

LÖRRACH Gemeinderat beriet über Machbarkeitsstudie zur Tramverlängerung

Von offener Ablehnung bis Begeisterung

Die Lörracher Legislative beurteilt die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung des Basler Trams nach Riehen sehr unterschiedlich.

REGINE OUNAS-KRÄUSEL

Bis 1967 fuhr das Basler Tram am Zoll bei Riehen über die Grenze nach Lörrach. 2021 gab die Stadt Lörrach eine Machbarkeitsstudie in Auftrag, um zu klären, ob eine solche Anbindung an das Basler Tramnetz wieder möglich wäre. Am 2. März hat der Lörracher Gemeinderat über die Studie, die inzwischen vorliegt, beraten. Die Gemeinderäte beurteilten das Tramprojekt sehr unterschiedlich: Zwischen «sofort beenden» und «Tram als Chance für Lörrach» bewegten sich ihre Einschätzungen. Die hohen Kosten einer Tramverlängerung nach Lörrach sahen aber alle Redner als Hürde.

28 Tramstrassen untersucht

Jan Henning vom Planungsbüro Obermeyer stellte dem Gemeinderat die Machbarkeitsstudie vor. Darin wurden 28 mögliche Tramstrassen bewertet: Wie viele Anwohner und Arbeitsplätze, wie viele Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kultureinrichtungen würde das Tram auf dieser Trasse erschliessen? Wie wäre die Auswirkung auf Verkehr, Städtebau und Umwelt? 350 bis 400 Bäume müssten für die Tramlinie gefällt werden, stellt die Studie fest. Die untersuchten Trassen führen in die Lörracher Innenstadt oder zu zwei Endhaltestellen am Stadtrand: zum neuen Zentralklinikum, das noch im Bau ist, oder zum S-Bahn-Halt «Haagen/Messe», wo es auch Pendlerparkplätze gibt.

Trassen durch die Fussgängerzone und parallel zur S-Bahn wurden ausgeschlossen. Wie in Basel müsste das Tram auch in Lörrach zweigleisig fahren, weil die Fahrzeuge der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) – laut Studie – keine Signaltechnik für eingeleisteten Betrieb haben. Da die Lörracher Strassen streckenweise zu schmal für einen eigenen Bahnkörper des Trams wären, müssten sich Tram, Autos,



Ob das Sechsertram wie bis anhin an der Grenze wendet oder in Zukunft wieder nach Lörrach fahren wird, darüber diskutierte der Lörracher Gemeinderat am 2. März. Bürgermeisterin Monika Neuhöfer-Avdic und Oberbürgermeister Jörg Lutz leiteten die Sitzung.

Fotos: Regine Ounas-Kräusel

Busse und Radfahrer den Strassenraum dort teilen – mit allen resultierenden Konflikten, berichtete Jan Henning und sprach von notwendigen Kompromissen.

Am Ende schlägt die Studie zwei Tramstrassen mit Endhalt Zentralklinikum oder Haagen/Messe vor: Auf beiden Strecken würde das Tram von Riehen/Grenze über die Basler Strasse fahren, weiter im Bogen westlich an der Innenstadt mit Fussgängerzone entlang, auch am Kulturhaus «Burg-hof» vorbei. Auch diese Trassen wären ein Kompromiss: Am Rand der Innenstadt würde das Tram ohne Extragleiskörper auf der Velopendlerstrasse R7 verlaufen, die nach Basel führt.

Für die Tramverlängerung müsste Lörrach hohe Summen investieren – je nach Trasse 93 bis 286 Millionen Euro. Zur Wirtschaftlichkeit des Trambetriebs legt die Studie nur eine grobe Schätzung vor: Danach würden über die Fahrkarten nur 35 bis 45 Prozent der Betriebskosten gedeckt. Auf den ausgewählten Trassen entstünde jähr-

lich ein Defizit von 3,8 beziehungsweise 2,1 Millionen Euro. Im Durchschnitt ist der Deckungsgrad beim Nahverkehr in Deutschland mit 74 Prozent doppelt so hoch.

Genauere Aussagen über die Wirtschaftlichkeit des Trambetriebs konnte die Studie nicht machen. Der Grund: Es konnte nicht genau berechnet werden, wie viele Fahrgäste von Auto, Bus, Fahrrad, vom Fussverkehr und vielleicht sogar von der S-Bahn auf das Tram umsteigen würden. Die Stadt Lörrach besitzt kein Verkehrsmodell für solche Berechnungen. Im Verkehrsmodell der BVB seien die Zahlen zu Lörrach nicht ganz aktuell und die Software nicht kompatibel, hiess es.

Vertiefende Untersuchungen empfohlen

Jan Henning empfahl dem Lörracher Gemeinderat daher, vertiefende Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit des Trams in Auftrag zu geben, Kostenpunkt rund 200'000 Euro. Ausserdem

empfahl er einen Ausbau in Etappen. Er riet zur engen Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt.

Auch Lörrachs Oberbürgermeister Jörg Lutz betonte: Sollte Lörrach das Tram eines Tages bauen, wäre die Stadt auf Unterstützung des Landes Baden-Württemberg und des Kantons Basel-Stadt angewiesen.

Erst im Herbst wird der Lörracher Gemeinderat entscheiden, ob die Studie weitere Untersuchungen zum Tramprojekt in Auftrag geben soll. Vorher wolle man mit Politik und Bürgern in Ruhe darüber diskutieren, gab Lutz am 2. März die Marschrichtung vor.

Fritz Böhrer (Die Grünen) empfahl, das Tramprojekt sofort zu beenden. Es sei nicht finanzierbar und die «städtetypischen Kollateralschäden» seien zu hoch. Er zweifelte, ob in Lörrachs Strassen ein «lebbares Zusammenspiel» mit anderen Verkehrsteilnehmern möglich wäre. Ausserdem befürchtete er, dass sich das Tram negativ auf das Stadtklima auswirke, weil Bäume und Grünflächen verschwinden müssten.

Hubert Bernnat (SPD) bezeichnete die Tramverlängerung als «Zukunftsprojekt». Er und Ulrich Lusche (CDU) glaubten nicht, dass es aktuell finanzierbar sei. Bernnat empfahl, eine der vorgeschlagenen Trassen bei der Stadtentwicklung für kommende Generationen freizuhalten.

Matthias Lindemer (Freie Wähler) wollte das Tramprojekt weiter verfolgen: Wie in der Studie empfohlen, wollte er über eine schrittweise Verlängerung des Trams nach Lörrach nachdenken. Wie die Studie forderte auch er ein Verkehrsmodell für Lörrach. Bernd Escher (fraktionslos) mahnte dazu, dass die Stadt endlich ein Gesamtkonzept für ihre Verkehrsplanung erstelle, weil dies seit 20 Jahren fehle. Ziel müsse sein, die Autos aus der Innenstadt herauszubringen. Nur Matthias Koesler (FDP) sah die Verlängerung des Basler Trams nach Lörrach eindeutig als Chance für die Stadt. Die Wirtschaftlichkeit müsse allerdings gesteigert werden: Eine Kostendeckung von 35 bis 45 Prozent sei zu gering.

GEOthermie Messungen für «geo2riehen» waren erfolgreich

Chancen für zweite Anlage stehen gut

Die Zwecks Erweiterung der bestehenden Geothermieanlage (Projekt «geo2riehen») führte der Wärmeverbund Riehen letztes Jahr gemeinsam mit der IWB geophysikalische Untersuchungen im Untergrund durch. Die Messkampagne sei ein grosser Erfolg gewesen und nach intensiven Monaten der Datenaufbereitung und deren Auswertung lägen mittlerweile erste Resultate vor, teilt der Wärmeverbund nun in einem Communiqué mit. Den Erfolg der Messkampagne verdanke er auch der wertvollen Unterstützung der Bevölkerung: Vor und während der Messung seien in Bezug auf «geo2riehen» viele positive Rückmeldungen eingetroffen, wofür sich der Wärmeverbund herzlich bedanke. Die Rückmeldungen zeigten das Interesse und die Zustimmung der Bevölkerung zum Projekt.

Ziel von «geo2riehen» sei es, mehr Wärme regional fördern zu können. Die ersten vorliegenden Ergebnisse der geophysikalischen Untersuchungen im Untergrund von Riehen, Bettingen, Birsfelden, Münchenstein und Muttenz sowie Teilen von Basel und Grenzach-Wyhlen bestärkten den Wärmeverbund auf seinem Kurs. «Die positiven Resultate zeigen, dass der Untergrund sehr gute Voraussetzungen für eine zweite Geothermieanlage bietet. Wir gehen nun die weiteren Projektschritte an», lässt sich dessen Geschäftsführer Matthias Meier in der Medienmitteilung zitieren. Die Leitung des Projekts «geo2riehen» liegt beim Wärmeverbund Riehen, der für die Ausschreibung und Beauftragung der für das Projekt erforderlichen Dienstleistungen verantwortlich ist. Dienstleistungen wie beispielsweise

technische oder geologische Beratungen und die Kommunikation werden durch externe Fachleute und Institutionen erbracht. Auch das Bundesamt für Energie und dessen Experten-Gruppe sind im Projekt involviert.

Infoanlass am 28. März

Vor dem Hintergrund der ersten Resultate möchte der Wärmeverbund die Bevölkerung am 28. März um 18 Uhr im Bürgersaal des Gemeindehauses zu einer Informationsveranstaltung einladen und über die nächsten Schritte informieren. Er setzte damit bewusst auf eine transparente Information und den Dialog mit der Bevölkerung. An der Veranstaltung werden die ersten Resultate der Messkampagne präsentiert, das weitere Vorhaben im Projekt erläutert und Anliegen der Bevölkerung aufgenommen. Eine Anmeldung zum Anlass ist via <https://erdwaermerieihen.ch> erforderlich. Alle Informationen zum Projekt werden zudem regelmässig auf der Webseite veröffentlicht.



Vibrotrucks untersuchten letztes Jahr den Untergrund.

Foto: Archiv RZ Rolf Spriessler

LESERBRIEFE

S-Bahn: Europa im Kleinen

Die Frage der Tieferlegung der S-Bahn bewegt Basel signalisiert Unterstützung. Trotzdem kann das Projekt nur Erfolg haben, wenn wir Bern, Berlin und Brüssel von Anfang an vertraglich ins Projekt Tieferlegung einbeziehen. Bern, weil die Tieferlegung der S-Bahn eine Voraussetzung für Funktionalität des Bahnknotens Basel ist: Nur eine durchgehende Doppelspur Basel-Riehen-Lörrach ermöglicht ein stabiles Netz. Wer schon erlebt hat, wie die S-Bahn in Riehen verspätet eintrifft und Scharen von Reisenden mit der S6 vom Badischen zum Bahnhof SBB eilen müssen, weil der ICE wegen Verspätung schon im Badischen Bahnhof wendet, weiss, was ich meine. Bern zum Zweiten, weil der Bund dafür sorgen muss, dass seine raumplanungs- und verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen garantiert bleiben. Eine Doppelspur ohne Tieferlegung mit Hausabbrüchen und langen Schrankenschliesszeiten würden die Funktionalität und Schönheit Riehens dauerhaft beschädigen.

Berlin (und Stuttgart), weil die S-Bahn-Doppelspur auch viel mit der eindrücklichen Siedlungsentwicklung des Wiesentals zu tun hat. Angesichts der Herausforderungen auch der DB Netz AG in ganz Deutschland, sind wir gut beraten, alle Fragen der Tieferlegung und die vorübergehende Teilstilllegung während der Bauzeit auch mit Berlin, Brüssel und Stuttgart vertraglich zu regeln. Und Brüssel, weil die S-Bahn und der Bahnknoten Basel Europa im Kleinen sind, trinational, voller Tücken, aber auch vor allem voller Chancen, grossartiger Menschen und regiofreundlicher Behörden.

Heinrich Ueberwasser, Riehen, Einwohnerrat und alt Grossrat SVP

Ignorierung des Volksentscheides

Die vorzeitige Gasabstellung am Moosweg betrifft alle im IWB-Netz, wir gehören lediglich zu den ersten. Der Grossratsbeschluss, welcher dies ermöglichte, ignoriert den Volksentscheid, der dazu das Jahr 2037 vorseht. Eine gesetzliche Grundlage ist für eine staatliche Massnahme erforderlich, aber nicht ausreichend. Diese muss verhältnismässig sein. Die Grundversorgung innert einer Frist von zwei Jahren zu kappen, um den Gesetzesauftrag von Netto-Null 2037 zu erfüllen, dürfte es nicht sein. Dafür bieten die IWB eine Entschädigung an. Diese Zusatzausgaben gehen zu Lasten der Allgemeinheit.

Ein Eckpfeiler zur Erlangung der Klimaneutralität bildet das Wasserstoffgas. Statt dem bisherigen Gas ist es möglich, durch das bestehende Netz den klimaneutralen Wasserstoff zu führen. Sanierungsbedürftige Leitungen verkommen zu lassen, wie vom IWB geplant, ist kurzsichtig. Eine spätere Wiederinbetriebnahme für den Wasserstoff wird unnötige Kosten verursachen. Wasserstoffbetriebene Autos sind effizienter als aus Batterie gespeisene. Ebenso Heizungen, welche mit Wasserstoffgas statt Erdgas befeuert werden. Das bestehende Gasnetz weiter zu unterhalten, ist eine Investition in die Zukunft! Ist es sinnvoll, wenn jedes Haus ein separates Heizsystem einbaut? Etwa die Hälfte Riehens beinhaltet die Aussenquartiere. Weshalb sollen diese vom Fernwärmenetz nicht erschlossen werden? Die Geothermiebohrung am Bachtelenweg wurde von allen Steuerzahlenden mitgetragen, jedoch darf nur das Dorfzentrum daran teilhaben.

Dominik Sulzer, Riehen, IG Moosweg

IG Verkehr Lörrach evaluierte Tramstudie

Die Evaluation der Machbarkeitsstudie zur Tramverlängerung nach Lörrach durch die IG Verkehr und ihre externen Berater zeige nicht nur die reine Machbarkeit, sondern auch Potenziale für den öffentlichen Personennahverkehr, kommunizierte die IG Verkehr Lörrach am Montag in einer Pressemitteilung. Diese bezieht sich auf die Präsentation der Studie für die IG, die am 9. März stattfand.

Das Gutachterbüro Obermeyer habe etwa bei der Betriebskostenschätzung von vornherein einen 7,5-Minuten-Volltakt angesetzt, wie in den Stadtbezirken Basels. Für die Anlaufzeit habe der Gutachter aber auch Einsparpotenziale durch geringere Taktung aufgezeigt. Insgesamt hätten die externen Berater der IG Verkehr Roland Morlock (Landesvorsitzender des Deutschen Bahnkundenverbandes Baden-Württemberg) und Claus Seibt (Mobilitätsforscher, Mitarbeiter des Klimasachverständigenrates der Landesregierung) die Studie gelobt: Sie zeige Kostenrisiken und benenne Schwierigkeiten, die es bei der Trassenfindung wie auch bei einer späteren Förderfähigkeit zu meistern gelte.

Besonders problematisch sehe die Studie das Fehlen eines auf Lörrach anzuwendenden Verkehrsmodells und eines Gesamtverkehrskonzeptes für die Stadt und den Landkreis. Der Ansatz der Stadtplanung Lörrach, ein Verkehrsmodell mit dem bestehenden Verkehrsmodell Basels zu verbinden, erscheine besonders zweckmässig.

Das eineinhalbstündige Gespräch zwischen der Stadtverwaltung, den Gutachtern und der IG Verkehr sei in einer fachlich-intensiven und hochkonzentrierten Atmosphäre verlaufen. Ein weiterer Austausch sei für die nahe Zukunft bereits vorgesehen.