

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 58 (2017)
Heft: 1

Artikel: Renaissance grenzüberschreitender Tramlinien am Oberrhein als Schlüsselprojekte eines zusammenwachsenden Europas
Autor: Schröder, Ernst-Jürgen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088136>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Renaissance grenzüberschreitender Tramlinien am Oberrhein als Schlüsselprojekte eines zusammenwachsenden Europas

Ernst-Jürgen Schröder

Zusammenfassung

Die seit 1990 von der EU lancierten Interreg-Programme zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind ein Bestandteil der Europäischen Kohäsionspolitik und ein wichtiges Instrument der Europäischen Raumentwicklung. Sie sollen einen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Grenzregionen leisten und helfen, durch Grenzen entstandene Hindernisse abzubauen. Die Schweizer Teilnahme an den Programmen erfolgt ab 1995 mit Unterstützung des Bundes, seit 2008 im Rahmen der Neuen Regionalpolitik (NRP), die gezielt Grenzregionen fördert. Darüber hinaus unterstützt auch die 2001 aufgelegte Schweizer Agglomerationspolitik grenzüberschreitende Massnahmen im Bereich des Verkehrs. Die grenzüberschreitende Agglomeration Basel profitierte jüngst in besonderem Masse von dieser mehrdimensionalen Förderarchitektur beim Bau von zwei "grenzenlosen" Tramlinien mit einer für andere Grenzstädte Europas durchaus beispielgebenden Signalwirkung.

1 Einführung

Schon um die vorletzte Jahrhundertwende begann sich die heutige trinationale Agglomeration hinsichtlich der Arbeitsmarkt-, Kapital- und Absatzverflechtungen zu einem einheitlichen Wirtschafts- und Lebensraum auszubilden, die das Bedürfnis nach grenzüberschreitenden Tramverbindungen in die Stadt Basel entstehen liessen. Bereits 1910 wurde nach Ansiedlung erster Industriebetriebe jenseits der Basler Stadt- und Staatsgrenze vor der ehemaligen Vauban'schen Festung Hüningen eine Tramlinie der Basler Verkehrsbetriebe zum Hüniger Bahnhof (an der damaligen Strecke Weil am Rhein–St. Ludwig über die Palmrainbrücke) in Betrieb genommen. Eine ursprünglich vorgesehene Verlängerung nach Neudorf (Village Neuf), dessen Bauern den Basler Markt belieferten, kam kriegsbedingt nicht mehr zustande (☹₁). Am 12.4.1961 erfolgte auf dem elsässischen Streckenteil die Umstellung auf den damals als zeitgemäss erachteten Busverkehr.

Adresse des Autors: Prof. Dr. Ernst-Jürgen Schröder, Kulturgeographie, Institut für Umweltsozialwissenschaften und Geographie, Albert-Ludwigs-Universität, Werthmannstrasse 4, D-79085 Freiburg i. Br.; E-Mail: ej.schroeder@geographie.uni-freiburg.de

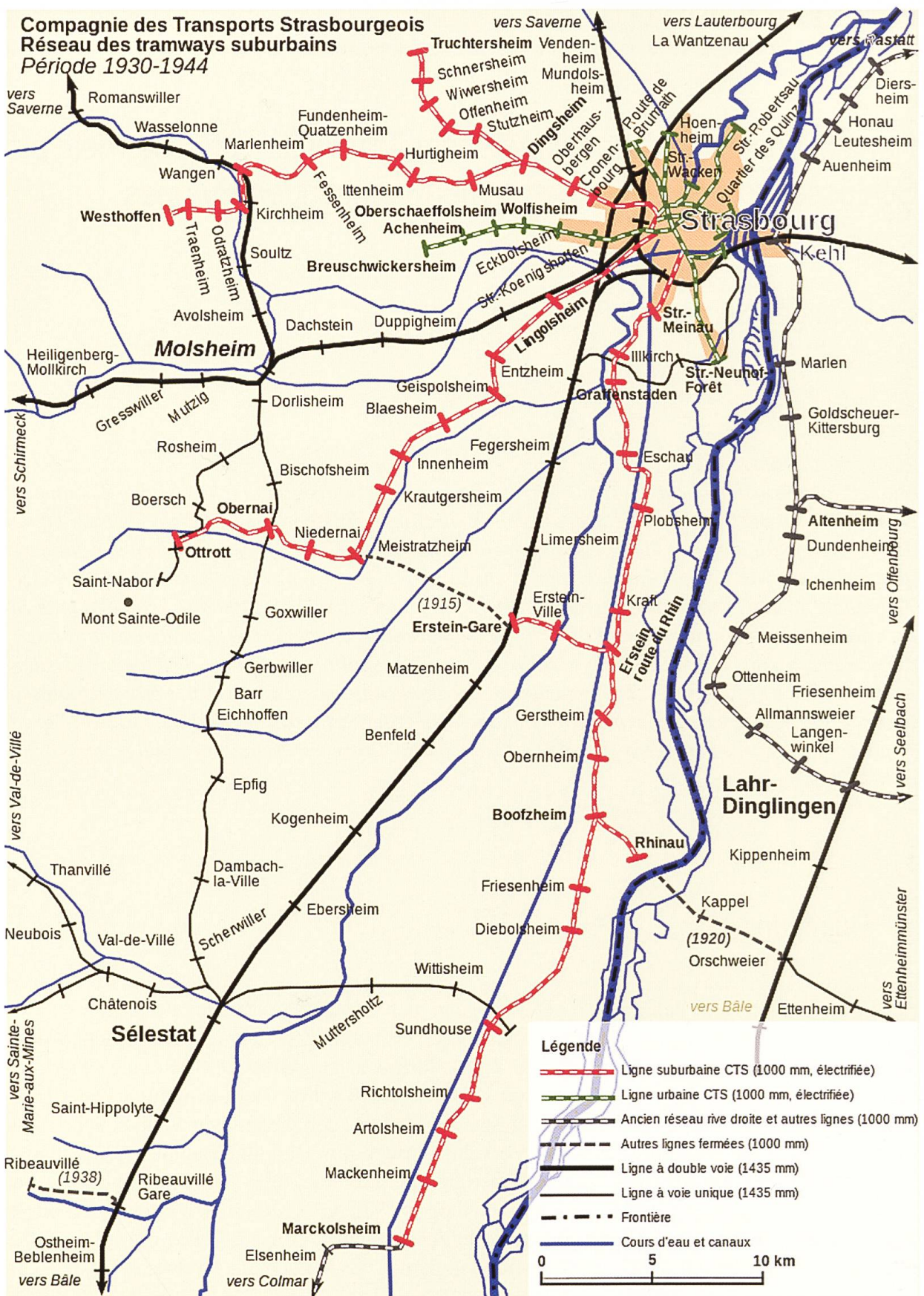


Abb. 1 Das Überlandnetz der Strassburger Strassenbahn 1930–1944, seit 1918 von seinem rechtsrheinischen Netz (“Ancien réseau rive droite”) getrennt. Foto: P. Poschadel

Dasselbe Schicksal ereilten bereits Silvester 1957 die 1911 eröffnete, über die heutige “Avenue de Bâle” in das Zentrum von St. Ludwig führende sowie am 31.8.1967 die 1919 von Riehen zum Bahnhof in Lörrach verlängerte Tramverbindung jeweils ab der Staatsgrenze.

Nach nur 20 Betriebsjahren endete 1918 der Tramverkehr über den zur Staatsgrenze gewordenen Rhein zwischen Strassburg und Kehl durch die Strassburger Strassenbahn, die auch auf der badischen Seite ein umfangreiches Netz an Überlandlinien (vgl. Abb. 1) zur Erschliessung des Einzugsbereiches der elsässischen Metropole betrieb (Schröder 2011, 208).

2 Komplex verzahnte Förderarchitektur zum Ausbau des grenzüberschreitenden nachhaltigen Verkehrs am Oberrhein

a) Interreg-Programme als Impulsgeber

Die Förderung der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit (ETZ) – besser bekannt unter dem Namen Interreg – ist eines der Ziele der Kohäsionspolitik der EU und umfasst drei Formen der Kooperation: die grenzüberschreitende von Regionen aus mindestens zwei Mitgliedsstaaten im Grenzgebiet (Interreg A), die transnationale von Regionen aus Mitgliedsstaaten in grossen Räumen (Interreg B) und die interregionale EU-weite (Interreg C) (🌐₂). Die Kohäsions- und Strukturpolitik, unter der sämtliche regional- und verkehrspolitischen Massnahmen zur Festigung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts (“der Kohäsion”) der EU subsummiert werden, bildet in der aktuellen Förderperiode (2014–2020) mit 351.8 Mrd. € (wie auch bereits 2007–2013 mit 308.1 Mrd. €) mit rund einem Drittel des EU-Haushaltes inzwischen das Herzstück (🌐₃). Dabei sollen insbesondere Wachstum und Beschäftigung in den Regionen mit Entwicklungsrückstand (sog. “strukturschwache Regionen”) in Ergänzung der nationalen Regionalpolitik gefördert werden.

Der Fokus der Kohäsionspolitik 2007–2013 lag auf den drei Säulen *Konvergenz* (mit 81.5 % der Mittel für EU-Regionen mit einem BIP/Kopf von unter 75 % des EU-25-Durchschnitts), *Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung* (mit 16 % der Mittel für alle übrigen Regionen) und *Europäische territoriale Zusammenarbeit* (mit 2.5 % der Mittel). In der aktuellen Umsetzungsphase 2014–2020 wird nur noch zwischen *Investieren in Wachstum und Beschäftigung* mit Differenzierung in *weniger entwickelten Regionen* (BIP/Kopf unter 75 % des EU-27-Durchschnitts), *Übergangsregionen* (BIP/Kopf 75 %–90 % des EU-27-Durchschnitts) und *stärker entwickelten Regionen* (BIP/Kopf mindestens 90 % des EU-27-Durchschnitts) und *Europäische territoriale Zusammenarbeit* unterschieden. Deutschland erhält in der Förderperiode 2014–2020 aus den EU-Strukturfonds insgesamt 19.3 Mrd. € (in laufenden Preisen), davon ca. 9.8 Mrd. € für die Übergangsregionen (Region Lüneburg und neue Länder ohne Region Leipzig), 8.5 Mrd. € für die stärker entwickelten Regionen und 0.9 Mrd. € für die ETZ (🌐₄).

Seit 1990 werden Grenzregionen an den Binnen- und Aussengrenzen der EU im Rahmen der ETZ durch sog. Interreg-Programme aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der mittlerweile fünften Programmphase (2014–2020) gefördert mit dem Ziel, in jenen als Motoren des Europäischen Integrationsprozesses die wirtschaftliche Entwicklung voranzubringen. In den vergangenen vier Programmperioden (1990–2013) standen 19.4 Mrd. € EU-weit zur Verfügung, die überwiegend in die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Programmgebiete entlang der Binnen- und Aussengrenzen der EU im Rahmen der Ausrichtung A flossen. In der laufenden Förderphase (2014–2020) entfallen mit 10.1 Mrd. € 2.8 % des 351.8 Mrd. € (in Preisen von 2013) umfassenden Budgets der Kohäsionspolitik der EU auf die ETZ. Sie hat die nach Auslaufen der Lissabon-Strategie 2010 neu formulierte EU-Strategie “Europa-2020” für intelli-

gentes, nachhaltiges und integratives Wachstum mit entsprechenden vorgegebenen thematischen Schwerpunkten (u. a. “*Low-carbon economy*”, “*Sustainable transport*”, “*Employment and mobility*” im Bereich Verkehr) zu unterstützen (🌐₅).

Das erst 2007 formal aus den beiden vormals eigenständigen Programmen PAMINA und Oberrhein-Mitte-Süd zusammengefasste trinationale Programmgebiet Oberrhein nimmt eine herausragende Vorbildfunktion für andere Grenzregionen in der EU ein. Entsprechend sind die EU-Mittel kontinuierlich von Förder- zu Förderperiode überproportional von 13.3 Mio. € (1990–93), 40.8 Mio. € (1994–99), 46 Mio. € (2000–06), 67 Mio. € (2007–13) auf nunmehr 109.7 Mio. € (2014–2020) gesteigert worden (🌐₆, 🌐₇). In den beiden vergangenen Förderperioden (2000–06, 2007–13) standen u. a. im Rahmen der Schwerpunkte “Nachhaltige und ausgewogene Raumentwicklung” und “die Entwicklung des Oberrheinraumes nachhaltig gestalten” vor allem der Ausbau des grenzüberschreitenden Verkehrs im Vordergrund, wozu die Erweiterung der Tramlinie D des Strassburger Strassenbahnnetzes nach Kehl, die Verlängerungen der Basler Tramlinien 3 und 8 nach St. Louis und Weil am Rhein gehörten (*Schröder* 2006, 77; 🌐₈).

Bei Projekten mit Schweizer Beteiligung, bei der der EU-Förderbeitrag nur maximal der Höhe des Kofinanzierungsbeitrages der deutschen oder französischen Projektpartner entspricht, können die Schweizer Projektpartner durch den Bund unterstützt werden (*Schröder* 2006, 76). Seit 2008 erfolgt die Schweizer Beteiligung an Interreg im Rahmen der Neuen Regionalpolitik (NRP) mit dem Ziel, Entwicklungspotenziale in Grenz-, Berg- und Ländlichen Regionen durch Finanzierung von Projekten und Programmen zu erschliessen. Der Wirkungsbereich der NRP, deren Umsetzung den Kantonen obliegt, erstreckt sich auf die gesamte Schweiz mit Ausnahme der fünf Grossagglomerationen Zürich, Basel, Bern, Genf, Lausanne und den urbanen Kantonen, es sei denn, diese sind in Massnahmen der ETZ (wie in Basel) eingebunden und entsprechen gleichzeitig den regionalpolitischen Zielen des Bundes und der Kantone. Vorrangiges Ziel der grenzüberschreitende NRP in den Jahren 2014–2020, für die der Bund 9.2 Mio. CHF und die fünf beteiligten Kantone 11.35 Mio. CHF für Projekte zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Grenzregion am Oberrhein zur Verfügung stellen, ist in diesem Kontext die Verbesserung der Erreichbarkeit durch multimodale Verkehrsplanung (🌐₉).

b) Das Agglomerationsprogramm Basel (“Agglo Basel”) als Katalysator

Das vom Bund 2002 lancierte “Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung” ist ein wichtiger Eckpunkt der 2001 institutionalisierten und 2016 fortentwickelten Agglomerationspolitik des Bundes. Ihr Ziel ist es, für die derzeit 49 klassifizierten Agglomerationen (mit jeweils mindestens 20'000 EW, bestehend aus einem Agglomerations(neben)kern und -gürtel) in der Schweiz als den Motoren der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung ein nachhaltiges Verkehrssystem zu schaffen, das auf die Mobilitätsbedürfnisse einer im globalen Wettbewerb stehenden Wirtschaft und einer wachsenden Bevölkerung abgestimmt ist (*Schweizerischer Bundesrat* 2015, 15 ff). Da deren Umsetzung die Agglomerationen überfordern würde, beteiligt sich der Bund an den Verkehrsprojekten der Agglomerationsprogramme aus seinem Infrastrukturfonds bis 2018, danach zeitlich unbegrenzt aus dem noch zu schaffenden Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) mit bis zu 50 % (*ARE* 2016). Voraussetzung ist, dass die Träger einer Agglomeration ein Agglomerationsprogramm mit einem Zukunftsbild und ein auf vier Jahre begrenztes Massnahmenprogramm als Planungsinstrument vorweisen und über das Bundesamt für Raumentwicklung einen Antrag auf Mitfinanzierung ihrer Verkehrsprojekte stellen (*ARE* 2016). Zudem muss das Agglomerationsprogramm die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gemeinde-, kantons- und (im Falle von Basel) landesübergreifend verbessern.

Die Agglomeration Basel ist als eine der drei metropolitanen Agglomerationen und einzige tri-nationale Agglomeration der Schweiz durch ihre Lage an der europäischen Nord-Süd-Transit-achse geprägt von Überlagerungen im lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr auf Strasse und Schiene. Vor diesem Hintergrund und da das individuelle Mobilitätsbedürfnis weiter zunehmen wird, kann die Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswirkungen nur im konzertierten Verbund von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individual- sowie Fuss- und Fahrradverkehr bewältigen.

Ausgehend vom dem Agglomerationsprogramm Basel zugrunde liegenden Leitbild "Korridore+ 2030" werden drei Teilstrategien als Stossrichtungen festgelegt. Innerhalb dieser nimmt der Ausbau des nachhaltigen Verkehrs, speziell die Erweiterung des Tramnetzes nach dem Konzept "Tramnetz 2020" in Verbindung mit einer Siedlungsentwicklung nach innen eine wichtige Stellung ein (☉₁₀). Insbesondere die Verbindungen zu den beiden Nachbarstädten Weil am Rhein und St. Louis, die bis 2014 bzw. seit 1967 nicht mehr an das Tramnetz angebunden sind, hatten und haben hierbei höchste Priorität.

3 Fallbeispiele und ihre regionalen Wirkungen

a) Verlängerung der Linie 8 Basel – Weil am Rhein

Am 12.12.2014 erfolgte die Betriebsaufnahme der von Basel-Kleinhüningen nach Weil am Rhein verlängerten "Tram 8 – Grenzenlos" nach rund sechsjähriger Bauzeit, nachdem der Grosse Rat in Basel und der Gemeinderat von Weil am Rhein Anfang 2008 der Realisierung dieses Projektes zustimmten. Hierbei handelt es sich um die erste nach 1945 in Europa neu über eine Staats- und EU-Aussengrenze gebaute Tramlinie und zugleich um die Wiederaufnahme des Tramverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz. Der Bau der 2.8 km langen Strassenbahnlinie benötigte auf Schweizer Seite vier neue Brücken (über die Wiese, über Hafen und Hafenbahn) und zwei neue Haltestellen (Kleinhünigeranlage, Weil am Rhein Grenze). Auf Weiler Seite war der Bau einer neuen Bogenbrücke über die Bahn (direkt neben der Friedensbrücke) und von drei Haltestellen (Dreiländerbrücke, Riedlstrasse/Kesselhaus und Weil am Rhein Zentrum) nötig, womit die Grenze zur Schweiz von Weil nur noch zehn Fahrtminuten entfernt ist. Finanziert wurde das insgesamt rd. 86 Mio. € bzw. 107 Mio. CHF teure Verkehrsprojekt "Tram 8 – Grenzenlos" durch die Schweizerische Eidgenossenschaft (51.5 Mio. CHF), den Kanton Basel-Stadt (37.5 Mio. CHF), das Land Baden-Württemberg (10 Mio. €), die Stadt Weil am Rhein (3 Mio. €), den Landkreis Lör-rach (1 Mio. €), die Basler Verkehrsbetriebe (1.6 Mio.€), die Industrierwerke Basel, den Förderverein "Regio-S-Bahn-jetzt!" und durch EFRE (1.0 Mio. €) (BVB 2016, 6).

Mit durchschnittlich rd. 7'500 Fahrgästen/Tag im ersten Betriebsjahr übertraf die Tramlinie 8 sämtliche Erwartungen. Etwa 80 % fallen auf den grenzüberschreitenden Verkehr und rund 20 % auf den Verkehr zwischen Weil und dem Weiler Stadtteil-Friedlingen; ca. 10 % der grenzüberschreitenden Nutzer sind Berufspendler, 50 % Einkaufstouristen und knapp 40 % sind Freizeitreisende bei entsprechender Variation im Wochen- und Tagesverlauf (BVB 2015). Deutlich steigerungsfähig ist sicherlich noch der Anteil der Berufspendler durch bessere Verzahnung der beiden Schienensysteme Tram und Bahn am Weiler Bahnhof angesichts der täglich rund 17'000 Berufspendler von Südbaden nach Basel. Entscheidend ist aber, dass die Städte Basel und Weil am Rhein über die Tramlinie 8 nicht nur über die EU-Grenze zu einem einheitlichen Wirtschafts- und Lebensraum verkehrstechnisch zusammenwachsen, sondern auch in der Wahrnehmung ihrer Bevölkerung auf den Zuglaufschildern der grünen Tramzüge als beste Stadtmarketingmassnahmen täglich im Stadtbild mit den beiden Städtenamen präsent sind (vgl. Abb. 2).



Abb. 2 Das Tram 8 – Grenzenlos ist nicht nur ein grenzüberschreitendes Verkehrsmittel, sondern auch ein Werbeträger und Imagefaktor für Weil am Rhein in Basel. *Foto: Badische Zeitung, Februar 2015*

b) Verlängerung der Tramlinie 3 Basel – St. Louis

Zu den Projekten, die Geld aus dem ausgelaufenen Programm Interreg IV erhalten haben, gehört auch mit rd. 1 Mio. € die Basler Tramlinie 3 (☉₈). Ende 2017 wird sie um 3,4 km über ihre heutige, rd. 500 m vor der französisch-schweizerischen Landesgrenze liegende Endstation “Burgfelden Grenze” hinaus zum Bahnhof von St. Louis verlängert (Spatenstich 23.11.2015) in Betrieb gehen und ebenfalls einen entscheidenden Impuls für das weitere Zusammenwachsen der Dreiländeragglomeration setzen. Die Gesamtinvestitionen für Basel-Stadt und die Communauté d’Agglomération des Trois Frontières belaufen sich auf rd. 98 Mio. CHF (darunter 35 Mio. CHF für den Schweizer Streckenabschnitt), an denen sich der Bund mit rund 28 Millionen Franken bzw. max. 35 % im Rahmen des Agglomerationsprogramms beteiligt, den Rest finanzieren u. a. die Région Grand Est, das Département Haut-Rhin, der französische Staat und EFRE (*Regio Basiliensis* 2016, 6).

Im Rahmen der IBA Basel wird das Projekt Tram 3 als Entwicklungsmotor für das integrierte und grenzüberschreitende Zusammenwachsen der Stadtteile im Nordwesten von Basel (mit den Haltestellen Waldighoferstrasse und Burgfelderhof) und dem Stadtteil Bourgfelden und dem Quartier de Lys in Saint-Louis (mit den Haltestellen Saint-Exupéry, Place Mermoz, Soleil, Gare Saint-Louis) und damit als Schlüsselprojekt in der trinationalen Agglomeration Basel verstanden. Entscheidend ist aber ihr Beitrag zu einer ökologisch verträglichen Mobilität, da bislang schlecht an den öffentlichen Verkehr angebundene Areale nun via Tram erreichbar sind. Zudem unterstützt der Bahnhof St. Louis als zukünftige Drehscheibe zwischen Bahn, Tram, Bus und Velo die Verlagerung der vom Elsass nach Basel gerichteten Berufspendlerströme von der Strasse auf den Öffentlichen Verkehr (vgl. Abb. 3).



Abb. 3 Der Bahnhof Saint Louis als Endhaltestelle der Tramlinie 3 und zukünftige Drehscheibe im nachhaltigen Verkehr (Bahn, Tram, Bus, Velo).
Foto: E.-J. Schröder, Januar 2017

c) Verlängerung der Tramlinie D Strassburg – Kehl

In Strassburg nahm die Renaissance der Strassenbahn als normalspuriges leistungsfähiges Stadtbahnssystem 1994 mit Eröffnung der Linie A ihren Anfang und umfasst mit inzwischen sieben Linien (A, B, C, D, E, F, G) von 65 km Länge das grösste Streckennetz Frankreichs. Die “Wiedergeburt” der Strassenbahn soll jedoch nicht nur den Zugang zur Innenstadt von Strassburg erleichtern und ihre Attraktivität als Einkaufs-, Tourismus- und Beschäftigungsstandort stärken, sondern zugleich auch zur besseren Anbindung der mit sozialen Brennpunkten belasteten Vororte und damit zur Überwindung der bisherigen faktischen sozialen Exklusion der Immigranten beitragen. Darüber hinaus fällt der Strassenbahn eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung der im Osten zum Rhein nach Kehl gelegenen grossflächigen Sanierungsgebiete und brachgefallenen Hafen- und Bahnareale zu. Bislang schlummern hier Flächenreserven der Stadt, die nun zum Ausbau der metropolitanen Funktionen aktiviert werden können (Schröder 2011, 209). Schliesslich stellt die im April 2017 erfolgende Wiederanbindung der Nachbarstadt Kehl an das Tramnetz der Europastadt Strassburg durch Verlängerung der derzeit 1.5 km vor der Europabrücke am “Aristide Briand” endenden Tram D über eine neue Rheinbrücke zum Kehler Bahnhof eines der wichtigsten grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte am Oberrhein dar, welches grosse europäische Symbolkraft aufweist.

d) Wiederaufbau der Rheinbrücke bei Breisach-Neuf Brisach als Vision

Trotz grossem politischen Engagement unterbleibt leider – zumindest in der ersten Ausbaustufe des Nahverkehrskonzepts “Breisgau-S-Bahn-2020” – eine Wiederherstellung der 1878 gebauten durchgehenden Verbindung Freiburg–Colmar. Die erste Ausbaustufe umfasst die Elektrifizie-

rung der Strecke Freiburg–Breisach, die seit 1997 im Berufs- und Ausflugsverkehr stark steigende Fahrgastzahlen verzeichnet. Die Verbindung Freiburg–Colmar würde den Bau einer neuen Brücke über Rhein und Rheinseiten-Kanal anstelle der 1945 gesprengten Rheinbrücke sowie die Wiederaufnahme des seit 1969 ruhenden Personenverkehrs auf der elsässischen Seite von Volgelsheim über Neu-Breisach, Wolfganzen, Sundhofen nach Colmar erforderlich machen. Grundlage ist eine 2004 durch Interreg III kofinanzierte Machbarkeitsstudie mit geschätzten 500–800 Fahrgästen/Tag auf dem elsässischen Teil, obwohl anderen Gutachten zufolge von bis zu 3'000 Fahrgästen pro Tag auszugehen ist. Angesichts des teuren und komplizierten Wiederaufbaues über den Rhein und vor allem den 1961 gebauten Rheinseitenkanal (vgl. Abb. 4), wird derzeit im Auftrag der neuen Région Grand Est im Rahmen einer von Interreg V zu 50 % kofinanzierten Machbarkeitsstudie die Einrichtung einer leistungsfähigen Buslinie als Alternative geprüft (☉₈).



Abb. 4 Die Querung von Rhein und des 1960 gebauten Rheinseitenkanals über eine neue Brücke stellt das grösste Hindernis für eine Weiterführung der Breisgau-S-Bahn von Breisach nach Colmar dar.

Luftaufnahme: N. Blau

Dabei ist der ökonomische Nutzen einer durchgehenden Breisgau-S-Bahn offensichtlich, womit etwa die beiden Grenzstädte Breisach und Neuf-Breisach aus ihrer “Peripherie” befreit und an ihr jeweiliges Hinterland beiderseits des Rheines (bis in die Vogesen und den Schwarzwald) wieder angebunden würden. Beide Städte sind beliebte Zielorte im Tagestourismus, insbesondere die 2008 als UNESCO-Weltkulturerbe eingetragene linksrheinische Festungsstadt Neu-Breisach (Details dazu siehe *StBMEL* 1901–1903, 750, 1163).

Auch die auf der elsässischen Seite liegenden Orte dürften einen Entwicklungsschub als attraktive Wohnorte von Berufs- und Ausbildungspendlern nach Colmar und Richtung Freiburg erfahren. Dieser, ehemals zur Grafschaft Horburg mit elf Orten (Algolsheim, Andolsheim, Appenweier, Bischweier, Dürrenenzen, Fortschweier, Horburg, Munzenheim, Sundhofen, Volgelsheim,

Wolfgangen) gehörende Raum, der von 1324 bis zum 7.8.1796 wie die Herrschaft Reichenweier mit sechs Orten (Altweier, Bebelnheim, Hunaweier, Mittelweier, Ostheim, Stadt Reichenweier) und die Grafschaft Mömpelgard (bis 1793) württembergisch war (*StBMEL* 1901–1903, 462), könnte ein eigenständiges Tourismusprofil unter Vermarktung seines historischen Erbes in Verbindung mit einer attraktiven Tourismusbahn entwickeln. Auch eine Erweiterung des weltweit anerkannten und vielfach wie in Mulhouse nachgeahmten Karlsruher Nahverkehrsmodells – der umsteigefreien Verknüpfung der City mit ihrem Umland über ein normalspuriges Stadtbahnnetz – auf die elsässische Seite über Wörth nach Lauterbourg und über Rastatt-Wintersdorf nach Roeschwoog blieb bislang Makulatur.

4 Fazit: Vorbildfunktion für den Klimaschutz und andere Grenzstädte Europas

Erklärtes Ziel letztendlich sämtlicher Fördermittel zum Ausbau der grenzüberschreitenden Tramverbindungen ist neben der Stärkung der Grenzstädte am Oberrhein durch erleichterte Zugangsmöglichkeiten auch eine nachhaltige Entwicklung des Oberrheins durch Veränderung des *Modal-Split* (der Verteilung auf verschiedene Verkehrsmittel) zugunsten umweltverträglicher Verkehrsträger und Mobilitätskonzepte wie der Strassenbahn. Dies steht in vollem Einklang mit den Klimaschutzzielen, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C gegenüber dem Zeitalter vor der Industrialisierung durch weitgehende Treibhausgasneutralität zu begrenzen.

Zwar liegt Deutschland mit der nach dem Kyoto-Protokoll geforderten stufenweisen Reduzierung seiner Treibhausgasemissionen (zu 88 % CO₂-Emissionen) um 40 % von 1'250 Mio. t (1990) auf 750 Mio. t (2020) mit 912 Mio. t (2014) durchaus im Zeitplan. Ermöglicht wurde dies v. a. durch den Rückgang der Emissionen der Industrie von 283 Mio. t (1990) auf 187 Mio. t (2014), der Energiewirtschaft von 468 Mio. t (1990) auf 355 Mio. t (2014) – auch eine Folge des Zusammenbruchs der ostdeutschen Wirtschaft nach der Wende – und der privaten Haushalte von 131 Mio. t (1990) auf 88 Mio. t (2014) (*BMUB* 2015, 26). Allerdings bereitet der Verkehrssektor ein Problem, da dessen Emissionen mit 164 Mio. t (2014) erstmals wieder über dem Niveau von 1990 liegen mit einem Anteil von 18 %, in Baden-Württemberg wohl infolge seiner Funktion als Transitraum und prosperierendes Land nach dem Monitoringbericht zu den Klimazielen bereits seit 2009 bei einem Anteil von rd. 33 % (*Staatsanzeiger* 2016). 9.3 Mio. t der CO₂-Emissionen des Verkehrs (2016) gehen allein auf das Konto der gegenüber 2008 deutlich stärkeren Motorleistung der Fahrzeuge aufgrund des Trends zu SUVs und nicht auf das der Flottenzunahme von 41 auf 44.5 Mio. Fahrzeuge. Leider hat sich auch der *Modal-Split* bei der Güterverkehrsleistung in Deutschland 2000–2014 weiter zugunsten der Strasse von 67.8 % auf 71 % verschoben. Die Schiene legte nur um einen Prozentpunkt von 16.2 % (82.7 Mrd. tkm) auf 17.2 % (112.6 Mrd. tkm) bei einem Aufkommenszuwachs von 309.4 Mio. t (2000) auf 365 Mio. t (2014) zu. Immerhin ist bei der insgesamt stetig wachsenden Personenverkehrsleistung der relative Anteil des motorisierten Individualverkehrs gegenüber seinem Höchststand von 82.5 % (2004) auf rd. 80.5 % durch verbesserte Schienenangebote leicht gesunken (*BMVI* 2014, 220). Insofern leistet der grenzüberschreitende Ausbau des Tramnetzes am Oberrhein einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz.

Zudem könnte der grenzüberschreitende Tramausbau am Oberrhein auch als Vorbild für andere Grenzstädte Europas dienen. Gerade die entlang der deutsch-polnischen Grenze geteilten Grenzstädte Frankfurt/Oder-Slubice und Görlitz-Zgorzelec könnten sich durch Wiederaufbau ihrer seit 1945 unterbrochenen Tramverbindungen in die ehemaligen östlichen Stadtteile über die Oder- und Neissebrücke zu Laboratorien des Neuen Europas entwickeln (*Teufel* 2015, 19). Leider



Abb. 5 Vorläufiger Endpunkt der 2006 von Ahlbeck in das Zentrum des polnischen Ostseebades Swinemünde verlängerten Usedomer Bäderbahn.
Foto: E.-J. Schröder, Juni 2015

stocken entsprechende Bemühungen trotz gemeinsamer Willensbekundung von polnischer und deutscher Seite. Lediglich auf der Insel Usedom wurde 2006 die Usedomer Bäderbahn von der Grenze bei Ahlbeck um 1.5 km auf polnischem Gebiet in das Zentrum von Swinemünde (vgl. Abb. 5) zum Grossteil mit Mitteln der EU verlängert und 2007 in Betrieb genommen (🌐₁₁).

Literatur

- BVB (Basler Verkehrsbetriebe Hrsg.) vom 25.11.2015. *Erfolgreiche Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein*. Medienmitteilung. Basel.
- BVB (Basler Verkehrsbetriebe Hrsg.) 2016. *Tram 8 – Grenzenlos: Weil am Rhein – Kleinhüningen – Basel*. Basel, 1–20.
- ARE (Bundesamt für Raumentwicklung Hrsg.) 2016. *Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung*. Online verfügbar: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/programme-und-projekte/agglomerationsprogramme-verkehr-und-siedlung.html> [Eingesehen am 15.11.2016]
- BMUB (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Hrsg.) 2015. *Klimaschutz in Zahlen*. Berlin, 1–79.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Hrsg.) 2014. *Verkehr in Zahlen 2014/15*. Berlin, 1–365.
- Regio Basiliensis (Hrsg.) 2016. *Schlüsselprojekte Verkehr*. Regioinform 1. Basel, 1–12.
- Schröder E.-J. 2006. Die RegioTriRhena – Vorzeigeregion grenzüberschreitender Zusammenarbeit in Europa quo vadis? *Europa Regional* 14(2): 71–79.
- Schröder E.-J. 2011. Strasbourg/Strassburg – vom Verkehrszentrum im Elsass zur “Magistrale für Europa”. *Regio Basiliensis* 52(3): 203–213.
- Schweizerischer Bundesrat (Hrsg.) 2015. *Agglomerationspolitik des Bundes 2016+. Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz*. Bern, 1–93.
- Staatsanzeiger vom 8.4.2016. *Treibhausgasemissionen gehen insgesamt zurück, steigen jedoch im Verkehrsbereich*. Stuttgart, 4.
- StBMEL (Statistisches Bureau des Ministeriums für Elsass-Lothringen Hrsg.) 1901–1903. *Reichsland Elsass-Lothringen*. 3.Theil. Ortsbeschreibung. Strassburg, 1–1258.
- Teufel N. 2015. Von den Wunden der Geschichte zu den Laboren für das neue Europa? Geteilte Grenzstädte entlang der polnisch-deutschen Grenze. *Geographische Rundschau* 67(11): 10–17.

Internetquellen

- ① http://www.g-st.ch/trambasel/bvb_blt/htmlsite/strecke_huningue_01.html [Eingesehen am 15.11.2016]
- ② <http://www.bmwi.de/DE/Themen/Europa/Strukturfonds/foerderperiode-2007-2013.html> [Eingesehen am 15.11.2016]
- ③ <http://www.bmwi.de/DE/Themen/Europa/Strukturfonds/eu-kohaesions-und-strukturpolitik.html> [Eingesehen am 15.11.2016]
- ④ <http://www.bmwi.de/DE/Themen/Europa/Strukturfonds/foerderperiode-2014-2020.html> [Eingesehen am 15.11.2016]
- ⑤ http://ec.europa.eu/regional_policy/de/policy/cooperation/european-territorial/ [Eingesehen am 15.11.2016]
- ⑥ <http://www.interreg-oberrhein.eu/das-programm/interreg-1989-2006/> [Eingesehen am 15.11.2016]
- ⑦ <http://www.interreg-oberrhein.eu/das-programm/praesentation/> [Eingesehen am 15.11.2016]
- ⑧ <http://www.interreg-oberrhein.eu/projekte/liste-der-projekte/> [Eingesehen am 15.11.2016]
- ⑨ <http://www.regbas.ch/de/foerderprogramme/neue-regionalpolitik-nrp/grenzueberschreitende-nrp1/> [Eingesehen am 15.11.2016]
- ⑩ <http://www.agglobasel.org/einleitung.html> [Eingesehen am 15.11.2016]
- ⑪ http://berlin.bahninfo.de/strab_swine.htm [Eingesehen am 15.11.2016]

