

Tram als Ergänzung zur Bahn?

Mobilität | IG Verkehr spricht sich für Trasse bis zum neuen Zentralklinikum aus

„Ein zusätzlicher S-Bahn-Halt im Zollquartier kann Riehen und Lörrach kaum Vorteile bringen“, schreibt die IG Verkehr in einer Stellungnahme und spricht sich für eine Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Stetten sowie eine Tramtrasse bis zum geplanten Zentralklinikum aus, um die S-Bahn und die B317 zu entlasten.

Lörrach (mek). „Riehen verfügt bereits über eine nahe S-Bahn-Haltestelle und durchgehend über eine Tram. Der sonstige Verkehr könnte über die Zollfreie umgeleitet werden“, argumentiert Sprecherin Natali Fessmann. „Lörrach dagegen würde von einer Mobilitätsdrehscheibe an bereits existierender S-Bahn-Haltestelle Stetten mit den S-Bahnlinien 5 und 6 eindeutig mehr profitieren, wo alle drei Verkehrsarten, S-Bahn, Busse und die Straßenbahn, sinnvoll miteinander verknüpft werden könnten.“

Sparsam mit neuen S-Bahn-Halten sein

Fessmann sieht in einem S-Bahn-Halt im Zollquartier „eine unnötige Überversorgung, die das hintere Wiesental negativ beeinflussen“ könne. Der Bau weiterer S-Bahn-Halte in den einzelnen, wachsenden Orten im Wiesental werde dadurch in der Zukunft erschwert.

Aus der Sicht der IG Verkehr müsse daher mit dem Bau neuer S-Bahn-Halte sparsam umgegangen werden, „vor allem in den Bereichen, in denen andere Verkehrsmittel ergänzend eingesetzt wer-



Die IG Verkehr schlägt eine Verlängerung der Linie 6 der Basler Straßenbahn von der Riehener Grenze bis zum künftigen Zentralklinikum zwischen Hauingen und Steinen vor. Foto: Archiv

den können, wie die Tram in Lörrach“. Zu viele zusätzliche Haltestellen schwächen die S-Bahn als „schnellen Mittelverteiler“. Sie werde verlangsamt, „bis sie die geringere Geschwindigkeit eines Feinverteilers, einer Tram, erreicht und trotzdem über die Vorteile einer echten Tram nicht verfügen kann“, schreibt Fessmann.

Eine Verlängerung der Tramtrasse von der Riehener Grenze bis zum Zentralklinikum liege demgegenüber im Interesse von Lörrach, der grenzüberschreitenden Regio und des hinteren Wiesentals. „Sie ist sogar als unumgäng-

lich einzuschätzen, wenn eine positive wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Regio in der Zukunft gesichert werden soll“, ist die IG Verkehr überzeugt.

Neue Tramlinie statt dichter S-Bahn-Takt

Die so geführte Tramlinie entlaste die S-Bahn und die B317 zwischen Hasenloch und Steinen. Die angedachte, dichtere Taktung der S-Bahn, werde so vorläufig überflüssig. Zumal diese laut IG Verkehr mit Nachteilen verbunden sei, wenn sie zu früh er-

folge. Als Nachteile werden noch längere Wartezeiten an den Schranken, Staus und das Ausweichen der Autofahrer in die Quartiere angeführt. Die S-Bahn werde „zur schlecht überwindbaren, unsichtbaren Mauer, die Lörrach in West und Ost teilt“, so Fessmann.

Ein zusätzlicher Nachteil für das Wiesental sei die Abkopplung von Hausen und Zell, da der dichtere Takt der S-Bahn nur bis Schopfheim erfolgen könne.

Als Vorteile der Tram für führt die IG Verkehr an, dass die Tramlinie nicht vom Autostau betroffen sei, da sie weitgehend auf einer eigenen Trasse verlaufen würde. Die B317 werde vom Eigenverkehr entlastet und die Tram leiste einen wirksamen Beitrag zur Reduzierung des Eigen-, Pendler- und Einkaufsverkehrs aus der Schweiz sowie des Durchfahrverkehrs zum Zentralklinikum durch Haagen, Hauingen und Brombach.

Zudem rechnet die IG Verkehr mit einer Aufwertung der voneinander getrennten Areale westlich der Fußgängerzone, „die die Tram autofrei wieder miteinander verbinden und wirtschaftlich beleben würde“. Nach Aussage von Verkehrsminister Winfried Hermann generiere eine Tramlinie zudem „das Vielfache an wirtschaftlicher Entwicklung wie der Busverkehr“, so die IG Verkehr.

Die Tram sei ein „zuverlässiges, innerstädtisches Verkehrsmittel, das allen Nutzern eine autofreie, vom Wetter unabhängige Mobilität ermöglicht“. Zudem sei es eine klimafreundliche Alternative mit geringem Bodenverbrauch und einer großen Beförderungskapazität im Vergleich zum Autoverkehr.