

Kein Rückenwind für die Tram

Die Tram-Studie ist in der Lörracher Politik auf sehr unterschiedliche Bewertungen gestoßen. Während die Grünen das Wort „beerdigen“ in den Mund nehmen, wird bei der SPD in die Zukunft geblickt.

■ Von Marco Fraune

LÖRRACH. Einigkeit herrschte am Montagabend im Ausschuss für Umwelt und Technik darüber, dass nun eine fundierte und detaillierte Studie vorliegt. So wurden aus vormals 28 möglichen Korridorvarianten im ersten Analyseschritt nach Auswertung der Erschließungswirkung sowie der verfügbaren Querschnittsbreiten zwölf mögliche in die detaillierte Bewertung übernommen. Im Ergebnis gibt es nun zwei Vorzugskorridore – konkret die Trasse Zollübergang bis Haagen Messe über Spitalstraße und Gewerbebahn. Die zweite führt vom Zollübergang bis zum Zentralklinikum über Spitalstraße und Milka; Unterführung Milchstraße. Die kürzere wird mit etwa 119 Millionen Euro Kosten grob kalkuliert, die längere bis zum Klinikum mit 219 Millionen Euro. Hinzu kommen je nach Variante jährliche Betriebskosten von knapp vier bis fast sechs Millionen Euro.

Wirtschaftlicher Betrieb?

Die überschlägige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zeigt zudem, dass der Kostendeckungsgrad der einzelnen Varianten lediglich 35 bis 45 Prozent beträgt, der Durchschnitt bei kommunalen ÖPNV-Angeboten eigentlich bei zirka 74 Prozent liegt. „Auf Basis der getroffenen Annahmen müsste das Fahrgastpotenzial annähernd verdoppelt werden, um in den Bereich der durchschnittlichen Kostendeckung zu gelangen“, schilderte das beauftragte Büro Obermeyer aus Karlsruhe in der Präsentation. Doch: Eine Erstellung eines Verkehrsmodells für Lörrach müsse als Grundlage für verkehrliche Analysen und zur Modellierung der Verlagerungseffekte gegebenenfalls noch erstellt werden. Damit der Nutzen-Kosten-Indikator errechnet werden kann, bedürfe es darauf aufbauend einer Kos-



Ob die Tram irgendwann einmal wieder auch durch Lörrach verkehren wird, ist aktuell völlig ungewiss. Foto: Marco Fraune

ten-Nutzen-Untersuchung. Vom Ergebnis hängt es auch ab, ob eine staatliche Förderung überhaupt möglich ist.

„Mit Würde begraben“

Ein klares „Nein“ zur Sinnhaftigkeit einer möglichen Tram in Lörrach hat Fritz Böhrer (Grüne) schon einmal im Ausschuss platziert, wobei die Beratungen ebenso wie in den anderen Fraktionen noch intensiv geführt werden sollen. Die Tram

sei „ökonomisch nicht darstellbar“, da Dimensionen in Höhe der befürchteten Rathaus-Sanierungskosten erreicht würden. Zudem gebe es keine Idealtrasse, sondern nur Kompromisse und Nachteile. „Städtebaulich fehlt uns der Platz.“ Die baulichen Maßnahmen würden ein unanschätzbares Ausmaß annehmen, der Erfolg beim Umstieg auf den ÖPNV sei unabsehbar. „Es macht wohl wenig Sinn“, da mit einer Tram

mehr Probleme kommen als gelöst würden. Daher könne es sein, dass das Thema „mit Würde begraben“ werde.

SPD: Langer Zeithorizont

Eine Tram in Haagen sei technisch und baulich realistisch, freute sich Christa Rufer (SPD), das Gesamterschließungspotenzial mit einer Anbindung des Zentralklinikums am größten. Gleichzeitig würde sich die Ratsfrau wünschen, ebenso die Linie durch die Fußgängerzone zu führen. Dies, so hatten die Experten analysiert, ist jedoch nur schwer bis gar nicht möglich (Stichwort: Eingleisigkeit, Betriebsanforderungen und damit verbundene Taktverschlechterungen). Der Zeithorizont einer Realisierung liege aber weit in der Zukunft, weiß Rufer. „Wir müssen daher die Voraussetzung schaffen, die Tramtrassen frei zu halten.“

CDU: Finanzen Knackpunkt

Die prekäre Haushaltslage ist für Petra Höfler (CDU) der zentrale Grund, dass die Tram-Weiterführung erst einmal zu den Akten gelegt werden soll. Eine Trasse durch Lörrach würde die Ratsfrau begrüßen. Die anderen Varianten seien grundlegend teurer und mit großen Einschnitten verbunden. Die Tram sei aber auch nur sinnvoll, wenn diese auch an Zentralklinikum angebunden wäre, unterstrich Höfler.

FW: Tram möglich

Bei der politischen Bewertung gehe es laut Matthias Lindemer (Freie Wähler) auch darum, Kompromisse zu finden, um das Projekt Lörracher Tram möglich zu machen. „Wenn es technisch machbar ist, gibt es keine Hindernisse.“ Lindemer hält eine Taktverdichtung auf der S-Bahn-Linie zwischen Lörrach und Basel angesichts von Tieferlegungen & Co. keineswegs für ausgemacht. „Die Tram halte ich für wahrscheinlicher als einen 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn.“

Kommentar

Eine schöne Zukunftsvision

Für eine Tram kann nur Platz gelassen werden.



Von Marco Fraune

Zentrale Zahlen und Fakten liegen mit der Tram-Studie jetzt auf dem Tisch. Angesichts der finanziellen Dimension und eines noch nicht erkennbaren großen Mehrwerts sowie einer leeren Stadtkasse lässt sich das Mega-Projekt Lörracher Tram aktuell wohl nicht realisieren.

Klar wäre es schön, wenn die Tram wie bis Mitte der 1960er-Jahre durch die Innenstadt fahren würde. Ein Betrieb wäre hier aber nur einspurig, nur mit besonders neuen Fahrzeugen und auch nur im geringen Tempo möglich. Der Traum von der Tram in der City zerplatzt damit schon einmal.

Um tief in den Fördertopf von Bund, Land und der Schweiz greifen zu können, bedarf es zudem eines guten Kosten-Nutzen-Indexes. Auch dieser ist nicht absehbar.

Ob das so bleibt? Weil diese Frage unbeantwortet bleiben muss, sollte die Tram-Strecke frei gehalten werden. Die Weiler haben es mit dem Neubaugebiet Hohe Straße in Richtung Vitra vorgemacht.

BM: Noch eine Bürger-Info

Bürgermeisterin Monika Neuhöfer-Avdic hatte schon zu Beginn der Sitzung klar gemacht, dass die Darlegungen nur zur Kenntnis genommen werden. Es werde auch noch eine Info-Veranstaltung geben, zu der Bürger eingeladen sind. „Die Ruhe nehmen wir uns.“ So soll spätestens im Herbst erst ein Beschluss erfolgen, ob weiter analysiert werden soll.