



Artikel in der Basler Zeitung
BLT will ihr Angebot ausbauen – Doppelspur und Margarethenstich

Quelle: Basler Zeitung vom 04.09.2007

www.suedumfahrung-nein.ch

© Basler Zeitung: 04.09.2007

BLT will ihr Angebot ausbauen

Nur die Passagiere aus dem hinteren Leimental müssen lange auf Taktverdichtung warten

Die Tramlinien 10 und 17 sind in den Spitzenzeiten überfüllt. Deshalb möchte Baselland-Transport AG (BLT) auch im hinteren Leimental mehr Trams verkehren lassen. Das ist auf der einspurigen Strecke aber nicht möglich.

Die steigende Zahl der Fahrgäste in die Stadt bedingt eine weitere Verdichtung des Fahrplans. Bis 2012 sollen die Trams zwischen Ettingen und Dornach alle sieben Minuten fahren können. Dafür muss die Linie Dornach>Stollenrain auf Doppelspur ausgebaut werden, was um 2008 in Angriff genommen werden soll. Mit den neuen, grösseren 40 Tango-Trams, von denen die ersten vier Ende des nächsten Jahres eintreffen, wird eine weitere Verbesserung erzielt.

AUSBAU GEFORDERT. Aber auch damit kommen die Passagiere aus dem hinteren Leimental zu kurz. Profitieren können nur die Hofstetter, die dank der Postautoverbindung einen Anschluss an die Station Ettingen haben. Denn die einspurige Strecke zwischen Ettingen und Rodersdorf kann die zusätzlichen Trams nicht aufnehmen, die Trams können dort weiterhin nur alle 15 Minuten fahren. Um den Takt zu verdichten, schlägt BLT-Direktor Andreas Büttiker vor, die Strecke auf Doppelspur auszubauen - auch weil die Gemeinden des hinteren Leimentals ein stetiges Wachstum aufweisen und nicht benachteiligt werden sollen.

VERSCHIEDENE VARIANTEN. Ein konkretes Projekt liegt noch nicht vor, und weder der Kanton noch die Gemeinden haben sich mit dem Vorschlag auseinandergesetzt. Die Kosten dafür schätzt Büttiker ganz grob auf «zehn, vielleicht auch elf oder zwölf Millionen Franken». Allerdings bestehe die Aussicht, für die verschiedenen Ausbaupläne vom Agglo-Fonds des Bundes Beiträge in der Höhe von bis zu 50 Prozent zu erhalten, sagt er.

Die Taktverdichtung drängt sich im ganzen Leimental auf. Denn die Zahl der Passagiere hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Fast 17 Millionen Fahrgäste benutzten 2006 das Tram zwischen Rodersdorf und Dornach, und allein aus dem Leimental nahm ihre Zahl im Vergleich zum Vorjahr um 493 000 Personen zu. Für die Strecke im vorderen Leimental gibt es dabei schon einige Projekte und Ideen. Die einen wünschen sich eine kürzere Verbindung zum Bahnhof SBB ohne Umweg über den Theaterbogen > aber auch ohne die bisherige Linie in die Innenstadt aufzugeben.

Die anderen möchten einfach mehr Platz haben, wenn sie frühmorgens zur Arbeit fahren; am Abend verteilen sich die Heimkehrer auf einen längeren Zeitraum. Neue Streckenabschnitte lassen sich jedoch nicht von heute auf morgen realisieren, und die BLT kann nicht einfach mehr Trams auf die Reise schicken, weil einzelne Streckenabschnitte immer noch einspurig sind und weil ganz einfach noch kein zusätzliches Rollmaterial zur Verfügung steht.

Die Verbindung zum Bahnhof SBB lässt sich über den Margarethenstich realisieren, sofern alle beteiligten Kantone und Gemeinden ihr Einverständnis geben. Als Variante, möglicherweise als längerfristige Ergänzung, steht die Idee eines Tunnels zwischen Bottmingen mit einer tiefen, unterirdischen Station beim Bruderholzspital zum Bahnhof im Raum. Mit dem guten Beispiel ging kürzlich der Kanton Solothurn voran (die baz berichtete) und befürwortete in einer Vernehmlassung die Linienführung Margarethenstich, weil diese mit 8 bis 10 Millionen Franken relativ kostengünstig und schneller realisierbar ist. Die Antworten der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt liegen noch nicht vor. Sollten sie sich den Solothurnern anschliessen, könnte mit der Planung begonnen werden. Die Realisierung würde aber kaum mehr in diesem Jahrzehnt erfolgen, wie Markus Meisinger, der

Leiter der federführenden Abteilung Öffentlicher Verkehr im Amt für Raumplanung in Liestal sagt.

KOMPLEXE SITUATION. Über die Zusage Solothurns freut sich auch Andreas Büttiker, allerdings weist er auf die komplexe Situation hin. Selbstverständlich soll die direkte Linie ins Stadtzentrum bestehen bleiben. Die Bahnhoflinie sollte jedoch an den Werktagen als Pendlerlinie geführt werden, die von geschätzten 30 Prozent der Fahrgäste benützt werden dürfte.

Direkt zum Bahnhof

FORDERUNG. Der VCS und die Vereinigung Pro Bahn Nordwestschweiz machen sich für bessere Tramverbindungen aus dem Leimental stark. Vordringlich sei die Anbindung der 10er- und 17er-Linie vom Dorenbach via Margarethenstich direkt zur Linie 2 und damit zum Bahnhof. Dieses günstige Projekt (8 Millionen) müsse möglichst bald realisiert werden, schreiben sie in ihren Stellungnahmen zur regionalen Verkehrsplanung. ao