

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Zur Gießerei 18 • 76227 Karlsruhe

Stadt Lörrach
Fachbereich Stadtplanung
c/o Frau Dahms
Luisenstraße 16

79539 Lörrach

Ihre Nachricht vom
Ihr Zeichen

Unser Zeichen Jen / JHe
Tel. +49 721 9802- 305
Fax +49 721 9802- 99

Karlsruhe, 28.07.2023
Ralf.Jensen@obermeyer-group.com

Stellungnahme zu Schreiben des Bahnkunden-Verband Baden-Württemberg e.V. vom 13.06.2023

Sehr geehrte Frau Dahms,

Zum Grundverständnis der Studie möchten wir nachfolgend anmerken:

Gegenstand der Tramstudie war im Wesentlichen herauszuarbeiten, ob eine Verlängerung der Tram grundsätzlich machbar ist und welche Streckenkorridore sich hierfür vornehmlich in Bezug auf u.a. Erschließungspotential, Wechselwirkung zur S-Bahn und verfügbaren Querschnittsbreiten bevorzugt eignen. Das Ergebnis zeigt machbare Lösungsansätze auf und führt unter den angesetzten Prämissen zu vorläufigen Vorzugskorridoren, die im Falle einer Fortführung des Projektes im Rahmen weiterer Leistungsphasen auf Grundlage präziserer Eingangsdaten zu hinterfragen und ggf. auch anzupassen wären.

Das Ergebnis der Studie soll daher nicht als Vorfestlegung für bestimmte Korridore interpretiert werden, da sich bei Fortschreibung der Planungsgrundlagen im weiteren Projektverlauf noch neue Erkenntnisse ergeben können. Aus unserer Sicht wurde die Studie in der vorliegenden Stellungnahme dahingehend möglicherweise missinterpretiert. Der Bahnkunden-Verband interpretiert die Ergebnisse unserer Einschätzung nach in einer Form, die nahe legt, dass das Ergebnis der Studie bereits auf einer Variantenuntersuchung im Detailierungsgrad der Leistungsphase der 2 der HOAI (Vorplanung) basiert, was nicht der Fall ist und auch nicht originärer Zweck der Studie sein sollte.

Das Schreiben spannt in der Stellungnahme einen weiten Bogen im Hinblick auf gesamtverkehrliche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Umfeld einer möglichen neuen Tramtrasse. Hierzu können wir grundsätzlich nur darauf hinweisen, dass solche Maßnahmen nicht Gegenstand der Studie waren und auch für die grundsätzliche Feststellung einer Machbarkeit nicht relevant sind, insbesondere da in

Geschäftsführer
Dr.-Ing. Karsten P. Gruber

Standort Karlsruhe
OBERMEYER
Infrastruktur GmbH & Co. KG
Zur Gießerei 18
76227 Karlsruhe
Tel.: +49 721 9802-0
Fax: +49 721 9802-599
karlsruhe@obermeyer-group.com
www.obermeyer-group.com

Banken
HypoVereinsbank München
IBAN DE31 7002 0270 0032 2866 15
BIC HYVEDEMMXXX

Commerzbank München
IBAN DE03 7004 0041 0223 7741 00
BIC COBADEFFXXX

Amtsgericht München
HRA 112684
Ust.IdNr. DE 330928290

Persönlich haftende Gesellschafterin
OBERMEYER
Infrastruktur Komplementär GmbH
Hansastraße 40
80686 München

Amtsgericht München
HRB 257965
Steuernr. 143/206/01305

Geschäftsführer
Dr.-Ing. Karsten P. Gruber



dieser Phase daher auch nicht vorgesehen war, Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Hinblick auf die mögliche Förderfähigkeit eines solchen Projekts durchzuführen.

Zur Zusammenfassung Absatz 5 (S. 2. „Prämisse zur erforderlichen Mindestbreite“) möchten wir nachfolgend anmerken:

Im Zuge der Trassenfindung wurden Korridore östlich und westlich der Wiesentalbahn betrachtet; insbesondere westlich der Wiesentalbahn auch mit größerem Abstand zu dieser.

Östlich der Wiesentalbahn ergeben sich selbst mit einer leicht noch geringeren Mindestbreite keine zusätzlichen durchgängigen Streckenzüge mit größerem Abstand zur Wiesentalbahn.

Westlich der Wiesentalbahn ergeben sich mit geringeren Breiten ebenso keine ernsthaften weiteren Trassenkorridore. Zudem ergaben sich selbst mit der für die Studie gewählten Mindestbreite mehrere zusätzliche Varianten (vergleiche Kapitel 4.1.2 der Studie), die aber hauptsächlich auf Grund des abgeschätzten geringeren Erschließungspotenzials verworfen wurden (an der Wiese entlang wird prinzipbedingt die Hälfte des möglichen Einzugsbereiches verschenkt, und Variante F basierend auf der IG-Verkehrsstrasse schneidet ggü. Variante E in der Hinsicht tendenziell auch schlechter ab.)

Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten der Stadt Lörrach ergibt sich zwangsläufig eine gewisse Nähe der Tramtrasse zur Wiesentalbahn.

Zur Stellungnahme der Variantenabwägung (S. 4f.) möchten wir nachfolgend anmerken:

Absatz 1:

Eine Querschnittsbreite von 11,3 m ist unserer Einschätzung nach selbst bei einer eingleisigen Führung der Tram nicht als zufriedenstellend einzuschätzen. Grundsätzlich sind Einsparungen in der Querschnittsbreite nur zu erzielen, wenn die Tram straßenbündig in Form einer Einbahnstraße geführt würde, da ein eingleisiger Querschnitt auf besonderem Bahnkörper mit MIV (motorisierter Individualverkehr) in beiden Fahrtrichtungen bereits eine Breite von ca. 14,4 m benötigen würde.

Ein eingleisiger Querschnitt auf besonderem Bahnkörper mit MIV in einer Fahrtrichtung würde noch eine Breite von ca. 11,55 m erfordern.

Lediglich ein eingleisiger Querschnitt mit straßenbündiger Führung im Einrichtungsverkehr zusammen mit dem MIV und beidseitigen Gehwegen würde zu einem reduzierten Querschnittsbedarf von ca. 8,5 m führen.

Dies würde zu einer potenziellen Reserve von ca. 2,8 m Breite zur bisherigen Festlegung führen. Aufgrund eines solchen extrem beengten Querschnitts würde man diese Flächen unserem Verständnis nach eher einer städtebaulichen oder weitergehenden verkehrlichen Nutzung zur Verfügung stellen, auch im Hinblick auf die Abstände der Tramtrasse zur angrenzenden Bebauung und daraus resultierenden möglichen höheren Anforderungen an z.B. Schall- / Erschütterungsschutz.

Auch Radverkehr in Gegenrichtung zur Einbahnstraße ist mit solchen Mindestmaßen nicht möglich.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass im Querschnitt stellenweise auch Raum für Anlieferungen/Umzüge/Müllentsorgung etc. benötigt wird, um die Betriebsstabilität der Tram zu gewährleisten.

Absatz 2:

Die Basler Fahrzeuge verfügen aktuell nicht über die technische Ausrüstung für den eingleisigen Betrieb im Zweirichtungsverkehr bei technischer Sicherung mittels Fahrsignalanlage, da dies in Basel-Stadt bisher nicht benötigt wurde.

Im Rahmen der Studie kann nicht vorausgesetzt werden, dass sich die BVB zu einer Nachrüstung der Fahrzeuge bereit erklärt, bzw. entsprechende Fahrzeuge mit dieser Technik ausschließlich für den Trambetrieb auf der Linie 6 beschaffen wird.

Grundsätzlich ist das kein technisches KO-Kriterium, sondern eine Kostenfrage bzw. eine Frage der Abstimmung mit der zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde in Bezug auf anderweitige denkbare technische Lösungen im Einzelfall.

Gravierender sind die durch eine Eingleisigkeit entstehenden Einschränkungen im Hinblick auf eine mögliche zukünftige Taktverdichtung, insbesondere in der Fußgängerzone mit ihrer niedrig anzusetzenden Fahrgeschwindigkeit.

Im Rahmen der Studie kann daher diesbezüglich eine Machbarkeit nicht als gegeben angenommen werden.

Absatz 3:

Szenarien in Bezug auf eingleisige Führungen ohne Gegenrichtungsverkehr in getrennten Straßenzügen können im Zuge einer vertiefenden Planung prinzipiell noch betrachtet werden, ändern aber grundsätzlich nichts an den Anforderungen an Mindestquerschnittsbreiten und damit an den zur Verfügung stehenden Korridoren.

Da Fahrgäste in der Regel in beide Richtungen fahren wollen, sind solche Parallelführungen außerdem bezüglich der Erschließung ungünstiger, da eine gute Erschließung in beide Fahrtrichtungen dann nur noch für den Überlappungsbereich zwischen Hin- und Rückrichtung gegeben ist.

Bei kleineren Abständen zwischen parallelen Straßenzügen (bis ca. 150/200 m – dies entspricht nach einer kurzen Durchsicht auch den Verhältnissen in den im Schreiben genannten anderen Städten) kann so eine Lösung noch vertretbar sein, wenn sich dadurch die Platzsituation verbessert oder überhaupt die Führung einer Trasse möglich ist, allerdings sind derartige Straßenzüge in Lörrach kaum vorhanden. Die Straßenzüge Zeppelin-/Brühl-/Belchenstraße und Kreuz-/Bergstraße bedingen eine extreme Parallelführung zur Wiesentalbahn (und damit keine Verbesserung ggü. der Variante B), während auf der anderen Seite Weinbrenner-/Spitalstraße + Basler und Tumringer Straße wieder eine Führung durch die Fußgängerzone erfordern, welche neben der Eingleisigkeit auch aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen wurde.

Absatz 4:

Zur Preisbildung ist folgendes anzumerken:

Aufgrund des höheren Preisniveaus im Grenzgebiet zur Schweiz wurden etliche Positionen für Gleis- und Straßenbau aufgrund von Erfahrungswerten der Stadt mit einem Preisaufschlag von 20 % versehen. Im Mittel ergibt sich überschlägig über alle Gewerke dadurch ein mittlerer Aufschlag von ca. 5 %.

Die Einheitspreise wurden mit Kostenstand 2019 angesetzt, da hierfür noch verlässliche Ansätze ohne Auswirkungen der Pandemie und der Probleme mit den Lieferketten vorlagen.

Auf Basis des Baupreisindexes wurden die Einheitspreise dann auf den Stand Mai 2022 hochgerechnet. Daraus resultiert ein Preisaufschlag von ca. 26,5 % gegenüber 2019.

Ferner enthalten die Kostenannahmen auch 20 % Projektleitungs- und Planungskosten.

Zurückgerechnet auf Stand 2019 würde sich ein Kilometerpreis von 30 Mio. € auf ca. 22,8 Mio. € (inkl. Planungskosten) reduzieren.

Die reinen Herstellungskosten abzüglich der Planungskosten beliefen sich dann auf ca. 19 Mio. € pro Kilometer Strecke und spiegeln damit im Wesentlichen die in der Stellungnahme genannte Größenordnung wider.

Absatz 5:

Die Tramstudie bewertet anhand von festgelegten Kriterien die potenziell besten Varianten auf Basis der vorliegenden Datengrundlage. Dies stellt keine Vorfestlegung für einen bestimmten Trassenkorridor dar. Hierfür sind weitergehende Planungen im Umfang einer Leistungsphase 2 gemäß HOAI erforderlich. Des Weiteren sind die getroffenen Aussagen an dieser Stelle unspezifisch und können daher unsererseits nicht nachvollzogen werden.

Absatz 6:

Die Studie stellt zum Zweck des Nachweises der Machbarkeit mögliche Querschnittsaufteilungen dar, die in dieser Form nicht als abschließend zu betrachten sind und lediglich als Basis für weitere vertiefende Planungen zu verstehen sind.

Ein Fördermittelantrag wird üblicherweise erst am Ende der Entwurfsplanung eingereicht und Bedarf auch eines positiven Ergebnisses der Standardisierten Bewertung.

Zur Stellungnahme der Herstellungs- und Betriebskosten (S. 5f.):

Absatz 1:

Es gibt zu den Herstellungskosten eine mehrseitige Ausführung in Bezug auf Kostenansätze und Unwägbarkeiten. Siehe Anlage 4 zur Studie.

Absatz 2:

Die Betriebskosten sowie die Investitionskosten für Tram-Fahrzeuge basieren auf Angaben der BVB, die als Betreiberin der Tram unterstellt wurden.

Kostenansätze für den Busbetrieb wurden seitens der Stadt Lörrach zur Verfügung gestellt.

Wir sehen daher keine preislichen Verzerrungen.

In Kapitel 5.3.10 der Studie finden sich zudem Aussagen zu möglichen Einsparungen an Betriebs- und Fahrzeugkosten bei einem reduzierten Verkehrsangebot ggü. dem städtischen Basler Niveau.

Absatz 3:

Die im Absatz getroffenen Aussagen bezüglich einer zunehmenden Nachfrage nach Inbetriebnahme einer neuen Linie mögen im Hinblick auf eine zukünftige Verbesserung des Kostendeckungsgrads zutreffend sein.

Grundlage der Förderfähigkeit ist jedoch das Durchlaufen des standardisierten Bewertungsverfahrens unter Einhaltung der entsprechenden Vorgaben zur Prozessdurchführung. Unserer Kenntnis nach lässt dieses Verfahren keine Abschätzung des zukünftigen Nutzerpotentials auf Basis von Vergleichsprojekten vor.

Mit freundlichen Grüßen



i.V. Dipl.-Ing. Ralf Jensen
Projektleiter Stadtbahn

Anlagen

Verteiler

Stadt Lörrach, Herr Nöltner