



**IG VERKEHR
LÖRRACH**



Presseinformation zur Begehung der Tramtrasse Linie 6 Lörrach

Im Frühjahr 2023 stellte das Ingenieurbüro Obermeyer Karlsruhe das Ergebnis der von ihm bearbeiteten Machbarkeitsstudie zur Tramverlängerung der Linie 6 von Riehen Grenze über Lörrach und weiter bis zum neuen Zentralklinikum vor.

Die IG Verkehr hat die Studie durch unabhängige Fachpersonen auswerten lassen, und ist derzeit dabei, ihren Trassenvorschlag an die Ergebnisse der Studie anzupassen. Neben der heute zu begehenden Strecke sind noch einzelne mögliche Varianten im Rennen.

Wichtige Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Die Studie geht betrieblich von 8 Fahrten pro Stunde aus, was den ursprünglichen Ansatz der IG Verkehr bereits deutlich übertrifft. Offensichtlich wird hier Entwicklungspotential gesehen.

Gleichwohl deckt die Studie auf, daß bisher kein valides und prognosefähiges Verkehrsmodell existiert. Dies überraschte sogar die IG Verkehr, denn auf dieser Basis sind keine Aussagen über die Entwicklung der Fahrgastzahlen und die Wirtschaftlichkeit möglich.

Die Studie fordert dazu auf, ggf. eine abschnittsweise Herstellung einer Tramverlängerung möglich zu machen.

Der ursprüngliche Trassenvorschlag der IG Verkehr erwies sich in der Umsetzung aufgrund zahlreicher Kunstbauten als sehr aufwendig und wirtschaftlich schwierig. Eingleisige Streckenführung aus Gründen der Kostenersparnis wurde vom Gutachterbüro bemängelt. Pluspunkte konnte der Vorschlag hingegen bei der Erschließungswirkung neuer Fahrgäste sammeln.

Umgang der IG Verkehr mit der Studie

Fachpersonen der IG Verkehr wiederum kritisierten die Prämissen, die der Studie mitgegeben wurden und die möglicherweise vom Auftraggeber stammen. Durch diese wurden bereits vor Beginn der Arbeiten Varianten mit erkennbar hohem Erschließungspotential ausgeschlossen und gar nicht erst betrachtet. Dies führte im Ergebnis dazu, daß Streckenführungen untersucht wurden, die neben der Konkurrenz zu bereits bestehenden Verbindungen auch noch kaum überwindbare Hindernisse beim Erreichen des Zentralklinikums würden entstehen lassen. Die IG Verkehr ist überzeugt, daß diese Varianten das entscheidende Potential verschenken und mangels Gewinnung neuer Fahrgäste bei dennoch hohen Herstellungskosten an der Standardisierten Bewertung scheitern würden.

Kurzbeschreibung

Die IG Verkehr hat ihren Trassenvorschlag bereits wie folgt modifiziert:

Die Trasse verläuft von der Grenze Riehen entlang der Baseler Straße. Am Bahnhof Stetten entsteht ein neuer Verknüpfungspunkt zwischen der Tram, der S-Bahn und dem Busnetz.

Vom Bahnhof Stetten folgt die Trasse der Vorzugsvariante des Büros Obermeyer mit Halten im Bereich der Schillerstraße und des Meeraner Platzes.

Im weiteren Verlauf geht es entlang der Weinbrenner- und Spitalstraße um die Innenstadt mit Haltepunkten in kurzer Entfernung zur Fußgängerzone..

Zur Optimierung der räumlichen Situation käme im Zuge der Entwicklung von Flächen um das Kreiskrankenhaus eine Quartiersparkregelung in Frage. Eine Verlegung von Parkplätzen hierher würde Raum auch für die bereits ausgewiesene Fahrradstraße schaffen.

Am Berliner Platz befinden sich mehrere Schulen, soziale Einrichtungen und die neue Kreis-Sporthalle. Hier könnte eine Zwischenwende entstehen und die Grenze eines ersten Bauabschnittes definieren.

Intern diskutiert die IG Verkehr derzeit über mögliche Fortsetzungen und wie man das Klinikum erreichen könnte. Das höchste Potential neuer Fahrgäste wird durch Anbindung der Stadtteile Tumringen, Haagen und Hauingen gesehen, die derzeit bei der ÖPNV-Anbindung als eher vernachlässigt gelten können. Außer der Überquerung der Wiese würden hierdurch keine besonderen Kunstbauten in Anspruch genommen. Auf dem Weg zur Wiesenbrücke würden Zugänge zum Grüttpark, zum Stadion und zu Einkaufsmöglichkeiten geschaffen. Eingriffe in die Grünanlagen sind – anders als beim früheren Vorschlag der IG Verkehr – nicht mehr erforderlich.

Genau diese Linienführung wurde jedoch in den Prämissen der Machbarkeitsstudie von vornherein ausgeschlossen, da die Straßenbreiten zu schmal seien, denn es kann keine vom Straßenverkehr unabhängige Streckenführung gewonnen werden. Ginge man von den hier zugrundegelegten Randbedingungen aus, so dürfte es mitten in Basel in vielen Straßen auch keine Tram geben. Auch andere Städte wie Ulm oder Kehl, die in den letzten Jahren Tramstrecken neu gebaut oder verlängert haben, konnten räumliche Probleme überwinden und haben statt dessen Lösungen gefunden.

Pressekontakt:

Natali Fessmann, n.fessmann@igverkehr.de