International

Wiedereinführung der Straßenbahn in Lörrach

Von Natali Fessmann, Sprecherin der IG Verkehr, Lörrach

Die Grenzstadt Lörrach verfügte lange Zeit, bis Ende der sechziger Jahre, über eine gut funktionierende Straßenbahn, die bis zum Hauptbahnhof fuhr. Es war eine Verlängerung des grenzüberschreitenden Straßenbahnnetzes der Schweiz, das Lörrach über Riehen mit Basel verband und jedes Jahr verlässlich schwarze Zahlen schrieb. Ende der sechziger Jahre spielte man eigentlich mit dem Gedanken, die erfolgreiche Straßenbahnlinie deswegen auszubauen, stattdessen hat man das Gegenteil davon gemacht: Die Straßenbahn wurde in Lörrach am 31. August 1967 abgeschafft und bald daraufhin die Schienen entfernt. Ihre Aufgabe sollte der Busverkehr übernehmen, der größtenteils subventioniert bis heute die Bedürfnisse der Menschen nicht zufriedenstellend bedienen kann und sehr oft leer fährt. Folglich blieb es den Bewohnern von Lörrach nichts anderes übrig, als auf eigene Autos umzusteigen, was wiederum mit der Zeit zu einem enormen Anstieg von Eigenverkehr innerhalb der Stadt geführt hat. Ohne ein Auto geht seitdem in Lörrach nichts.

Dabei fährt die Basler Straßenbahn Nr. 6 weiterhin unverändert bis dicht an die deutsche Grenze in Riehen (bei Basel), wo sie wendet und wieder zurück nach Basel fährt. Beide Städte, Riehen auf Schweizer Seite und Lörrach auf deutscher Seite, gehen nahtlos ineinander über, deshalb wäre es das Einfachste und wirtschaftlich gesehen das Günstigste, sich an das schon vorhandene, sehr gut ausgebaute und auf den neuesten, technischen Stand gebrachte Straßenbahnnetz der Schweiz anzuschließen und im Rahmen der Agglomeration im Interesse beider Seiten in Lörrach zu verlängern. Diese Lösung wäre sicherlich einfacher zu erreichen, als eine Straßenbahnlinie innerhalb der Stadt aus eigener Kraft zu stemmen, auszubauen und zu unterhalten. Es wäre auch fraglich, ob eine isolierte Tramlinie, die nur innerhalb von Lörrach (ca. 50 Tausend Einwohner) fahren würde, überhaupt wirtschaftlich erfolgreich und damit sinnvoll wäre. Eine Verlängerung der Schweizer Straßenbahnlinie dagegen würde nicht nur dazu beitragen, das hiesige Verkehrsproblem zu lösen, indem sie durch Lörrach hindurch fahren und damit zur Reduzierung des Verkehrsvolumens beitragen würde. Sie würde außerdem den internationalen Ballungsraum im Allgemeinen großräumig positiv beeinflussen, der durch eine fortschreitende Bebauung immer mehr zusammen wächst.

Es wäre durchaus möglich, die Wiedereinführung der Straßenbahn in Lörrach zu erreichen, es fehlt lediglich der politische Wille auf der deutschen, Lörracher Seite. Die Schweizer dagegen sehen durchaus Vorteile einer Straßenbahn im regen, grenzüberschreitenden Verkehr, können und dürfen aber ihren Ausbau auf deutschem Gebiet nicht federführend in die eigene Hand nehmen.

Der äußerst unzufriedenstellende Verkehrszustand und die ablehnende Haltung der politischen Gremien führten schließlich im Herbst 2008 zur Gründung der IG Verkehr, die sich seitdem bemüht, die Wiedereinführung der Straßenbahn zu erreichen oder wenigstens eine unabhängige Prüfung der Wirtschaftlichkeit ihrer

Wiedereinführung zu erwirken. Ein Vorschlag für eine entsprechende Trasse innerhalb von Lörrach wurde von Herrn Dipl. Ing. Hannes Fischer herausgearbeitet, die teilweise auf still gelegten Industriegleisen führen und wichtige Ziele innerhalb der Stadt miteinander verbinden und aufwerten würde, wie einzelne Quartiere, Einkaufsmärkte, Krankenhäuser, Schulen oder Sportstätten (www.ig-verkehr.de, Rubrik: Vorschläge / Anregungen / Pläne).

Auch eine aufwendige Technische Machbarkeitsstudie zur Straßenbahn in Lörrach wurde zwischenzeitlich erstellt, deren Entstehung auf ein leidenschaftliches Engagement der IG Verkehr Mitglieder für die Wiedereinführung der Straßenbahn zurückzuführen ist.

Ungeachtet dieser Leistungen wird die Straßenbahn von den politischen Gremien weiterhin strikt abgelehnt. Dabei sprechen viel mehr Argumente für die Wiedereinführung der Straßenbahn als gegen sie.

Es ist fraglich, ob der Wohlstand für immer auf vorhandenem Niveau beibehalten werden kann. Vielmehr sollten sowohl die momentanen finanziellen Möglichkeiten innerhalb der grenzüberschreitenden Agglomeration sinnvoll genutzt werden, als auch die noch vorhandenen Platzressourcen in der Stadt, um sie für den Ausbau einer Straßenbahntrasse zu bewahren und zu verwenden.

Als IG Verkehr sehen wir die größte Schwierigkeit in Lörrach nicht vorrangig in der Finanzierung einer Straßenbahn, sondern in der Überwindung der politischen Widerstände. Ob die Wiedereinführung der Straßenbahn erreicht werden kann, steht in den Sternen. Es gibt aber auch einen kleinen Hoffnungsschimmer: In der benachbarten, kleineren Stadt Weil am Rhein wird gegenwärtig im Rahmen der Agglomeration, mit finanzieller Beteiligung der Schweiz, eine Straßenbahntrasse gebaut, die die Stadt Weil am Rhein auf dem kürzesten Weg mit dem benachbarten Schweizerischem Basel verbindet. Noch im Jahr 2014 soll sie in Betrieb genommen werden.

Mehr Informationen erhalten Sie im Internet auf der Seite www.ig-verkehr.de.

Anzeige

Ist Ihr Lieblingsbahnhof groß oder klein? Ist er prächtig oder nüchtern? Alt oder nigelnagelneu? Das alles wollen wir ganz genau wissen. Wir suchen einen Bahnhof, der den Reisenden mit offenen Armen empfängt. Einen Ort, an dem sich das Ankommen besser anfühlt als das Abfahren.

Seit 2004 kürt die Allianz pro Schiene jeden Herbst zwei Bahnhöfe für herausragende Kundenfreundlichkeit – einen kleinen und einen großen. Auch diesmal sollen die Reisenden ein Wörtchen mitreden und ihren Lieblingsbahnhof nominieren. 5.400 Bahnhöfe gibt es in Deutschland.

Zwei davon wählt die Jury aus. **Schlagen Sie Ihren Lieblingsbahnhof bis Ende Juni hier vor: www.bahnhof-des-jahres.de.** Und mit etwas Glück sind Sie unser Ehrengast bei der Siegesfeier im kundenfreundlichsten Bahnhof Deutschlands.

Bahnhof des Jahres