Wohnungen und Arbeitsplätze geschaffen. Das Mobilitätsbedürfnis der Leute kann man mit dieser Brücke besser abwickeln.»

Uneinheitliches Recht als Hindernis

Bereits Erfahrung mit einer Fussgänger- und Velobrücke zwischen zwei Ländern hat Dietz. Die Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein und Huningue besteht seit 2007. Zur Notwendigkeit sagt der Oberbürgermeister: «Auch bei der Dreiländerbrücke hatten wir

Dispute, ob wir die Brücke brauchen oder nicht. Konservative Zählungen zeigen aber, dass sie pro Jahr rund eine Million Personen passieren.» Auf den Tag heruntergerechnet gehen somit durchschnittlich 2740 Personen über den Rhein zwischen Frankreich und Deutschland. «Nun kann man argumentieren, dass dies Einkaufstouristen sind. Doch argumentieren kann man überall», so Dietz.

Ein grosses Hindernis, das Verzögerungspotenzial beim Bau der neuen Rheinbrücke zwischen Frankreich und der Schweiz bieten könnte, sieht Dietz im Fehlen eines einheitlichen rechtlichen Rahmens. Einerseits ein zentralistischer Staat mit Paris im Zentrum, angebunden an eine EU-Gesetzgebung, und andererseits die föderale Schweiz, als Nicht-EU-Mitglied mit einer anderen Währung ausgestattet.

«Da braucht es einen Staatsvertrag zwischen den beiden Ländern. Schliesslich will jedes Land die Autonomie über die eigenen Zugänge haben.» Und natürlich wird auch ein Kostenschlüssel ausgehandelt werden müssen. Wer zahlt wie viel der bis zu 100 Millionen Franken teuren Brücke?

Vision einer weiteren, kleineren Brücke

Auf dem Schiff, das beim Dreiländereck ablegte und auf einer einstündigen Rundfahrt die Grenzen zwischen der Schweiz, Frankreich und Deutschland fliegend passierte, während die Hauptakteure von ihrer Vision sprachen, befanden sich rund 50 Fahrgäste. Darunter die Basler SP-Grossrätin Michela Seggiani und der SVP-Grossrat Felix Wehrli. Beide glauben sie an die Notwendigkeit des Projekts. Für Seggiani kann die Brücke einen «kulturellen Beitrag» leisten. Für Wehrli ist sie aus «ökonomischen und ökologischen Gründen ein wichtiges Projekt».

Neben der neuen Rheinbrücke ist noch eine weitere Brücke eine Vision: eine etwas kleinere zwar. Aber die Planer aus dem Bau- und Verkehrsdepartement wollen eine Passerelle zwischen dem Dreiländereck und Weil am Rhein schaffen. Diese Fussgänger- und Velofahrerbrücke könnte dereinst über die Einfahrt des Hafenbeckens 1 führen.