



## TRAM-STUDIE LÖRRACH - SACHSTAND

Präsentation AUT 31.03.2022

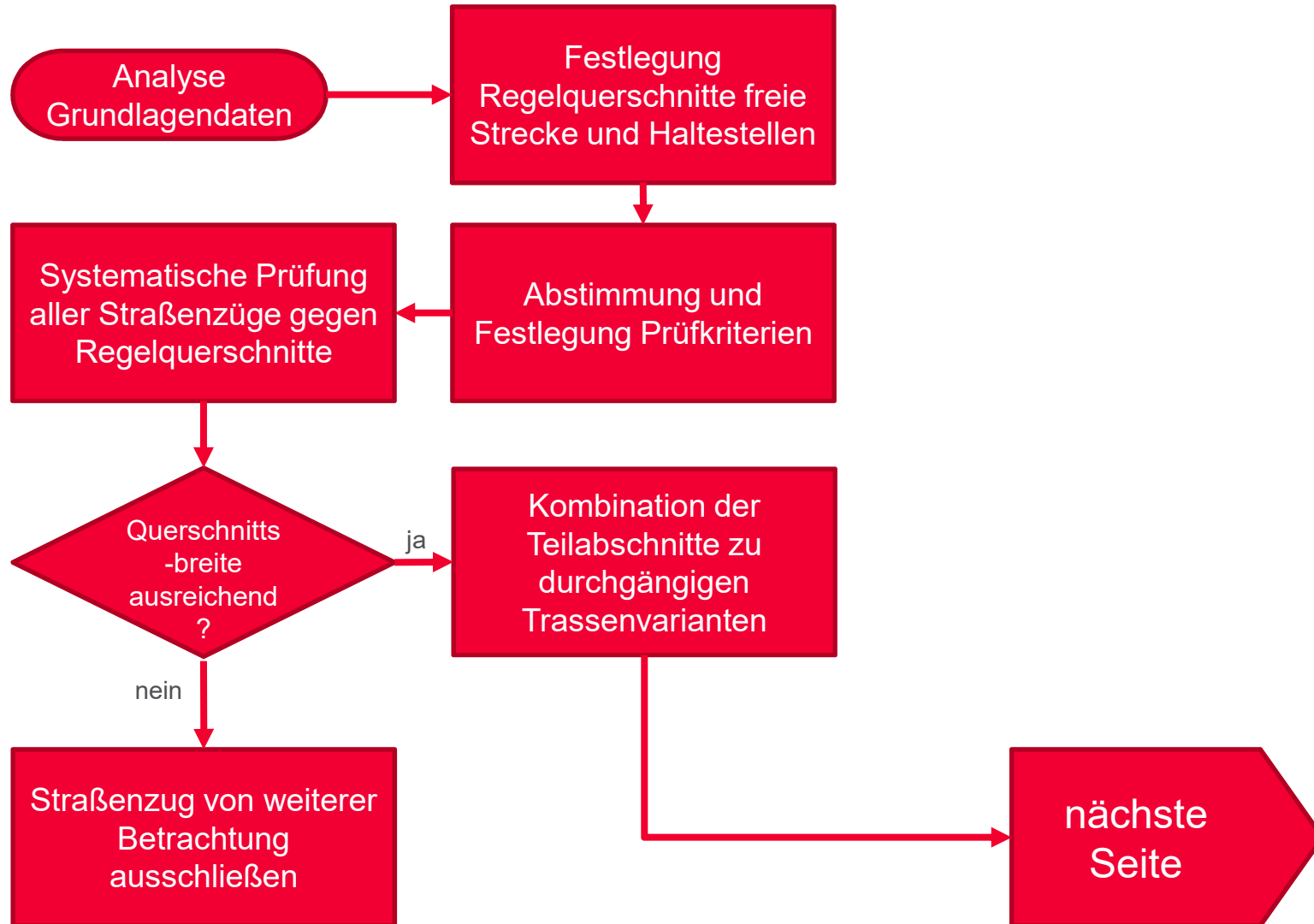
# AGENDA

1. Datengrundlage
2. Methodik
3. Wertungskriterien
4. Aktueller Sachstand
5. Ausblick

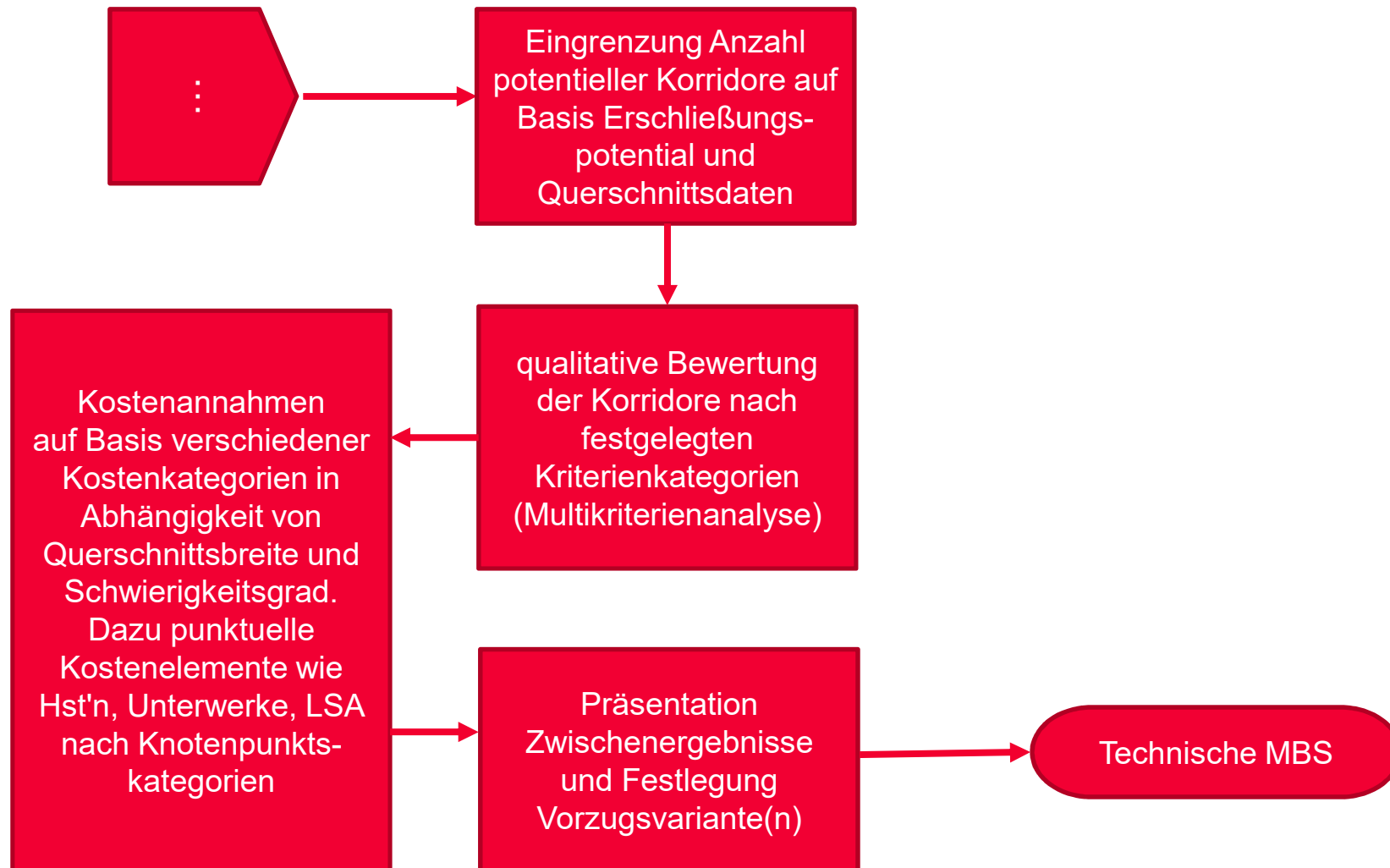
## 1. DATENGRUNDLAGE

- Geodaten: Luftbilder, Kataster, Höhenlinien
- Mobilitätsprojekte
- Umweltdaten LUBW und Stadt Lörrach
- Einwohner- und Arbeitsplatzdaten Basler Verkehrsmodell und Stadt Lörrach
- Planung Infrastruktur Zentralklinikum
- Planung IG Verkehr

## 2. METHODIK: ÜBERSICHT

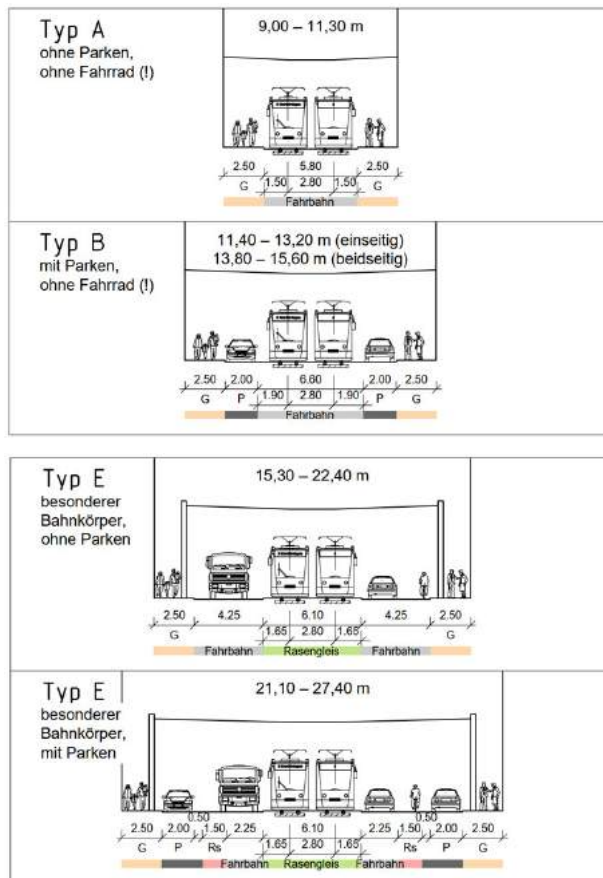


## 2. METHODIK: ÜBERSICHT



## 2. METHODIK: REGELQUERSCHNITTE

- Systematische Festlegung der verschiedenen Querschnittsoptionen
  - Es gelten jeweils die höherwertigen Anforderungen D/CH
  - Mindestquerschnittsbreite von 11,30 m als Ausschlusskriterium



#	Breite (m)	Beschreibung
E1a	15,30	besonderer Bahnkörper ohne Masten, Minimalmaße Fahrbahn + Gehwege
E1b	16,40	besonderer Bahnkörper Mittelmasten, Minimalmaße Fahrbahn + Gehwege
E2a	18,10	besonderer Bahnkörper ohne Masten, Regelmaße Fahrbahn + Gehwege
E2b	19,20	besonderer Bahnkörper Mittelmasten, Regelmaße Fahrbahn + Gehwege
E3a	18,60	besonderer Bahnkörper ohne Masten, Gehweg regulär, Minimalmaß für Schutzstreifen
E3b	20,70	besonderer Bahnkörper Mittelmasten, Gehweg regulär, Fahrbahn Radfahrer Mischverkehr
E4.1a	21,10	besonderer Bahnkörper ohne Masten, Gehweg regulär, Minimalmaß für Schutzstreifen, Parken einseitig
E4.1b	22,70	besonderer Bahnkörper Mittelmasten, Gehweg regulär, Minimalmaß für Schutzstreifen, Parken einseitig
E4.2a	23,60	besonderer Bahnkörper ohne Masten, Gehweg regulär, Minimalmaß für Schutzstreifen, Parken beidseitig
E4.2b	24,70	besonderer Bahnkörper Mittelmasten, Gehweg regulär, Minimalmaß für Schutzstreifen, Parken beidseitig
E5a	21,30	besonderer Bahnkörper ohne Masten, Gehweg regulär, voller Radfahrstreifen
E5b	22,40	besonderer Bahnkörper Mittelmasten, Gehweg regulär, voller Radfahrstreifen
E6.1a	23,80	besonderer Bahnkörper ohne Masten, Gehweg regulär, voller Radfahrstreifen, Parken einseitig
E6.1b	24,90	besonderer Bahnkörper Mittelmasten, Gehweg regulär, voller Radfahrstreifen, Parken einseitig
E6.2a	26,30	besonderer Bahnkörper ohne Masten, Gehweg regulär, voller Radfahrstreifen, Parken beidseitig
E6.2b	27,40	besonderer Bahnkörper Mittelmasten, Gehweg regulär, voller Radfahrstreifen, Parken beidseitig
F1	12,50	bes. Bahnkörper eine Richtung, Minimalmaße ohne Berücksichtigung Radverkehr
F2	13,25	bes. Bahnkörper eine Richtung, Minimalmaße Radverkehr (im Verkehrsraum Tram)
F3	16,25	bes. Bahnkörper eine Richtung, Radverkehr schmaler Schutzstreifen neben Tram
F4	17,05	bes. Bahnkörper eine Richtung, Radverkehr Regelmaße (1,60 neben Tram, Mischverkehr Gegenrichtung)
F5a	19,05	F4 + Parkstreifen neben IV-Fahrbahn
F5b	19,55	F4 + Parkstreifen neben Tram straßenbündig
F5c	21,55	F4 + Parkstreifen beidseitig
F6	18,50	bes. Bahnkörper eine Richtung, voller Radfahrstreifen
F7a	21,00	bes. Bahnkörper eine Richtung, voller Radfahrstreifen, Parken einseitig
F7b	23,50	bes. Bahnkörper eine Richtung, voller Radfahrstreifen, Parken beidseitig

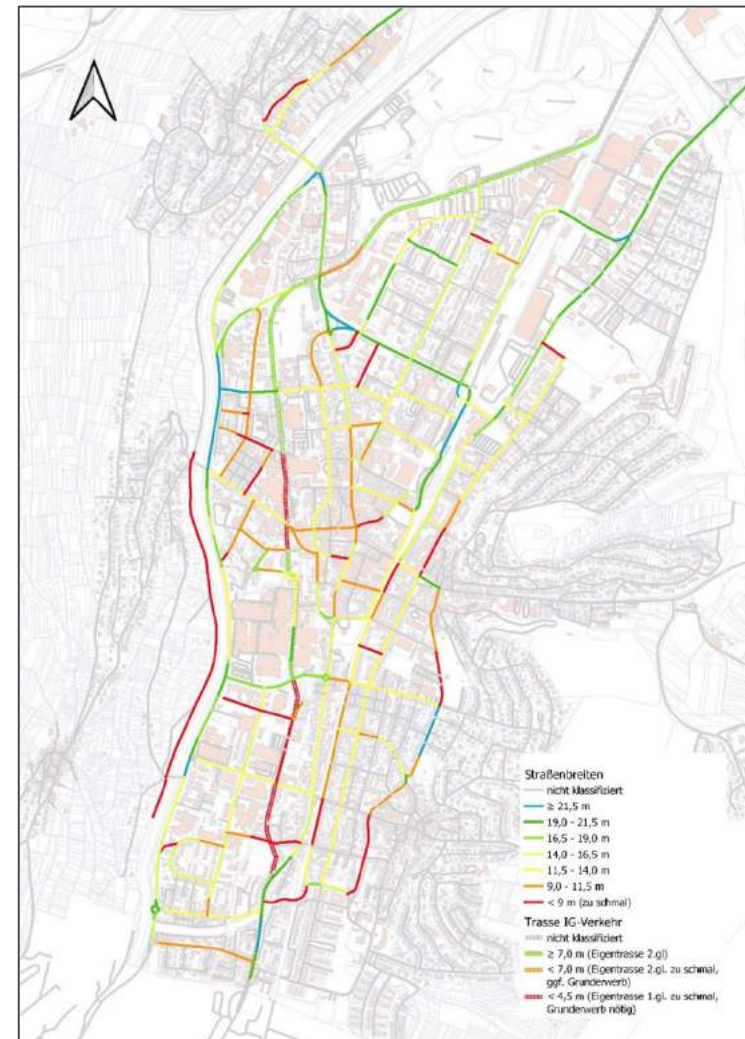
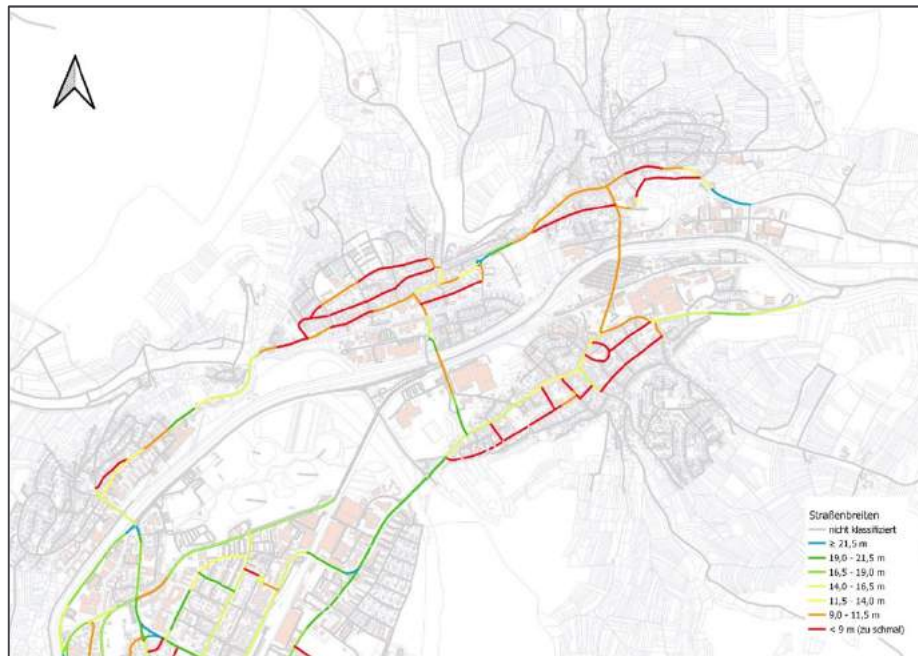
**Abbildung oben:** Auszug tabellarische Übersicht möglicher Querschnittsaufteilungen (Färbung von grün nach rot entspricht Reduzierung von Regelmaß nach Mindestmaß)

**Abbildungen links:** Beispiele möglicher Querschnittsaufteilungen für unterschiedliche Korridorbreiten



## 2. METHODIK: QUERSCHNITTSPRÜFUNG

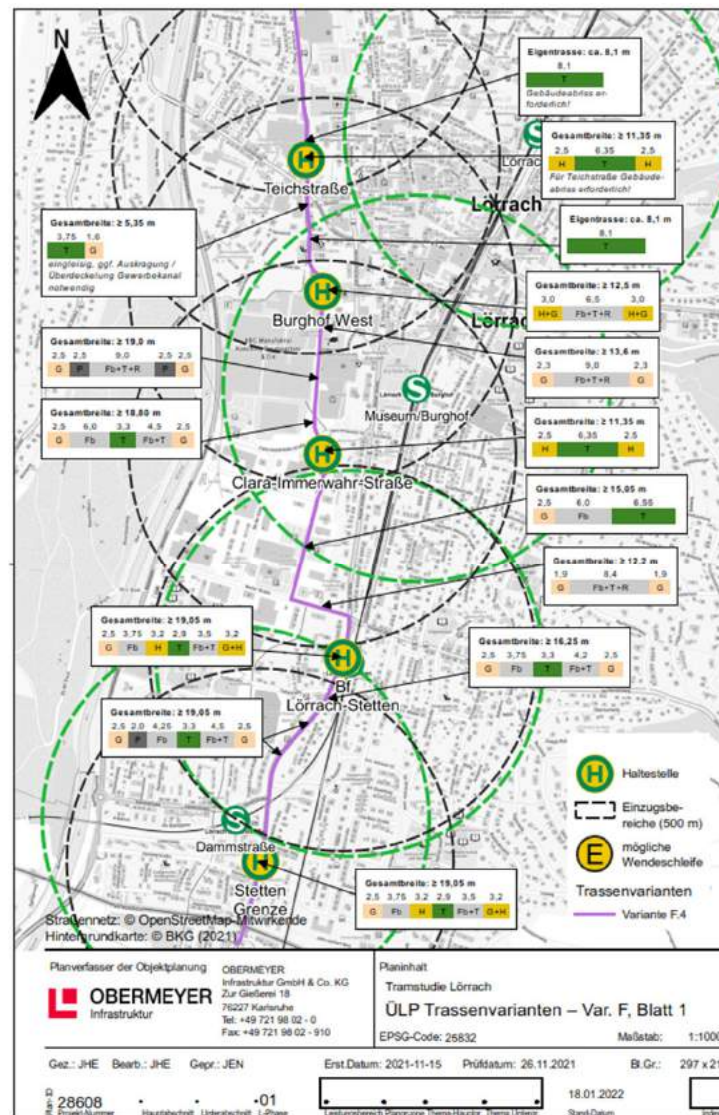
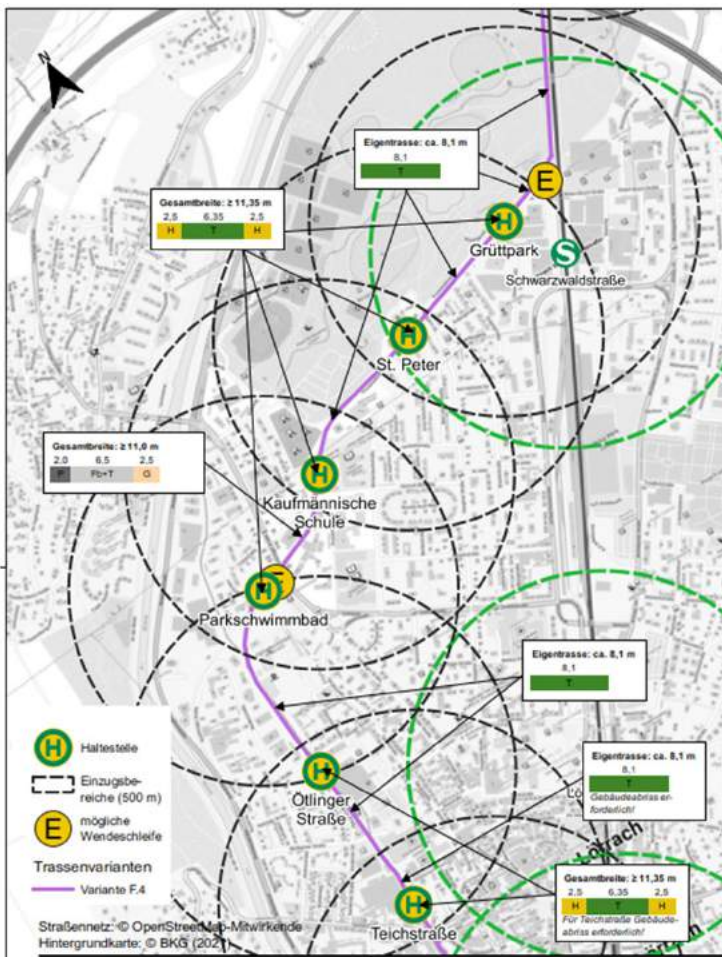
- Ergebnis Querschnittsanalyse am Beispiel Lörrach Kernstadt und Nord



# 2. METHODIK: FESTLEGUNG TRASSENKORRIDORE



- Beispiel: Auszug Trassenkorridor IG Verkehr





### 3. WERTUNGSKRITERIEN

- Erschließungspotential (EW, AP, POIs, S-Bahn, Busnetz)
- Betriebliche Aspekte (Reisezeit, Bauform Bahnkörper)
- Verkehrliche Aspekte (MIV, Fußgänger und Radfahrer)
- Städtebauliche Aspekte (Bauwerke, Straßenraumgestaltung, Integration)
- Umwelt (Grünflächenbilanz, Wasser-, Denkmal-, Natur- und Artenschutz)
- Grunderwerb
- Kostenannahmen

## 4. AKTUELLER SACHSTAND

- Im ersten Analyseschritt wurden 28 mögliche Korridorvarianten extrahiert (Abbildung 1)
- Nach Auswertung der Erschließungswirkung sowie der verfügbaren Querschnittsbreiten wurden 12 mögliche Korridorvarianten in die detaillierte Bewertung übernommen (Abbildung 2)

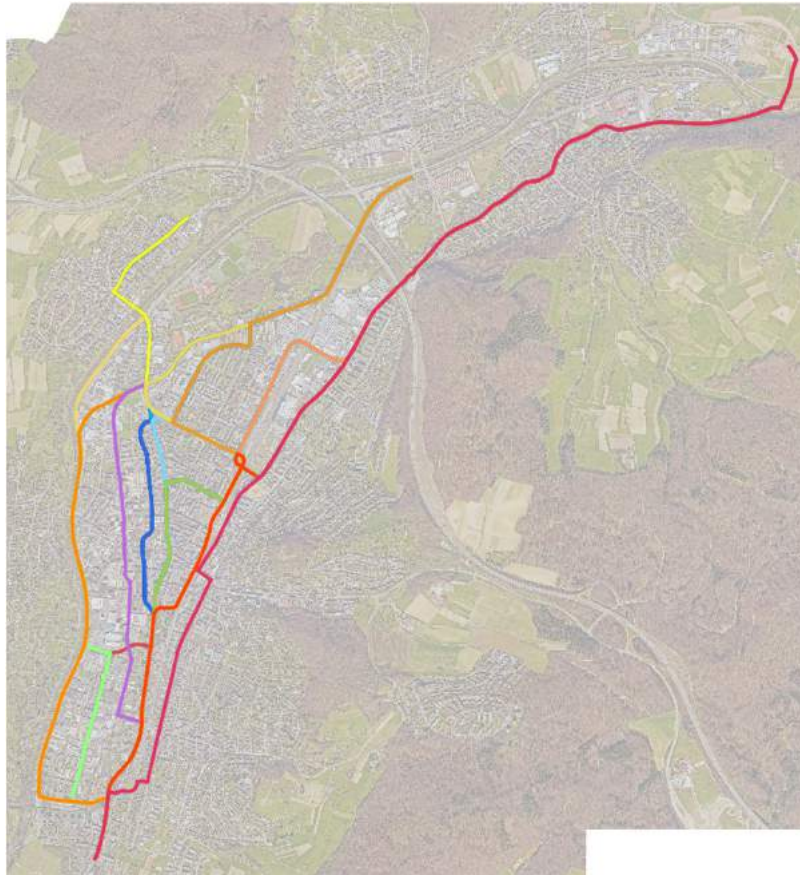


Abbildung 1: 28 ermittelte Korridorvarianten

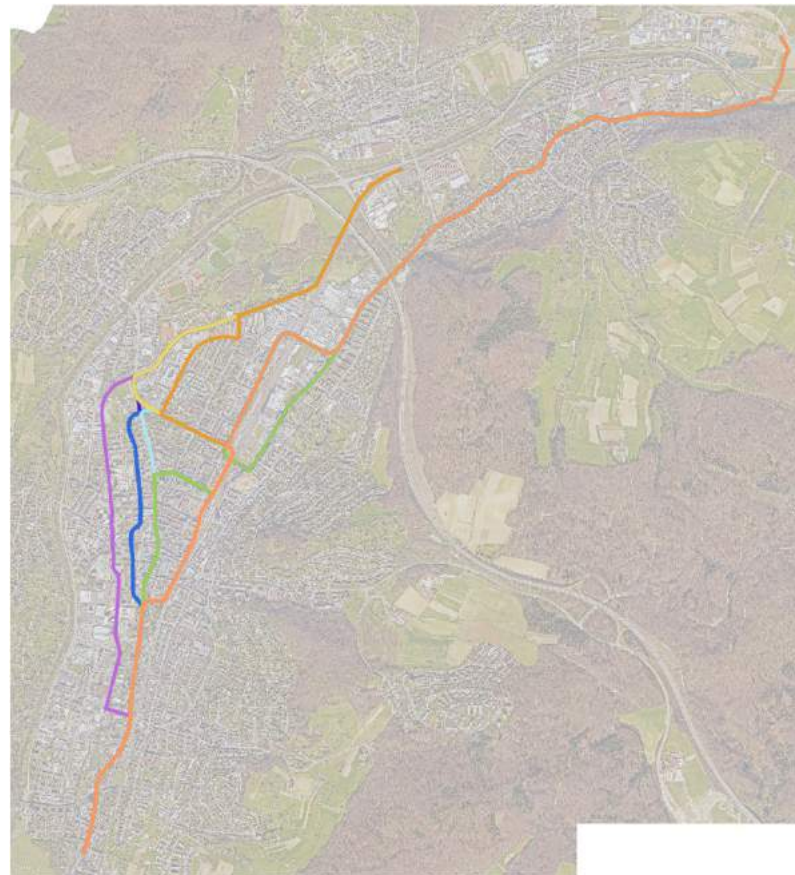


Abbildung 2: 12 aussichtsreichste Korridorvarianten

## 4. AKTUELLER SACHSTAND

- Weitestgehend abgeschlossen:
  - Betriebliche Aspekte
  - Verkehrliche Aspekte (Erschließungswirkung)
  - Städtebauliche Aspekte
  - Denkmalschutz
  - Grunderwerb
  - Investitionskosten-Annahmen
- In Bearbeitung:
  - Fortschreibung Erschließungspotentiale aufgrund zukünftiger Nutzungen
  - Auswertung ergänzender Daten aus dem Basler Verkehrsmodell
  - Prüfung der Varianten bezüglich stufenweisen Ausbaus (Zwischenendschleife)
  - Anpassungen Busnetz
  - Betriebskosten
  - Finale Bewertung der Varianten in 2 Hauptgruppen
    - westliche Trassen Ri Messe Hagen
    - östliche Trassen Ri Zentralklinikum

## 4. AUSBLICK

- Zwischenbericht Variantenuntersuchung, Festlegung Vorzugsvariante(n)  
Zielkorridor Mai/Juni 2022
- Technische Machbarkeitsuntersuchung Vorzugsvariante(n)  
Zielkorridor Juli/August 2022
- Präzisierung Kostenannahmen auf Basis der technischen  
Machbarkeitsuntersuchung  
Zielkorridor August 2022

WIR BEDANKEN UNS FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!



## Ihr Ansprechpartner

Dipl- Ing. Ralf Jensen  
Projektleiter Stadtbahn

OBERMEYER Infrastruktur  
GmbH & Co. KG  
Zur Gießerei 18  
76227 Karlsruhe  
Tel.: +49 721 98 02 - 305  
Fax: +49 721 98 02 - 599

[ralf.jensen@obermeyer-group.com](mailto:ralf.jensen@obermeyer-group.com)  
[www.obermeyer-group.com](http://www.obermeyer-group.com)

## Ihr Ansprechpartner

Jan Henning, M.Sc.  
Projektingenieur Stadtbahn

OBERMEYER Infrastruktur  
GmbH & Co. KG  
Zur Gießerei 18  
76227 Karlsruhe  
Tel.: +49 721 98 02 - 338  
Fax: +49 721 98 02 - 599

[jan.henning@obermeyer-group.com](mailto:jan.henning@obermeyer-group.com)  
[www.obermeyer-group.com](http://www.obermeyer-group.com)