



Stadtplan  **Lörrach**
www.loerrach.de

Schematische Darstellung der alternativen Tramtrasse (Fischer-Trasse) in Lörrach. Mit Variante für IBA-Mobilitätsdrehscheibe

- LEGENDE**
-  Touristinformation
 - Städtische Einrichtungen**
 -  Burghof Kultur- und Veranstaltungszentrum
 -  Dreiländermuseum Lörrach
 -  Innocent GmbH, Wirtschaftsförderung
 -  Rathaus
 -  Stadtbibliothek
 -  Volkshochschule
 -  Werkrum Schöpflin
 - Sport- und Freizeiteinrichtungen**
 -  Grütpark-Stadion/Sportanlagen
 -  Hallenbad
 -  Parkschwimmbad
 - Sonstige**
 -  Agentur für Arbeit Lörrach mit Berufsinformationszentrum (BIZ)
 -  Duale Hochschule Baden-Württemberg Lörrach (Hangstraße)
 -  Duale Hochschule Baden-Württemberg Lörrach (Marie-Curie-Straße)
 -  Landratsamt Lörrach
 -  Polizeirevier Lörrach
 - Krankenhäuser**
 -  Kreiskrankenhaus Lörrach
 -  St. Elisabethen-Krankenhaus
 -  Fußgängerzone
 -  Skulpturenweg

Mögliche Tramtrasse

Tram (250m Radius), 7,5 Minuten Takt. Mitten durch Wohngebiete. Tram hat Vorracht.

S-Bahn-6 im 15 / 30Min-Takt. Gebiet teilweise dünn bewohnt.

Stadtbuslinien im 30 / 60 Minuten Takt. Bus hat keinen Vortritt.

Variante IBA-Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof LÖ-Stetten / Zoll Riehen

Argumentationskatalog „pro Tram“:

Takte:	Takt	Geschwindigkeit
Tram	7,5 Minuten	30-40km/h Durchschnitt – mit Vorfahrt
S6	15 / 30 Minuten	60-80
Bus	15 / 30 Minuten	30km/h Durchschnitt – ohne Vorfahrt / Ampelabhängig
Quartier	Bewohner/Anz.	Statistische Einwohnerdichte/ha
1.) Hochhaus Weitblick, Leibnitzweg	40	400 E/ha (Einwohner pro ha) /
2.) Stetten Süd	746	189 E/ha
3.) Sternhäuser Wiesentalstr.	147	141 E/ha
4.) Stetten Dorfzentrum	351	84 E/ha
5.) Niederfeldplatz	183	203 E/ha
6.) Hochhäuser Salzert	374	197 E/ha
7.) Blauenblick	757	35 E/ha
8.) Siedlung Wölblinstr.	244	150 E/ha
9.) Großgebäude Wollbacher Str.	73	188 E/ha
10.) Hochhaus Mozartstr.	98	212 E/ha
11.) Stadionsiedlung	397	187 E/ha
12.) Zeilenbebauung Nordstadt	375	131 E/ha
13.) Bühl	651	60 E/ha
14.) Teichmatten	715	187 E/ha

Erkenntnis: Die Tramlinie führt durch fast ausnahmslos dicht besiedeltes Gebiet.

Quelle: Geodatenbasis Landesamt für Geoinformationen und Landesentwicklung www.lgl-bw.de, 2014. Autor: Kurt Spittler, IG-Verkehr Lörrach

Zitat Schreiben von Herrn André Guillaume, Pro Bahn Nordwestschweiz vom 22.Okt. 2016 anlässlich Begehung des Planungsperrimeters Riehen Zollweg-Lörrach-Stetten:

...Im Fokus stand die Frage, ob die angestrebte Verknüpfung von Tram, Bus und S-Bahn durch das Projekt Zollweg optimal erreicht werden kann oder ob effizientere Varianten denkbar sind. Studien von Fachpersonen haben nämlich Zweifel geäußert, ob der zusätzliche Haltpunkt am Zollweg in Anbetracht der relativen Nähe zum Haltepunkt Stetten betrieblich sinnvoll ist. Eine näher zu evaluierende Variante möchte die Tramtrasse um wenige hundert Meter bis in die unmittelbare Nähe des Haltepunktes Lörrach-Stetten verlängern, wo nebst der S 6 auch die S 5 optimal angebunden werden kann. Stetten gilt als urbanes Subzentrum mit entsprechenden Einrichtungen und ist auf gute ÖV-Verbindungen in alle Richtungen angewiesen...

...Dabei wurde auch die Idee diskutiert, die Tramwendeschleife statt am Zollweg, beim Bahnhof Lörrach-Stetten anzulegen, womit neben der S 6 auch die S 5 („Gartenbahn“) angebunden werden könnte.

...Eine Zwischen-Wendeschleife am Zollweg analog der IBA-Planung käme nur in Betracht, wenn auch die S-Bahn dort hält. Sinn und Nutzen dürfen, wie wir wissen, angezweifelt werden. Wenn Lörrach mit einem 15-Minutentakt ausreichend bedient wird, könnte man die aktuelle Wendeschleife in Riehen-Grenze belassen und mit jedem zweiten Kurs via Bahnhof-Stetten zum Bahnhof Haagen fahren. Somit wäre die Verknüpfung beider Aussenteile Lörrachs mit Tram-Bus-S-Bahn bestens gewährleistet. Dies würde das Tram als innerstädtisches Nahverkehrsmittel Lörrachs zusätzlich aufwerten, was ja auch beabsichtigt ist.

...Die S-Bahn ist ein Mittelverteiler, die Strassenbahn hingegen ein Feinverteiler. Dies drückt sich auch in der mittleren Haltestellen-Distanz und bei der Reisegeschwindigkeit aus. Deshalb ist eine Konkurrenzierung alleine schon durch ihre unterschiedliche Funktion ausgeschlossen. Es hat in Lörrach Platz für beide. Bei der Entwicklung von ÖV-Projekten muss die Frage des allgemeinen Nutzens Vorrang haben vor jener der Kosten.

Zitat: BZ vom 25.9.2016, Autor Autor: Willi Adam

Basler Straße mit oder ohne Tram?

Eine weitere wichtige Facette der Planungen für das Zollquartier ist die städtebauliche Aufwertung dieser Zone, die bis vor wenigen Jahren noch vom Gütertransport geprägt war. Eine bauliche Nutzung des jetzigen Zollhofs bietet sich nach den Vorschlägen aller beteiligten Büros an, ebenso die Einbeziehung bestehender Gebäude (Altes Zollhaus) und eine Aufwertung der Wohnhäuser hinter den jetzigen Zollanlagen. Dort sehen die Planer auch die besten Möglichkeiten, die Grenze zu öffnen und von der Straßenbahndaltestelle eine direkte Verbindung zur Bahnlinie anzulegen.

Einig sind sich die Planer auch, dass die Basler Straße beim Hochhaus einer Aufwertung bedarf.

Doch da liegt der Ball zunächst bei der Politik. Eine endgültige Planung ist dort erst möglich, 2 von 3

Zitat: aus Antwortschreiben des Ministeriums für Verkehr an die IG-Verkehr Lörrach (Wiedereinführung der Straßenbahn) vom 24.11.2016

Auch wenn die gesetzlich notwendige Umsetzung des Vereinbarung noch aussteht, bietet das erzielte Verhandlungsergebnis den kommunalen Vorhabensträgern unseres Erachtens hinreichend Perspektive, um die Entwicklung von konkreten Maßnahmen, die die örtlichen Verhältnisse langfristig verbessern, nun anzugehen.

Insofern danke ich Ihnen für das weitsichtige Engagement, welches die IG Verkehr Lörrach hinsichtlich der Anbindung an den Agglomerationsraum Basel zeigt.

25.09.2016 Lörrach:

Viele Ideen für das Zollquartier werden erst sinnvoll, wenn entschieden ist, **ob eine Tramverlängerung kommen soll oder endgültig ausgeschlossen wird**. Stimmt der Lörracher Gemeinderat der Weiterentwicklung all dieser Ideen zu – so wie es der **Einwohnerat von Riehen bereits getan hat** – dann wird früher oder später in dieser Frage eine Entscheidung nötig werden.
25.09.2016 19:04Lörrach:

Zitat P. Schenk Basler Zeitung (bz)

Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) zeigen sich laut Mediensprecher Benjamin Schmid offen, was eine mögliche Verlängerung der Linie 6 in Richtung Lörrach betrifft.: **„Die BVB begrüßt und unterstützt grundsätzlich Vorstösse und Ideen, welche die Attraktivität des öV-Angebots im Sinn unserer Fahrgäste weiter erhöht**. Auch eine Wendeschleife beim Bahnhof Stetten könnte eine sinnvolle und nützliche Ergänzung des trinationalen Tramnetzes darstellen“.

Es gebe allerdings keine konkreten Überlegungen auf Seiten der BVB. Ein Angebotsausbau liege „nicht im Kompetenzbereich der BVB, sonder wäre in erster Linie ein **Entscheid der Stadt Lörrach, die sich für eine solche Tramverlängerung aussprechen müsste**.“

LÖRRACH.

Die Klimafreunde plädieren dafür, die BVB-Buslinie 34 bis nach Lörrach zu verlängern, um so eine direkte Verbindung bis ins Basler Zentrum zu erhalten. **Eine andere Alternative sei, die Mobilitätsdrehscheibe beim Bahnhof Stetten einzurichten**.

Kreis gibt eine Million für Tramverlängerung in Weil

Paul Renz (CDU) wollte den Beschluss auch als positives Signal an das Land verstanden wissen, dass der Kreis hinter dem Projekt steht.

. Eberhardt anerkennt jedoch die Weiler Bemühungen, dieses sinnvolle Verkehrsmittel auszubauen, das die **Erwartungen weit übertroffen hat**. Die Botschaft des Landkreises richte sich auch an das Agglomerationsprogramm der Schweiz, von dem man einen **erheblichen Teil der Finanzierung erwartet**.