

2023 03 02: Fragen an die Verwaltung zur Einschätzung einer Tramverlängerung nach bzw. durch Lörrach

- Sehen die Verwaltung, hier insbesondere der Kämmerer hinsichtlich der mittelfristigen Finanzlage und schon heute kaum stemmbaren Herausforderungen – Stichworte Schulbau, Rathaus, Sanierungsstau – und die Baubürgermeisterin mit Blick auf die Zuschusslandschaft, realistische Anhaltspunkte dafür, dass man in Lörrach eine Tram innert der nächsten 10 bis 15 Jahre in Angriff nehmen kann? Dies betrifft sowohl die Anfangsinvestitionen als auch die laufenden Betriebskosten bei unterschiedlichen Ausbauvarianten.
- Sieht die Verwaltung mit Blick nach Basel als Betreiberin der Linie realistische Chancen oder ggf. sogar proaktives Interesse an einer Tramverlängerung nach Lörrach?
- Wie schätzen Baubürgermeisterin und Stadtplanung die baulichen Eingriffe und ihre Folgen für die Verkehrssituation in den betroffenen Straßenzügen besonders im näheren Innenstadtbereich ein? Ließe sich insbesondere in der Weinbrenner- und in der Spitalstraße überhaupt noch ein auch nur halbwegs lebbares Arrangement von Fuß-, Rad- und Autoverkehr vorstellen oder wäre eine Trasse überhaupt nur errichtbar in Form einer in jeder Hinsicht unbefriedigenden und obendrein gefährlichen Monstrosität, wie sie sich in der Friedlinger Hauptstraße erleben lässt? Wie würden sich generell die Platzverhältnisse und die Aufteilung der Verkehrsflächen in den betroffenen Straßenzügen verändern müssen? Wer profitiert, wer verliert?
- Wie schätzen Verwaltungsspitze, Stadtplanung und der FB Umwelt die Umweltbilanz eines Tramneubaus ein mit Blick auf innerstädtische Grünraumanteile, Stadtklima und Versiegelungsproblematik, wenn man davon ausgehen muss, dass der Großteil der Trasse nicht auf begrünbaren Verkehrsflächen geführt werden kann, sondern in den asphaltierten Straßenraum integriert werden muss; wenn man – wie die Studie zeigt – weitaus mehr Bäume fällen muss als neu pflanzen kann; wenn überhaupt die Pflanzung von Bäumen in allen betroffenen Straßen wegen der nochmals steigenden, jetzt auch oberirdischen Konkurrenz zur Versorgungstechnik noch komplizierter und damit unwahrscheinlicher wird; wenn man – wie ebenfalls in der Studie vorgezeichnet – noch mehr Vorgärten beschneiden oder ganz entfernen muss, die wenigstens kleine Naturraumrefugien in der Stadt bilden?
- Wie wird die Stadtplanung hinsichtlich der Tramfrage nun mit dem geplanten Umbau der Basler Straße vom Zoll bis zum Stettener Bahnhof umgehen? Bedarf es hier planerischer Adaptionen, wenn die Tram nicht kommen sollte? Hält man weiter daran fest, zumindest einer Verlängerung der Tramlinie über die Grenze bis zum Bahnhof und der Einrichtung einer Mobilitätsdrehscheibe an diesem Ort einen Möglichkeitsraum offen zu halten? Bedürfte es dazu weiterer Abklärungen und Gutachten oder kann man auf Basis der nun

vorliegenden Untersuchung gesichert entscheiden und sich ggf. von dieser Idee grundsätzlich verabschieden?

- In dieser Hinsicht ergibt sich eine generelle Frage: Welchen Status hat die vorliegende Fassung der Studie. Die BM hat im AUT für eine gewisse Verwirrung gesorgt mit ihrem Hinweis, die Studie sei mit „heißer Nadel“ gestrickt. Wird es also noch eine Überarbeitung geben, die man dann als ausgereift bezeichnen darf? Oder wären dazu weitere Untersuchungen und vor allem weitere Gelder notwendig?