

22. November 2016

TRAM

3er-Verlängerung: 85 Prozent der Gleise sind schon verlegt

von Peter Schenk — bz Basel



Hier geht es zur derzeitigen Endhaltestelle am Bahnhof von Saint-Louis, den das verlängerte 3er-Tram von Westen aus anfährt. Der Bahnhof befindet sich am oberen Bildrand. Das Tram verkehrt hier im Viertelstundentakt. zvg

Auf der Basler Seite geht es mit Vollgas voran. Die neue Anlage am Burgfelder Zoll ist im Mai fertig und bereits Ende 2017 fährt das Tram bis zum Bahnhof von Saint-Louis. Die neuen Gleise sind 3,1 Kilometer lang.

Im Unterschied zur 8er-Tramverlängerung nach Weil am Rhein, bei der mehrere neue Brücken gebaut werden mussten, ist die 3er-Tramverlängerung nach Saint-Louis technisch bei weitem nicht so anspruchsvoll. Die Arbeiten, die 2015

begannen, gehen gut voran: So sind laut Projektleiter Mathieu Harnist vom Basler Tiefbauamt auf der Schweizer Seite bereits 85 Prozent der Gleise verlegt.

3,1 Kilometer lang ist die Tramverlängerung. Davon liegen 500 Meter in Basel. Es ist die Strecke von der heutigen 3er-Wendeschleife bei der Waldighoferstrasse bis zum Zoll Burgfelden. Derzeit werden die Überdachung der neuen Zollanlage und ein Nebengebäude mit WCs und Aufenthaltsräumen für das Personal der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) gebaut.

Einbahnstrasse bald aufgehoben

Der Rohbau des Zolls wird voraussichtlich bis Weihnachten fertig, dann kann man mit dem Auto auch wieder über den Zoll in Richtung Basel fahren – derzeit gilt hier Einbahnstrassenverkehr Richtung Elsass. Die ganze Zollanlage inklusive Abfertigungskabine und Nebengebäude soll bis Mai 2017 stehen. Im Juli 2017 werden am Zoll die französischen und Schweizer Gleise zusammengefügt und im August beginnen die Probefahrten mit dem Tram, das Ende 2017 in Betrieb genommen werden soll.

Auf Schweizer Seite wird so ein Gebiet erschlossen, das bisher nicht an den öV angebunden war. Dazu gehören das Schweizerische Paraplegikerzentrum Basel Rehab, die Stiftung Bürgerspital sowie das bestehende und zukünftige Altersheim. Im Elsass werden die Wohngebiete von Bourgfelden ebenso angeschlossen wie die Sportanlagen Pfaffenholz, ein Schwimmbad, das Gymnasium Jean Mermoz und der grosse Supermarkt Géant Casino.

Von der dortigen Haltestelle Soleil sind Innenstadt, Kulturzentrum «La Coupole» und Museum «Fondation Fernet Branca» in wenigen hundert Metern zu Fuss zu erreichen. Gegen eine Verlängerung des 11er-Trams durch die zentrale Einkaufsstrasse hatte sich Saint-Louis gewehrt. Das 3er-Tram endet westlich des Bahnhofs und soll für den weitgehend unbebauten Raum zwischen Supermarkt und Bahnhof die Rolle eines Entwicklungsmotors spielen. Später möchten die Südsässler das Tram weiter in Richtung Euro-Airport (EAP) verlängern.

Betrieben wird die 3er-Tramverlängerung von den BVB. Hauptpartner auf der französischen Seite ist der Zweckverband Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F). Bis zur Wendeschleife am Zoll gibt es für Basel einen 7,5-Minutentakt. Jedes zweite Tram fährt im 15 Minutentakt ins Elsass. Der Regierungsrat rechnet im Ratschlag vom 14. Mai 2014 damit, dass mit dem Tram über 1700 Personenfahrten pro 24 Stunden vom Autoverkehr auf den öV verlagert werden. Wenn man die Wochenenden abrechnet, was das Amt für Mobilität vorschlägt, kommt man auf rund 500 000.

Ansturm wird ausbleiben

Die BVB gehen in einer «vorsichtigen Schätzung» ebenfalls von 500 000 Fahrgästen jährlich aus. «Wir sind bei solchen Prognosen grundsätzlich zurückhaltend, da diese Zahlen von diversen Faktoren beeinflusst werden können.» Ansonsten geben sie sich zuversichtlich, «dass die Verlängerung der Linie 3 eine Erfolgsgeschichte wird, auch wenn ein Ansturm, wie er auf der Linie

8 ab dem ersten Tag bestand, ausbleiben dürfte. In Frankreich rechnen wir mit einem langsameren, aber kontinuierlichen Wachstum.»

Einkaufstourismus von Schweizern in Frankreich ist kaum ein Thema: das Preisniveau ist höher als in Deutschland und selbst viele Elsässer kaufen deshalb im Weiler Rheincenter ein.

Der zitierte Ratschlag geht davon aus, dass dem Kanton durch den Trambetrieb von Basel nach Saint-Louis Abgeltungskosten von 1 850 000 Franken entstehen. Der Unterhalt der Gleisinfrastruktur erhöhe sich aufgrund der Verlängerung der Strecke um 500 000 Franken pro Jahr. BVB wie Projektleiter Harnist rechnen heute damit, dass die Kosten eher niedriger sein werden.

Noch nicht geklärt ist die Frage der Tarife und ob GA, U-Abo und Halbtax auf der Strecke nach Frankreich gültig sind. Ein Problem wird sein, dass die Franzosen erheblich weniger verdienen als die Schweizer. Ein Billett, um mit dem Distribus zur Basler Schiffflände zu fahren, kostet derzeit lediglich 1,50 Euro.

Die BVB verweisen darauf, dass die Tariffragen unter BVB, TNW und französischen Partnern geklärt werden müssen und zeigen sich optimistisch: «Alle involvierten Parteien haben das gemeinsame Ziel, dass die Tarifgestaltung dem unterschiedlichen Lohn- und Preisniveau in Frankreich und der Schweiz angemessen Rechnung trägt und das Tarifsortiment entsprechend verständlich ist. Die entsprechenden Gespräche sind auf gutem Weg.» Projektleiter Harnist rechnet für Februar oder März 2017 mit einer Lösung bei der Tariffrage, die «eine grosse Herausforderung» sei.

SAINT-LOUIS

Auch die Franzosen sind pünktlich mit der 3er-Tramverlängerung fertig

von Peter Schenk — bz Basel

Die Infrastrukturarbeiten mitsamt der Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof sind im Mai oder Juni 2017 abgeschlossen. Ab August beginnen die Testfahrten und Ende 2017 wird die Linie in Betrieb genommen.

Frankreich hat weiterhin nicht den besten Ruf in der Schweiz. «Wir haben schon mehrmals gehört, dass man in Basel denkt, wir würden nicht rechtzeitig fertig und würden auch die geplanten Kosten überschreiten», berichtet Sébastien Lopez, französischer Projektleiter für die 3er-Tramverlängerung nach Saint-Louis.

Lopez dementiert das mit Nachdruck: «Wir liegen ausgesprochen gut im Zeitrahmen und halten auch den Kostenrahmen ein», betont der Ingenieur. 2,6 Kilometer lang ist die Tramverlängerung auf der französischen Seite. 75 Prozent

der Gleise sind verlegt, ebenfalls 75 Prozent der Leitungsmasten stehen und ungefähr die Hälfte der Beleuchtung. Die gesamten Infrastrukturarbeiten sollen im Mai oder Juni 2017 abgeschlossen sein. In Frankreich gibt es insgesamt vier Haltestellen.

Park & Ride für 740 Autos

Im Mai wird voraussichtlich auch die neue Verkehrsdrehscheibe fertig, die mit der Tramwendschleife westlich des Bahnhofs von Saint-Louis entsteht. Die Arbeiten an einer fünfgeschossigen Park-&-Ride-Anlage für 740 Autos haben dieser Tage begonnen. Zur Zeit werden auch die gläsernen Überdachungen der Haltestelle befestigt und die Steinplatten für den Boden gelegt.

«Für den Genehmigungsprozess sind wir in ständigem Kontakt mit den zuständigen französischen Behörden. Blockaden gibt es keine», berichtet Lopez. «Die Flexitys, die in Frankreich fahren werden, entsprechen den EU-Normen», fährt er fort. Grosse Unterschiede sieht er nicht: «Wir versuchen den Behörden zu vermitteln, dass es sich um ein Schweizer Tram handelt, das von einem Schweizer Betrieb mit Schweizer Personal auf französischem Boden betrieben wird.» Die endgültige Genehmigung der französischen Behörden gibt es allerdings erst nach den Testphasen.

Für die Besonderheiten verweist Lopez auf die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB). Dort informiert Mediensprecher Benjamin Schmid, dass die Trams für den französischen Streckenabschnitt eine französische Zulassung benötigen. Dafür muss an jeder Fahrgasttür eine Gegensprechanlage installiert werden, die im Notfall die Sprachverbindung zwischen Fahrgast und Wagenführer ermöglicht. «Zudem sind sämtliche Beschriftungen mehrsprachig ausgeführt. Die Fahrzeuge haben neben den roten Schlusslichtern auch Bremslichter. Dies war für den Betrieb nach Deutschland bereits vorgeschrieben und wird inzwischen auch in der Schweiz gefordert», schreibt Schmid weiter.

Mitarbeiter lernen Französisch

Damit die Mitarbeiter der Leitstelle und die Interventionsteams mit den französischen Sicherheitsorganisationen kommunizieren können, werden sie seit diesem Jahr in Französisch-Kursen geschult. Im nächsten Jahr folgt eine Schulung des betroffenen Fahrpersonals, an der alle Mitarbeiter teilnehmen, die auf französischem Boden zum Einsatz kommen können.