

LÖRRACH Infoabend für interessierte Bürgerinnen und Bürger zur Tramverlängerung

Kritik, Zustimmung und neue Ideen

Ob das Projekt einer Verlängerung des 6er-Trams nach Lörrach weiterverfolgt wird, steht noch nicht fest. Ein neuer Vorschlag ist ein grenzüberschreitender Bus.

REGINE OUNAS-KRÄUSEL

Sollte die Stadt Lörrach wieder an das Basler Tramnetz angeschlossen werden? Am 30. März lud die Lörracher Rathauspitze die Bürger zum Infoabend über dieses Thema ein. Es gab kritische Fragen, aber auch Zustimmung zum Tramprojekt. Auch Bernd Winter, Leiter Angebotsplanung bei den Basler Verkehrsbetrieben (BVB), zeigte sich offen. Die BVB seien an einem guten Ausbau des Nahverkehrs in Basel und Umgebung sehr interessiert, sagte er der Rieherer Zeitung. Als Beispiele nannte er die bestehenden Tramlinien nach Saint-Louis in Frankreich und nach Weil am Rhein in Deutschland.

Die Stadt Lörrach hat eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung des Basler 6er-Trams über Riehen Grenze nach Lörrach in Auftrag gegeben. Zunächst wolle man in Ruhe über die Studie diskutieren, bevor der Gemeinderat im Herbst entscheide, ob die Stadt das Tramprojekt weiter verfolgen solle, sagte Bürgermeisterin Monika Neuhöfer-Avdic: «Wir sind mitten im Prozess.» Anfang März hatte sich der Gemeinderat mit dem Tram beschäftigt.

Keine Variante uneingeschränkt empfohlen

Das Planungsbüro Obermeyer hat in der Studie aus 28 möglichen drei Tramtrassen herausgefiltert. Alle drei führen vom Zoll bei Riehen über die Baslerstrasse, dann östlich um die Innenstadt mit Fussgängerzone herum zum Lörracher Freibad. Eine Trasse



Noch wendet der Sechser vor dem Lörracher Zoll. Wie dies in Zukunft sein wird, muss sich erst weisen.

Foto: Regine Ounas-Kräusel

führt weiter zum zukünftigen Zentralklinikum am Stadtrand, die andere zum S-Bahnhalt Haagen/Messe mit Pendlerparkplatz. Keine der Varianten sei uneingeschränkt zu empfehlen, sagte Jan Henning vom Planungsbüro Obermeyer. Zum Beispiel müsse bei allen der Zoll bei Riehen neu geordnet werden, alle führten über eine Fahrradstrasse. Doch auf den ausgewählten Strecken würde das Tram die meisten Anwohner, Arbeitsplätze und Ziele wie Geschäfte, Schulen oder Klinikum erschliessen.

Henning nannte Baukosten von 100 bis 300 Millionen Euro je nach Trasse. Ausserdem Betriebskosten, die schon auf der kurzen Strecke bis zum Freibad bei 2,75 Millionen Euro jährlich lägen. Die entscheidende Frage, ob das Tram wirtschaftlich betrieben werden könnte, musste er offenlassen: Die Stadt Lörrach besitzt kein Verkehrsmodell, mit dem berechnet werden kann, wie viele Menschen von einem anderen Verkehrsmittel auf

das Tram umsteigen würden. Erste Schätzungen der Studie ergaben, dass über die Fahrkarten maximal 45 Prozent der Betriebskosten gedeckt würden.

Jan Henning empfahl der Stadt Lörrach, ein Verkehrsmodell zu kaufen oder das Verkehrsmodell aus Basel mitzunutzen: Denn nur anhand einer Wirtschaftlichkeits- und einer Kosten-Nutzen-Rechnung für das Tram könne die Stadt Zuschüsse von Bundesregierung und Land bekommen, sagte er. Diese würden, so Neuhöfer-Avdic, immerhin 75 Prozent der Baukosten abdecken.

Weniger Kosten bei 15-Minuten-Takt

Die Kosten seien ein Totschlagargument gegen das Tram, schimpfte ein Bürger. Auch Natalie Fessmann von der IG Verkehr appellierte, die Verlängerung des Basler Trams nach Lörrach nicht vorschnell abzuschreiben. «Lörrach erstickt im Verkehr.»

Daher brauche die Stadt einen guten öffentlichen Nahverkehr, sagte sie. Sie schlug vor, das Tram im ersten Abschnitt nur bis zur Innenstadt zu bauen. Sie sah weitere Sparpotenziale: Warum sollte der Trassenbau in Lörrach bis zu 34 Millionen Euro pro Kilometer kosten, wenn in anderen deutschen Städten für zehn bis 18 Millionen gebaut wurde? In Lörrach brauche man nicht den 7,5-Minuten-Takt aus Basel, sagte sie: Bei einem 15-Minuten-Takt würden die Betriebskosten laut Studie fast um die Hälfte sinken.

Die IG Verkehr hatte die Diskussion um eine Verlängerung des Basler 6er-Trams nach Lörrach vor Jahren angestossen: Die Bürgerinitiative schlug vor, auf einem alten Industriegleis eine Tramtrasse einzurichten. Paula Engler von der IG Verkehr kritisierte es nun als «Totschlagargument», dass die Studie einen solchen eingleisigen Trambetrieb ausschliesst. Damit das Tram nicht im Stau stecken bleibt, solle es, sofern die Strassen breit genug seien, auf einem eigenen Gleiskörper mit zwei Schienen fahren, erklärte Henning. Die Basler Tramfahrzeuge hätten auch nicht die Signaltechnik für eingleisigen Verkehr.

Als die Bürger weitere Tramstrecken durch Lörrach diskutierten, überraschte die Bürgermeisterin mit der Idee, einen grenzüberschreitenden Bus einzurichten. Die Buslinie von Basel nach Grenzach-Wyhlen verkehre seit Jahren erfolgreich im 15-Minuten-Takt, sagte sie.

Lörrach könne das Tram nur mit Unterstützung der Basler Seite bauen, betonte Neuhöfer-Avdic. Bernd Winter erklärte dieser Zeitung: Die BVB seien daran interessiert, dass das Tram nicht nur Pendler aus Lörrach nach Basel bringe und am Samstag Menschen aus Basel und Umgebung zum Einkaufen nach Lörrach. Wichtig sei, dass die Züge den ganzen Tag ausgelastet seien und zum Beispiel auch Schüler aus dem Wiesental zur Schule nach Lörrach bringen.