



Fachbereich/Eigenbetrieb **Stadtplanung**
Verfasser/in Dahms, Nicole-Simone
Vorlage Nr. 214a/2023
Datum 13.10.2023

Beschlussvorlage

Beratungsfolge	Öffentlichkeit	Sitzung am	Ergebnis
Gemeinderat	öffentlich-Beschluss	26.10.2023	

Betreff:

Machbarkeitsstudie Tramverlängerung - weiteres Vorgehen

Anlagen:

Anlage 1 - Fragenkatalog Gemeinderat vom 02.03.2023 mit Antworten

Anlage 2 - Antwortbrief Kanton Basel-Stadt, Frau Esther Keller, Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement, vom 26.05.2023

Anlage 3 - Fachliche Stellungnahme des Deutschen Bahnkundenverbandes, Landesverband Baden-Württemberg und der IG Verkehr zur Machbarkeitsstudie Tram Lörrach, vom 13.06.2023

Anlage 4 - Stellungnahme vom Büro Obermeyer zur Fachliche Stellungnahme des Deutschen Bahnkundenverbandes und der IG Verkehr (Anlage 3) vom 28.07.2023

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat beschließt, dass die Verwaltung **vorerst** keine weiteren Studien- oder Planungsaufträge zur möglichen Tramverlängerung vergibt.
2. Im Zuge der ÖPNV-Planung soll die Verwaltung darauf hinwirken, dass die Tram 6 (Riehen Grenze oder andere grenznahe Haltestellen) besser an das Lörracher ÖPNV-Netz angebunden wird und sie soll prüfen, ob eine stabil funktionierende (Schnell-)Buslinie auf den Vorzugstrassen einer Tram oder Zubringerbusse zur S-Bahn sinnvoll sein könnten.

3. Die beiden Vorzugstrassen E 01 und E 04 sollen für einen späteren oder zur Tram alternativen Ausbau von städtebaulichen Entwicklungen freigehalten werden.

Personelle Auswirkungen:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Begründung:

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden im Nachgang zur Gemeinderatssitzung vom 02. März 2023 der IG Verkehr sowie dem Deutschen Bahnkundenverbandes, Landesverband Baden-Württemberg am 09. März 2023 im Rathaus vorgestellt und ausführlich erläutert. Im Rahmen einer Informationsveranstaltung wurde die Studie am 30. März 2023 im Dreiländermuseum öffentlich präsentiert und Gelegenheit zum Austausch gegeben.

Ferner hat die Verwaltung den Fragenkatalog aus der Gemeinderatssitzung vom 02.03.2023 bearbeitet (siehe Anlage 1) und in diesem Zuge auch den Kanton Basel-Stadt um eine schriftliche Stellungnahme gebeten (siehe Anlage 2). Des Weiteren hat die Verwaltung die fachliche Einschätzung der Geschäftsstelle Agglo Basel / trireno eingeholt. Trireno ist die beim Agglo Basel übergeordnete Koordinierungsstelle für die an der trinationalen Regio S-Bahn Basel beteiligten Träger und Behörden.

Die IG Verkehr hat eine fachliche Stellungnahme eingereicht, die das Büro Obermeyer ausführlich beantwortet hat (siehe Anlage 3 und 4).

Die Stadtverwaltung bewertet die Ergebnisse der Konsultationen und der Machbarkeitsstudie als eindeutig. Generell ist zwar die Verlängerung der Tram nach Lörrach rein technisch betrachtet möglich, sie ist aber mit so großen Kompromissen und finanziellen Konsequenzen verbunden, dass die Realisierung eine unverhältnismäßig hohe Herausforderung, zusätzlich zu den anstehenden Aufgaben in der Stadt Lörrach, darstellt. Dies ist auch darin begründet, dass der Kanton Basel-Stadt der Unterstützung des Vorhabens eine klare Absage erteilt hat (siehe Anlage 2).

Die Regio S-Bahn hat im Lörracher Stadtgebiet bereits heute eine hohe Haltestellendichte (S 5 und S 6: sieben Haltestellen, plus zukünftig Zentralklinikum: acht). Der Abstand der Haltestellen beträgt zwischen rund 600 bis 1200 Metern. Damit übernimmt die Wiesentalbahn auf Lörracher Gebiet schon gegenwärtig eine Funktion als Tram-ähnliche Stadtbahn.

Die Kapazität der Wiesentalbahn soll zudem – als ein Ast der sieben-ästigen trinationalen S-Bahn - ausgebaut werden: zwischen Basel Badischer Bhf. und Lörrach Hauptbahnhof vom 30 Minuten- zum 15 Minuten-Takt. Zeithorizont für die Fertigstellung der Infrastrukturmaßnahmen (Signaltechnik und Doppelspurausbau) ist 2035. Diese Maßnahme ist auch mit einem Schweizer Finanzierungsbeschluss hinterlegt (sogenannter FABI STEP Ausbauschnitt 2035). Daher konzentrieren sich die Anstrengungen des Kantons Basel-Stadt prioritär in den Ausbau der trinationalen Regio S-Bahn. Bis zum Jahr 2050 soll zu-

dem das Herzstück (unterirdische Neubaustrecke zwischen Basel Badischer Bhf. und Basel SBB) realisiert werden. Dies würde es ermöglichen, den zukünftigen Viertelstundentakt zwischen Lörrach Hbf. und Basel Badischer Bhf. bis Basel SBB und darüber hinaus zu verlängern.

Lörrach hat aufgrund der topographischen Rahmenbedingungen einen langgestreckten Siedlungskörper, was bei den möglichen Tram-Trassenvarianten überwiegend einen Parallelverkehr zwischen S-Bahn sowie Tram bedingt. Auch trireno sieht in der Parallelführung eine Konkurrenzsituation zwischen S-Bahn und potentieller Tram in Lörrach. Das ist auch einer der Unterschiede zur Situation der Tram 8 in Weil im Rhein: diese steht weit aus weniger in Konkurrenz zur S-Bahn. Trassen, die wiederum weiter von der S-Bahn Linie entfernt liegen, kommen aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials und / oder unzureichenden Querschnitten nicht in Frage.

Die zu erwartenden Kosten für Planung, Bau und Betrieb sind ohne Unterstützung aus Basel nicht leistbar – selbst wenn man eine mögliche Finanzierung durch deutsche Förderprogramme mit einrechnet. (siehe auch Anlage1; Fragenkatalog an die Verwaltung)

Daher spricht die Verwaltung die Empfehlung aus, keine weiteren Studienaufträge zur möglichen Tramverlängerung nach Lörrach zu vergeben.

Eine Absage an die Verlängerung der Tram ist keinesfalls als Absage an den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Lörrach zu interpretieren. Ganz im Gegenteil: Ab dem Jahr 2027 werden die Konzessionen für den Stadtbusverkehr neu vergeben. Es eröffnet sich die Chance, diesen – auch grenzüberschreitend - neu zu gestalten. Die grenznahen Haltestellen der Tram 6 in Riehen könnten besser an das Netz angeschlossen werden. Ob (Schnell-) Buslinien eine sinnvolle Alternative für eine Tram sind, sollte ebenfalls geprüft werden. Allenfalls sind auch Zubringerbusse zu den S-Bahn-Stationen aus den weiter entfernten Ortsteilen wichtig zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV.

Mit den Erkenntnissen aus der Tramstudie, sollen die beiden genannten Vorzugstrassen für eine späteren oder zur Tram alternativen Ausbau von städtebaulichen Entwicklungen freigehalten werden. Diese Freihaltung soll aber einer Entwicklung bzw. der Planung des Straßenraums in der Basler Straße von der Grenze bis zum Bahnhof in Stetten nicht im Wege stehen.

Der Ausschuss für Umwelt und Technik hat sich in seiner Sitzung am 12.10.2023 mehrheitlich dafür ausgesprochen, dass die Beschlussziffer 1 um das Wort „vorerst“ ergänzt wird.

Alexander Nöltner
Gerd Haasis
Fachbereichsleitung Stadtplanung