



Fachbereich/Eigenbetrieb **Stadtplanung**
Verfasser/in Dahms, Nicole-Simone
Vorlage Nr. 014/2023
Datum 31.01.2023

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Ausschuss für Umwelt und Technik/Betriebsausschüsse/Umlegungsausschuss	öffentlich-Vorberatung	13.02.2023	
Gemeinderat	öffentlich-Kenntnisnahme	02.03.2023	

Betreff:

Tramstudie - Präsentation Ergebnisse Machbarkeitsstudie

Anlagen:

- Anlage 1 Machbarkeitsstudie – Tramstudie Stadt Lörrach, Variantenuntersuchung, Obermeyer Infrastruktur GmbH und Co. KG, Karlsruhe, Endfassung vom 31.01.2023
- Anlage 2 Gesamtwertung Varianten
- Anlage 3 Kostenannahme
- Anlage 4 ÜLP Trassenvarianten
- Anlage 5 Erläuterungen Kostenschätzungen
- Anlage 6 Überschlägige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

Beschlussvorschlag:

Der Gemeinderat nimmt den Bericht zur Kenntnis.

Personelle Auswirkungen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

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

Begründung:

Die Machbarkeitsstudie Tram wurde im Juli 2021 – nach Entscheidung durch den Lörracher Gemeinderat – an das Büro Obermeyer, Niederlassung Karlsruhe, auf Grundlage zuvor beschlossenen Grundlagen wie Kriterien, Bewertungsmatrix und Ranking (bester Preis, Qualität, Referenzen, etc.) vergeben. Einen Zwischenbericht hat das Büro Obermeyer dem Gemeinderat am 31.3.2022 präsentiert (BV 060/2022). Am 6.10.2022 wurde der Gemeinderat mittels einer Offenlage informiert, dass die Tramstudie erst zum Ende des Jahres 2022 abgeschlossen werden kann.

Vorgehensweise:

In der Machbarkeitsstudie wurde zunächst die technische Machbarkeit untersucht, also ob ein entsprechendes Infrastrukturprojekt baulich in die Straßenräume und ihren städtebaulichen Kontext integriert werden kann. Dazu wurden auf Basis des deutschen Normenstandes sowie der Maßgabe, dass die Straßenbahn überwiegend in einem besonderen Bahnkörper¹ geführt werden soll, wie auch der Schweizer Normen und Vorgaben, bei-

¹ Durch eine Führung auf besonderen Bahnkörpern, also abgetrennt von anderen Verkehrsteilnehmern, verkehrt eine Straßenbahn unabhängig vom sonstigen Verkehr und somit zuverlässiger und stabiler. Deshalb schreibt der Gesetzgeber vor, diese Führung überwiegend umzusetzen, damit diese förderwürdig im Sinne des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sind. Aus diesem Grund plant das Büro Obermeyer grundsätzlich mit dieser Führungsform. Eine Abweichung hin zu einem straßenbündigen Gleiskörper, wie es in einzelnen Straßenabschnitten vorgesehen ist, z. B. in der Basler Straße, ist aber nicht ausgeschlossen.

spielsweise durch Grundmaße des Basler Tram-Systems, alle denkbaren Straßenräume in Lörrach systematisch abgeprüft. Aus der Zusammenschau von Straßenquerschnitten wurden Trassenvarianten zusammengestellt, die funktional eine Verlängerung der Tram ab Riehen zumindest von der Linienführung her grundsätzlich erfüllen können. Dabei wurde auch der Trassenvorschlag der IG Verkehr im Rahmen der Studie untersucht.

Im nächsten Schritt wurden dann plausibel wirkende Varianten auf ausreichende Mindestkriterien bewertet und Vor- und Nachteile der Varianten betrachtet. Außerdem bezieht die Machbarkeitsstudie auch die Erschließungswirkung durch eine Abschätzung theoretisch erreichbarer, potentieller Nutzerinnen und Nutzer ein. Ebenfalls wurde abgeglichen, welche zusätzliche Erschließung in Bezug auf Regio-S-Bahn und Bus im heutigen Netzzustand entsteht bzw. verbleibt. Das Busnetz wurde auf Anpassungs- und Einsparmöglichkeiten betrachtet, um Parallelführungen zu vermeiden, ohne die Erschließung von Außenquartieren der Stadt durch neue Umsteigezwänge zu verschlechtern.

Aus der Pendlerstatistik und weiteren Zahlen des Kantons Basel-Stadt und der Stadt Lörrach wurden Annahmen zur Verkehrsmittelwahl (Modal Split) und zur Zielverteilung („Wohin reist die Lörracher Bevölkerung und wohin mit dem ÖV?“ – „Woher kommen die Einpendler nach Lörrach und wie viele mit dem ÖV“?) abgeleitet. Eine detaillierte Abschätzung der Nachfrage nach der Tram (egal für welche Trassenvariante) kann im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie nicht erfolgen. Dies liegt darin begründet, dass der Fokus auf der technischen und der betrieblichen Machbarkeit liegt sowie der fehlenden Datenverfügbarkeit bzw. Ungenauigkeit des Basler Verkehrsmodells für die Gemarkung Lörrach.

Trassenauswahl:

Bei der Trassenwahl wurden Varianten betrachtet, die näher zur Regio-S-Bahn Linie und damit parallel zu ihr verlaufen und solche, die Lörrach im Westen der Kernstadt weiter entfernt von der Regio-S-Bahn erschließen. Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang zu nennen, dass ein 15-Minuten-Takt der S6 nach Basel Badischer Bahnhof und Lörrach vorgesehen ist. Der Umsetzungshorizont ist nach aktuellem Stand das Jahr 2035. In Hinblick auf das in gut zehn Jahren erweiterte Angebot bei der Regio-S-Bahn stünde eine Tram damit in Konkurrenz.

Was die Bewertung der Trassen angeht, waren die Erschließungsvorteile und die bauliche Machbarkeit sowie teils Flächenverfügbarkeit ausschlaggebend. Weiterhin wurde zwischen Optionen unterschieden, die ab Riehen bis maximal an den Nordrand der Innenstadt führen und solchen, die auch bis zum neuen Zentralklinikum und in den Norden des Stadtgebietes führen. Bei diesem Priorisierungsschritt spielen im Wesentlichen Flächenverfügbarkeit, notwendige Ingenieurbauwerke, Natur- und Artenschutzbelange sowie das Wasserschutzgebiet und die Wirtschaftlichkeit eine Rolle.

Varianten durch die Fußgängerzone sind nicht zielführend, da damit der zentrale Fußgängerbereich in Lörrach stark überprägt und reduziert würde. Zudem verfügen die bei den Basler Verkehrsbetrieben zum Einsatz kommenden Straßenbahnfahrzeuge nicht über die in eingleisigen Abschnitten erforderlichen fahrzeugseitigen Kommunikationseinrichtungen. Diese sicherheitstechnische Einrichtung vermeidet Unfälle, zum Beispiel das

gleichzeitige Befahren eines eingleisigen Abschnitts. Auch aus diesem Grund kommt betrieblich lediglich eine zweigleisige Trassenführung in Frage. Daher wurden eingleisige Varianten ausgeschlossen.

Folgerungen:

Nach regelmäßiger Abstimmung mit dem Experten Herrn Heipp, Professor an der Hochschule Rapperswil, als Verfahrensberater und mehrmaliger Rückkopplung mit den Basler Verkehrsbetrieben als potentielle Betreiberin der Tram werden zwei Trassen mit Einschränkungen als potentiell geeignet bewertet – nämlich die Trassen E01 (Zollübergang bis Zentralklinikum über Spitalstraße und Milka; Unterführung Milchstraße) und E04 (Zollübergang bis Haagen Messe über Spitalstraße und Gewerbebahn).

Beide Varianten, so urteilen die Verfasser der Studie, sind mit Kompromissen behaftet (beengte Flächenverhältnisse, zu erstellende Ingenieurbauwerke / Trassenführung im Bereich Bahnübergang Baumgartnerstraße, Grünraumverluste usw.).

Um insbesondere die Nachfrage nach dem Verkehrsmittel Tram valide abschätzen zu können, müsste eine umfangreiche Verkehrsmodellierung durchgeführt werden. Dies ließ sich im Rahmen der vorliegenden Studie aufgrund der fehlenden Datenlage und Komptabilität nicht umsetzen (vgl. S. 84 Bericht). Außerdem ist in einem weiteren Schritt eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vorzuweisen, da dies eine Voraussetzung für eine Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) wäre.

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie konnten Kostenannahmen sowie eine überschlägige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erstellt werden. Deren Aussagen (vgl. Anlagen 3 und 6) legen nahe, dass hohe Investitionskosten und dauerhaft erhöhte Betriebskosten zu tragen sind.

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. Das Betriebskostendefizit pro Jahr läge demnach bei ungefähr 3,8 Mio. Euro netto (Variante E01) bzw. 2,1 Mio. Euro netto (Variante E04).

Im Falle einer Entscheidung des Gemeinderates zugunsten des Projekts wären weitere Planungsmittel und Gutachterleistungen zu beauftragen. Die Kostenschätzungen für die Fortführung der Tramstudie liegen bei ca. 60.000 bis 80.000 Euro für die standardisierte Bewertung plus Kosten für die Verkehrsmodellrechnungen von ca. 90.000 bis 120.000 Euro. Diese Zahlen werden bei der öffentlichen Vorstellung in den Gremiensitzungen vom Büro Obermeyer genauer erläutert werden können.

Die Ergebnisse der Studie sollen im Nachgang zum Gremienlauf auch der allgemeinen Öffentlichkeit und weiteren Interessierten vorgestellt werden, damit sich die Akteure in Ruhe mit den komplexen Inhalten auseinandersetzen können.

Ferner gehen wir davon aus, dass vor der Sommerpause 2023, spätestens aber im Herbst zu den Haushaltsplanungen für das Jahr 2024 eine Entscheidung durch den Gemeinderat getroffen wird, ob die Tramstudie Lörrach weiterverfolgt wird und die hierfür oben genannten Kosten eingestellt werden.

Alexander Nöltner
Gerd Haasis
Fachbereichsleitung Stadtplanung