

Anstatt Umfahrung: Vollgas mit dem Tram

Leimental Der Verein «Südumfahrung Nein» wappnet sich für einen Abstimmungskampf und setzt sich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs ein.

VON BEA ASPER

«Südumfahrung Nein» steht in grossen Lettern auf weissen Fahnen, welche die Mehrzweckhalle von Therwil schmücken. Im Thurgau hatte ein Initiativkomitee mit diesen Fahnen erfolgreich den Abstimmungskampf gewonnen. «Ein Symbol und beste Voraussetzungen für das Leimental, diese Fahnen als Geschenk anzunehmen», sagte Elisabeth Schneider-Schneiter, Präsidentin des Vereins «Südumfahrung Nein» an der Generalversammlung vom Mittwochabend.

Umfahrung Allschwil droht

Obwohl die Südumfahrung aus dem Richtplan gestrichen wurde, sei der Kampf nicht gewonnen. Im Gegenteil: Möglicherweise werden die Fahnen bereits im kommenden Frühjahr dringender gebraucht denn je. Weil ein Initiativkomitee die Umfahrungsstrasse Allschwil lanciert hat. «Eine Trotzreaktion auf die Streichung der Südumfahrung aus dem Richtplan», so Schneider. Doch wir sind gewappnet, sagt die Nationalrätin und verweist auf die mit 80 000 Franken gefüllte Kampfkasse und den Rückhalt durch die 1200 Mitglieder des Vereins. Ebenso könne nicht ausgeschlossen werden, dass das von der Regierung lancierte Projekt Elba (Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil) in der Detailbearbeitung böse Überraschungen offenbaren wird. «Hatte der Baudirektor doch verlauten lassen: Keine Lösung sei ausgeschlossen», zitiert Schneider.

Voraussichtlich sollen dem Landrat im Jahr 2014 zwei Varianten vorgestellt werden. Dabei wünscht sich die CVP-Politikerin, der Kanton gäbe im Leimental mit dem öV Vollgas. An Ausbauplänen fehlt es bei der BLT

nicht, wie Direktor Andreas Büttiker den zahlreich erschienenen Vereinsmitgliedern verriet. Mit einem Spurausbau der Tramlinie und separaten Bus-Streifen auf der Strasse, um am Stau vorbei zukommen, könnte die Erfolgsgeschichte des öV fortgesetzt werden. Alleine im letzten Jahr steigerte das Transportunternehmen die Fahrgastzahlen im Busbereich um 15 Prozent. In den letzten zehn Jahren bewegte es Hunderttausende zum Umsteigen. Die Fahrgastzahlen stiegen in dieser Zeit um 9,6 Millionen auf 48 Millionen.

Die 100-jährige Geschichte vom Bähnli von Rodersdorf nach Basel zeigt, dass der Blick in die Vergangenheit auch wieder Vision ist. Früher hiess es an der Heuwaage: «Schnellzug nach Rodersdorf, Abfahrt 18 Uhr». Damals dauerte die Reise von der Stadt bis aufs Land 50 Minuten, heute schafft es das Tram in 30 Minuten – trotz zusätzlicher Haltestellen.

öV billiger als Strassen-Projekte

Büttikers Vision: Nebst den Sammeltrams auch Schnelltrams einzusetzen, damit könnte die Reisezeit um weitere sieben Minuten verkürzt

werden und die neu bestellten Serien-trams Tango sind ausgelegt für Spitzengeschwindigkeiten bis 80 Kilometer pro Stunde. Zu seiner Vision zählen aber auch der Margarethenstich

und ein Bruderholz-Tunnel. Damit könnten noch bessere Direktverbindungen zum Bahnhof SBB und den Basler Industriegebieten geschaffen werden.

Projekte, die einige hundert Millionen Franken kosten würden. In Relation zu Strassen-Projekten, die Milliarden Franken verschlingen, kämen diese der Region günstiger, argumentiert Büttiker. Insbesondere wenn man die Lebensqualität, den Nutzen für die Umwelt und die Energiebilanz mit einberechnet. Die neuen Trams verbrauchen übrigens 29 Prozent weniger Energie als die bisherigen und werden bald aus eigenen Solar-Anlagen mit Strom versorgt.

Mit Schnelltrams könnte die Reisezeit um sieben Minuten verkürzt werden, hofft BLT-Direktor Andreas Büttiker.