

# Zusammenstellung, Gründe für das Tram,

IG Verkehr Lörrach ([www.igverkehr.de](http://www.igverkehr.de))

Zunächst sei in die Vergangenheit geschaut, bevor wir in die Zukunft blicken.

Das Tram wurde am 1. September 1967 nicht etwa abgeschafft weil es unrentabel war, sondern weil es den Planungen des Rathaus- und Post- & Fernmeldeneubaues sowie dem Neubau des Landratsamtes im Wege stand. Des weiteren entsprach das Tram nicht mehr so ganz dem Zeitgeist, der immer mehr auf das Auto setzte, konnte sich doch in jener Zeit immer mehr Bürger ein Auto leisten.

Wenn gleich der Vorteil und der Nutzen bei allen Bürgern unbestritten war, so stellte das Tram mit seiner Wendeschleife vor dem Bahnhof und der Durchfahrt durch die Turmstraße doch ein Hindernis bei den Neubauplänen dar.

So stellte sich auch bei allen Lörracher Bürgern Wehmut ein, als das Tram am 1.9.1967 seine letzte Fahrt machte. Alle waren der einhelligen Meinung: Schade dass es das Tram nicht mehr gibt.

In diesem Jahr feiern wir also in Lörrach "**50 Jahre ohne Tram**".

Mittlerweile sind dafür unsere Nachbarn aufgewacht. Die neue Tramstrecke in Weil / Rhein ist bereits fertiggestellt und die Gelder für eine Verlängerung derselben sind schon bewilligt.

Die Linien von Basel nach Hüningen, und von Kehl nach Strassburg werden in diesem Jahr 2017 fertiggestellt werden. Alle diese Neubaustrecken ins benachbarte Ausland stellen nicht nur einen riesigen Erfolg für den ÖPNV dar, sondern bringen die Länder auch einander näher.

In Lörrach jedoch sind die Bürger aufgerufen, Gründe für das Tram zu sammeln, weil man im Rathaus die Notwendigkeit desselben noch nicht erkennen will. Dies trotz der bevorstehenden Probleme, die mit der 15Minuten Taktverdichtung nach Basel und dem fehlenden 2. Gleis nach Schopfheim sowie dem geplanten Zentralklinikum verbunden sind. Von den Parkplatzproblemen im Osten der Stadt, sei hier nur noch am Rande die Rede.

## Gründe PRO das Tram:

1. Die „**Neue Tramtrasse am Gewerbekanal**“ führt nicht mehr durch die Turmstrasse / Fussgängerzone, sondern größtenteils entlang des noch vorhandenen Gewerbekanal, also entlang einer Trasse, die es ermöglicht die Tramtrasse zu verwirklichen, ohne ein einziges Haus ab zu reisen. Unter anderem wird die Industriebrache am Gewerbekanal dabei ab der Körnerstrasse bis zum Schwimmbad zu neuem Leben erweckt.
2. Die Neue Trasse am Gewerbekanal würde als Feinverteiler die Wohngebiete Ob der Gass, KBC, Meeraner / Hieber-Märkte, Wölblinquarter, (altes Kreis-?) Krankenhaus, Projekt Vogelbachareal, Schwimmbad, Schulzentrum, Wohngebiet Wintersbuckstraße, St.-Peter, Grüttpark und Messegelände erschließen. Die S6 würde ihre Funktion als Mittelverteiler nicht nur erhalten, sondern diese Funktion würde noch gestärkt durch den Einsatz der Tram.
3. Bisher ist nicht ein einziger Supermarkt in Lörrach Stadt per ÖPNV erreichbar. Dies könnte sich ändern bei ALDI Stetten, Meeraner / Hieber-Markt
4. In Verbindung mit der S5 nach Weil könnte eine Mobilitätsdrehscheibe in Stetten direkt am Bahnhof entstehen, so wie diese früher beim Hbf in Lörrach der Fall war.
5. Bei dieser Mobilitätsdrehscheibe, könnte die S5 in Lö-Stetten enden, und somit wäre der verdichtete 15 Minuten Takt der S6 nach Basel möglich, ohne dass in Lörrach ein einziger Zug mehr, für zwangsläufig noch mehr Schrankenschliesungen führen würde.
6. Burghof & Stadtzentrum wäre vom **Tram-Haltepunkt Stadtmitte Burghof** (bei ehemaliger KBC-Kantine Brauhaus, jetzt China Restaurant) in fußläufig kürzerer Entfernung (**200m**) erreichbar, jetzige S-Bahn-Haltestelle Burghof (Schillerstraße **700m**).
7. Die zunehmende Zahl von Pendlern von und nach Basel könnte die S6 ebenfalls entlasten, da das Tram durch die am dichtesten bewohnten Gebiete von Lörrach führt. Siehe Stadtplan mit Tramlinie und Dichtebebauung nach Daten der "Geodatenbasis Landesamt für Geoinformationen und Landesentwicklung".
8. Der Parksuchverkehr würde ebenfalls abnehmen mit jedem Basler, der mit der Tram nach Lörrach kommt.
9. Kostenvorteil durch höhere Kapazitäten, größere Akzeptanz durch behindertengerechten Einstieg.
10. Die „Neue Tramtrasse am Gewerbekanal“ würde nahtlos in die Konzepte der Städte Weil, Hüningen Freiburg i.B. und Kehl passen.

---

Aussage der Spitzenpolitiker aus D & CH von vergangenen Freitag, den 17.2.2017, Zitat:

***Der prosperierende und dynamische grenzüberschreitende Wirtschaftsraum braucht eine zeitgemäße S-Bahn mit Durchmesserlinien für schnelle und direkte Verbindungen quer durch die Agglomeration. Das verlangt den gezielten Ausbau der Zulaufstrecken***

---

Aussage Frau Neuhöfer-Avdic in Beschlussvorlage zur GR-Sitzung am 16.2.2017

*Schon heute ist der Fahrplan auf der Wiesentalstrecke „absolut auf Kante genäht“. Schon bei kleineren Unregelmäßigkeiten im Betrieb kommt es zu Verspätungen. Dringend erforderliche Kapazitäts- und **Angebotserweiterungen** sind nur durch die Schaffung zusätzlicher Begegnungsmöglichkeiten erreichbar. Diesen Weg sollte die Region unabhängig vom Bau des Zentralklinikums dringend einschlagen.*

---

Der Kehler Bürgermeister hat sogar eine Tramzeitung herausgebracht hat. Siehe:  
<https://www.kehl.de/stadt/tram/index.php> [https://www.kehl.de/stadt/tram/tramzeitung2015\\_2.pdf](https://www.kehl.de/stadt/tram/tramzeitung2015_2.pdf)

## Gründe KONTRA Tram: (bitte ggf eintragen

### Kosten ???

Diese Gründe lassen wir nicht gelten,  
denn 5,1km Tramlinie können exakt kalkuliert  
werden.

Ausserdem wurde das Projekt Kehl finanziert  
durch 7 verschiedene Quellen.

Das sollte so etwa auch in Lörrach möglich sein,  
mit schweizer Unterstützung kann wohl gerechnet  
werden.!!

Aber anfragen sollten wir halt schon ! .



sonstige Gründe: \_\_\_\_?



???

In Wikipedia ist folgendes über das Lörracher Tram zu lesen:

*Ab dem 1. September 1967 löste das neue Stadtbusnetz die Straßenbahn ab, welches durch einen konzessionierten Omnibusunternehmer betrieben wurde. Die ehemalige Linie 6 der Straßenbahn wurde in die Omnibuslinie 6 umgewandelt und vom Hauptbahnhof über die Nordstadt bis zur Homburgsiedlung erweitert. Das Stadtbusnetz inklusive dieser Linie wird mittlerweile in leicht abgeänderter Form von der Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG) betrieben.*

### **Überlegungen zur Reaktivierung**

*Das "Bürgerbegehren Tram" vom 6. Juli 1979, bei dem etwa 4000 Stimmen abgegeben wurden und die Wiederherstellung des Straßenbahnverkehrs zwischen Lörrach und Riehen forderte, verlief erfolglos.*

*Erst 2011 wurde eine Reaktivierung wieder öffentlich thematisiert. In diesem Zusammenhang könnte die Straßenbahnlinie 6 der Basler Verkehrs-Betriebe entlang der ehemaligen Trasse um 2,127 Kilometer verlängert werden. Es wurden aber auch alternative Gleisführungen westlich der Innenstadt auf der Trasse einer ehemaligen Güterbahn in Richtung Grütt vorgeschlagen, die in den 1990er Jahren stillgelegt wurde.<sup>[2]</sup> Mit Stand Juli 2016 sind jedoch keine konkreten Planungen bekannt*

Verfasser: Kurt Spittler, IG Verkehr Lörrach, Im Februar 2017

## Die Sicht der Basler Bürger

Andre Guillaume

### Rahmenbedingungen:

- - Basel definiert sich als Tramstadt.  
Die Strassenbahn als Hauptträgerin des ÖV-ÖPNV soll ausgebaut und das bestehende Netz dort, wo nötig und sinnvoll, in Etappen ergänzt werden (Beschluss und Kreditsprechung des Basler Grossen Rates von Herbst 2012 für Tramnetz 2020).
- - Grenzüberschreitende Tramlinien haben in Basel Tradition (St-Louis, Hünigen, Lörrach). Diese Strecken wurden jedoch zwischen 1957 und 1969 Opfer einer **falschen Verkehrspolitik (Priorisierung des MIV, Illusion einer "autogerechten" Stadt à la L.A.,** Tram galt als veraltet).  
In Basel erfolgte zwischen 1934 und 2001 (Anbindung Bahnhof SBB an Vorortslinien 10 und 11) keinerlei Ausdehnung des Tramliniennetzes.  
Im Gegenteil: nach der Einstellung der drei Linien ins elsässische und deutsche Grenzgebiet wurde 1966 der Westast der Ringlinie 2 auf Bus umgestellt (Neubau Johanniterbrücke, "City-Ring"). Heute erweist sich dies als gravierende Fehlplanung.
- - Die Wiederherstellung einer Tramverbindung auf dieser Achse ist, als direkte Folge der eingereichten Traminitiative, nun Teil von Tramnetz 2020 (Bezeichnung: Tram 30). Zeithorizont allerdings unklar.
- - Seit 25 Jahren findet weltweit ein Umdenken statt. In zahlreichen Städten der Welt, welche die Strassenbahn verbannt haben, werden wieder moderne Trambetriebe eingerichtet, weil sich diese als effizient erweisen.
  - Beispiele aus nächster Umgebung: Mulhouse, Strasbourg-Kehl, Ausbau des Trams in Freiburg i.B., Genf)
  - Dieses Umdenken **erreichte das politische Basel mit grosser zeitlicher Verzögerung** und ist noch immer nicht gesichert! Das Scheitern des Erlenmatt-Trams ist ein Indiz dafür.
- - 2014 ging die Tramverlängerung 8 bis Weil Bahnhof in Betrieb, Ende 2017 soll jene von Tram 3 nach St-Louis folgen. Die seit einem Jahrzehnt geplante Verbindung am Margarethenstich (Leimental) ist in BL noch immer nicht bewilligt! Baustart frühestens 2018 (ursprünglich 2012)!
- - **Ein verbindliches Projekt für die Wiederherstellung einer Tramverbindung nach Lörrach fehlt in der offiziellen Verkehrsplanung, sowohl auf Schweizer als auch auf Deutscher Seite.**  
**Lörrachs langjährige Ablehnung der Tramidee und Basels Desinteresse oder Gleichgültigkeit haben dazu beigetragen.**  
**Auch das IBA 2020 Projekt Drehscheibe Zoll Stetten ist inzwischen wieder vom Tisch.**
- - **Die Integration des Tramprojekts Lörrach in ein kommendes Agglomerationsprogramm ist prioritär.**
- - **Die Schaffung eines trinationalen Finanzierungsfonds für die ÖV-Entwicklung im Dreiland ist anzustreben.**
-

# Gründe für ein Tram Lörrach:

Andre Guillaume

- - Es ist eine sinnvolle und dringend nötige Ergänzung des Basler Tramssystems zwecks besserer grenzübergreifender Vernetzung und höherer Effizienz des ÖV.
- - Die Vorzüge des Systems Tram sind mannigfaltig: platz- und ressourcensparend, ökologisch, effizient, nachhaltig, verbindend, identitäts- und entwicklungsfördernd, wirtschaftlich, zukunftsweisend.
- - Eindämmung des stetig wachsenden motorisierten Pendlerverkehrs durch Verlagerung auf attraktiven
- - ÖV auch auf grenzüberschreitenden Verbindungen.
- - Dies in Kombination mit einem einfachen und attraktiven Tarifsystem (Regio-U-Abo mit P&R-Option). Bereits vorhanden als Ticket TriRegio und Ticket TriRegioMini.
- - Auf stark frequentierten Achsen überwiegen die Vorteile des Trams gegenüber dem Bus.
- - Verbesserung des heute sehr schlechten Modal Splits zugunsten des ÖV.
- - Sinnvolle Komplementarität zwischen Feinverteiler Tram und Mittelverteiler S-Bahn im grenzüberschreitenden Nahverkehr im unteren Wiesental und innerhalb der Agglomeration Lörrach.
- - Besser Nutzung bereits bestehender Traminfrastrukturen durch Einrichtung von grenzüberschreitenden Durchmesserlinien in die grenznahen Agglomerationen.
- 
- - Moderne Niederflur-Tramzüge und Traminfrastrukturen sind geräuscharm, sicher und benutzerfreundlich.
- - Neue Tramverbindungen fördern das urbane und periurbane Entwicklungspotenzial und stiften Identität.
- - Das Tram verbindet Menschen mental besser, weil Schienen sichtbare Verbindungslinien sind.
- - Niederflurtechnik ermöglicht nahezu barrierefreien Ein- und Ausstieg.
- - Kürzerer Takt als bei Bus möglich, weniger Verkehrsbehinderung, ökologisch, bessere Ökobilanz als Bus, Entlastung des vorhanden ÖPNV, insbesondere der S-Bahn.
- - Bessere Verkehrsdurchdringung durch Vorfahrt vor Straßenverkehr.

Verfasser: Andre Guillaume (IG Bahn Nordwestschweiz), im Februar 2017