



Fachbereich/Eigenbetrieb **Stadtentwicklung und
Stadtplanung**

Verfasser/in Nicole Dahms, Michael Klatz

Vorlage Nr. 061/2018

Datum 20.04.2018

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Hauptausschuss	öffentlich-Vorberatung	08.05.2018	
Gemeinderat	öffentlich-Beschluss	17.05.2018	

Betreff:

Tramstudie Lörrach

Anlagen:

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, eine Studie zur Klärung der Frage, ob das Verkehrsmittel Straßenbahn in Lörrach in einem Gesamtzusammenhang sinnvoll für die weitere Stadtentwicklung ist sowie in welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis Investition und Betrieb stehen, auszulösen.

Personelle Auswirkungen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

Produktgruppe (ErgHH) oder Investitionsauftrag:	bis Jahr	Wirtschafts-/ HH-Jahr	Folgejahr	Folgejahr	Folgejahr	spätere Jahre	Gesamt
	2018						Summe
	€	€	€	€	€	€	€
Ausgaben insgesamt:							
<i>davon</i> geplant / bereitg.:	100.000						100.000
<i>davon</i> nicht geplant:							
Einnahmen insgesamt:							
<i>davon</i> geplant / bereitg.:	89.980						89.980
<i>davon</i> nicht geplant :							
Saldo (Eigenanteil):							
<i>davon</i> geplant / bereitg.:	10.020						10.020
<i>davon</i> nicht geplant :							
ggf. laufende Folgekosten (jährlich):							

Lörrach gestalten. Gemeinsam. Das Leitbild der Bürgerschaft in Politik und Verwaltung. Prioritäre Maßnahmen:

1. Strategisches Ziel: Verbesserung der Rahmenbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger
2. Ziel aus dem Leitbild der Bürgerschaft: Lörrach vernetzt die Innenstadt mit den Stadt- und Ortsteilen durch einen modernen und gut ausgebauten Öffentlichen-Personen-Nahverkehr. Das Angebot ist eng getaktet, für "Nachtschwärmer" gibt es geeignete Spätverbindungen, Park & Ride-Plätze bestehen an den Stadträndern und die Tarife sind sozialverträglich gestaltet. (23)
4. Leitziel der Verwaltung: Die „Strategische Mobilitätsplanung“ stimmt die Stadt- und Mobilitätsplanung zum Vorteil der Lebens- und Standortqualität unserer Stadt gut aufeinander ab, entwickelt und optimiert den Verkehr, um die Erreichbarkeit in der Stadt zu verbessern, die Verkehrsteilhabe aller, insbes. der mobilitätseingeschränkten Personen, zu erhöhen und die negativen Auswirkungen des Verkehrs abzubauen (Unfälle, Lärm, Feinstaub, Abgase). Die Planung erfolgt unter Einbezug der Bürgerschaft und Interessengruppen.
5. Prioritäre Maßnahme: Das Zollquartier ist ein grenzüberschreitender Stadtraum mit zentraler Lage im Trinationalen Eurodistrict Basel und großem Entwicklungspotential.

Begründung:

Zwischen 1919 und 1967 verkehrte bereits eine Tram in Lörrach, zwischen der Grenze und dem Hauptbahnhof. Vor allem das (aus Basel geliehene) veraltete Wagenmaterial und die Notwendigkeit, die Gleisanlagen zu erneuern, führten damals zur Stilllegung. Verschiedene gesellschaftliche Gruppierungen sowie politische Parteien haben seitdem eine neue Tramverlängerung nach Lörrach in regelmäßigen Zyklen diskutiert. Die Idee, die Tram wieder nach Lörrach zu verlängern wurde auch in der grenzüberschreitenden Studie des Trinationalen Eurodistrict „Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P+R und B+R) im Trinationalen Eurodistrict Basel“ aus dem Jahr 2013 thematisiert und in verschiedenen Varianten vom Büro PTV, Karlsruhe untersucht.

Ebenfalls die kürzlich realisierten Tramverlängerungen nach Saint-Louis bzw. Weil am Rhein legen den Gedanken nahe, die an der Grenze endende Tram 6 Riehen Grenze nach Lörrach zu verlängern. Diese Idee spielte auch im Rahmen des IBA Projekts „Am Zoll Lörrach Riehen“ eine Rolle, wurde aber zumindest in der Variante der Verlängerung um wenige hundert Meter bis zum historischen Zollhaus, Basler Str. 4, von der Schweizer Seite nicht weiter verfolgt. Dennoch ergab sich am Ende des Ideenwettbewerbs zum „Zollquartier Lörrach“ die Aufgabe für die Stadt Lörrach, die Tramfrage zu klären. (Vgl. Präsentation des Wettbewerbsbetreuers Herr Friedemann Roller am 15.9.2016 im Hauptausschuss).

Mobilitätsdrehscheibe am Zoll Lörrach Riehen

TO DO - LÖRRACH

- > **Verstetigung des grenzüberschreitenden Austausches.**
- > **Einbinden der Öffentlichkeit und der Anlieger.**
- > **Proaktives Zugehen auf »interessante« private Grundeigentümer.**
- > **Diskussion und Entscheidung pro oder contra Tramverlängerung.**

Für das Projekt „Am Zoll Lörrach Riehen“ ist es ebenfalls bedeutend, ob möglicherweise eine Tram durch das Gebiet fahren wird und eine Tramtrasse mit berücksichtigt werden muss. Diese Frage wiederum verweist auf ganz grundsätzliche Weichenstellungen in der Lörracher Stadtentwicklung, nämlich ob das Verkehrsmittel Straßenbahn sinnvoll ist und in welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis eine solche Maßnahme stehen würde.

Aufgrund der großen Tragweite einer solchen Infrastruktur und der hohen Investitions- und Unterhaltskosten, die damit einhergehen würden, muss diese Frage gründlich beantwortet werden. Vor dem Hintergrund der Fördermöglichkeiten ist dies nun erstmals möglich: Im Ausgaben- und Finanzplan des Projekts Zollquartier (mit dem Bund abge-

stimmt) sind für eine solche Tramstudie bislang 100.000 Euro eingestellt. Der Finanzierungsanteil des Bundes im Förderjahr 2018 beträgt rund 90% - auch für diese Studie.

Da Siedlungsentwicklung und Verkehr eng verbunden sind und das Verkehrsmittel Tram auf das Gesamtverkehrssystem erheblichen Einfluss hätte, muss eine solche umfassende Tramstudie – neben der Lieferung von unmittelbar notwendigen Aussagen für das Projektgebiet „Am Zoll“ – auch in das zu erstellende Verkehrsentwicklungskonzept einfließen, sowie in das Stadtentwicklungskonzept. Entsprechend muss die Tramstudie stark auf die realistischen städtebaulichen Verdichtungspotenziale abzielen, die entlang verschiedener Trassenvarianten zu erheben wären.

Die Stadt Lörrach möchte daher mit einer geeigneten Arbeitsgruppe ein Aufgaben- und Pflichtenheft für die Tramstudie definieren und die Ausschreibung noch in diesem Jahr auf den Weg bringen.

Die Tramstudie könnte folgendermaßen aufgebaut sein:

1. Was für Trassenvarianten sind technisch machbar und was kosten diese (Investition / Betrieb)?
2. Welche konkreten Nachverdichtungspotenziale sind an welcher Stelle entlang dieser Trassenvarianten realisierbar?
3. Welches Fahrgastpotenzial heben die verschiedenen Varianten, vorausgesetzt, die unter 2. angenommenen Verdichtungspotenziale werden realisiert?
4. Welches Kosten-Nutzen-Verhältnis ergibt sich daraus für welche Variante?

Im März 2018 hat ein Abstimmungstermin auf politischer Ebene stattgefunden. Vertreten waren das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg, der Landkreis Lörrach, der Kanton Basel-Stadt, die Gemeinde Riehen sowie die Basler Verkehrs-Betriebe. Auch das Agglomerationsprogramm Basel sowie die IBA Basel 2020 begrüßen das Ansinnen der Stadt Lörrach, die Tramfrage im Rahmen einer Tramstudie zu klären und sagten ihre Unterstützung zu.

Monika Neuhöfer-Avdic

Fachbereichsleiterin Stadtentwicklung und Stadtplanung