

LÖRRACH

Samstag, 2. April 2022

Zwölf Varianten für Lörrach

Zwischenbericht zur Tram-Studie:
Genug Straßenraum vorhanden



Mit Spannung wird das Ergebnis der Tram-Studie Lörrach erwartet. Erstes zentrales Zwischenergebnis der Machbarkeitsstudie ist, dass Weil am Rhein nicht direkt mit einer Trasse verbunden werden kann, also wohl kein Bestandteil des Lörracher Netzes werde. Ob und wie dieses ausgestaltet wird, ist noch Zukunftsmusik. Denn: Beschlossen ist eine Realisierung bislang nicht.

■ Von Marco Fraune

Lörrach. Aktuell befinden sich die Planungen für eine ins Auge gefasste Tram-Weiterführung von Basel nach Lörrach in einem groben Planungsstand. Über Kosten will das Büro „Obermeyer Planen und Beraten“ im August erste Angaben machen, spricht von einer Präzisierung der Kostenannahmen auf Basis der technischen Machbarkeitsstudie. Für Mai/Juni ist ein Zwischenbericht der Variantenuntersuchung, samt Festlegung der Vorzugsvarianten geplant.

Weil am Rhein ist raus

Aus dem Rennen ist bereits eine Strecke von Lörrach über Weil nach Basel, wie die Querschnittbreitenanalyse ergeben hat. Die S-Bahn-Strecke müsste gequert werden, was rechtlich schwierig ist. Unterquerungen, wo sie sinnvoll sind, seien dort nicht möglich. Straßenzüge seien zudem zu beengert. Hinzu kommen topografische Einschränkungen durch den Tüllinger.

Herauskristallisiert haben sich aus 28 ermittelten Korridorvarianten insgesamt die zwölf aussichtsreichsten, die im Stadtgebiet vereinzelt überlappen und von Riehen teilweise bis nach Hauingen reichen. Im Gegensatz zur S-Bahn, für die ein definierter Korridor schon durch die verlegten Schienen gesetzt ist, muss in den Straßen von Lörrach genau geschaut werden, welche Fahrbahnbreite wo zur Verfügung steht, wie Ralf Jensen, Projektleiter Stadtbahn der Obermeyer-Gruppe, am Donnerstagabend im Ausschuss für Umwelt und Technik darlegte. Hier geht es also um Regelquerschnitte für freie Strecken und Haltestellen, die aufgrund der erfolgten Analyse der Grundla-

gendaten ermittelt wurde.

Reicht die Breite aus, geht es an die Kombination der Teilabschnitte zu durchgängigen Trassenvarianten, so das methodische Vorgehen. Damit konnte die Zahl der potenziellen Korridore auf ein Dutzend eingegrenzt werden. Ausgeschlossen wurden bereits Mindestquerschnittsbreiten von weniger als 11,30 Meter.

Haltestellen und mehr

Als Beispiel führte der Referent einen Auszug des Trassenkorridors der IG Verkehr vor, hier gäbe es die Haltestellen Stetten Grenze, Stetten Bahnhof, Clara-Immenwahr-Straße, Burghof-West, Teichstraße, Ötlinger Straße, Parkschwimmbad, Kaufmännische Schule, St. Peter und Grütpark – jeweils angereichert mit den Gesamtbreiten auf der Straße. Solch eine systematische Festlegung der verschiedenen Querschnittsoptionen hat der Experte bereits in Weil am Rhein vorgenommen. Die technische Machbarkeitsstudie für Lörrach steht aber erst zum Abschluss dieses Verfahrens.

Wertungskriterien wie das Erschließungspotenzial fließen in die Betrachtung mit

ein. Hierzu zählen die Einwohner ebenso wie Schulen oder Einkaufszentren in der Nähe und auch die S-Bahn und das Busnetz. Ob auf der Strecke störungsfrei gefahren werden kann, ist ein weiterer Punkt. Notfalls neu zu erstellende Bauwerke sollten sich mit ins Stadtbild einfügen, auch die Straßenraumgestaltung passen, also die städtebaulichen Aspekte. Notwendiger Grunderwerb und der Punkt Umwelt zählen außerdem zu den Wertungskriterien – sowie die Kostenannahmen. Diese Punkte sind weitgehend abgearbeitet.

Noch in Bearbeitung

In Bearbeitung befindet sich noch die Auswertung von weiteren Daten aus dem Basler Verkehrsmodell (Wechselwirkung zur S-Bahn und zum grenzüberschreitenden Verkehr), die Anpassungen des Busnetzes, die Betriebskosten. Die finale Bewertung der Varianten in zwei Hauptgruppen, also die westlichen Trassen in Richtung Messe Haag und die östlichen Trassen in Richtung Zentralklinikum. Die technische Vorzugsvariante gilt es hier nun noch zu extrahieren, hieß es.

Bewertungen zur Tram-Studie

Lörrach (mcf). Mit einer politischen Bewertung des Zwischenberichts zur Tramstudie Lörrach hat sich die Politik im Ausschuss noch zurückgehalten. Fritz Böhler (Grüne) sprach von einer „aspektreichen Betrachtung“, doch der Abschluss müsse abgewartet werden. Christiane Cyperrek (SPD) bewertete den Zeitplan bis zur endgültigen Erstellung im August als „sehr sportlich“, was aber angesichts der Innenstadt-Planung (Stichwort: Isek) gut sei. Wichtig ist ihr, dass genug Platz im Straßenraum für die Velos bleibt. „Kann sich die Stadt das überhaupt leisten?“, blickte Alfred Kirchner (CDU) auf die noch nicht genannten Kosten. Froh über den Zwischenbericht war aber auch Matthias Lindemer (FW), der speziell die Querschnitte in den Fokus nahm. „Wir sind einen ganzen Schritt weiter gekommen“, nahm auch Matthias Koesler die Darlegungen positiv auf. Wolfgang Koch sieht die Tram-Bestrebungen sehr positiv, sorgte sich aber jetzt schon um die Auswirkungen bei einem Streckenbau. Petra Höfler (CDU) erinnerte aber daran, dass bisher nur die Tramstudie beschlossen sei, nicht der Bau. Denn hier gehe es um hohe Kosten.

INFO

Querschnitte

Ausgeschlossen wurden bereits Mindestquerschnittsbreiten von weniger als 11,30 Meter. Zum Vergleich: 12,50 Meter nimmt der besondere Bahnkörper für eine Richtung mit Minimalmaßen und ohne Berücksichtigung des Radverkehrs ein. 27,40 Meter sind es bei einer Zweigleisigkeit mit Mittelmasten, regulärem Gehweg, vollem Radfahrstreifen und beidseitigem Parken. 26 verschiedene Breiten mit Beschreibungen legte das Büro vor.