

## Newsletter 1/10

Basel-Stadt, April 2010

# Tram grenzenlos

Basel – Weil am Rhein

## Brückenbauer

«Tram 8 – grenzenlos» heisst Brücken schlagen. Im Verlauf der Bauarbeiten werden nicht weniger als fünf Brücken neu erstellt. Für die Gärtnerstrassenbrücke ist nun in einem Wettbewerb ein Projekt erkoren worden. Details dazu finden Sie in dieser Ausgabe.

Abend der offenen Baustelle, 11. März 2010



Foto: Martin Töngi

## Tramlexikon

### Strecke

Wie lange dauert die Fahrt mit dem Tram 8 von Weil am Rhein Bahnhof bis zum Marktplatz in Basel?

Die Fahrzeit zwischen Weil am Rhein Bahnhof und Marktplatz wird 20 Minuten betragen.

Weitere Fragen und Antworten auf Seite 4

**Infotelefon CH:  
0842 008 008**

Das Infozentrum am Wiesendamm 14 ist jeden Dienstag von 16 Uhr bis 18 Uhr geöffnet.

## Eine neue Brücke für Kleinhüningen

Für das Tram 8 muss die Gärtnerstrassenbrücke neu gebaut werden. Die bestehende Brücke würde das Gewicht des Trams nicht tragen. Für die neue Brücke wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Die eingegebenen Projekte hat eine Jury aus Vertretern des Kantons beurteilt. Als Quartiervertreter war mit beratender Stimme auch Georges Böhler vom Neutralen Quartierverein Kleinhüningen in der Jury vertreten. Am besten bewertet wurde das Projekt «Primavera» (Frühling).

Jury-Mitglied Rodolfo Lardi, Vorsitzender der Gesamtprojektleitung Tram 8 und Leiter der Abteilung Ingenieurbau im Tiefbaumt, erklärt den Entscheid:

Herr Lardi, wer als Laie die Computerbilder für die geplante Gärtnerstrassenbrücke betrachtet, denkt: «Naja, eine Brücke eben ...» Warum ist gerade dieses Projekt ausgesucht worden? Das Spezielle an dieser Brücke ist die Art, wie sie auf die Umgebung eingeht. Die Grenze zwischen den beiden Stadtquartieren Klybeck und Kleinhüningen verläuft heute in der Wiese. Und die beiden Seiten des Ufers sehen sehr unterschiedlich aus: Auf der Kleinhüninger Seite haben wir eine schräge Böschung. Auf der Klybecker Seite gibt es zwischen der Kleinhüningerstrassenbrücke und der Gärtnerstrassenbrücke eine senkrechte Mauer aus Naturstein. Diese Voraussetzungen nimmt das Projekt auf: Das eine Widerlager – so nennt man den Teil der Brücke, der den Abschluss gegen die Strasse bildet – ist eine massive, senkrechte Mauer aus dem gleichen Naturstein wie die Ufermauer. Die andere Seite kann wegen der Böschung feiner gestaltet werden.

Warum ist das so speziell?

Brücken werden gerne symmetrisch gebaut. Das heisst, sie sehen an beiden Enden gleich aus, so wie das auch bei der bestehenden Brücke aus den 1930er-Jahren der Fall ist. Beim Projekt Primavera ist das anders. Die Projektautoren stellen nicht einfach etwas hin und sagen: Achtung, jetzt kommen wir! Dazu kommt, dass die Brücke auch Rücksicht auf die Wiese

nimmt. Es sind keine seitlichen Stützen vorgesehen wie bei anderen Projekten.

Die Brücke sieht sehr leicht aus und wirkt mit dem Gelände ein wenig wie eine Aussichtsplattform.

Tatsächlich ist die Ufermauer auf der Klybecker Seite als Kanzel ausgestaltet, als eine Art kleine Pfalz zwischen den beiden Brücken. Als die Tramhaltestelle gebaut wurde, gab es nicht mehr genug Platz für eine schräge Böschung. Es sind genau diese Verhältnisse, auf welche die Brücke so gut eingeht.

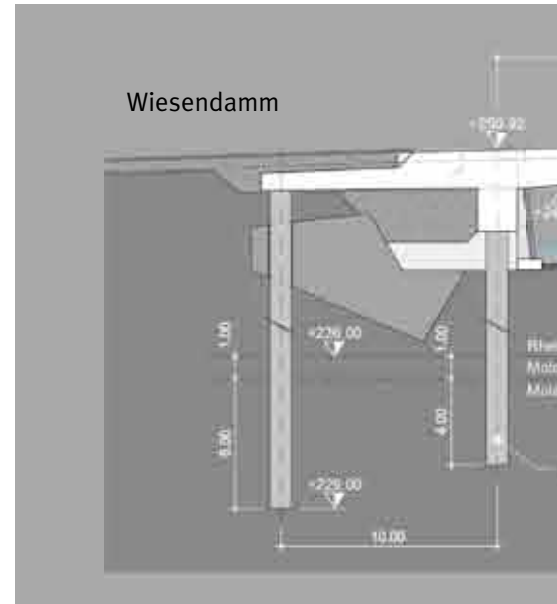
An beiden Seiten sind Treppen zum Wasser vorgesehen, auf der Kleinhüninger Seite ist sogar Platz für einen Uferweg. Was ist hier geplant?

An die Erneuerung der Konzession für die Staumauer in Kembs ist die Bedingung geknüpft, dass die Wiese revitalisiert und naturnah gestaltet werden muss. Als das Abwasser noch direkt in die Flüsse geleitet wurde, koppelte man sie wegen des Geruchs so gut als möglich von den Wohngebieten ab. Heute ist die Wasserqualität besser, und die Leute halten sich gerne wieder am Ufer auf. Teil der Wiese-Revitalisierung ist auch ein sogenannter Bermenweg entlang des Ufers, der von der Brücke aus erreicht werden kann.

Im Unterlauf der Wiese befinden sich Laichplätze der seltenen Fischart Nase. Wie geht die Brücke darauf ein? Aus Rücksicht darauf dürfen in der Wiese keine dauerhaften Stützen platziert werden. Auch während des Baus muss darauf geachtet werden, dass die Fische nicht gestört werden. So darf zum Beispiel die Wasserqualität nicht unter den Bauarbeiten leiden.



Die seltene Fischart Nase legt in der Wiese ihren Laich ab.



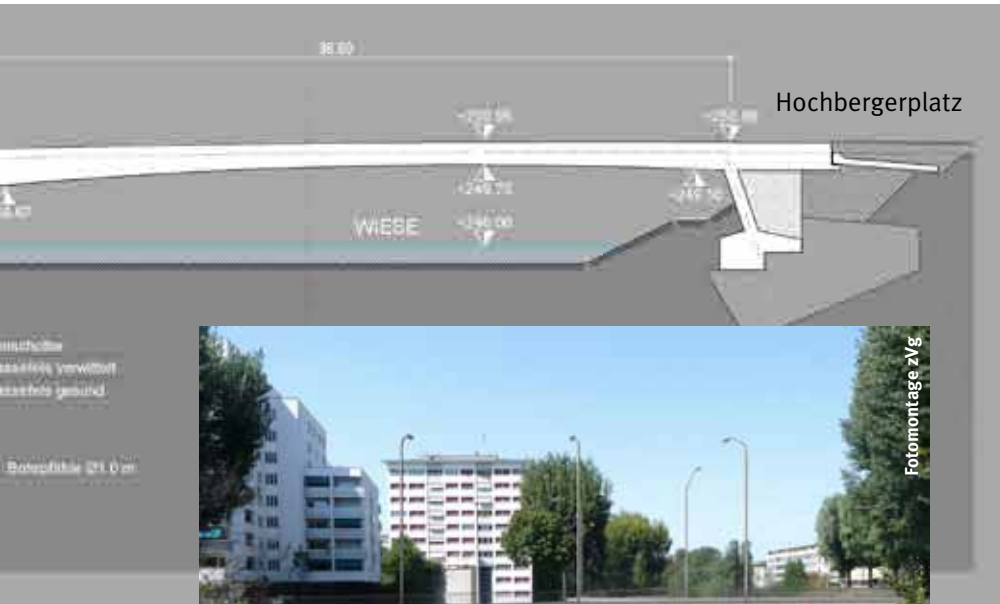
Die Gärtnerstrassenbrücke ist auf der Seite des Wiesendamms mit Zug- und Druckpfählen im Boden verankert.



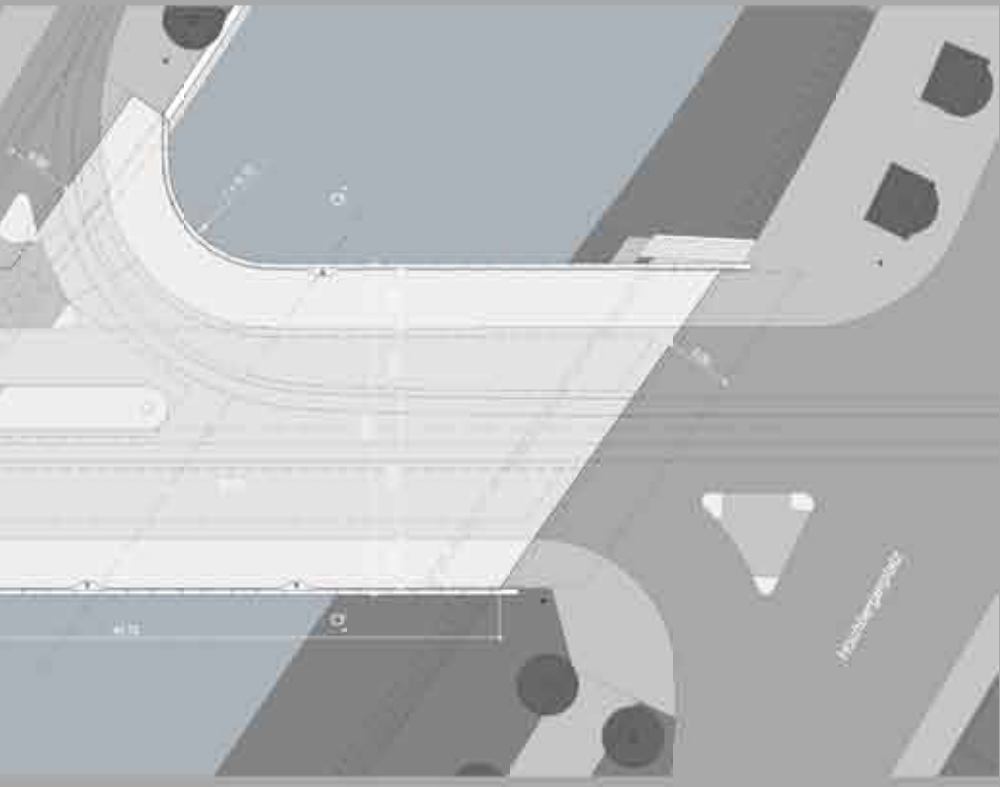
Auf der Seite des Wiesendamms muss die Gärtnerstrassenbrücke mit Zug- und Druckpfählen im Boden verankert werden.



Das Projekt «Primavera» stammt von diesen Unternehmen:  
 Totalunternehmung Implenia Bau AG Basel und Zürich  
 mit der Ingenieurgemeinschaft  
 Synaxis Bauingenieure SIAJUSIC Zürich  
 F. Preisig AG Bauingenieure und Planer Basel und Zürich  
 Höltschi&Schurter AG dipl. Ing. ETH/SIA Zürich  
 Eduard Imhof dipl. Architekt ETH/SIA Luzern



Wiesen-  
ankert.



erstrassenbrücke wegen der abzweigenden Tramlinie breiter gebaut werden.

## Nacharbeiten sind abgeschlossen

Die Gleise für das Tram 8 in der Kleinhüningeranlage sind gelegt. In vier Etappen und während insgesamt 13 Nächten wurden die Gleise verlegt, ausgerichtet und einbetoniert. Die übrigen Arbeiten konnten tagsüber ausgeführt werden. Die BVB bedankt sich bei den Anwohnerinnen und Anwohnern für die Geduld. Zum Abschluss waren Anwohnerinnen und Anwohner sowie weitere Interessierte am 11. März zu einem Abend der offenen Baustelle eingeladen (siehe Bild auf der 1. Seite).

Eine private Fotodokumentation der Arbeiten finden Sie auf der Internetseite [www.draemli.info](http://www.draemli.info). Dort erfahren Sie auch mehr über das Tram in und um Basel, über seine Geschichte und die Entwicklung des Tramnetzes.

## Tram 8 auf Facebook

Möchten Sie über Neuigkeiten und Termine im Zusammenhang mit dem Tram 8 informiert werden? Tragen Sie sich auf der Facebook-Seite «Tram 8 – grenzenlos» ein!

## Baumfällungen

Ende Februar 2010 wurden im Umfeld der Baustelle für die Tramlinie 8 rund 20 Bäume gefällt. Die Arbeiten verliefen reibungslos. Am Wiesendamm und in der Kleinhüningeranlage werden alle gefällten Bäume entweder am selben Ort oder in der unmittelbaren Nähe ersetzt. Nur teilweise ersetzt werden können einige Bäume an der Hiltalingerstrasse und auf dem Hafengelände, wo die Rampen für den Schwerverkehr geplant sind.





## Christa Vetter, Mitglied der Begleitgruppe

Neben dem Fussgängerstreifen vor Christa Veters Wohnung an der Kleinhüningeranlage steht eine neue Strassenlampe. «Sie wurde auf Anregung der Begleitgruppe aufgestellt», sagt Christa Vetter. «Sie sehen, wir konnten in der Begleitgruppe durchaus etwas bewirken.» Natürlich sei bei einem solchen Projekt vieles vorgegeben und nicht so einfach zu ändern. «Aber es ist wichtig, dass auf die Stimmen aus dem Quartier gehört wird.» Christa Vetter hat das Projekt von Anfang an unterstützt. «Im Quartier war die Begeisterung zu Beginn ja nicht gerade überwältigend. Ich habe viel mit den Gegnern diskutiert und konnte deren Anliegen auch in die Begleitgruppe einbringen.» Mit der Baustelle habe sich die Stimmung geändert, erzählt sie. Die Arbeiter der Rofra, die bis Anfang 2010 in der Kleinhüningeranlage die Werkleitungen erneuerten, seien im Quartier sehr willkommen gewesen. «Man hat immer wieder Arbeiter gesehen, die einer alten Frau die Einkaufstasche von der Shell-Tankstelle nach Hause trugen.» Auch die Baustelle sei immer tiptopp aufgeräumt gewesen.

Christa Vetter ist in einer Genossenschaftswohnung an der Kleinhüningeranlage aufgewachsen. Die Zeit, als in der Strasse noch Tramzüge kehrten, hat sie zwar nicht mehr erlebt. Sie mag sich aber noch gut an die alten Gleise erinnern, die erst in den 1960er-Jahren entfernt wurden. Nun werden in der Kleinhüningeranlage neue Tramgleise gelegt. Diesmal allerdings wird in Kleinhüningen nicht Endstation sein.

## Tram-Lexikon

### Energie

**Wie viel Energie benötigt ein Tram?**

Ein Combino braucht pro Kilometer im Durchschnitt 5,145 Kilowattstunden elektrische Energie. Ein Auto braucht pro Kilometer im Stadtverkehr 0,5 bis 1 Kilowattstunde Energie, schwere Geländewagen eher mehr. Ein Combino mit 91 Sitzplätzen und rund 60 Stehplätzen braucht somit gleich viel Energie wie sechs bis acht Mittelklassewagen mit je vier Sitzplätzen. Er kann mit dieser Energie allerdings viel mehr Personen transportieren.

**Welches Verkehrsmittel schneidet aus Sicht des Energieverbrauchs besser ab: Tram oder Bus?**

Der Rollwiderstand ist auf einem Schienensystem kleiner als auf der Strasse. Stahl auf Stahl verursacht weniger Widerstand als Gummi auf Asphalt. Zudem kommt ein Tram, weil es vielerorts auf einer eigenen Fahrspur oder einem Bahnkörper fährt, im Verkehr zügiger voran als ein Bus.

### Steigungen

**Welche Steigungen kann ein Tram eigentlich bewältigen?**

Gemäss Eisenbahnverordnung sind bei Neubaustrecken Steigungen bis 4% zulässig, unter besonderen Bedingungen auch solche bis 7%. Auf der Linie 3 gibt es am Kohlenberg in Basel einen kurzen Abschnitt mit 7,96% Steigung. Dort dürfen nur stark motorisierte Tramzüge verkehren.

### Haltestellen

**Ist die Tramlinie 8 rollstuhlgängig?**

Auf der Neubaustrecke wird man überall ebenerdig einsteigen können. Die BVB will den niveaugleichen Ein-

stieg bis in ca. sechs Jahren auch auf dem bestehenden Netz an möglichst vielen Haltestellen ermöglichen. Weil dafür umfangreiche Bauarbeiten an der Infrastruktur und auch Anpassungen an den bestehenden Fahrzeugen nötig sind, muss schrittweise vorgegangen werden. Zurzeit wird unter der Federführung des Bau- und Verkehrsdepartementes eine Vorlage an den Grossen Rat erarbeitet.

### Schienen

**Wie funktionieren eigentlich Tram-schienen und Räder?**

Das Profil des Rades schmiegt sich optimal an das Profil der Schiene an, wie zwei genau aufeinanderpassende Formen. Die Adhäsion – also das Aneinanderhaften von Rad und Schiene – wirkt deshalb sowohl von oben nach unten wie auch seitlich vom Radkranz auf die innere Seite des Schienenkopfes. Je genauer das Rad auf die Schiene passt, desto besser sind die Laufeigenschaften und desto geringer der Verschleiss, der Energieverbrauch und der Lärm. Sowohl die Schienen wie auch die Räder werden deshalb regelmässig nachgeschliffen.

**Wie präzis muss man beim Verlegen der Schienen vorgehen? Welche Toleranzen sind möglich?**

Die Spurweite des Trams beträgt in Basel 1 Meter. Die Gleise müssen dabei mit einer Toleranz von 2 Millimetern nach oben und unten verlegt werden.

Senden Sie Ihre Fragen zum Tram an: [mail@tram8.info](mailto:mail@tram8.info)

Finanziert wird Tram 8 grenzenlos von:



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra



Kanton Basel-Stadt



Land Baden-Württemberg



Stadt  
Weil am Rhein



Landkreis Lörrach



Europäische Union –  
Europäischer Fonds für  
regionale Entwicklung  
(EFRE)



BVB  
Basler Verkehrs-  
Betriebe



IWB  
(Industrielle Werke  
Basel)