



Die grenzüberschreitende Tramlinie 8 ist eine Erfolgsgeschichte. Wird sie mit einer Verlängerung bis zum Läublinpark fortgeschrieben? Die Vorentscheidung für das Projekt fällt noch in diesem Jahr. Foto: Siegfried Feuchter

## Tram8+ nimmt jetzt Fahrt auf

**Straßenbahn** | Projekt der Verlängerung bis zum Läublinpark kommt in entscheidende Phase

Das Projekt Tramverlängerung bis zum Läublinpark kommt jetzt in eine entscheidende Phase. Zum einen steht in Kürze die Grundsatzentscheidung des Gemeinderats an, zum anderen muss die Stadt gegenüber dem Schweizer Bund stichhaltige Argumente für das 20-Millionen-Projekt liefern, wenn sie den notwendigen Zuschuss aus der Schweiz bekommen will.

■ Von Siegfried Feuchter

**Weil am Rhein.** „Wir arbeiten intensiv an dem Thema Tramverlängerung“, sagt Bürgermeister Rudolf Koger auf Nachfrage unserer Zeitung. Das von der Stadtverwaltung und großen Teilen des Gemeinderats gewünschte Projekt wurde bekanntlich nicht in das 3. Agglomerationspro-

gramm aufgenommen, von dem sich die Stadt Weil am Rhein einen Zuschuss bis zu 50 Prozent der Investitionskosten erhofft hat. In dem Fall hätte das Projekt bereits 2020 beginnen können. Jetzt richten sich die Hoffnungen der Stadt auf das 4. Agglo-Programm, wobei ein Baubeginn dann 2024 möglich wäre. Ohne Zuschuss aus der Schweiz und eine Finanzspritze vom Land Baden-Württemberg in derselben Größenordnung kann die Stadt eine Tramverlängerung aus finanziellen Gründen nicht stemmen.

Jetzt muss Weil am Rhein, wie Koger sagt, gegenüber Bern den Nachweis für einen Mehrwert durch dieses Wunschprojekt liefern. Weils Bürgermeister, der schon die Tramlinie 8 auf deutscher Seite gemanagt und viel Lob dafür bekommen hatte, listet im Gespräch ein paar Argumente auf. Dazu zählt auch, dass die Straßenbahn in Weil am Rhein längst Teil des All-



»Wir gehören zur Agglomeration Basel.«

Bürgermeister Rudolf Koger

tags geworden ist. Da seien zum einen 4000 Berufspendler, außerdem würde man bei einer Verlängerung bis zunächst zum Läublinpark den Großteil der Kernstadt mit rund 15000 Einwohnern erreichen. Dadurch würden laut Koger noch viel mehr Leute auf die Straßenbahn umsteigen. Die Folge: In der Stadt wie auch im Raum Basel könnten der Individualverkehr weiter reduziert und der Öffentliche Personennahverkehr gestärkt werden. Ef-

fekt dabei: Die CO<sup>2</sup>-Belastungen würden geringer werden. „Außerdem gehören wir zur Agglomeration Basel. Gäbe es die Grenze nicht, bräuchte man darüber gar nicht zu diskutieren“, betont Koger.

Der Bürgermeister sieht bei der Tram „klare Vorteile“ gegenüber einem City-Bus, da mit der Straßenbahn viel mehr Leute transportiert werden können. Ohne dass Koger einen Termin nennt, scheint offensichtlich, dass in nächster Zeit die noch ausstehende Grundsatzdiskussion im Gemeinderat geführt wird. Dann müssen sich die Kommunalpolitiker erklären. „Jedes Ende führt zu einem Anfang.“ Mit diesen Worten hatte OB Wolfgang Dietz im vergangenen Jahr schon bei der Einweihung des „Dreizack“ für eine Tramverlängerung geworben. Er sieht bei dieser zukunftsweisenden Entscheidung Chancen, die sich für die Weiler Stadtentwicklung und für das gesamte Dreiland bieten.