

Die Zukunft beginnt auf dem Tramnetz

Vernetzung Die Region dehnt sich vor allem in der Agglomeration aus. Das Agglomerationsprogramm lud deshalb zur Entdeckungsfahrt in den Raum rund um Basel.

VON FRANZISKA ZAMBACH

Rund 70 Tramfans stehen erwartungsvoll neben einem Fahrzeug der neuen BLT-Flotte. Sie sind ganz aufgeregt: «Weisst du, was das für ein Wagen ist?», fragt ein älterer Herr seine weibliche Begleitung. «Das ist die Nummer 164. Der ist ganz neu», sagt er entzückt.


Die Vereine Regio Basiliensis, Regio Gesellschaft Schwarzwald-Oberrhein, Region du Haut-Rhin, Regio TriRhena, Neue Helvetische Gesellschaft und Agglomerationsprogramm Basel luden gemeinsam mit der Baselland Transport AG (BLT) Interessierte auf eine Tramfahrt ein. «Wir stellen nur unser neustes Tram zur Verfügung», scherzt BLT-Chef Andreas Büttiker. Er verkündet stolz, dass es die Jungfernfahrt des 14. Tangos der neuen BLT-Flotte werde.

Zum speziellen Anlass geladen hat das Agglomerationsprogramm Basel: Per Tram können die Mitfahrenden in die verkehrsplanerische Zukunft der trinationalen Region blicken. Patrick Leypoldt, Leiter des Programms, zeigt auf der Fahrt durch die Region den Fahrgästen die Planungsschwerpunkte: «Es sind 35 Projekte, die die

Velo- und Fussgängererschliessung betreffen und etwa 40 andere, die wir Ende Juni dem Bund vorlegen.»

Auf der Fahrt von der Stadt Basel in die Region passieren die Fahrgäste einige der Fixpunkte in der Planung: Die Schlaufe an der Burgfelder Grenze ist einer. «In den 50er-Jahren konnte man von Deutschland via Basel bis nach St. Louis fahren», erinnert sich eine ältere Dame. Zu diesem Modell möchte das Agglomerationsprogramm zurück. Die Tramverlängerung in Kleinhüningen nach Deutschland und an der Burgfelder Grenze nach St. Louis ist eines der Aushängeschilder des Programms.

Eine Prioritätsliste gibt es jedoch nicht. «Alle unsere Projekte sind wichtig», betont Leypoldt, wie den Ausbau der Tramverbindungen ins hintere Leimental, die Erschliessung des Dreispitzareals oder die Neugestaltung der Heuwaage, wenn das Ozeanium des Basler Zoos den Platz für sich einnimmt. «Unsere gut ausgearbeiteten Projekten sollen den Bund überzeugen», hofft Leypoldt. Indem das Agglomerationsprogramm auf die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel setzt, versucht es sich, von Konkurrenzstädten wie Zürich oder Genf abzuheben. «Ein solches Vorhaben geht aber nur gemeinsam», sagt Leypoldt.

 [ausserdem zum Thema](#)

Ein Video von der Tramfahrt finden Sie auf www.basellandschaftlichezeitung.ch

DREILAND

www.badische-zeitung.de/loerrach

Region
 der Orchestergesellschaft
 Paula da Silva im Jazztone
 ss Beuggen auf Seite 12

Fairness nicht nur beim Fahr'n
 Das Präventionsprojekt „Faires Fahr'n in Bus
 und Bahn“ im Landkreis Lörrach geht in sein
 zehntes Jahr. Seite 38

Alles, was los ist
 Ankündigungen, Service, aktuelle Themen
 für die Freizeit und Veranstaltungen in Kreis
 und Region auf den Seiten 40/41

Willkommen im globalen Dorf
 Informationen aus der großen und kleinen
 Welt bietet BZ-Online. Mit Videos und Fotogalerien
 auch aus der Region. www.badische-zeitung.de

**Ilke über
 sanlage**

nstag, zirka 8.15 Uhr,
 geklärten Gründen zu
 Austritt einer rosarot
 dem Kamin der „Re-
 üllverbrennungsanla-
 ck von Valorec Ser-
 sei auf geringe Men-
 zuführen, das im Ver-
 enthalten war, heißt
 ahme des Unterneh-
 d über den Kamin in
 gelangte, werde un-
 zeitige Austritt habe
 Auswirkungen. Valo-
 1 Vorfall. Das Unter-
 Ursachen des Vor-
 icken und darauf auf-
 1 erarbeiten, die ver-
 es erneut zu einem
 men kann.

**mit mehr
 n Verlust**

sda). Trotz geringe-
 1 hat die Elektra Birs-
 (EBM) 2011 mehr um
 absatz sank um 0,9
 7 Gigawattstunden
 stieg um 5,8 Prozent
 Franken. Die Alpiq
 u einem Verlust von
 unken. Die als privat-
 nschaft organisierte
 rlust in einer Mittel-
 stantell aus ihren Al-

Nervennahrung für die Agglomeration

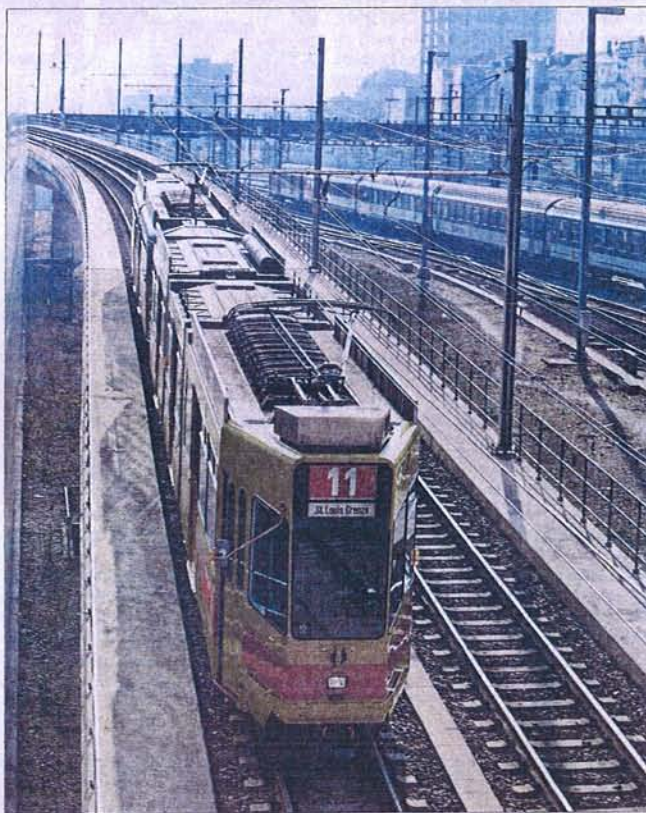
Mit dem Agglomerationsprogramm wollen die Basler Kantone neuralgische Punkte im Tramnetz entschärfen und dieses erweitern

VON UNSEREM REDAKTEUR
 MICHAEL BAAS

BASEL. „Der öffentliche Verkehr ist das Nervensystem der Agglomeration Basel“, sagt Eric Jacob. Mit der These steht der Geschäftsführer der Regio Basiliensis nicht allein. Im Februar präsentierten die Basler Kantone ein ehrgeiziges Ausbauprogramm für das Straßenbahnnetz in und um Basel. 700 Millionen Franken sollen investiert werden, um rund 20 Kilometer Schienen neu zu verlegen. Einen Ausblick in dies Zukunftsszenario boten die Regio Basiliensis und das Baselbieter Verkehrsunternehmen BLT nun während einer Tour zu neuralgischen Punkten im Netz.

Der öffentliche Nahverkehr in und um Basel schreibt Erfolgsgeschichten. Die Regio-S-Bahn ins Wiesental zum Beispiel übertrifft alle Erwartungen und bietet schon jetzt das Potenzial für einen weiteren Ausbau. Aber auch die BLT verzeichnet auf ihren Tramlinien stark steigende Nachfrage. In den vergangenen zehn Jahren haben die Fahrgastzahlen um 50 Prozent zugelegt, schildert BLT-Chef Andreas Büttiker. Angesichts der Entwicklung gelte es nicht nur vorausschauend zu planen; vielmehr zeige sich, dass der öffentliche Nahverkehr vor allem da „gut angenommen wird, wo er schnelle und direkte Verbindungen anbietet.“ Die Einsicht zieht sich denn auch als rote Linie durch das „Tramnetz 2020“, so der Arbeitstitel des Ausbauprogramms; fassbar wird sie zum Beispiel beim Margarethenstich, das sind neue Gleise, die den Linien ins Leimental, also Richtung Dornach und Therwil, etwa auf Höhe des Basler Zoos die direkte Fahrt zum Bahnhof SBB ermöglichen und die bereits bis 2015 mit Zuschüssen aus dem ersten Agglomerationsprogramm (Info) gebaut werden sollen.

Gleichwohl gehen die strategischen Überlegungen weit über diesen Aspekt hinaus. „Ziel ist es, die Tram als zentrales Transportmittel in der Agglomeration weiter zu entwickeln und zu stärken“, skizziert Martin Kolb, Leiter der Regionalplanung beider Basel und zugleich des Baselbieter Amtes für Raumplanung, die



Die Tram 11 – ein Strang im Nervensystem des Ballungsraums

FOTO: BLT

übergeordnete Linie. Dazu wiederum gehören nicht nur schnelle Direktverbindungen, sondern auch gute Verknüpfungen – vor allem mit dem S-Bahnssystem und damit an den Bahnhöfen. In diesem Zusammenhang zu sehen ist etwa die geplante Verlängerung der Tramlinie 3 zum Bahnhof in St. Louis, die nach 2015 angepackt werden soll – vorausgesetzt es gibt Zuschüsse aus dem Agglomerationsprogramm; in diese Schublade gehören aber auch der Ausbau des Ostkopfes des Bahnhofs SBB sowie das „Herzstück“, der S-Bahn-Tunnel zwischen dem Badischen

und dem Bahnhof SBB, die die Kapazität der S-Bahn verbessern und echte Durchbindungen der Strecken ermöglichen. Insofern seien das auch „keine spezifisch städtischen“ sprich Basler, sondern „im Grunde regionale Projekte“, betont Kolb. In diesen Kontext gehört im Endeffekt auch die ebenfalls angedachte Verlängerung der Tram 6 von der heutigen Endhaltestelle in Riehen an einen neuen S-Bahn-Haltestelle in Stetten oder gar bis zum Bahnhof Stetten; schließlich würde das eine weitere Verknüpfung mit der S 5 zwischen Weil und Steinen eröffnen und das

Tram-S-Bahn-Netz noch hier enger knüpfen. Denn letztlich gehe es auch darum, mit Hilfe leistungsfähiger Nahverkehrsachsen die Siedlungsentwicklung zu steuern und das noch erwartete Bevölkerungswachstum der Region von etwa 45 000 Menschen auf diese inneren Korridore zu konzentrieren, sagt der Leiter der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms Patrick Leyboldt.

All das aber gibt's auch nicht zum Nulltarif. Allein der Ausbau eines 350 Meter langen eingleisigen Abschnitts im Leimental auf zwei Gleise koste rund 25 Millionen Franken, sagt Büttiker. Das Herzstück ist gar auf 1,5 Milliarden Franken veranschlagt. Entsprechend wichtig sei Förderung aus dem Agglomerationsprogramm. Denn was inzwischen für die BLT-Trams gilt – dass sie, wie die Linie 11, quer durch Basel rollen und nicht wie einst am Aeschenplatz wenden und zurückfahren ins Baselbiet –, ist für Büttiker, Kolb und Leyboldt erst der Anfang einer wirklich integrierten, trinationalen Region Basel.

INFO

SCHWEIZER FÖRDERUNG

Das Agglomerationsprogramm ist ein Förderprogramm der Schweiz zum Ausbau der Infrastruktur, daraus werden Projekte mit maximal 50 Prozent der Kosten bezuschusst. Derzeit sind noch rund zwei Milliarden Franken in dem Topf. Gleichmäßig aufgeteilt auf 26 Kantone ergäbe das vergleichsweise bescheidene Summen; erfahrungsgemäß fließen die Mittel aber vor allem in die Ballungsräume, also Zürich, Bern, Genf, Lausanne, Luzern und Basel. Ende Juni beginnt die Auswahl der Projekte für die Zeit nach 2015. Basel hat in der Bewerbung für diese nächsten Generationen des Programms eine Liste mit mehr als 150 Vorhaben und einem Volumen von 2,8 Milliarden Franken erarbeitet. Finanzieller Schwerpunkt ist dabei der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf Schiene und Straße – vom Bahnschluss des Euro-Airports über diverse Tramprojekte bis zur Elektrifizierung der Hochrheinstraße. **atb**

HEUTE

1.1.2012

Kreistags

örracher Kreistags
 Mittwoch, 16. Mai,
 ntlichen Sitzung
 der Tagesordnung
 irktpolitische Stra-
 tionsprogramm
 rm, die Konzeption
 und -hilfe sowie
 tratsamt. BZ

Mit dem Feierabendtram in die Zukunft

Das Agglomerationsprogramm stellt bevorstehende Verkehrsprojekte in der Region vor

Von Tobias Gfeller

Münchenstein/Basel. «Es ist eher ein Startschuss als ein Abschluss», sagte Patrick Leypoldt nach der rund 90-minütigen Fahrt mit dem 14. und neusten Tango-Tram der BLT-Flotte. Gemeint hat der Geschäftsstellenleiter des Agglomerationsprogramms Basel die Palette an Projekten, die von den Kantonen Basel-Stadt, Baselland, Solothurn und Aargau sowie den grenznahen Gebieten in Deutschland und Frankreich am 30. Juni beim Bund eingereicht werden.

Zur ungewöhnlichen Tramfahrt im Feierabendverkehr hatte alt Landrätin Esther Maag (Grüne) eingeladen. Als Vorstandsmitglied der Neuen Helvetischen Gesellschaft und als Beirätin der Regio Basiliensis kam sie auf die spezielle Idee: «Das ist eine Vorabinformation. Es muss spürbar sein, was es in der Region in Zukunft zu tun gibt.» BLT-Direktor Andreas Büttiker reagierte begeistert und stellte das Tram zur Verfügung. Die erste Fahrt mit Besatzung führte das Tango-Tram vom Depot Ruchfeld auf dem Dreispitz über den Aeschenplatz bis zur Burgfelder Grenze. Anschliessend ging es via Heuwaage zur

Schlaufe beim Depot Hüslimatt in Oberwil. Pünktlich fuhr das Tango-Tram wieder beim Depot Ruchfeld ein.

Margarethenstich erst 2015

Fast im Minutentakt griff Patrick Leypoldt zum Mikrofon und erläuterte den rund 70 Fahrgästen die einzelnen Projekte. Ob Gleisusbau im Ostteil des Bahnhofs SBB, um den Takt auf der S-Bahn zu erhöhen, die Verlängerung der Linie 3 nach Saint-Louis oder die Doppelspurausbauten im Leimental, um das dortige Tramnetz weiter auszubauen – es gab für Leypoldt und sein Team in den vergangenen zwei Jahren viel zu tun. Auch der Margarethenstich, der sich ebenso im Konzept Tramnetz 2020 befindet, wurde angesprochen. Dieser komme wohl erst 2015, sagte Bettina Heiniger, Projektleiterin von Tramnetz 2020 für den Kanton Basel-Stadt. Geplant war der Baubeginn eigentlich für 2014. «Das Projekt wird immer umfangreicher. Es wurde erkannt, dass der Margarethenhügel geologisch noch mehr gesichert werden muss.»

Das Agglomerationsprogramm Basel umfasst insgesamt 34 Projekte für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den



Info im Tango. Das Agglomerationsprogramm umfasst insgesamt 34 Projekte für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr. Foto Henry Muchenberger

motorisierten Individualverkehr (MIV). Bei einer Zustimmung würden 17 davon 2015 lanciert, für die restlichen 17 wäre Baustart 2019. Rund 60 zusätzli-

che Projekte wurden für Velofahrer und Fussgänger eingereicht. Laut Leypoldt sind die Berichte im Entwurf vorhanden. «Es braucht noch einzelne politische Beschlüsse, vor allem die vier Regierungsratsbeschlüsse der Nordwestschweizer Kantone sowie die Beschlüsse aus dem Ausland.» Die Projekte sind aufgeteilt in dringende und weniger dringende, wobei Leypoldt unterstrich, «dass es im aktuellen Agglomerationsprogramm kein Projekt mit dem Prädikat «nice to have» gibt». Der Geldtopf des Bundes hat sich von sechs auf zwei Milliarden Franken verkleinert. Alleine die 17 Basler ÖV- und MIV-Projekte zusammen mit den 31 Velo- und Fussgängerprojekten, die bei einer Zustimmung 2015 in Bau gehen, kosten zusammen knapp 700 Millionen Franken.

Dass die Region Basel in der ersten Phase des Agglomerationsprogrammes Basel 2007 schlecht wegkam, habe an der schlechten Organisation in der Region Basel gelegen, weiss Leypoldt. «Basel ist die mit Abstand komplexeste Region. Alles muss zweisprachig geschehen und drei Länder sind involviert.» Dieses Mal hat es die Region Basel geschafft, mit einer Stimme zu sprechen. «Es geht nur gemeinsam, nicht alleine. Wir müssen jetzt beweisen, dass es sich enorm lohnt, bei uns zu investieren», erklärte Leypoldt.