

104 Millionen für das Tram nach Weil

Der Regierungsrat überweist den Ratschlag zur Verlängerung der 8er-Linie

PETER SCHENK

Basel müsste von den Gesamtkosten 42 Millionen Franken übernehmen und würde sich auch an den Weiler Planungskosten beteiligen.

Bis zum Jahr 2012 soll es möglich sein, mit dem Tram von Basel bis zum Bahnhof von Weil am Rhein zu fahren. Diesen Zeithorizont nennt der Regierungsrat in seinem Ratschlag zur Verlängerung der Tramlinie 8, mit dem sich nun der Grosse Rat befassen muss.

Von den geschätzten Gesamtkosten von 104 Millionen Franken, die sich noch um 15 Prozent erhöhen oder verringern können, müsste der Kanton Basel-Stadt 42 Millionen Franken übernehmen. Weil und das Land Baden-Württemberg tragen 23 Millionen Fran-

ken bei, und die Eidgenossenschaft übernehme im Rahmen des Agglomerationsprogramms 43 Millionen Franken – die Hälfte der Baukosten.

NEUE BRÜCKEN. Das verlängerte Tram soll durch die Kleinhüningeranlage zum Zoll Hiltalingerstrasse führen und biegt beim Rheincenter in Weil Friedlingen in einem neuen Kreis in die Hauptstrasse und fährt von dort zum Bahnhof. Das Projekt erfordert drei neue Brücken: in Basel die Gärtnerstrassenbrücke über die Wiese sowie die zu erneuernde Hiltalingerbrücke und in Weil beim Bahnhof eine neue Brücke über die Bahngleise, von der Abgänge zur Regio-S-Bahn geplant sind. Jedes zweite 8er Tram soll bis Weil fahren.

Die Regierung möchte

Weil entgegenkommen. So heisst es in ihrer Medienmitteilung: «Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass der Bau des Trams für die Stadt Weil am Rhein einen finanziellen Kraftakt bedeutet und stellt deshalb dem Grossen Rat den Antrag, die Nachbarstadt mit der Übernahme von 50 Prozent der Planungskosten zu unterstützen.» Der Betrag ist auf maximal drei Millionen Franken begrenzt. Weitere 1,56 Millionen Franken sind für die Vorfinanzierung von Förderbeträgen vorgesehen, die die Stadt erst später vom Land Baden-Württemberg erhalten würde.

EIGENES TRASSEE. Die Gesamtkosten umfassen auch die Erneuerung des Strassenraums in der Kleinhüningeranlage – diese ist nötig, da das

Tram in Richtung Grenze wegen Rückstaus ein eigenes Trasseebau braucht. Ferner ist der Bau von zwei Rampen von der Hiltalingerstrasse auf die Südquaistraße vorgesehen, wodurch die Kleinhüningeranlage für den Schwerverkehr gesperrt werden könnte.

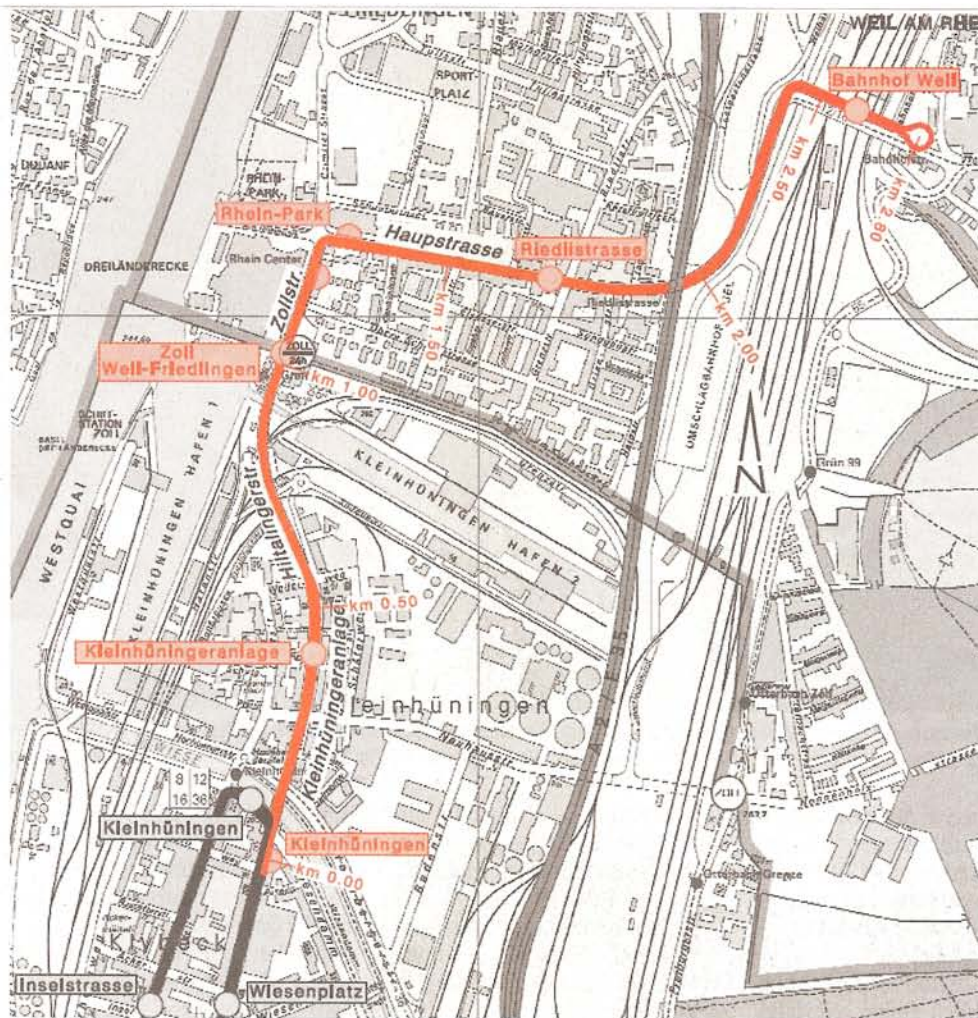
Der Regierungsrat geht davon aus, dass sich das Weiler Stadtparlament bis Ende Januar für oder gegen die Tramverlängerung entscheidet. Das Projekt ist in Weil umstritten und eine Zustimmung unsicher. Oberbürgermeister Wolfgang Dietz beklagte in einer Medienmitteilung, dass bei der Kostenaufstellung wichtige



Punkte wie ein Parkhaus beim Bahnhof fehle. Ferner müsse der Zoll Friedlingen neu konzipiert werden. Basel rechne mit Kosten von knapp 3,5 Millionen Franken. Dieser Betrag sei

aber wegen fehlender genauer Pläne noch nicht sicher.

Anerkennend äusserte sich Dietz zum Einsatz der Basler Regierung für die Finanzierung mit Bundesmitteln.



Linienführung. Ab Neuhausstrasse soll das Tram Richtung Zoll ein eigenes Trasseee erhalten.

KOMMENTAR

Was wird aus der Tram?

Die Schatten werden dunkler

Man muss kein Hellseher sein, um die jüngsten Kostenschätzungen zur Tramverlängerung zu interpretieren: Die Realisierung des schon bisher umstrittenen Vorhabens ist keinen Deut wahrscheinlicher geworden. Im Gegenteil: Die von Weil am Rhein zu finanzierende Summe wird immer größer und im glei-

chen Maß schwindet die Bereitschaft der Gemeinderäte, einem solchen Projekt zuzustimmen. Noch ist nichts entschieden. Jetzt kommt alles auf den Gesamtverkehrsplan an, der kurz nach der Jahreswende vorliegen soll. Ob im neuen Jahr aber alles gut wird, muss sich erst noch erweisen. Vorstellen kann man es sich kaum. Denn obschon eine Tram- anbindung natürlich ihren unleugbaren Charme hat, so muss man doch bedenken, dass wo immer Licht ist, eben auch Schatten fällt. Und der könnte sich im vorliegenden Fall als zu dunkel erweisen. Denn neben den Kosten will manchem in der Stadt auch nicht schme-

cken, dass er, um vom einen ans andere Ende zu kommen, womöglich künftig das Verkehrsmittel wechseln muss. Da muss die Stichbahn zur Stadtmitte schon durch eine deutlich verbesserte Anbindung der Stadtteile und womöglich sogar des Umlandes ergänzt werden, um das Projekt als Ganzes attraktiv zu machen. Und man wird gute Gründe finden müssen, um den Weilern plausibel zu machen, weshalb ihre Stadt zum Umstiegspunkt der Pendler auf das Basler Tramnetz werden soll. Kurzum: Viele Fragen, von denen man sich nicht vorstellen kann, dass sie alle befriedigend beantwortet werden. Hannes Lauber