

Nahverkehr aus einem Guss

Kreistag strebt einstimmig ein regionales Entwicklungskonzept an / Rümmele: Abendzüge bis Zell

VON UNSEREM REDAKTEUR
MICHAEL BAAS

LÖRRACH. Der Kreis will den öffentlichen Nahverkehr im Verbund mit den Partnern im Eurodistrict weiter ausbauen. Ein Baustein soll der „beschleunigte Ausbau“ der S-Bahn auf der Hoch- und der Oberrhein-strecke als „Rückgrat“ sein. Aber es geht auch um die bessere Vernetzung von Bussen und Bahnen und die Erweiterung der Netze – zum Beispiel der Anbindung des Kandertal an die S-Bahn oder der Verlängerung der Basler Straßenbahn nach Weil. Zusammenführen soll das ein

neues Nahverkehrsentwicklungs-konzept, dessen Ausarbeitung der Kreistag einstimmig auf den Weg gebracht hat.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sei für den Wirtschaftsstandort Lörrach von „herausragender Bedeutung“ befindet die Verwaltung in ihrer Beschlussvorlage. Grundsätzlich ist dieses Position ist in allen Fraktionen konsensfähig. „Wir brauchen einen Entwicklungsplan und das schnell. In Basel entwickelt sich das rasant“, befand zum Beispiel der Fraktionsvorsitzende der Freien Wähler Ulrich May. „Ein höheres Tempo“ als beim Nahverkehrsplan mahnte auch Josha

Frey für die Grünen an. Schließlich sei eine „funktionierende S-Bahn“ ein „Wirtschafts- und Kulturprojekt“ für die „überschaubare Metropole“.

Unterschiedliche Akzente gibt es allenfalls bei den Schwerpunkten: Während die einen die direkte S-Bahn-Anbindung des Euro-Airports ganz oben anordnen, hat für andere die Verlängerung der S5 ins Kandertal oder die Straßenbahnverlängerung aus Basel nach Weil am Rhein

Priorität. Zwar sei Letztere in erster Linie eine Entscheidung der Stadt Weil, aber es sei auch unter regionalen Gesichtspunkten „ein wichtiges Projekt“, so May. Ein erstes Signal, dass das vor Ort heiß diskutierte Vorhaben auch jenseits der SPD und der Grünen Anhänger findet.



Die Verlängerung der Linie acht nach Weil am Rhein stößt im Kreistag auch jenseits von SPD und Grünen auf Sympathie.

FOTO: LAUBER

Klar jedenfalls ist, dass ein Nahverkehrsentwicklungskonzept die Verbindungen in den trinationalen Raum vertiefen muss. Anderenfalls sei in wenigen Jahren

mit bis zu 30 000 zusätzlichen Autofahrten pro Tag allein in die Schweiz zu rechnen, so der Fraktionsvorsitzende der CDU Klaus Fleck. Aber auch Richtung Frankreich sehe er Handlungsbedarf: Immerhin gebe es derzeit bereits rund 3000 tägliche Pendlerfahrten aus dem Elsass in den Kreis, aber nicht eine einzige Nahverkehrsverbindung.

Klaus Eberhardt, dessen SPD den Anstoß für ein Nahverkehrsentwicklungskonzept gegeben hatte, mahnte dagegen, den Blick nicht zu sehr auf den Eurodistrict auszurichten, sondern auch dessen „deutschem Bezirk“ besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Hier sei zum Beispiel auch das Land gefordert: So lasse sich S-Bahn-Betreiber am Hochrhein gegebenenfalls mit einer Ausschreibung attraktiver gestalten. Aber auch finanziell müsse sich das Land engagieren. Dass es dafür Spielräume gibt, zeigen dieser Tage das Beispiel Freiburg samt Breisgau: Dort soll die Schieneninfrastruktur mit Hilfe des Landes für 100 Millionen Euro verbessert werden. Bei solchen Dimension

müsste allerdings auch der Kreis tief in seine Kassen greifen. Einen ersten Vorschlag dafür hat die SPD übrigens in der Rede zum Haushalt vorgelegt (Seite 39).

Während die einen vom Ausbau der Infrastruktur und des Angebotes träumen, kämpfen andere dagegen dafür, das bestehende Netz angemessen zu nutzen. Zells Bürgermeister und SPD-Kreisrat Rudolf Rümmele etwa appellierte einmal mehr an das Gremium, dafür einzutreten, die gestrichenen spät-abendlichen S-Bahnen nach Zell wieder anzubieten. Vor allem die Jugend sei auf diese Verbindungen angewiesen und die Stadt Zell habe auch viel Geld in den Ausbau der Infrastruktur investiert.

Badische Zeitung

SAMSTAG, 15. DEZEMBER 2007

Der nächste Schritt, aber auch ein großer Kraftakt

Basler Verkehrsausschuss befürwortet Tramverlängerung / Verständnis für Weiler Bedenken / Vorteile rechtfertigen die Investition

BASEL (sda/BZ). Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Großen Rats in Basel (UVEK) stimmt dem Vorschlag des Regierungsrates zur Verlängerung der Tramlinie 8 von Kleinhüningen über die Landesgrenze zum Bahnhof von Weil am Rhein zu. Das Projekt bringe „sowohl für die Basler als auch die Weiler Seite Vorteile, die die Investitionen rechtfertigen“, heißt es in einer Pressemitteilung.

Die materielle Grenze spiele im Alltag der Agglomeration Basel eine „abnehmende Rolle“. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs hinke der Entwicklung der Verkehrsflüsse indes hinterher. Die Linien der Basler Verkehrsbetriebe endeten zum großen Teil an den Grenzen. Mit der

Buslinie 55 und den S-Bahnen S1 nach Mulhouse und S6 nach Zell existierten erst drei Angebote, die ohne Umsteigen über die Grenze fahren. Nur mit weiteren Angeboten dieser Art lasse sich das Verkehrsaufkommen in der Agglomeration „stärker über den öffentlichen Verkehr abwickeln“, begründet die UVEK weiter.

Die angedachte Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein sei ein „nächster Schritt“ zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Angebots. Von den laut UVEK ohne Mehrwertsteuer auf rund 64 Millionen Euro (104 Millionen Franken) kalkulierten Planungs- und Baukosten steuere die Eidgenossenschaft rund 26 Millionen Euro (43 Millionen

Franken) aus den Infrastrukturfonds bei – dies allerdings nur unter der Auflage, dass der Baubeginn noch '08 erfolge. Auf das Land Baden-Württemberg und die Stadt Weil entfielen zusammen gut 14 Millionen Euro (23 Millionen Franken).

Nach Abzug der Finanzierungsbeiträge der Eidgenossenschaft, Baden-Württembergs sowie von Basel müsse Weil am Rhein damit etwa 16 bis 18 Prozent der auf deutscher Seite anfallenden Planungs- und Baukosten zu übernehmen, errechnet die Kommission. Diese Investition seien für eine Stadt der Größe Weils zwar ein „großer Kraftakt“, räumt die UVEK ein. Deshalb könne die Kommission „die Bedenken der Stadt nachvollziehen“ und

begrüße, dass die Basler Regierung der Nachbarstadt finanzielles Entgegenkommen signalisiert habe und rund 1,85 Millionen Euro (drei Millionen Franken) als Beitrag zu Planungsarbeiten auf der deutschen Seite beisteuern und zudem Förderbeiträge des Landes vorfinanzieren wolle. Indes sei die UVEK überzeugt, dass die Vorteile der verlängerten Tram unter

dem Strich sowohl für Bewohnerinnen und Bewohner als auch Handel und Gewerbe in Weil so groß seien, dass die Investition zu rechtfertigen sei.

32 Einsprachen gegen Tramverlängerung in Kleinhüningen

Erfreut zeigt sich die UVEK, dass die Verlängerung der Linie 8 auch den Stadtteil Kleinhüningen aufwerte. Dort aller-

dings formiert sich gleichwohl Widerstand gegen das Projekt. Gegen die vorgesehenen baulichen Eingriffe zwischen der Gärtnerstraße und dem Zoll Weil-Friedlingen seien 32 Einsprachen eingegangen, berichtet die Nachrichtenagentur. Diese betreffen in erster Linie das Verkehrsmanagement. Die zuständigen Behörden wollen die Einsprachen Mitte nächster Woche ein erstes Mal sichten.