

Gemeinsam für eine Renaissance des Trams ins Lörrach

Nachdem seit Ende 2014 das Basler Tram erfolgreich das südbadische Weil am Rhein bedient, wobei nun sogar über eine mögliche Linienerweiterung bis Weil-Ost nachgedacht wird, und in einem Jahr auch die südsächsische Stadt Saint-Louis wieder ans Basler Tramnetz angeschlossen sein wird, regt sich auch im Wiesental das wachsende Bedürfnis nach einer Renaissance des Trams in Lörrach mit dem Ziel, dem stetig wachsenden Autoverkehr besser entgegenwirken zu können und die Feinerschliessung der Agglomeration zu optimieren.

Die Lörracher resp. Wiesentaler Bürgerinitiativen IG Verkehr, Pro Schiene Dreiland und die Sektion Nordwestschweiz von Pro Bahn setzen sich gemeinsam für die Idee einer Rückkehr des seit Jahrzehnten aus der Stadt Lörrach verbannten Trams ein. Damit sollen sowohl der grenzüberschreitende Pendlerverkehr als auch die gemeindeinternen Verkehrsbeziehungen vermehrt zurück auf die Schiene gebracht werden. Die von Ingenieur Hannes Fischer entworfene Linienführung folgt weitgehend schwach genutzten oder brach liegendem Gelände und erschliesst sowohl zentrumsnahe als auch bisher schlecht erschlossene westliche und nordwestliche Teile der Stadt, die noch grosses Entwicklungspotenzial besitzen.

Schematische Darstellung (http://www.pro-bahn.ch/14/1266/2016_NW_TramLrrach?force) der möglichen neuen Tramtrasse (Fischer-Trasse) in Lörrach. Mit Alternative für Mobilitätsdrehscheibe Stetten-Zoll.

Das Tram soll als Feinverteiler die bestehende S-Bahn ergänzen, nicht konkurrenzieren. Am nördlichen Endpunkt des Trams, in Lörrach Haagen, kann eine P+R-Anlage den aus dem oberen Wiesental anreisenden Pendlern das Umsteigen auf den OePNV erleichtern, so wie dies auch bei der Verlängerung von Tramlinie 3 am Bahnhof Saint-Louis vorgesehen ist. Beim S-Bahnhof Lörrach-Stetten könnte eine Mobilitätsdrehscheibe zwischen den S-Bahnen 5 und 6, Tram und Bus entstehen. Wir erachten diesen Standort als die bessere Variante zum offiziellen IBA 2020-Projekt am Zollweg, wo der Bau einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle erforderlich wäre und die nach Weil führende S 5 nicht bedient würde. Vorgesehen ist die Führung einer durchgehenden Tramlinie von Basel bis Lörrach, welche vorerst in Lörrach im 15-Minutentakt verkehren wird. Aus Kostengründen ist die Neubaustrecke einspurig mit Kreuzungsmöglichkeiten an einigen Haltpunkten vorgesehen. Nun gilt es vorerst diese zukunftsweisende Projektidee in die öffentliche und politische Diskussion einzubringen und als grenzüberschreitendes regionales Projekt anzuerkennen.

(Text: A. Guillaume, 03.12.2016)

Einladung von Pro Bahn NWCH

Wann: Donnerstag, 10. November 2016, 19:00 – 21:00 h
Wo: Restaurant Flügelrad Telefon 061 271 59 70
Sitzungszimmer (nahe Hinterausgang gegen Markthalle)
Elisabethenanlage 11, 4051 Basel

Themen:

1. Neues Angebotskonzept im Homburgertal (BL)
2. Neues aus Lörrach, St. Louis, Dresden, Basel usw.
3. Diversa / Gesprächsrunde

(Text: W. Rehmann, 02.11.2016)

Umbau Westflügel Basel SBB: Endlich erfolgt der Baustart!

Neun Jahre sind seit dem Projektstart vergangen und nun kann im Bahnhof Basel SBB mit den Vorarbeiten für die 82 Millionen Franken teure Sanierung des Westflügels begonnen werden, wie die SBB anlässlich einer Medieninformation am 26. Oktober bekannt gaben. Was lange währt wird hoffentlich gut!

Nach Abschluss der Arbeiten werden 7000 Quadratmeter kommerziell nutzbare Flächen zur Verfügung stehen und die Aufenthaltsqualität für die Kunden erhöht sein. Die Umbauten erfolgen unter strenger Aufsicht des Denkmalschutzes. Es handelt sich dabei um ein komplexes Vorhaben, was die lange Planungszeit erklärt.

Vorerst werden an mehreren Standorten Provisorien für die Geschäfte und Betriebe geschaffen, welche heute im Westflügel untergebracht sind, damit 2017 der ganze Trakt vollständig für den Publikumsverkehr geschlossen, leer geräumt und umgebaut werden kann. Bis 2020 erfolgt der Grundausbau, ein Jahr später wird der umgestaltete Bahnhofteil in Betrieb genommen und die Behelfsbauten verschwinden.

Zentrale Teile des Umbauvorhabens sind:

- Entfernung des Zwischenbodens im Quergang zwischen SBB-Schalterhalle und SNCF-Halle und Rekonstruktion der ursprünglichen hohen Bogendecke. Dadurch wird die räumliche Enge aufgebrochen. Alle Ladenzugänge werden barrierefrei.
- Die grosse Halle (ehemalige SNCF-Schalterhalle) wird von allen hässlichen Einbauten des Zolls befreit und benutzerfreundlich gestaltet.
- Unter dieser Halle entsteht im UG ein Migros-Supermarkt, welcher mit Rolltreppen erschlossen wird. Eine mögliche spätere Personenunterführung West wird davon nicht direkt tangiert.
- Der Passagierfluss zwischen der Schweiz und Frankreich wird neu von der Halle direkt zu den Gleisen geleitet, die anderen Ausgänge werden geschlossen.
- Der denkmalgeschützte SNCF-Wartesaal, früher Buffet, soll zur einer Lounch umgestaltet und privat betrieben werden.
- Am Ende der SNCF-Perrons entsteht ein definitiver Pavillon für die Zollabfertigung.
- Erneuerung der gesamten maroden Haustechnik
- Die Warenlieferung für die Geschäfte erfolgt künftig via Gundeldinger Seite, wo gegenwärtig ein unterirdisches Logistikzentrum entsteht und durch die ehemalige Personenunterführung zum Hauptbau.



Visualisierung des erneuerten Westflügels im Bahnhof Basel SBB. Quelle SBB

Die umgebauten Lokalitäten werden für Betriebe in den Bereichen Retail, Gastronomie, Büro und Gesundheit zur Verfügung stehen.

Der Einbau von Provisorien in der SBB-Schalterhalle mit entsprechendem Flächenbedarf wird zu vermehrten Engpässen und Konflikten beim Publikumsverkehr führen. An Stelle der früheren Billettschalter wird Gourmessa ihre provisorische Verkaufsstelle betreiben, wobei die wertvollen Holzfronten geschützt bleiben; und die Migros wird unter der grossen Anzeigetafel an Stelle der abzureissenden Rampe ein grosses Provisorium erstellen. Ästhetisch werden die Behelfsbauten einheitlich gestaltet. Die Zollverwaltung weicht in eigenes Provisorium an Stelle des einzukürzenden SNCF-Gleises 35 aus. Für vier Jahre werden die SNCF-Fahrgäste nördlich des Bahnhofs via

Trottoir zum Centralbahnplatz geleitet, wobei sie zwei Bushaltestellen durchqueren müssen, was Konfliktpotenzial enthält. Geplant oder im Bau sind zusätzliche 700 Veloabstellplätze: 200 am Ende des Ostflügels und 500 im VIP-Bereich der bestehenden Tiefgarage unter der östlichen Centralbahnstrasse.

Erfreulich ist der Umstand, dass der jahrelang vernachlässigte und zum Teil auch verwaiste Westflügel nun endlich zu neuem Leben erweckt, die ursprünglichen schönen Raumdimensionen wieder hergestellt werden und die SNCF-Halle endlich wieder ein Aussehen erhält, welches einer Grenzstadt würdig ist.

(Text: A. Guillaume, 28.10.2016)

Für eine bessere Zusammenarbeit der Interessensverbände über die Landesgrenzen hinweg

Im Rahmen der [IBA 2020](#) (Internationale Bauausstellung Basel) wird das Projekt „Mobilitätsdrehscheibe Zollweg“ auf der Landesgrenze Riehen-Lörrach entwickelt. Dabei sollen Tram, Bus und S-Bahn beim projektierten, auf deutschem Boden zu liegenden Haltepunkt Zollweg besser verknüpft werden, der Takt der S 6 (Wiesentalbahn) verdichtet und die dortige Siedlungsentwicklung gefördert werden.

Am Samstag, 22. Oktober 2016 haben Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiativen IG Verkehr Lörrach, von Pro Schiene Dreiland e.V. und der **Sektion Nordwestschweiz von Pro Bahn** eine gemeinsame Begehung des Planungssperimeters zwischen Riehen und Lörrach-Stetten durchgeführt und sich intensiv über Vor- und Nachteile des IBA-Vorhabens und über mögliche Alternativen ausgetauscht. Dabei wurde auch die Idee diskutiert, die Tramwendeschleife statt am Zollweg beim Bahnhof Lörrach-Stetten anzulegen, womit neben der S 6 auch die S 5 („Gartenbahn“) angebunden werden könnte. Die von Ingenieur Hannes Fischer erarbeitete Projektstudie für eine zukünftige Tramlinie von Riehen-Grenze bis Lörrach-Haagen, die wir sehr unterstützen, wurde in die Überlegungen einbezogen.

Die drei oben genannten Interessensverbände haben vereinbart in Zukunft enger zu kooperieren, sich regelmässig auszutauschen und sich ein- bis zweimal jährlich auch persönlich zu begegnen. Dies ganz im Sinne der von der IBA 2020 angestrebten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei der Entwicklung und Umsetzung von Projekten im öffentlichen Raum unserer trinationalen Region. Dadurch erhoffen wir uns eine bessere Wahrnehmung unserer Anliegen seitens der Bevölkerung, der Behörden und Entscheidungsträger

(Text: A. Guillaume, 23.10.2016)

Trambau in St-Louis schreitet voran

ZUR BILDERGALERIE (<http://www.pro-bahn.ch/de/12/348/trambauStLouis>)

Die seit rund einem Jahr dauernden Bauarbeiten für die Verlängerung der Tramlinie 3 zum Bahnhof St-Louis schreiten beidseits der Landesgrenze zügig voran. Auf Basler Seite liegt inzwischen auch das zweite Gleis bis kurz vor der Tankstelle beim Zoll, während gegenwärtig das neue Zolldach und das Tramwartehäuschen an der Wendeschleife betonierte werden. Auf Elsässer Boden sind die Gleisbauarbeiten in der Rue Jean Mermoz, Rue Marcel Hurst und in weiten Teilen des Boulevard de l'Europe nahezu beendet und an der Abzweigkurve beim Burgfelderhof und in der Rue Saint-Exupéry wird gebaut. Vor dem Sportcenter Pfaffenholz sind erste Planierungsarbeiten im Gange. Die neugestaltete Place Mermoz wird weitgehend autofrei und mit einer eleganten Granit-Pflasterung versehen, was natürlich nicht allen Anwohnern zu passen scheint. Auf dem südwestlichen Bahnhofvorplatz von St-Louis ist die Wendeschleife samt Abzweigweichen für die geplante, aber noch nicht finanzierte Verlängerung in Richtung EuroAirport bereits fertig einbetoniert und am grossen Dach der Haltestelle wird geschweisst. Basels Regierung ist bezüglich einer Trambindung des EAP zurückhaltend, setzt sie doch vorwiegend auf den S-Bahn-Anschluss, dessen Realisierung aber weiterhin in den Sternen steht. Mit Bus 50 wird man dank direkter Führung auch in Zukunft schneller am EAP sein als mit dem Tram.

Am Burgfelder Zoll, wo die Wendeschleife genau auf der Grenzlinie liegt, treffen zwei sehr unterschiedliche Gleisbautechniken aufeinander. Während in Basel traditionell die Gleisspurweite

mittels Spurstangen fixiert wird und die Schienen auf einem dicken Betonsockel ruhen, werden in St-Louis die spurstangenlosen Schienen direkt mittels langer Schrauben fixiert, welche im Beton eingegossen werden. Voraussetzung ist ein vorgängiges millimetergenaues Ausrichten, was mittels provisorisch an den Schienenköpfen befestigter Spurhaltern geschieht, die nach dem Abbinden des Betons wieder entfernt werden. Welche Technik sich auf Dauer besser bewähren wird, wird wohl die Zukunft aufzeigen.

In Basel verlaufen die Gleise traditionell in Strassenmitte, jenseits der Grenze wurde eine möglichst von der Strasse getrennte Trassierung gewählt, wobei der Gleiskörper weitgehend begrünt wird. Eine Ausnahme bildet die Avenue De Gaulle mit den beiden Brücken, wo der nötige Platz dafür fehlt. Die zickzackförmig Linienführung folgt weitgehend dem Strassennetz und umfasst mehrere enge 90-Grad-Kurven, was den Einbau zahlreicher Schienenschmieranlagen bedingt, damit die Flexities möglichst ohne lästiges Quitschen herumkurven können. Alle Haltekannten werden barrierefrei ausgestaltet.

Im Dezember 2017 soll die Eröffnung der zweiten „wieder auferstandenen“ grenzüberschreitenden Basler Tramlinie stattfinden. Hoffen wir, dass sich die elsässischen Autopendler dannzumal auch tatsächlich in grosser Zahl zum Umsteigen verleiten lassen und sowohl das geplante grosse P+R in St-Louis als auch die Tramkurse stets gut ausgelastet sind. Dazu ist eine attraktive Tarifpolitik Voraussetzung, über die im Moment noch wenig Klarheit zu herrschen scheint.

(Text: A. Guillaume, 11.10.2016)

EU fördert den Ausbau der Hochrheinbahn zwischen Schaffhausen und Basel

Der Ausbau der Hochrheinbahn zwischen Basel und Schaffhausen soll Vorankommen. Die EU hat den Interreg-Antrag zur Finanzierung der Planung für den Ausbau der Bahn bewilligt. Die Planung zur Elektrifizierung der Strecke Schaffhausen-Basel wird mit fünf Millionen Euro von der EU unterstützt. Die weitere Finanzierung übernehmen die Region, der Kanton Basel und das Land Baden-Württemberg. "Damit rückt das Ziel, die Hochrheinbahn zu elektrifizieren, einen entscheidenden Schritt näher", sagte ein Sprecher des Ministeriums in Stuttgart. Die Elektrifizierung der Hochrheinbahn ist ein wichtiges Projekt für den Schienennahverkehr mit grosser grenzüberschreitender Bedeutung. Die Bahnverbindung ist wichtig für die Verkehre zwischen den CH-Kantonen Basel, Schaffhausen und Aargau über deutsches Gebiet. Die Kosten der Elektrifizierung werden auf 160 Millionen Euro veranschlagt. Das Projekt soll über das deutsche Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mitfinanziert werden. Damit können Nahverkehrsvorhaben mit bis zu 60 Prozent der Baukosten finanziert werden. Die übrigen 40 Prozent sollen je hälftig zwischen den deutschen und Schweizer Beteiligten aufgeteilt werden. Auf Schweizer Seite besteht die Möglichkeit einer Finanzierung über die STEP-Ausbauschritte bis 2030 (03.10.2016)

Kommentar von Pro Bahn NWCH

Ein Schritt voran in der unendlichen Geschichte der Elektrifikation der Hochrheinbahn! Mit der "Basler Erklärung" wurde bereits im Frühjahr 2013 die Absicht für den elektrischen Betrieb bekräftigt. Ab Herbst 2013 konnte im Abschnitt Erzingen (Baden) und Schaffhausen unter Fahrdracht verkehrt werden. Dies war nur Dank dem enormen Einsatz des Kantons Schaffhausens für die S-Bahn in den Klettgau möglich. Wie lange wird es dauern bis ein durchgehender elektrischer Betrieb der Bahn zwischen Basel und Schaffhausen besteht?

(Willi Rehmann 05.10.2016)

Die Tunnelbohrmaschine kann kommen

Seit April 2015 wird zwischen Olten und Aarau intensiv gebaut, damit die Züge künftig auf vier statt zwei Gleisen verkehren können. Das Herzstück des 855-Millionen-Franken-Projekts Vierspurausbau Olten–Aarau wird der künftige Eppenbergtunnel. Die Vorbereitungsarbeiten für den Tunnel sind auf Kurs und der nächste Meilenstein steht kurz bevor: die Anlieferung der Tunnelbohrmaschine. Die 2400 Tonnen schwere fahrende Fabrik wird sich ab Ende 2016 bis Anfang 2018 rund drei Kilometer durch den Eppenberg arbeiten. Für interessierte Besucher wurde oberhalb der Baugrube eine Aussichtsplattform eingerichtet von der aus die Montage der Maschine ab Ende August live mitverfolgt werden kann.



Bilder: o.l. Blick von der Schachenbrücke Richtung Olten; o.r. Blick von der Besucherplattform Richtung Aarau; u.l. Blick Richtung Besucherplattform (Olten) ; u.r. Die ersten 60 Meter Tunnel sind ausgebrochen.

(Text: CFF, Bilder HR, 16.08.2016)

Erhält Lörrach sein Tram zurück?

Von 1919 bis 1939 und von 1947 bis 1967 verband die Tramlinie 6 Basel mit der badischen Nachbarstadt Lörrach, zwischen 1926 und 1938 sogar ohne Umsteigen an der Landesgrenze. Nach der Umstellung der Lörracher Strassenbahn auf Busbetrieb wurden immer wieder Stimmen laut, welche eine Wiedereinführung des Trams forderten.

Die Gegner argumentieren bis heute erfolgreich mit der Parallelität zur Wiesentalbahn, welche als moderne S-Bahn werktags im Halbstundentakt verkehrt, aber die Basler Innenstadt und die westlich gelegenen Chemiebetriebe nicht direkt anbindet, mit der Kleinheit der Stadt und den zu erwartenden hohen Kosten. Zudem wurde Lörrachs Innenstadt im Laufe der Jahre zu einer attraktiven Fussgänger- und Einkaufszone umgestaltet, wonach für eine Tramlinie in diesem Perimeter wohl kaum mehr Raum vorhanden ist.

Der Lörracher Ingenieur Hannes Fischer hat in sorgfältiger, aufwändiger Arbeit einen Vorschlag für eine neue Strassenbahn-Linienführung westlich der alten Trasse ausgearbeitet, welche wichtige Teile Lörrachs und potenzielle Stadtentwicklungsgebiete erschliesst und trotzdem nahe genug am Hypozentrum vorbei führt um attraktiv zu sein. Dabei benutzt die Trasse in geschickter Weise vorhandene Schneisen im urbanen Bebauungsteppich, so dass praktisch keine Gebäude abgerissen werden müssen. Auch werden die grossen Strassenachsen nicht tangiert, was wohl die Autolobby beruhigen dürfte. Entlang von Grünstreifen, später einem Gewerbekanal und weiter nördlich einem längst stillgelegten Industriegleis folgend, dessen Terrain sich im Besitze der Stadt befindet, verbindet die Trasse die heutige Tramendschleife in Riehen-Grenze mit der S-Bahnstation Lörrach-Haagen, wo eine grosse P&R-Anlage die Autopendler abfangen soll.

Die Linie ist primär eingleisig angedacht, was Landbedarf und Kosten reduziert, soll jedoch mit den erforderlichen Kreuzungsgleisen versehen werden um einen allfälligen 7,5-Minuten-Takt zu ermöglichen. Man will ja für die Zukunft bauen, zumal der Westen Lörrachs noch viel schwach genutztes oder brach liegendes Landpotenzial aufweist und die Stadt weiter wachsen möchte. Die Gesamtstrecke misst rund 5 km und umfasst 10 Zwischenstationen, darunter das Sportstadion Stetten, die Meeraner Märkte, den Burghof, das Kreiskrankenhaus, das Parkschwimmbad, das Schulzentrum und den Grütpark. Im Stadtteil Haagen erfolgt die Verknüpfung mit der S-Bahn nach Basel, Zell und Weil. Die Strassenbahn soll nicht nur den Pendlern dienen, sondern auch den

öffentlichen Personennahverkehr innerhalb der aus mehreren Ortsteilen bestehenden Stadt Lörrach attraktiver machen, zumal das gegenwärtige Busangebot, so die Aussage von Herrn Fischer, als ungenügend empfunden wird.

Am 23. Juli 2016 führte Hannes Fischer eine interessierte Personengruppe, darunter mehrere Ingenieure, entlang der von ihm bis ins Detail ausgearbeiteten Trasse. Dabei kämpften wir uns auch durch einen Urwald von Brombeeren und Brennnesseln, symbolisch zu deuten für den dornenreichen Weg hin zum zukünftigen Tram!

Nun gilt es vorerst, die wertvolle Idee der eher noch skeptischen Bevölkerung und den mehrheitlich autofreundlichen lokalen Politikern bekannt zu machen, damit vielleicht eines Tages das Lörracher Tram eine Renaissance erleben wird, so wie dies nächstes Jahr im elsässischen Saint-Louis der Fall sein wird. Falls es der Stadt Weil gelingt, ihr bisher „unvollendetes“ Tram 8 vom Bahnhof bis in ihr Ortszentrum oder darüber hinaus zu verlängern, könnte dies auch für Lörrach ein Ansporn sein.

Anzufügen wäre, dass von offizieller Seite geprüft werden soll, ob eine Verlegung der aktuellen Tramendschleife Riehen-Grenze um einige hundert Meter auf deutsches Territorium an den Zollweg im Zusammenhang mit dem Neubau einer S-Bahn-Haltestelle Sinn macht. Als bessere Variante böte sich auch der Bahnhof Lörrach-Stetten als zukünftiger Umsteigeknoten Bahn-Tram-Bus an.

Welche Lösung auch immer gewählt wird, die Tram-Idee soll zu einem breit abgestützten öffentlichen Anliegen werden, dem sich die Politik nicht länger verschliessen kann.

(Text: A. Guillaume, 24.07.2016)

GA- und Halbtax Abonnement ungültig auf Tramlinie 8 nach Weil am Rhein?

Dem Grundsatz einer einheitlichen und transparenten Tarifierung über die Grenze widersetzen wir uns nicht. Pro Bahn NWCH beurteilt aber die Änderung des Tarifregimes auf der Tramlinie 8 nach Weil als verfrüht und unpassend. Per Dezember 2017 wird die verlängerte Tramlinie 3 nach St. Louis-Gare den Betrieb aufnehmen. Bevor die künftige Tarifstruktur dieser Linie im Elsässerabschnitt nicht bekannt ist soll bei Tram 8 keine Anpassung vorgenommen werden.

Zur Frage der Gültigkeit von General- und Halbtax-Abonnement sowie CH-Tageskarten jenseits der CH-Grenze sei der Hinweis auf die geplante Elektrifizierung der Hochrheinbahn von Basel via Bad Säckingen und Waldshut nach Schaffhausen erlaubt. Pro Bahn verlangt seit Langem die Anerkennung der erwähnten CH-Fahrausweise auf dem deutschen Abschnitt ab Beginn des durchgehenden elektrischen Betriebes nach Schaffhausen. Ergo sollte dies auch für Tram 3 und 8 auf elsässischem und badischem Gebiet gelten.

(Text: W. Rehmann, 15.07.2016)