

TRAMTRASSENBEGEHUNG Verlängerung der Basler Tramlinie 6 nach Lörrach

Mit freundlicher Genehmigung
13.10.2023

«Keine Konkurrenz zur S-Bahn»

Die Lörracher Bürgerinitiative IG Verkehr machte am Samstag bei einem Rundgang durch Lörrach einen neuen verbesserten Vorschlag für eine Tramtrasse durch die deutsche Nachbarstadt.

REGINE OUNAS-KRÄUSEL

Im März hatte der Lörracher Gemeinderat über eine Machbarkeitsstudie zur Tramverlängerung diskutiert, aber noch nicht über das Projekt entschieden. Dabei äusserte sich die Ratsmehrheit ablehnend: Die Grünen lehnten ein Tram in Lörrach ab, SPD und CDU sahen es als aktuell nicht finanzierbar an. Nur Matthias Lindemer (Freie Wähler) und Matthias Koesler (FDP) setzten sich für die Tramverlängerung ein. Das Planungsbüro Obermeyer hatte in der Studie 28 Tramtrassen in Lörrach untersucht und zwei zur Weiterplanung empfohlen: Eine würde bis zum Messegelände bei Lörrach-Haagen führen, die andere zum neuen Zentralklinikum, das 2025 im Norden von Lörrach eröffnet werden soll.

Vorschlag überarbeitet

Die IG Verkehr, die sich für eine Verlängerung des Basler Trams nach Lörrach einsetzt, hat ihren alten Vorschlag für die Trassenführung anhand der Machbarkeitsstudie überarbeitet. Roland Morlock vom Deutschen Bahnkundenverband, der sie dabei fachlich unterstützte, stellte den neuen Trassenvorschlag rund einem Dutzend interessierter Menschen vor, unter ihnen zwei Herren des Tramclubs Basel. Das Tram eröffne Ent-



Vom Bahnhof Stetten entlang einer denkbaren Tramlinie Richtung Innenstadt mit Roland Morlock (vorne Zweiter von links). Foto: Regine Ounas-Kräusel

wicklungspotenziale für die Stadt, war Natali Fessmann von der IG Verkehr überzeugt. Als das grenzüberschreitende Tram von Strassburg nach Kehl gebaut wurde, seien in Strassburg an der Strecke ganz neue Stadtviertel entstanden.

Wie in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagen, will auch die IG Verkehr die Tramlinie 6 ab Riehen Grenze weiter bis zur Lörracher Innenstadt. Ab Meeraner Platz soll das Tram im Bogen um die Innenstadt geführt werden, sodass die Fahrgäste Fussgängerzone und Wochenmarkt, das Kulturhaus Burghof, Behörden und weitere Ziele zu Fuss erreichen können. Der S-Bahnhof Stetten soll zum Umsteigepunkt für Tram, S-Bahn und Stadtbusse werden.

Ab dem Berliner Platz im Norden der Innenstadt schlägt die IG Verkehr allerdings eine andere Tramtrasse als

die Studie vor: Die Bürgerinitiative will das Tram durch die drei nördlichen Stadtteile Tumringen, Haagen und Haungen bis zum neuen Zentralklinikum weiterführen. Morlock argumentierte, auf dieser Strecke hätte das Tram eine höhere Erschliessungswirkung als auf der Alternativstrecke der Studie: Zum einen bekämen die Anwohner von drei Stadtteilen einen verbesserten Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel. Zum anderen konkurriere das Tram nicht mit der S-Bahn um Fahrgäste, weil es weit entfernt von der S-Bahn fahre. In der Studie wird diese Trasse wegen zu enger Strassenabschnitte verworfen. Laut Studie solle das Tram dagegen die S-Bahn unterqueren und dann auf einer langen Strecke parallel zur S-Bahn fahren, kritisierte Morlock. Auch in Basel, etwa am Barfüsserplatz, führen Autos und Tram stre-

ckenweise auf enger Strasse, meinte er und schlug vor, solche Situationen etwa mit Einbahnregelungen für Autos zu entschärfen.

Wirtschaftlichkeit fraglich

Aussagen über Fahrgastzahlen oder gar die Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Strecke konnte Morlock nicht machen. Selbst das Büro Obermeyer nennt in seiner Studie nur Schätzwerte, weil die Grundlage für exakte Voraussagen fehlt: Die Stadt Lörrach besitzt kein Verkehrsmodell, mit dem sie berechnen könnte, wie viele Menschen von Auto, Fahrrad, S-Bahn und anderen Verkehrsmitteln auf das Tram umsteigen würden.

Der Anschluss des neuen Zentralklinikums an den öffentlichen Nahverkehr ist in Lörrach zum viel diskutierten Politikum geworden. Der Grund: Geplant war, dass das Klinikum mit fast 700 Betten und mehr als 2000 Beschäftigten bei Eröffnung im Jahr 2025 einen S-Bahn-Halt bekommt. Inzwischen rechnen Politiker und Deutsche Bahn damit, dass der Anschluss frühestens 2035 kommt. Die Strecke, auf der die S6 nach Basel und die S5 nach Weil am Rhein verkehren, hat stellenweise nämlich nur ein Gleis, weil vor Jahren Gleise abgebaut wurden. Soll nun am Klinikum ein zusätzlicher Halt angefahren und in Lörrach der 15-Minuten-Takt für die S6 eingeführt werden, kommen die Züge nicht mehr aneinander vorbei. Die Strecke muss also vorher wieder ausgebaut werden. Ab Bahnhof Stetten bis Steinen brauche man zwei Gleise, legte Morlock beim Rundgang am Samstag dar. Dann könne vermutlich auf ein zweites Gleis in Riehen verzichtet werden.

Kurzfristig soll das Klinikum mit Pendelbussen ab dem S-Bahnhof Brombach angefahren werden.