

Fragen von den Fraktionen an die Verwaltung zur Einschätzung einer Tramverlängerung nach bzw. durch Lörrach

23.02.2023

Frage 1

Sehen die Verwaltung, hier insbesondere der Kämmerer hinsichtlich der mittelfristigen Finanzlage und schon heute kaum stemmbaren Herausforderungen – Stichworte Schulbau, Rathaus, Sanierungsstau – und die Baubürgermeisterin mit Blick auf die Zuschusslandschaft, realistische Anhaltspunkte dafür, dass man in Lörrach eine Tram innert der nächsten 10 bis 15 Jahre in Angriff nehmen kann? Dies betrifft sowohl die Anfangsinvestitionen als auch die laufenden Betriebskosten bei unterschiedlichen Ausbauvarianten.

Antwort 1

Die Stadt Lörrach hat seit Jahren große Mühe ihre Aufgaben, sowohl im investiven als auch im konsumtiven Bereich, zu finanzieren. Selbst wenn nur die kostengünstigste Variante realisiert würde, hätte die Stadt, nach derzeitigem Kenntnisstand, auch bei einer Förderung von 77 % der Kosten, einen zweistelligen Millionenbetrag zu tragen.

Die laufenden Betriebskosten würden den Ergebnishaushalt massiv belasten. Auch die günstigste Variante hätte, selbst wenn man die Einnahmen gegenrechnet, Folgekosten in Höhe eines niedrigen einstelligen Millionenbetrages pro Jahr zur Folge. Das würde den Ausgleich des Ergebnishaushaltes noch weiter erschweren und die Erwirtschaftung von Mitteln zur Finanzierung der städtischen Investitionen zusätzlich beeinträchtigen.

Von daher ist die Finanzierbarkeit aus Sicht der Kämmerei nicht gegeben.

Frage 2

Sieht die Verwaltung mit Blick nach Basel als Betreiberin der Linie realistische Chancen oder ggf. sogar proaktives Interesse an einer Tramverlängerung nach Lörrach?

Antwort 2:

Siehe Antwortbrief Esther Keller im Anhang der Beschlussvorlage

Frage 3

Wie schätzen Baubürgermeisterin und Stadtplanung die baulichen Eingriffe und ihre Folgen für die Verkehrssituation in den betroffenen Straßenzügen besonders im näheren Innenstadtbereich ein? Ließe sich insbesondere in der Weinbrenner- und in der Spitalstraße überhaupt noch ein auch nur halbwegs lebbares Arrangement von Fuß-, Rad- und Autoverkehr vorstellen oder wäre eine Trasse überhaupt nur errichtbar in Form einer in jeder Hinsicht unbefriedigenden und obendrein gefährlichen Monstrosität, wie sie sich in der Friedlinger Hauptstraße erleben lässt? Wie würden sich generell die Platzverhältnisse und die Aufteilung der Verkehrsflächen in den betroffenen Straßenzügen verändern müssen? Wer profitiert, wer verliert?

Antwort 3:

Generell lassen sich die baulichen Eingriffe in der Phase technische Machbarkeitsstudie nur annäherungsweise beurteilen.

Die Tramtrasse würde im Innenstadtbereich u. a. aufgrund der Platzverhältnisse straßenbündig geführt werden, um das Trassee überhaupt im Straßenraum unterbringen zu können und auch um eine städtebauliche und verkehrstechnische Trennwirkung zu vermeiden.

Die angefragten fachkompetenten Stellen wie die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) und Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) verweisen in Bezug auf die Vereinbarkeit von einer Fahrradstraße mit einer Straßenbahnführung auf Regelwerke wie die ERA (Kapitel 3.10: Radverkehr auf Fahrbahnen mit Straßenbahn), Wissensdokumente oder Beurteilungen von Fachgremien. So zitiert die BASt die AGFS-Empfehlungen aus Nordrhein-Westfalen zu Fahrradstraßen: „es wird empfohlen, Straßenbahnlinien aufgrund der Schienenführung aus Fahrradstraßen auszuschließen“ (Seite 27.)

Frage 4

Wie schätzen Verwaltungsspitze, Stadtplanung und der Fachbereich Umwelt die Umweltbilanz eines Tramneubaus ein mit Blick auf innerstädtische Grünraumanteile, Stadtklima und Versiegelungsproblematik, wenn man davon ausgehen muss, dass der Großteil der Trasse nicht auf begrünbaren Verkehrsflächen geführt werden kann, sondern in den asphaltierten Straßenraum integriert werden muss; wenn man – wie die Studie zeigt – weitaus mehr Bäume fällen muss als neu pflanzen kann; wenn überhaupt die Pflanzung von Bäumen in allen betroffenen Straßen wegen der nochmals steigenden, jetzt auch oberirdischen Konkurrenz zur Versorgungstechnik noch komplizierter und damit unwahrscheinlicher wird; wenn man – wie ebenfalls in der Studie vorgezeichnet – noch mehr Vorgärten beschneiden oder ganz entfernen muss, die wenigstens kleine Naturraumrefugien in der Stadt bilden?

Antwort 4:

Generell lässt sich eine Umweltbilanz in der Phase „technische Machbarkeitsstudie“ nur annäherungsweise beurteilen.

Dies hat das Büro Obermeyer im Kapitel 6.2.5 Umwelt (Seite 55 des Berichts) überschlägig gemacht:

Zitatbeginn: „Alle untersuchten Varianten weisen eine negative Grünflächenbilanz auf. Erwartet werden Grünflächenverluste zwischen ca. 2.100 m² und ca. 3.500 m², wobei Variante E01 hier deutlich am besten abschneidet. Auch die Bilanzierung des Baumbestands führt zu Verlusten von ca. 360 bis 400 Bäumen entlang der Trassenkorridore.“

Das Potential straßenbegleitender Baumpflanzung wird dazu im Vergleich nicht sehr hoch eingeschätzt und liegt in einer Größenordnung von ca. 70 Bäumen. Insgesamt ergeben sich in der Baumbilanz für die einzelnen Varianten ähnliche Größenordnungen.

Alle Varianten verlaufen am Zentralklinikum durch den Wildtierkorridor und tangieren das Wasserschutzgebiet. Neben den zu den erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt wären genehmigungsrechtliche Aspekte hinsichtlich Baurecht und einzuhaltender Auflagen zu klären.

Weitergehende Aussagen zum Artenschutz bedürfen einer Kartierung und können daher keiner Bewertung unterzogen werden. Aufgrund der deutlich geringeren Grünflächenverluste bei Variante E01 ist diese gegenüber den anderen Varianten positiver zu betrachten.“

Zitatende.

Frage 5

Wie wird die Stadtplanung hinsichtlich der Tramfrage nun mit dem geplanten Umbau der Basler Straße vom Zoll bis zum Stettener Bahnhof umgehen? Bedarf es hier planerischer Adaptionen, wenn die Tram nicht kommen sollte? Hält man weiter daran fest, zumindest einer Verlängerung der Tramlinie über die Grenze bis zum Bahnhof und der Einrichtung einer Mobilitätsdrehscheibe an diesem Ort einen Möglichkeitsraum offen zu halten? Bedürfte es dazu weiterer Abklärungen und Gutachten oder kann man auf Basis der nun vorliegenden Untersuchung gesichert entscheiden und sich ggf. von dieser Idee grundsätzlich verabschieden?

Antwort 5:

Die Stadtplanung wird die Entscheidung des Gemeinderats abwarten und auf dieser Grundlage weiter planen. Die o. g. Fragen werden im Sachstandsbericht zur Basler Straße / Projekt Am Zoll Lörach Riehen bearbeitet.

Frage 6

In dieser Hinsicht ergibt sich eine generelle Frage: Welchen Status hat die vorliegende Fassung der Studie. Die BM hat im AUT für eine gewisse Verwirrung gesorgt mit ihrem Hinweis, die Studie sei mit „heißer Nadel“ gestrickt. Wird es also noch eine Überarbeitung geben, die man dann als ausgereift bezeichnen darf? Oder wären dazu weitere Untersuchungen und vor allem weitere Gelder notwendig?

Antwort 6:

Ziel der Verwaltung war es, die Vorlage nach Beendigung der Studie direkt dem Rat zu präsentieren, um die Debatte darüber anzustoßen. Mit "heiße Nadel" bedeutet im diesen Sinne, dass kleinere Anpassungen noch kurz vor dem Einstellen in Session eingearbeitet wurden, um keine Verschiebung der Gremienläufe zu verursachen. Dabei bleibt festzuhalten,

dass die Erarbeitung der Studie fachlich fundiert, mit entsprechender Gründlichkeit und genügend Zeitbudget erarbeitet wurde.

Frage 7

Die potentielle Tramtrasse führt an Stellen vorbei, an welchen Gebäude gebaut seien. Spielt die Art der Bausubstanz eine Rolle?

Antwort 7

Die Bausubstanz spielt insofern eine Rolle, als im Zuge einer Planung auch gutachterliche Untersuchungen zum Schall- und Erschütterungsschutz durchzuführen sind.

Je nach Beschaffenheit der Bausubstanz sind erforderlichenfalls für die Tram bauliche Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz zu treffen.

Auch an der Bausubstanz selbst können passive Schallschutzmaßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern erforderlich werden.

Fragen 8

Weshalb wurde keine der verkürzten Varianten geprüft?

Was kosten diese verkürzten Varianten?

Bezüglich der etappenweisen Verlängerung der Tram: was wäre die kürzest mögliche Variante?

Antworten 8

Auf Grund der begrenzten für die Präsentation zur Verfügung stehenden Zeit und zur Eingrenzung der Komplexität des Variantenvergleiches erfolgte die Darstellung der Ergebnisse für die Gesamtstrecke, grundsätzlich wurden aber auch verkürzte Streckenführungen mitbetrachtet und -ausgewertet.

Da die Varianten zur Messe Haagen und nach Brombach getrennt geprüft wurden, und in diesen beiden Untergruppen ab dem nördlichen Lörracher Stadtrand alle Varianten jeweils identisch verlaufen, wurden über den Variantenvergleich implizit insbesondere auch die jeweilige Untervarianten im Kernstadtbereich miteinander verglichen, diese Ergebnisse sind damit grundsätzlich auch auf verkürzte Varianten, welche sich auf die Kernstadt Lörrach beschränken, übertragbar.

Kostenschätzungen für die untersuchten verkürzten Varianten sind in den veröffentlichten Anlagen zur Gemeinderatsvorlage enthalten. Es gilt:

- Variante B12/E11/E12 = Variante B02/E01/E02 nur bis Robert-Bosch-Straße.
- Variante B13/B14/E14/F14 = Variante B03/B04/E04/F04 nur bis Wasserwerk

- Variante B22 = Variante B02 nur bis Lörrach Hbf
- Variante B24/E24/F24 = Variante B04/E04/F04 nur bis Parkschwimmbad

Als die kürzest mögliche sinnvoll umsetzbare Variante wird unter den untersuchten Varianten die Variante E24 gesehen, für welche im Erläuterungsbericht exemplarisch auch Angaben zu Betriebskosten und Fahrzeuganschaffung enthalten sind. Alternativ käme auch die Variante B22 in Frage, wobei diese auf Grund des erforderlichen Umbaus der Bahnstufunterführung bereits teurer ausfällt, zudem wurde im Variantenvergleich im Bereich der Lörracher Kernstadt Variante E (Spitalstraße) tendenziell vorteilhafter bewertet.

Für die Variante E24 ergibt sich für die Infrastruktur ein Kostenkorridor von 82 bis 124 Mio. €. Die erforderlichen Fahrzeuge kosten ca. 28,5 Mio. €, die jährlichen Betriebskosten betragen ca. 2,75 Mio. €/Jahr. Bei einer Halbierung des Verkehrsangebotes ggü. der Linie 6 in Riehen (d.h. Mo – Sa tagsüber 15-Min-Takt, So 20-Min-Takt, spätabends 30-Min-Takt) reduzieren sich die Fahrzeugkosten auf 17,1 Mio. €, die Betriebskosten auf ca. 1,4 – 1,5 Mio. €/Jahr. Gleichzeitig sinkt dadurch aber auch das zu erwartende Fahrgastpotenzial.

Eine Wendeschleife am Bahnhof Stetten wird auf Grund der räumlichen Verhältnisse als nicht umsetzbar gesehen. Eine Wendeschleife am Meeraner Platz wäre technisch umsetzbar, erfordert allerdings zum einen größere Eingriffe in die heutige Platzgestaltung und wäre zum anderen betrieblich sinnvoll *nur als Zwischenendstelle bei Betriebsstörungen nutzbar*, da für eine barrierefreie Endhaltestelle keine ausreichenden Platzverhältnisse gegeben sind. Auch verkehrlich bestehen Vorbehalte gegenüber einem zu weit südlich liegenden Verkehrsbruch, während im heutigen Liniennetz die Buslinien 6 und 16 die Innenstadt als Durchmesserlinien durchqueren.

Frage 9

Ist ein Verkehrsmodell nur in Verbindung mit der Tramstudie nötig?

Antwort 9

Eine Verkehrsmodellierung kann auch unabhängig von der Tramstudie als sinnvoll erachtet werden.

Frage 10 a

Wie stehen die Basler Verkehrsbetriebe zur Tramverlängerung nach Lörrach?

Antwort 10 a

Die Basler Verkehrsbetriebe haben in der Frage an den Kanton Basel-Stadt verwiesen:

Siehe Antwortbrief Esther Keller im Anhang der Beschlussvorlage

Frage 10 b

Lassen sich auf Seiten der Schweiz Fördermittel generieren?

Antwort 10 b

Siehe Antwortbrief Esther Keller

Frage 11

Haben die Basler Verkehrsbetriebe eine Nutzerzahl evaluiert?

Antwort 11

Die Basler Verkehrsbetriebe waren ausschließlich zur technischen Beratung in die Erstellung der Tramstudie involviert. Eine potentielle Nutzerzahl haben sie nicht evaluiert.

Frage 12

Welche Kosten entstehen, wenn man die potentielle Tramtrasse Freihalten würde?

Antwort 12

Die potentiellen Vorzugstrassen E 01 und E 04 führen durch bereits bebaute, öffentliche Straßenräume, die in Benutzung sind. Der Straßenraum würde beim Bau einer Tram anders aufgeteilt werden. Es lassen sich daher keine Kosten für eine Freihaltung ableiten.