

## Tramlinie nach Weil am Rhein feierlich eröffnet

Politiker und Projektverantwortliche der 8er-Erweiterung durchschneiden beim Zoll Weil-Friedlingen das Band



Grenzüberschreitende Fahrt. Regierungsrat Hans-Peter Wessels (rechts) freut sich über die Jungfernfahrt. Foto Stefan Leimer

Von Martin Regenass

Basel. «Es ist ein spezieller Moment gewesen, mit den geladenen Gästen über die schweizerisch-deutsche Grenze zu fahren», sagte die Tramchauffeuse Antje Brüning von den Basler Verkehrsbetrieben (BVB). Sie war gestern Freitag die erste Frau, die nach dem Zweiten Weltkrieg ein grenzüberschreitendes Tram mit zahlreichen Passagieren pilotierte.

Diese, vor allem bestehend aus Politikern und Projektverantwortlichen, eröffneten mit der Fahrt vom Tramdepot Wiesenplatz bis zur Wendeschleife in Weil am Rhein die Weiterführung der Linie 8 offiziell. Neben dem Cockpit des ultramodernen Flexity-Trams mit Touchscreen aus dem Stalle Bombardier unterhielt sich auch ein etwas

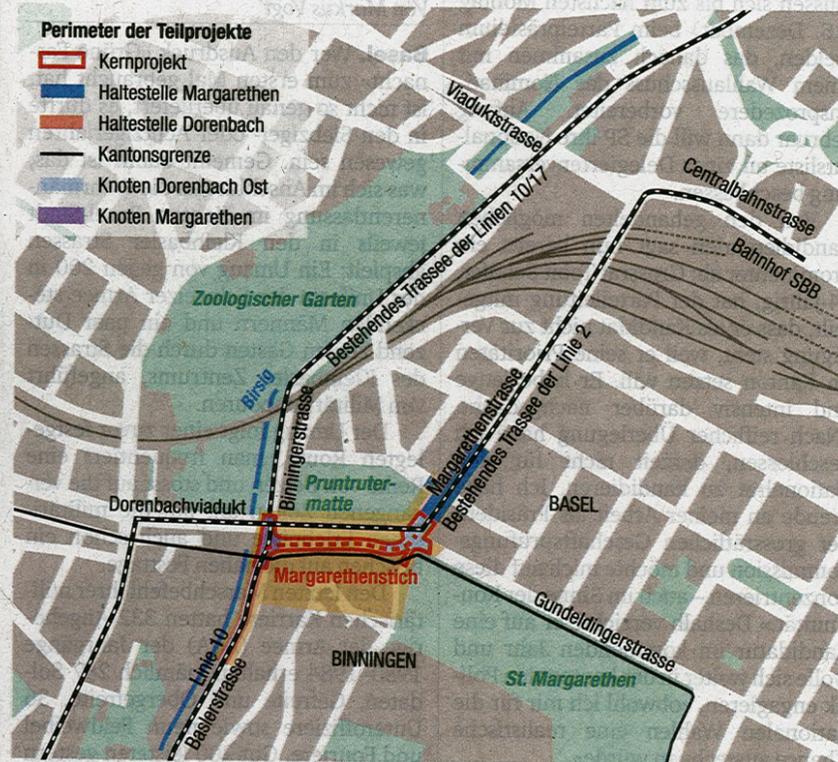
nachdenklicher Basler Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels (SP). Er sagte nach dem Passieren der Gärtnerstrassenbrücke bei der ehemaligen 8er-Endstation Kleinhüningen: «Kurz vor meinem Amtsantritt setzten wir hier im Dezember 2008 einen Fahrleitungsmasten als Zeichen für den Baubeginn.» Das sei damals formell notwendig gewesen, damit seitens der Eidgenossenschaft die notwendigen Gelder für den Ausbau der Tramlinie 8 geflossen seien. «Es ist schön, dass die Strecke nun bereit ist und wir heute die Jungfernfahrt bestreiten dürfen», erklärte Wessels.

Diese führte dann weiter und kurz vor dem Deutschen Zoll über die Hiltalingerbrücke, die erneuert und verstärkt werden musste, um das Gewicht der Trams überhaupt auszuhalten. Nach

dem Grenzübergang dann geht es rechts ab durch die Stadt Weil am Rhein, vorbei an Häusern und Geschäften bis ins Stadtzentrum.

### Deutsche Bahn verzögert

Eigentlich hätte die 8er-Linie bereits vor einem Jahr eröffnet werden sollen. Doch Verzögerungen im Bereich der Wendeschleife, die auf Hoheitsgebiet der Deutschen Bahn (DB) liegt, liessen dies nicht zu. Die Brücke bei der Wendeschleife zu bauen sei wohl technisch die grösste Schwierigkeit beim Bau dieser Strecke gewesen, sagt der Basler Kantonsingenieur Roger Reinauer. «Wir mussten bei der Deutschen Bahn nachhaken und um Unterstützung bitten. Zum Glück lenkte das Unternehmen ein, sonst hätten wir die Tramschleife



Margarethenstich. Baselland zahlt neu zwei Drittel der Kosten. Grafik BaZ/rm

provisorisch vorverlegen müssen.» Derweil spielt die Stadtmusik Weil am Rhein für den Empfang der Gäste auf der Wendeschleife den Baslermarsch und das Badnerlied. Für die Gäste gibt es Würstchen im Teig und Glühwein. Der Weiler Oberbürgermeister Wolfgang Dietz (CSU) enthüllt im milden Sonnenschein dieses Morgens eine Tafel zur Erinnerung an die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Die Eröffnung der Strecke sei mehr als eine Verbindung zwischen Stadt und Stadt. Sie sei für die ganze Region von Bedeutung, sagte Dietz. «Wir reissen die Schienen sicher nicht mehr heraus. Im Gegenteil – wir legen höchstens noch neue hinzu», rief Dietz und erntete dafür Applaus der rund 350 Gäste.

Tatsächlich weckt die Eröffnung der Linie bereits weitere Begehrlichkeiten. «Man sollte diese Linie nach Lörrach weiterziehen», sagt etwa BastA!-Grossrat Urs Müller. Und die Geschäftsführerin des Verkehrsclubs Schweiz beider Basel, Stephanie Fuchs, sieht im Agglomerationsprogramm der Eidgenossenschaft ein geeignetes finanzielles Mittel für einen weiteren Ausbau der Tramlinie auf deutschem Boden. «Man muss damit argumentieren, dass noch mehr Pendler auf das Auto verzichten und mit dem Tram fahren», findet Fuchs.

### Abfluss von Kaufkraft?

Für LDP-Grossrat André Auderset, der nicht nur das Tram testete, sondern nach den Festreden im Tramdepot Wiesenplatz auch das Buffet, kommt eine Verlängerung nicht infrage. «Lörrach ist gut erschlossen. Die 8er-Linie muss man jetzt nicht verlängern», sagt Auderset.

In ihm wecke diese Tramverlängerung sowieso zwiespältige Gefühle. Einerseits erhoffe er sich, dass die Pendler vom Auto aufs Tram umsteigen würden. Andererseits sei es nicht die Aufgabe der BVB, den Basler Detailhandel mit dem Abfluss von Kaufkraft nach Weil am Rhein zu schwächen.

Nicht ganz so dramatisch sieht das der Direktor des Gewerbeverbands Basel-Stadt, Gabriel Barel, auf Anfrage. «Der Preis ist beim Einkaufen nicht allein das entscheidende Kriterium. Basel bietet ein einmaliges Angebot an Geschäften in einem attraktiven städtischen Umfeld.» Die Tramlinie 8 sei eine intelligente Investition für das grenzüberschreitende Zusammenwachsen der Region.

Dies betonte auch der ehemalige Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Günther Oettinger (CDU), der im Tramdepot über einen Bildschirm zugeschaltet war. «Die Tramlinie ist dazu da, die Gegensätze zwischen Deutschland und der Schweiz abzubauen und der Wirtschaftsregion zu dienen.» Überhaupt waren die Redner wie BVB-Direktor Erich Lagler, Landrätin des Landkreises Lörrach Marion Damman oder der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann voll des Lobes über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Nicht mehr zusammengearbeitet wird hingegen zwischen den BVB und der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG). Die bis anhin gemeinsam betriebene Linie 55 geht mit der Eröffnung der Linie 8 nach Weil am Rhein von morgen Sonntag ganz an die SWEG über.

## Land zahlt mehr an Margarethenstich

Neue Tramverbindung kostet Basel-Stadt nur noch sieben Millionen Franken

Von Aaron Agnolazza

Basel/Liestal. Der Basler Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels (SP) und seine Baselbieter Amtskollegin Sabine Pegoraro (FDP) hatten sozusagen auf «neutralen» Boden geladen, als sie gestern zur Medienorientierung zum weiteren Vorgehen in Sachen Tramverbindung Margarethenstich luden. Im Badischen Bahnhof, der auf deutschem Boden liegt, präsentierten Wessels und Pegoraro, flankiert von den Direktoren der jeweiligen kantonalen Transportunternehmen Erich Lagler (BVB) und Andreas Büttiker (BLT) sowie Heiner Vischer, Vizepräsident der grossräumlichen Umwelt-, Verkehrs-, und Energiekommission (Uvek), einen neuen Kostenschlüssel für den Margarethenstich.

Dieser sieht vor, dass der Kanton Baselland anstatt nur die Hälfte der Investitionskosten für die Tramlinie neu zwei Drittel übernimmt. Insgesamt betragen die Investitionskosten für den Margarethenstich, der das Leimental via Bahnhof SBB besser mit der Stadt verbinden soll, rund 20,7 Millionen Franken. Damit gehen neu 13,7 Millionen Franken zulasten des Kantons Baselland und rund sieben Millionen Franken muss Basel-Stadt noch über-



Sabine Pegoraro.



Hans-Peter Wessels.

nehmen. Mit dem Beitrag des Bundes aus dem Agglomerationsprogramm, der 30 Prozent der Kosten beträgt, sinken diese für Baselland auf noch circa 7,1 Millionen und für Basel-Stadt auf etwa 4,5 Millionen Franken.

### «Funktionierende Partnerschaft»

«Der Margarethenstich ist ein wichtiges Verbindungsstück für beide Kantone, und der Kanton Baselland will hier ein Zeichen setzen für eine funktionierende Partnerschaft», erklärte Sabine Pegoraro ihre Beweggründe für das Entgegenkommen bei den Kosten für die neue Tramlinie 17. Diese führt derzeit noch von Ettingen an den Wiesenplatz. In den letzten Jahren habe die Frequenz in Richtung Wiesenplatz jedoch merklich abgenommen, sagte

BLT-Direktor Andreas Büttiker. Neu führt die Linie in wenigen Jahren – Baubeginn ist für 2016 vorgesehen – von Ettingen bis zum Badischen Bahnhof. Der Zeitgewinn für die Pendler aus dem Leimental beträgt rund fünf Minuten. Derzeit fahren täglich 17000 Passagiere vom Leimental nach Basel und zurück, und dies zu einem Grossteil während einer zweistündigen Spitze am Morgen und am Abend.

An der Medienkonferenz zeigte sich Hans-Peter Wessels erfreut über den Entscheid des Baselbieter Regierungsrates und würdigte diesen als entscheidenden Schritt zur politischen Akzeptanz des Tramprojekts. Laut Wessels befindet sich der Margarethenstich nun auf der «Zielgeraden». Denn unumstritten war das Projekt Margarethenstich bis dato insbesondere in Basel-Stadt nicht: Kritik, dass nur der Kanton Baselland profitieren würde, Basel-Stadt aber die Hälfte der Kosten übernehmen sollte, wurde bereits mehrfach laut.

Die Offerte aus Baselland kam buchstäblich in letzter Minute auch bei der vorberatenden Uvek des Basler Grossen Rates an, die ihren Bericht schon zu grossen Teilen vorbereitet hatte. «Am Tag, als wir diesen verschicken wollten, erreichte uns ein Anruf von Regierungs-

ANZEIGE

Pouellato

NUDO

