

Tram-Verlängerung „vorerst“ vorbei

Aufwand und Nutzen stehen nicht in einem Verhältnis: Weitere Planungen für eine Lörracher Tram sollen nicht weiter erfolgen, so die Empfehlung des Ausschusses für Umwelt und Technik an den Gemeinderat.

■ Von Marco Fraune

LÖRRACH. Der Rat soll beschließen, dass die Verwaltung vorerst keine weiteren Studien- oder Planungsaufträge zur möglichen Tramverlängerung vergibt, so das einhellige Votum des Gremiums – bei einer Gegenstimme von Matthias Koesler. Zwei Gegenstimmen und vier Enthaltungen gab es für den zweiten Teil der Beschlussvorlage: Demnach soll die Verwaltung darauf hinwirken, dass die Tram 6 besser an das Lörracher ÖPNV-Netz angebunden wird und sie prüfen soll, ob eine stabil funktionierende (Schnell-) Buslinie auf den Vorzugstrassen einer Tram oder Zubringerbusse sinnvoll sein könnte. Besonders an der Begrifflichkeit Schnellbuslinie nahmen Räte Anstoß.

Einstimmig wiederum fiel im Ausschuss die Empfehlung aus, dass die beiden Vorzugstrassen westlich und östlich der S-Bahn-Linie für einen späteren oder zur Tram alternativen Ausbau von städtebaulichen Entwicklungen freigehalten werden. Dies betrifft die Trasse beginnend am Zollübergang bis zum Areal des Zentralklinikums und die Trasse beginnend am Zollübergang bis Haagen Messe.

„Vorerst“ eingefügt

Mit dem zeitlich einschränkenden Wort „vorerst“ wurde in der Sitzung am Donnerstagabend die große Zustimmung erreicht. Freie-Wähler-Fraktionssprecher Matthias Lindemer hatte dieses Wort vorgeschlagen, nachdem er zu Beginn des Tagesordnungspunkts nur knapp mit einem Antrag zur Geschäftsordnung gescheitert war. Demnach sollte eine Vertagung des Beschlusses er-



Die Tram fährt wohl vorerst nicht bis in die Lörracher Innenstadt.

Foto: Marco Fraune

folgen, solange, bis ein Gesamtverkehrsmodell für Lörrach vorliegt, was im Tagesordnungspunkt zuvor weiter aufgeleitet wurde (Bericht folgt).

Schon im Frühjahr dieses Jahres wurde bei der Präsentation der Tram-Studie Lörrach deutlich, dass Tramlinien durch Lörrach zwar technisch möglich sind, doch angesichts von Kosten in bis zu dreistelliger Millionen-Höhe kaum finanzierbar. Nach weiteren Abklärungen mit den Basler Verkehrsbetrieben und auch dem Geschäftsstellenleiter von Agglo Basel verdüsterten sich sogar die Aussichten – speziell hinsichtlich möglicher finanzieller Beteiligung aus der

Schweiz, wie Fachbereichsleiter Alexander Nöltner darstellte. Gleichzeitig unterstrich er aber, dass mit dem Beschluss keine klare Absage an die Tram-Verlängerung verbunden sei. Sollten sich finanzielle Rahmenbedingungen in der Zukunft ändern, könne das Infrastrukturprojekt neu bewertet werden, ergänzte Bürgermeisterin Monika Neuhöfer-Avdic.

IG Verkehr und Politik

Natali Fessman von der IG Verkehr sprach sich deutlich dafür aus, auch die Tramtrasse in das zu erstellende Verkehrsmodell zu integrieren. Sie bemängelte das Vorgehen der Verwaltung hinsichtlich der Kommunika-

tion mit anderen Akteuren wie die BVB, dem Nöltner aber widersprach. Koesler wiederum störte sich an der Darstellung des Fachbereichsleiters, der zu viel Meinung und zu wenig Fakten einbringe. „Sie interpretieren mit einseitiger Brille“, was die Bürgermeisterin wiederum als „nicht fair“ zurückwies. „Der Kosten-Nutzenaufwand ist im Moment nicht nachweisbar“, unterstrich Neuhöfer-Avdic.

Speziell angesichts der Kosten hatte sich schon im Frühjahr abgezeichnet, dass die Mehrheit der Politik den Traum von der verlängerten Tram-Linie „vorerst“ nicht weiter träumen will. Finanzierbarkeit,

Rentabilität und die Trasse sind laut Fritz Böhler (Grüne) kritisch zu sehen.

Ähnlich positionierte sich Christiane Cyperrek (SPD), da auch das sozialdemokratische Lörracher Anliegen der Freihaltung der Trassen nun Berücksichtigung finde. Aktuell gebe es aber vor allem aufgrund der Finanzen „nicht ansatzweise ein Potenzial“. Christa Rufer (SPD) ergänzte zugleich, die Variante Schnellbuslinie in der Tram-Beschlussvorlage sei völlig unpassend. Diesen Satz einfach zu entfernen, stieß jedoch im Ausschuss nicht auf eine Mehrheit.

S-Bahn hat Priorität

Die Verwaltung machte auch deutlich: Die Regio-S-Bahn weist im Lörracher Stadtgebiet schon jetzt eine hohe Haltestellendichte auf – der Abstand liege zwischen 600 bis 1200 Metern. „Damit übernimmt die Wiesentalbahn auf Lörracher Gebiet schon gegenwärtig eine Funktion als Tram-ähnliche Stadtbahn“, so Nöltner.

Und die Kapazität der Wiesentalbahn solle zudem noch ausgebaut werden – teils vom 30- auf den 15-Minuten-Takt. Der Zeithorizont für die dafür erforderliche neue Signaltechnik und den Doppelspurausbau ist 2055. Dies genießt auch beim Kanton Basel-Stadt Priorität, so die Verwaltung. Eine parallel verlaufende Tram-Linie wird als wenig sinnvoll erachtet.

Im Blick sind daher aktuell andere ÖPNV-Angebote: Ab dem Jahr 2027 werden die Konzessionen für den Stadtbusverkehr neu vergeben. „Es eröffnet sich die Chance, diesen – auch grenzüberschreitend – neu zu gestalten“, betont die Verwaltung.