



Christine Staehelin

Erfolgreiche Tramverlängerungen nach Weil und Saint-Louis: Will Lörrach jetzt unseren 6er?

Eine Verlängerung des 6er nach Lörrach macht Sinn, würde sie doch unter anderem die ständig verstopften Zubringerstrassen von Riehen und Lörrach entlasten. Zu diesem Resultat kommt eine Machbarkeitsstudie unserer Nachbarn. Ohnehin gab es schon einmal eine stark genutzte durchgehende Tramlinie nach Lörrach: den 6er.

Aller guten Dinge sind drei. Tatsächlich? Nach der Tramverlängerung der Linie 8 bis Weil und dem 3er Richtung Saint-Louis wäre jetzt die Tramlinie 6 nach Lörrach an der Reihe. Auch historisch würde dies durchaus Sinn machen. Von 1919 bis 1967 fuhren die Basler Drämmli auf dem traditionellen, noch immer aktuellen Weg von Allschwil via Barfüsser- und Claraplatz bis zum Hauptbahnhof der grössten unserer drei Nachbarstädte. Lörrach mietete damals offiziell die Wagen der Basler Verkehrsbetriebe ab der Grenze und übernahm den Betrieb. Davon merkten die Passagiere nichts. Grund für die Einstellung der Linie Ende der 1960er Jahre war, dass der Lörracher Gemeinderat dem Autoverkehr mehr Raum zur Verfügung stellen wollte. In dieser Zeit sah man, im Gegensatz zu heute, die Priorität der Mobilität noch nicht beim ÖV.

6er Endstation Lörrach, bedeutende Entlastung für Riehen

Nach den erfolgreichen Verlängerungen des Achters und Dreiers liegt die Weiterführung des 6ers nach Lörrach eigentlich nahe. Nicht zuletzt, weil die Stadt mit ihren 48'158 Einwohnern ein wichtiger Nachbar von Basel ist. Und zudem pendeln über 5'000 Menschen Lörrachs täglich zum Arbeiten in die Schweiz. So würde die Verlängerung der Tramlinie die verkehrs- und staugeplagte Baslerstrasse von Riehen entlasten. Entsprechend werden auf deutscher Seite Stimmen laut, die Tram-Anbindung wieder aufzunehmen. «Es ist bewundernswert, dass Basel sogar in den sechziger und siebziger Jahren, als es üblich gewesen ist, Tramtrassen abzuschaffen, diesem Trend erfolgreich widerstanden hat und an seinem Tramnetz unbeirrt

festhielt», sagt Natali Fessmann, Sprecherin der Interessensgemeinschaft Verkehr Lörrach (IG Verkehr Lörrach). «

«Grundsätzliche Begrüssung» in Basel, aber Deutschland soll es richten

In Basel hält sich das Bau- und Verkehrsdepartement aus der Diskussion noch vornehm heraus. «Eine allfällige Verlängerung der Tramlinie 6 durch Lörrach läge in der Zuständigkeit unserer deutschen Nachbarsstadt», sagt Nicole Stocker, stellvertretende Leiterin Kommunikation des Bau- und Verkehrsdepartements. «Basel-Stadt ist hier aktuell nicht involviert. Wir haben aber Kenntnis von entsprechenden Ideen und begrüßen es grundsätzlich, dass der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr auch bei unseren ausländischen Nachbarn nach wie vor ein grosses Thema ist». Die Basler Verkehrsbetriebe lassen sich ebenfalls nicht in die Karten blicken. «Alles, was die Attraktivitätssteigerung des ÖV betrifft, begrüßen wir», sagt Mediensprecher Benjamin Schmid vorsichtig.

Lörrach will, doch es fehlt das Geld

Die IG Verkehr Lörrach ist die Verlängerung der Tramlinie 6 ein wichtiges Thema. So gab sie eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. Sie basiert auf einer neuen Tram-Trassenführung im westlichen Teil von Lörrach, die an der Fussgängerzone vorbei, dem Kanal entlang bis zur S-Bahn Station Haagen-Messe führen würde. «Dort wäre Platz genug, eine Mobilitätsdrehscheibe einzurichten. Mit Anbindung an die S-Bahn 6, direktem Anschluss an die Autobahn und einem grosszügigen Park and Ride-System», sagt Natali Fessmann. «Für diese Gleisführung spricht auch die Tatsache, dass der bauliche Aufwand vergleichsweise gering wäre, aber den Nutzern grösstmögliche Vorteile bringen würde». Einen Entscheid kann allerdings nur ihre Regierung fällen. Die Studie prüfte allerdings weder Wirtschaftlichkeit noch Betriebskosten. Genau dies ist derzeit das wichtigste Argument der Lörracher Regierung für ihr Zögern.

Gegenüber der Badischen Zeitung sagte der Lörracher Oberbürgermeister Jörg Lutz bereits vergangenen August, dass eine Verlängerung des 6ers bis zu 200 Millionen Euro kosten könnte. Verglichen mit den Kosten für Weil und Saint-Louis nicht erschreckend. Da sich die Schweiz finanziell nicht am Projekt beteiligen würde, fordert er, die Diskussion wieder zu beenden. Die Kosten seien zu hoch, findet Lutz und schiebt den schwarzen Peter ins Rathaus von Basel. Doch der politische Druck steigt. «Wie sich die Situation ändern wird, wenn sich Bürgermeister Michael Wilke Ende Mai 2018 aus dem Amt zurückziehen wird, wird sich zeigen», sagt Natali Fessmann. Denn Michael Wilke war Leiter des Dezernats II, dem unter anderem auch die Themen Strassen und Verkehr zugeordnet werden.

Auch die IG Verkehr gibt nicht auf. Natali Fessmann argumentiert, dass im grenznahen Raum zwischen Lörrach und Riehen mit der Verlängerung der Autoverkehr reduziert werde und die verstopften Strassen in beiden Städten entlastet werden könnten. Während sich Basel trotz des Erfolgs der neuen grenzüberschreitenden Tramlinien bedeckt hält, scheut Lörrach offen die Kosten. Und spätestens nach dem Millionen-Theater in Saint-Louis, wird während der Ära Wessels Basels Regierung einen Teufel tun und ihre Schatztruhe öffnen. Allen ist klar, der 6er wäre wichtig, einer im Lotto würde die Diskussion erleichtern.