

Welcher Weg für die Tram?

Die Machbarkeitsstudie zeigt verschiedene Variantenmöglichkeiten auf. Die eingleisige Option und eine Führung durch die Fußgängerzone sind vom Tisch.



Bis zum Jahr 1967 verkehrte die Tram noch bis zur Lörracher Innenstadt.

Foto: Stadtarchiv Lörrach

■ Von Marco Fraune

LÖRRACH. Ein Trambetrieb in Lörrach ist technisch möglich, doch die jetzt erstellte Machbarkeitsstudie benennt bestehende Barrieren. Nur zwei Trassen sind laut den Ergebnissen möglich. Die Kostenannahme ist in einer insgesamt 46-seitigen tabellarischen Auflistung aufgeführt: Je nach Variante reicht die Gesamtsumme inklusive Grunderwerb von 93 Millionen bis zu 286 Millionen Euro. Hinzu kommen noch die laufenden Betriebskosten.

„Aufgrund fehlender Sicherheiten bei der Zuschussfähigkeit ist davon auszugehen, dass die Stadt Lörrach den Großteil der Kosten über eine Zeit von rund fünf Jahren finanzieren müsste“, führt die Fachbereichsleitung Stadtplanung, Alexander Nöltner und Gerd Haasis, in der Beschlussvorlage aus. Das Betriebskos-

tendefizit pro Jahr läge demnach bei etwa 2,1 Millionen Euro beziehungsweise 3,8 Millionen – je nach Variantenwahl, die als „potenziell geeignet“ bewertet wurden.

Zwei mögliche Strecken

Die von den Betriebskosten günstigere Variante der beiden möglichen ist die Trasse Zollübergang bis Haagen Messe über Spitalstraße und Gewerbebahn. Teurer wäre der Betrieb auf der Trasse Zollübergang bis Zentralklinikum über Spitalstraße und Milka; Unterführung Milchstraße. „Beide Varianten, so urteilen die Verfasser der Studie, sind mit Kompromissen behaftet – beengte Flächenverhältnisse, zu erstellende Ingenieurbauwerke/Trassenführung im Bereich Bahnübergang Baumgartnerstraße, Grünraumverluste und mehr“, wird ausgeführt.

Varianten durch die Fuß-

gängerzone seien nicht zielführend, da damit der zentrale Fußgängerbereich in Lörrach „stark überprägt und reduziert“ würde.

Konkurrenz zur S-Bahn

Die Verwaltung weist auch daraufhin, dass ein 15-Minuten-Takt der S6 nach Basel Badischer Bahnhof und Lörrach vorgesehen ist – Umsetzungshorizont: das Jahr 2035. „In Hinblick auf das in gut zehn Jahren erweiterte Angebot bei der Regio-S-Bahn stünde eine Tram damit in Konkurrenz.“ Um die Nachfrage nach dem Verkehrsmittel Tram richtig abschätzen zu können, müsste eine umfangliche Verkehrsmodellierung durchgeführt werden, heißt es.

Die insgesamt 89-seitige Studie besagt wörtlich:

1 Die (Wiederein-)Führung einer Tram in und durch Lörrach erscheint grundsätz-

lich nicht unmöglich, ist aber im Hinblick auf die verschiedenen betrachteten Wertungskriterien mit nicht unerheblichen Eingriffen verbunden.

2 Ein möglichst störungsfreier Betrieb erfordert insbesondere vor dem Hintergrund der beengten Platzverhältnisse die Schaffung eines möglichst hohen Anteils an besonderem Bahnkörper, der neben dem fließenden Verkehr vor allem Räume für den Radverkehr, Fußgänger und ruhenden Verkehr in Anspruch nimmt.

3 Alle Varianten, wenngleich in unterschiedlichem Umfang, kollidieren mit den vorhandenen Pendler Routen und erfordern entsprechende Anpassungen im Fahrradnetz, die in der Folge auch mit Konsequenzen für die anderen Verkehrsteilnehmer verbunden sein werden.

Tram: Wie geht es weiter?

LÖRRACH. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen im Nachgang zur Vorstellung im Ausschuss für Umwelt und Technik am kommenden Montag sowie im Gemeinderat am 2. März auch der allgemeinen Öffentlichkeit und weiteren Interessierten vorgestellt werden, heißt es von Seiten der Stadtverwaltung. Damit sollen sich die Akteure in Ruhe mit den komplexen Inhalten auseinandersetzen können.

Ferner geht die Verwaltung davon aus, dass vor der Sommerpause, spätestens aber im Herbst dieses Jahres zu den Haushaltsplanungen für das Jahr 2024 eine Entscheidung durch den Gemeinderat getroffen wird, ob die Tramstudie Lörrach weiterverfolgt wird und die hierfür die Kosten eingestellt werden.

286

Millionen Euro kostet laut erster Annahme die teuerste der unterschiedlichen Tramstrecken.

Finanzen

Zuschüsse In einem weiteren Schritt wäre eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorzuziehen, da dies eine Voraussetzung für eine Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist.

Gutachter Die Kostenschätzungen für die Fortführung der Tramstudie liegen bei zirka 60 000 bis 80 000 Euro für die standardisierte Bewertung plus Kosten für die Verkehrsmodellrechnungen von zirka 90 000 bis 120 000 Euro. *mcf*