

«Viele Basler werden Weil entdecken»

Weil am Rhein. Der Basler Regierungsrat Ralph Lewin warb im Stadtparlament für Tramverlängerung



Friedensbrücke. Für den Bus reicht der Bau von 1903. Das Tram braucht nördlich davon eine neue Brücke. Foto Misha Christen

PETER SCHENK

Im Weiler Stadtparlament wurde am Mittwoch der neue Verkehrsplan für den öffentlichen Verkehr (ÖV) vorgestellt. Es soll am 19. Februar entscheiden, ob die 8er-Tramlinie von Basel bis nach Weil verlängert wird.

Zweieinhalb Stunden musste der Basler Regierungsrat Ralph Lewin am Mittwochabend warten, bis er auf der öffentlichen, gut besuchten Sitzung des

Gemeinderats, des Weiler Stadtparlaments, gegen 21.30 Uhr sein Votum für die geplante Tramverlängerung nach Weil abgeben durfte.

Vorausgegangen war die ausführliche Vorstellung der Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans von 1992 (siehe Artikel unten). Darin war die Neuorganisation des Buslinienetzes untersucht worden – mit oder ohne 8er-Tram von Kleinhüningen bis zum Bahnhof Weil.

Lewins Besuch im Weiler Parlament war nach Wissen von Oberbürgermeister Wolfgang Dietz die erste Teilnahme eines Basler Regierungsrates an einer Gemeinderatssitzung. Lewin nutzte die Gelegenheit, ein Plädoyer für das Tramprojekt abzugeben.

«Wenn wir ein gemeinsamer Wirtschaftsraum sind, müssen wir uns auch gemeinsam organisieren. Wir haben Defizite in der regionalen Erreichbarkeit.

Wenn wir nicht abgehängt werden wollen, müssen wir handeln», appellierte er an die Stadträte und rühmte Vorzüge und Attraktivität des Verkehrsmittels Tram, das hoch effizient sei und höhere Frequenzen im Fahrplan bringe. «Niemand in Aesch, Riehen oder Binningen möchte heute darauf verzichten.» Dabei seien die Schweizer Vororte deutlich kleiner als Weil mit seinen knapp 30 000 Einwohnern. Südlich von Basel benutzen derzeit 37 Prozent der Pendler den ÖV, betonte Lewin. Nördlich sind dies laut Verkehrsplan nur 17 Prozent.

ANSTRENGUNG. Der Regierungsrat versicherte den Stadträten: «Ich bin mir bewusst, dass die Investition in die Tramverlängerung eine grosse Anstrengung für Weil bedeutet.» Es sei möglich, über die Basler Beteiligung an einem Erneuerungsfonds nachzudenken, der notwendige spätere Investitionen in 30 oder 40 Jahren abdecken könnte. Lewin betonte, dass mit dem Kreditentscheid des Grossen Rates von Mittwoch eine rechts-

gültige Grundlage für die Schweizer Beteiligung am Projekt vorliege.

Insgesamt übernimmt die Schweiz mit knapp 25 Millionen Schweizer Franken rund die Hälfte der 46,4 Millionen Franken, die die Tramverlängerung auf deutscher Seite kostet. Der Löwenanteil des Geldes kommt im Rahmen des Agglomerationsprogramms mit 20,4 Millionen Franken von der Eidgenossenschaft, der Kanton Basel-Stadt zahlt für Planung und Projektierung 3 Millionen Franken und übernimmt für 1,56 Millionen Franken Vorfinanzierungskosten. «Ich bin überzeugt, das ist ein attraktives Angebot», sagte Lewin.

Eine weitere Erhöhung des Basler Beitrags, wie sie von verschiedenen deutschen Seiten wie dem Lörracher Landrat Walter Schneider letztlich gefordert wurde, lehnte Lewin gegenüber der baz ab, da die Traminie keineswegs nur einseitig Basel nutze.

Er verwies ferner darauf, dass 40 Prozent der Basler kein Auto hätten.

«Mit dem Tram werden viele Basler Weil entdecken», wobei dies keine Einbahnstrasse sei.

Karl Fischer (CDU) bezeichnete Lewin als «guten Werber», wehrte sich aber wie Heinz Kasper, Fraktionsvorsitzender der Freien Wähler, gegen den Zeitdruck, am 19. Februar endgültig für oder gegen die Tramverlängerung entscheiden zu müssen. Lewin entgegnete: «Basel will Weil nicht unter Druck setzen.» Die finanzielle Beteiligung des Bundes sei aber an den Baubeginn vor dem 31. Dezember 2008 gebunden, und dies sei nicht verschiebbar. Er fuhr fort: «Wir bauen die Tramverlängerung nicht für die Erschliessung von Kleinhüningen. Bis am 19. Februar muss die Weiler Position klar sein.»

Oberbürgermeister Dietz bestätigte, dass der Zeitpunkt für eine Entscheidung für oder wider das Tram nun gekommen sei.

Podium «Pro Weiler Tram», VCS beider Basel, VCD-Kreisverband Lörrach, Mo, 21. 1., 19.30 Uhr, Rest. Leopoldshöhe, Weil am Rhein.

Bürgerversammlung «Der neue Nahverkehr in Weil am Rhein», Mi, 30. 1., 19 Uhr, Rathaus Weil am Rhein.

Öffentliche Gemeinderatssitzung und Entscheidung zum Tram, 19. 2., voraussichtlich 19 Uhr, Rathaus Weil am Rhein.

Das erweiterte Busnetz ist billiger mit der Tramverlängerung

Weil am Rhein. Die geplante 8er-Tram-Verlängerung schneidet im Gesamtverkehrsplan für den öffentlichen Verkehr (ÖV) gut ab

PETER SCHENK

Die Verkehrsplaner haben ÖV-Systeme für Weil mit und ohne Tram untersucht. Etliche Stadträte zeigten sich bei der Vorstellung im Stadtparlament gegenüber dem Tram skeptisch.

Weil am Rhein will sein Busliniennetz ausbauen – mit oder ohne Tram. Beide Alternativen wurden bei der Erstellung eines neuen Gesamtverkehrsplans berücksichtigt, dessen Fortschreibung von 1992 am Mittwochabend im Weiler Stadtparlament vorgestellt wurde.

Der Verkehrsplan äussert sich sehr positiv zum Projekt Tramverlängerung. So habe diese trotz gestiegener Kosten weiterhin einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor, ein Tram sei schneller, attraktiver und komfortabler als ein Bus und das wirke sich positiv auf die Standortqualität aus. Das Tram sei ein adäquates und vorteilhaftes Verkehrsmittel und Weil nicht zu klein dafür, heisst es weiter.

Rimbert Schürmann von der Firma Planung, Transport, Verkehr AG, die den ÖV-Teil verfasste, verwies ferner darauf, dass es bei der Erweiterung

des Busliniennetzes keinen grossen Unterschied mit oder ohne Tram gebe. Unterschiede gibt es hingegen bei den Betriebskosten. Bei der Einführung einer neuen Buslinie Rheinvorland-Märkt-Ötlingen liegen diese mit Tramverlängerung um jährlich 230 000 Franken niedriger als ohne.

WEITER MIT 55ER. Dieser Unterschied ergibt sich daraus, dass die Erlöse durch bessere Fahrgastzahlen mit dem Tram höher liegen und die BVB die Betriebskosten für die 1,7 Kilometer auf deutschem Boden tragen werden. Im Gegenzug übernimmt Weil am Rhein jährlich 215 000 Franken am 55er-Bus, der zum Claraplatz fährt und der auch bei der Einführung des Trams weiter verkehren soll.

Baubürgermeister Klaus Eberhardt wies darauf hin, dass die Siedlung nördlich von Weil stark zugenommen habe. Mit dem Tram geht er von einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf 4900 pro Tag aus. 1825 Umsteiger würden dabei von der Regio-S-Bahn generiert. Will heissen: Das Tram

würde also zu einem grossen Teil von Pendlern genutzt. Eberhardt plädierte deshalb gegen den forcierten Bau von Park-&-ride-Anlagen und dafür, vielmehr das Regio-S-Bahn-System auszubauen, damit die Pendler gar nicht erst mit dem Auto losfahren.

Aus den Beiträgen etlicher Stadträte sprach aber Skepsis. So sagte Heinz Kasper von den Freien Wählern: «Wir sehen das alles ein, aber der Nutzen für die Weiler ist gering.» Tatsächlich verweist auch der Verkehrsplan darauf, dass zwar das Zentrum Basels mit dem Tram besser erreichbar sei, der städtische Binnenverkehr in Weil durch das Tram aber nicht verbessert würde.

DREIFACHE KOSTEN. Die Gesamtkosten der Tramverlängerung haben sich seit der ersten Studie der Trinationalen Agglomeration Basel aus dem Jahr 2005 auf 104 Millionen Franken verdreifacht. Hauptgrund ist der zu Beginn nicht geplante Neubau von zwei Brücken in Weil und Kleinhüningen.



Tram. 1,7 Kilometer neue Strecke in Weil. Grafik baz

Für Weil am Rhein verbleiben laut Oberbürgermeister Dietz je nach Anteil des Landes Baden-Württemberg im besten Fall 7,6 Millionen Franken, im schlechtesten Fall 12,7 Millionen Franken. Die letzte Summe sei realistisch.