

Grenzüberschreitungen

Nahverkehr im Dreiländereck um Basel

Ein Stadler Tango wird nach einem kurzen Halt in Stallen seine Fahrt nach Basel fortsetzen. © Harald A. Jahn

Obwohl die Schweiz kein Mitglied der EU ist, spürt man die europäische Grenzenlosigkeit und das Verschmelzen zusammengehörender Landstriche kaum anderswo so stark wie im Trinationalen Eurodistrict Basel: Das Tram, wie es in der Schweiz heißt, verbindet Frankreich, Deutschland und die Schweiz. Die Grenzen im heutigen Schengen-Gebiet sind dabei fast nicht mehr zu spüren.

Gleich zwei Verkehrsbetriebe befahren das Schienennetz der Stadt: Die *Basler Verkehrsbetriebe (BVB)* bedienen vor allem das Stadtnetz, die *Baselland Transport (BLT)* die weit ins Umland reichenden Lokalbahnstrecken. Schon einmal konnte man mit der Straßenbahn ins Ausland reisen, damit war allerdings durch den Ausbruch des Zweiten Weltkriegs Schluss. Heute gelangt man wieder ohne umzusteigen nach Deutschland oder Frankreich.

Die von den gelben Zügen der *Baselland Transport* (Linien 10 und 17) befahrene Strecke der Birsigtalbahn in Richtung Süden wurde schon im 19. Jahrhundert eröffnet und 1905 auf elektrischen Betrieb umgestellt; seit 1910 fährt man bis Rodersdorf und überquert dabei zweimal die Grenze. In dem etwa drei Kilometer langen Streckenstück auf französischem Staatsgebiet liegt auch die Station Leymen. 1974 wurde der Betrieb der *BLT* übertragen; zehn Jahre später, nach zweigleisigem Ausbau und der Anlage von Wendeschleifen, wurden die Zweirichtungs-Lokalbahnfahrzeuge durch Einrichtungs-Straßenbahnwagen ersetzt. 1986 wurden schlussendlich neue Gleisverbindungen zum Stadtnetz Basel eingebaut und die Linie durchgebunden; heute ist sie fast 26 Kilometer lang. Bis Ettingen wird ein überaus dichtes Intervall angeboten, die Linie 10 verkehrt alle 7,5 Minuten, die Verstärkerlinie 17 halbiert das noch.



Ein *Combino* der *BVB* und ein *Tango* der *BLT* auf den Meterspurgleisen des Aeschengrabens, der wichtigen Verbindung vom Aeschengraben zum Bahnhof SBB.

© Harald A. Jahn

Heute tragen die *Tango*-Niederflurwagen von *Stadler* die Hauptlast des Verkehrs. Bis Flüh fahren sie alle 15 Minuten, bis Rodersdorf alle 30 – und das mit fantastischer Laufruhe: Weichen sind praktisch nicht zu spüren, das Gleis selbst ist perfekt verlegt, die 80 km/h Höchstgeschwindigkeit merkt der Fahrgast nur am raschen Vorbeigleiten der wunderbaren Landschaft.

Eigentlich war geplant, dass sich auch die *Basler Verkehrsbetriebe* der *Tango*-Lieferserie anschließen, allerdings kam es nach einer Publikumsbefragung zu einer Abbestellung: Die Bevölkerung wünschte sich ein vollständig niederfluriges Tram, die *Tangowagen* haben aber an den Enden und in der Mitte erhöhte Bereiche, um klassische Drehgestelle unterzubringen – die auch für den ruhigen Lauf sorgen. Auch wenn die Entscheidung aus Sicht der Fahrgäste nachvollziehbar ist: Technisch haben echte Drehgestellwagen immer noch Vorteile wie die Laufruhe und die geringere Gleisabnutzung. Die *BVB* traten von den Verträgen mit *Stadler* zurück und bestellten

stattdessen 61 Stück *Flexity 2* bei *Bombardier*, die seit 2014 ausgeliefert wurden.

„GURKERL“ ODER „GUGGUMMERE“: STADTNETZ WIRD VON GRÜNEN TRAMS GEPRÄGT

Von den Schweizer Standardwagen des Typs *Be 4/4* blieb nur ein Museumsstück; ebenfalls verschwanden 2016 die *Duewag*-Gelenkwagen aus dem Regelbetrieb. Die ältesten Fahrzeuge tragen den Spitznamen „Cornichon“, es sind vierachsige *Schindler*-Triebwagen, deren Trittbretter sogar noch an die neuen behindertengerechten Haltestellenkanten angepasst werden. Die „Guggummere“ genannte Gelenkversion dieser Type, die um die Jahrtausendwende Niederflur-Mittelteile erhielt, soll dagegen dieses Jahr vollständig ausgemustert werden: Die Gurkentruppe wird künftig in Sofia eingesetzt. Mit den neuen *Flexity*-Niederflurwagen, die die seit Anfang der 2000er Jahre bestehende *Combino*-Flotte ergänzen, werden die Altwagen in Basel überflüssig.



Ein *Flexity* in Weil am Rhein. © Harald A. Jahn

ERSTE NEUBAUSTRECKE INS AUSLAND NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Seit Dezember 2014 überqueren die Züge der Linie 8 beim „Dreiländereck“ die Grenze zu Deutschland. Über die Dreiländerbrücke ist auch das französische Huningue erreichbar, sodass man hier innerhalb von ein paar Minuten zwei Staatsgrenzen zu Fuß überqueren kann. Wie in Strasbourg (siehe [FORUM MOBIL 2/17](#)) mussten die Fahrzeuge auch hier an die deutsche Betriebsordnung angepasst werden: Warnblinker und Bremslichter sind in der Schweiz nicht vorgeschrieben, auch hat das Tram dort prinzipiell Vorrang, wo in der Bundesrepublik Andreaskreuze aufgestellt werden müssen. Unmittelbar hinter der Grenze steht auf deutschem Gebiet ein großes Einkaufszentrum; die Baseler Geschäftsleute sind über den zunehmenden Einkaufstourismus ins viel billigere Deutschland – dazu kommt noch die Mehrwertsteuerrückerstattung für Kleinbeträge – natürlich nicht begeistert. Die Schweiz ist zwar Schengen-Mitglied, nimmt aber nicht an der Zollunion teil, daher werden stichprobenartig sowohl die

Einführen als auch die Pässe kontrolliert. Eine nur in Richtung Schweiz gültige Haltestelle befindet sich daher direkt an der Grenze.



Die Grenze zu Deutschland bei Weil am Rhein. Die stichprobenartigen Zollkontrollen – die Haltestelle Richtung Schweiz ist links im Bild – sind in den Tramwayzügen eher selten. © Harald A. Jahn

Mit der Verlängerung der Linie 3 zum Bahnhof von Saint Louis erfolgt noch 2017 der nächste Grenzübertritt, in diesem Fall nach Frankreich. Das Tram erreicht damit fast den Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg, der keinen Gleisanschluss hat: Landet man dort, kann man mit dem Linienbus ins Zentrum fahren oder mit einem halbstündlich verkehrenden Shuttle den Bahnhof Saint Louis erreichen, Startpunkt für Bahnreisen Richtung Frankreich. Auch ein Parkhaus für Pendler – 740 Plätze – wird gebaut. Eine Weiterführung der Linie zum Flughafen wäre daher wünschenswert und ist auch vorgesehen, allerdings soll sie erst ab 2021 schrittweise verwirklicht werden. Darüber hinaus soll die Bahnstrecke ab 2020 um insgesamt 220 Millionen Euro neu trassiert werden, um den Zugverkehr an den Flughafen heran zu führen. Das Projekt ist Teil der Regio-S-Bahn-Planungen, deren Herzstück eine Durchmesserlinie zwischen den Baseler Bahnhöfen ist.

Durch die immer intensivere Vernetzung gerade in dieser Ecke Europas, in der die Bürger wohnen, arbeiten und einkaufen, ohne groß auf Ländergrenzen Rücksicht nehmen zu müssen, und wo der Rhein mehr verbindet als zu trennen, wo grenzüberschreitende Nahverkehrsmittel deutlich machen, wie nahe der Nachbar wirklich ist, ist das Zusammenwachsen Europas aufregend zu spüren. Dass nun gerade in Österreich, das von der Öffnung nach Osten profitiert hat wie kein anderes europäisches Land, Populisten sogar Grenzkontrollen zu Deutschland befürworten und aufrechterhalten wollen, ist absurd. Dass hilflose Politikerdarsteller glauben, das Land in eine Alpenfestung verwandeln zu können, ist erschreckend und schadet dem Land, seinen Bürgern und unserem gemeinsamen Europa immens.

Autor HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Website tramway.at präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.

