

跨境鐵路與有軌電車

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

自 19 世紀以來，巴塞爾的鐵路網就是三國性質的。D 編已介紹了巴登火車站（Badischer Bahnhof），這座位於瑞士土地上的德國火車站是根據 1852 年瑞士聯邦與巴登大公國之間的條約建造的。¹該站至今仍是德國區域和長途線路的終點站。另一方面，巴塞爾瑞士聯邦鐵路（SBB）站包含一個法國區段，法國鐵路的列車在此到達。這座城市的主要車站因此反映了其位於三個國家鐵路網交匯點的地位。

區域鐵路網在 20 世紀 90 年代被重組為三國市郊鐵路，即 Regio-S-Bahn，將巴塞爾與維澤河谷、弗里克塔爾、勞芬河谷和阿爾薩斯連接起來。該網絡依賴於瑞士、德國和法國鐵路以及訂購併資助運輸服務的地區當局之間的合作。²主要的規劃項目是 *Herzstück*（“心臟工程”），即巴塞爾 SBB 站與巴登火車站之間的地下連接線，它將使列車能夠貫穿城市運行，並顯著改善區域鐵路網。³

有軌電車也再次跨越了邊境。繼 8 號線於 2014 年 12 月延伸至萊茵河畔魏爾之後，3 號線於 2017 年 12 月通達聖路易火車站。⁴這些延伸工程需要巴塞爾城市州、德法兩國當局以及各相關市鎮就融資、運營和適用的法律規則達成協議。第二次世界大戰前曾有跨境有軌電車線路，但在戰後數十年間被關閉。它們的迴歸象徵著三國交界地區的重新融合。

跨境公共交通的法律問題眾多，涉及技術規則的適用、車輛的審批、事故責任、票款收取以及司機的僱用。這些問題在每個案例中都通過為具體項目量身定製的協議得到解決。⁵ 三國橋（Dreiländerbrücke）是一座橫跨萊茵河、連接萊茵河畔魏爾與於南格的人行橋，於 2007 年開通，完善了供行人和騎車者使用的連接網絡。⁶

1 註釋

1. 參見 D 編第一章，關於巴登火車站以及 1852 年 7 月 27 日瑞士與巴登之間的條約。
2. 關於 1997 年推出的巴塞爾三國 Regio-S-Bahn 以及州、德國和法國當局在訂購運輸服務方面的作用，參見巴塞爾三國歐洲區（Trinationaler Eurodistrict Basel）及各州交通部門的出版物。日期待核實。
3. 關於規劃中的地下鐵路連接線 Herzstück Regio-S-Bahn Basel 及其規劃和融資，參見巴塞爾城市州和巴塞爾鄉村州以及聯邦交通局的出版物。現狀待核實。
4. 關於有軌電車 8 號線延伸至萊茵河畔魏爾（2014 年 12 月開通）以及 3 號線延伸至聖路易火車站（Saint-Louis Gare，2017 年 12 月開通），參見巴塞爾交通公司（Basler Verkehrs-Betriebe）及州交通部門的出版物。日期待核實。
5. 關於巴塞爾跨境有軌電車線路的法律框架，包括關於融資、運營和安全的協議，參見巴塞爾城市州與德法兩國當局之間的協議。待核實。

6. 關於 2007 年開通的連接萊茵河畔魏爾與於南格的三國橋（Dreiländerbrücke / Passerelle des Trois Pays），參見兩個市鎮的出版物。日期待核實。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/basel-rail-and-tram-across-the-border