



Zusammenfassung

Am 10. Januar 2007 hat der Grosse Rat einen ersten Planungskredit für die Verlängerung der Tramlinie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein genehmigt. Aufgrund des seither in Zusammenarbeit mit der Stadt Weil am Rhein ausgearbeiteten Vorprojektes wird dem Grossen Rat mit diesem Ratschlag ein Kredit für die Ausführungsplanung und den Bau des Abschnittes in Basel-Stadt (Kleinhüningen bis Zoll) unterbreitet.

Das neue Tram 8 soll ab Gärtnerstrasse über die neu zu bauende Gärtnerstrassenbrücke, die Kleinhüningeranlage und die Hiltalingerstrasse zum Zoll geführt werden. Ab Zoll wird das Tram über einen beim Rheincenter neu zu bauenden Kreisel durch die Hauptstrasse von Weil Friedlingen, unter der Autobahnbrücke durch zum Bahnhof Weil am Rhein fahren. Parallel zur bestehenden Friedensbrücke soll beim Bahnhof Weil am Rhein eine neue Trambrücke, mit direkten Abgängen zu den Bahnsteigen der Regio-S-Bahn, gebaut werden. Die Inbetriebnahme des neuen Trams ist für 2012 vorgesehen.

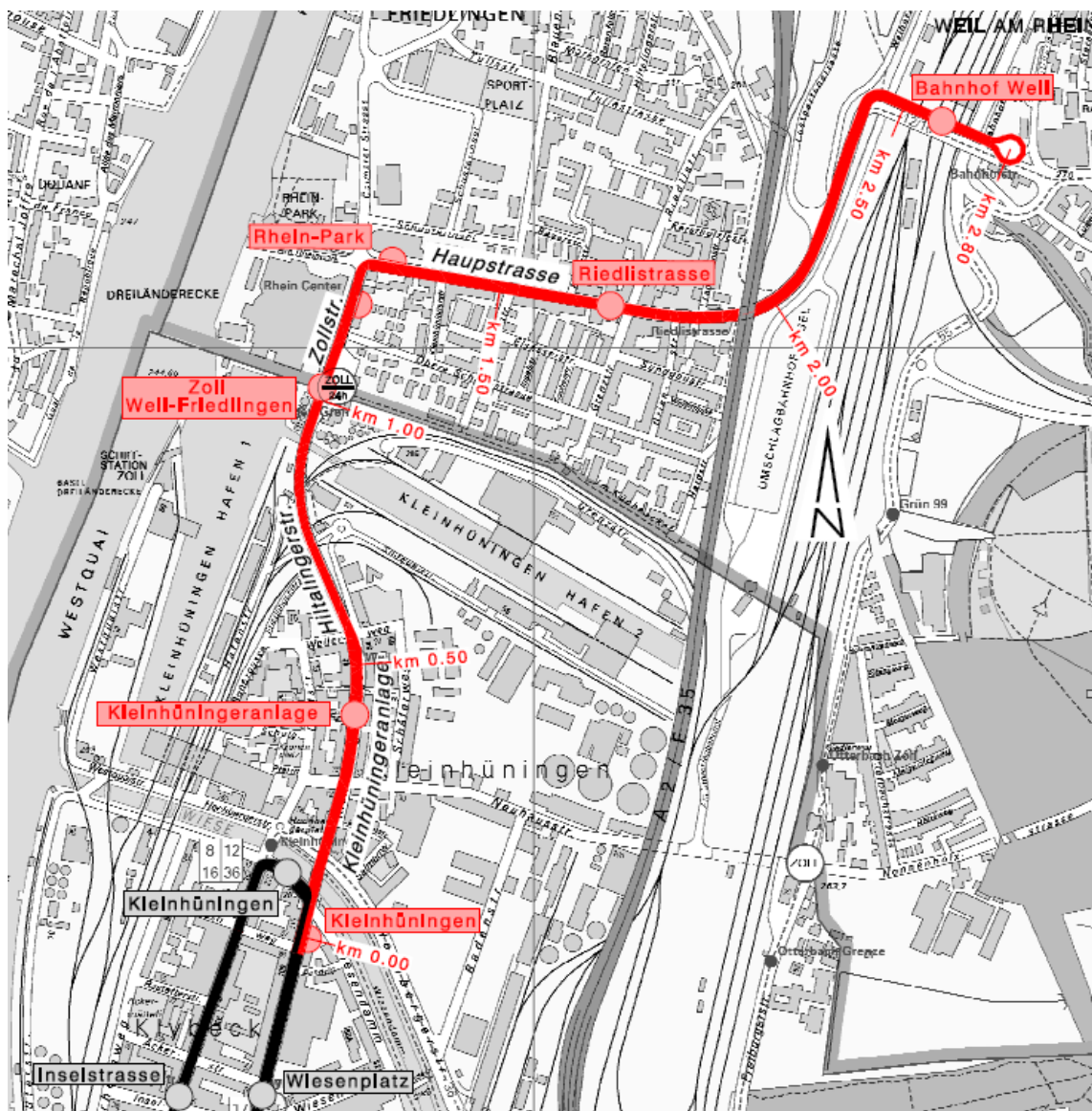


Abbildung 1 Übersicht





Als flankierende Massnahme wird die Kleinhüningeranlage für den Schwerverkehr gesperrt. Dieser soll von den neu zu bauenden Hiltalingerbrücken über zwei Rampen auf die Südquaistrasse und über den bereits beschlossenen Halbinschluss des Rheinhafens auf die Nationalstrasse geführt werden. Durch diese Verkehrsentslastung kann einerseits sichergestellt werden, dass das Tram in der Kleinhüningeranlage nicht im Stau stecken bleibt und andererseits wird für die Bevölkerung von Kleinhüningen die geforderte Entlastung vom Schwerverkehr endlich Realität. Während der Planungsphase wurde der Kontakt mit der Quartierbevölkerung über die Kontaktgruppe Kleinhüningen und über eine aus dieser gebildeten Begleitgruppe sichergestellt. Dieser Dialog soll während der folgenden Ausführungsplanung und dem Bau der neuen Tramlinie selbstverständlich weitergeführt werden.

Die weitere Planung und der Bau der Tramlinie kostet, zusammen mit den flankierenden Massnahmen, für die ganze Strecke von Kleinhüningen bis Weil am Rhein Bahnhof CHF 104 Mio. (exkl. MWST, Kostengenauigkeit +/- 15%). Im Rahmen der dringlichen Agglomerationsverkehrsprojekte (Infrastrukturfonds-Gesetz, IFG) wird der Bund – vorausgesetzt es kann vor Ende 2008 mit dem Bau begonnen werden – die Hälfte der Baukosten, sowohl auf deutschem wie auch auf schweizerischem Territorium, übernehmen.

1.1 Vorbereitung

Der Grosse Rat hat am 10. Januar 2007 dem Ausgabenbericht "Planungskredit für die Projektierung einer Tramlinie Kleinhüningen – Weil am Rhein" zugestimmt und für die Planungsphase I Mittel in der Höhe von CHF 1'280'000 gesprochen.

Zwischen Januar 2007 und Ende Juli 2007 konnte das Vorprojekt erstellt werden, so dass nun ein Konzessionsgesuch eingereicht und das Plangenehmigungsverfahren eingeleitet werden kann. Mit der Stadt Weil am Rhein ist das System einer Finanzierung der Investitionen und des Betriebes im Grundsatz erarbeitet worden, entsprechende Beschlüsse des Gemeinderates von Weil am Rhein stehen noch aus. Die Modalitäten und vertraglichen Regelungen müssen bis Sommer 2008 im Detail erarbeitet und ausgehandelt werden, so dass die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil am Rhein, als Voraussetzung für einen Baubeginn in Kleinhüningen vor Ende 2008, bis Ende September 2008 unterzeichnet werden kann. Ein Baubeginn vor Ende 2008 ist Voraussetzung dafür, dass der Bund 50 % der Baukosten übernimmt¹.

1.2 Ziel des Projektes

Der Kanton Basel-Stadt ist Teil eines trinationalen Wirtschafts- und Lebensraumes. Diese internationale Verflechtung, von der die ganze Nordwestschweiz wirtschaftlich und kulturell profitiert, dürfte mit den in Europa fallenden Grenzen (Abkommen von Schengen und Dublin) noch intensiver werden. Die zunehmende Vernetzung und das beschleunigte Zusammenwachsen der trinationalen Agglomeration führen dazu, dass auch der Verkehr zwischen der Kernstadt und





den angrenzenden Städten und Gemeinden einen immer höheren Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen erhält.

Das Basler Tramnetz wurde seit 1934 kaum noch erweitert und entspricht demnach nicht mehr überall der sozioökonomischen Realität. Die Tramlinien in Richtung Norden enden unmittelbar an der Stadt-, respektive der Landesgrenze. Frühere grenzüberschreitende Tramlinien nach Saint-Louis, Huningue und Lörrach wurden bedauerlicherweise während der Zeit des Auto-booms stillgelegt und abgebaut.

Am 14. Dezember 2005 hat der Grosse Rat das ÖV-Programm 2006 bis 2009 mit grossem Mehr genehmigt. Das strategische Ziel der grenzüberschreitenden Tramverlängerungen nach Weil am Rhein in Deutschland und Saint-Louis in Frankreich wurde ausdrücklich bekräftigt.

Das grösste Potential für die Erhöhung des Modal Split besteht im grenzüberschreitenden Netzausbau. Im Verkehr mit den südbadischen Agglomerationsgemeinden liegt der Modal Split bei etwa 17 % ÖV-Anteil, während er zwischen Basel und dem schweizerischen Teil der Agglomeration bei rund 37 % liegt. Mit dem Inkrafttreten der Abkommen von Schengen und Dublin (Wegfall der Personenkontrollen an der Grenze) und der damit zu erwartenden Intensivierung der grenzüberschreitenden Wirtschaftsbeziehungen, wird auch der Verkehr wachsen. Ohne Ausbau des ÖV würde die Lebensqualität in den schon heute stark vom Verkehr belasteten Quartieren in Basel Nord weiter beeinträchtigt.

Die Herausforderung besteht darin, das absehbare Verkehrswachstum möglichst ökologisch zu bewältigen, das heisst zu einem hohen Prozentsatz auf den öffentlichen Verkehr, respektive lokal auch auf den Langsamverkehr (v.a. Velo) zu lenken.

Um einen flüssigen Trambetrieb zu gewährleisten, sollen mit dem Bau des Trams nach Weil am Rhein auch Massnahmen zur Verkehrsentlastung in Kleinhüningen realisiert werden. Insbesondere soll die Kleinhüningeranlage ab Inbetriebnahme des Trams für den Schwerverkehr gesperrt werden. Um dies zu ermöglichen sollen – im Rahmen des für die Realisierung der Tramlinie sowieso notwendigen Neubaus der Hiltalingerbrücken – ab der Hiltalingerstrasse zwei Rampen auf die Südquaistrasse gebaut werden, die den Schwerverkehr und auch einen gewissen Anteil des MIV ab Zoll in Richtung Schweiz und von der Schweiz in Richtung Zoll aufnehmen können.

Die zu planende neue Tramlinie zwischen Basel und Weil am Rhein ist ein wichtiger Baustein des Konzeptes zur Verbesserung der grenzüberschreitenden ÖV-Verbindungen. Flankiert von weiteren Massnahmen wird das Tram 8 einen wichtigen Beitrag an die Entschärfung der Verkehrsprobleme im Raum Kleinhüningen Basel Nord leisten.



1.3 TAB-Studie Nordbogen, öffentlicher Verkehr und Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 11

In den Jahren 2004/2005 hat die Trinationale Agglomeration Basel (TAB) im Rahmen einer umfassenden Studie untersuchen lassen, mit welchen Massnahmen im nördlichen Agglomerationsbereich Basel der grenzüberschreitende öffentliche Personenverkehr attraktiver gemacht werden kann.

Folgende Projekte wurden auf ihre Machbarkeit hin untersucht und einem standardisierten Bewertungsverfahren unterzogen:

- Nordbogen öffentlicher Verkehr (S-Bahn-Direktverbindung Weil am Rhein - Saint-Louis)
- Verlängerung Tramlinie 3 (Burgfelden Grenze – St-Louis Gare)
- Verlängerung Tramlinie 11 (St. Louis Grenze - St-Louis Gare)
- Verlängerung Tramlinie 8 (Kleinhüningen - Weil am Rhein)

Die Studie ist zum Schluss gekommen, dass die Tramverlängerungen machbar und aus volkswirtschaftlicher Sicht allesamt positiv zu beurteilen sind (Kosten-Nutzen-Verhältnis bei ca. 1.3, das heisst pro eingesetztem Franken resultiert ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 1.30 Franken). Zur Berechnung dieses Verhältnisses wurden ausschliesslich die direkten Baukosten der Traminfrastruktur betrachtet.

1.4 Ablauf der Projektentwicklung

Die Tramverlängerung der Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein wurde im Rahmen der oben beschriebenen TAB-Machbarkeitsstudie durchgeführten, standardisierten Nutzwertanalyse als positiv beurteilt.

Die Projektidee und die Linienführung stammen bereits aus den frühen 1990er Jahren, als – auf Initiative der Stadt Weil am Rhein – die Machbarkeit der Verlängerung der damaligen Linie 14 untersucht wurde. Im Sommer 2006 wurde mit der Arbeit für das nun vorliegende Projekt begonnen.

Die Projektorganisation ist so aufgebaut, dass sämtliche strategischen Entscheide zwischen Basel-Stadt und Weil am Rhein partnerschaftlich im Rahmen der Projektleitung (technisch) respektive der Projektsteuerung (politisch) gefällt werden; die eigentlichen Projektarbeiten erfolgen jedoch territorial getrennt. Die Teilprojekte werden an regelmässigen Koordinationssitzungen unter der Federführung des Kantons Basel-Stadt untereinander abgestimmt.

Das Projekt Tramverlängerung Linie 8 untersteht dem Eisenbahngesetz, weshalb einerseits ein Infrastrukturkonzessionsgesuch für den späteren Betrieb des Trams notwendig ist und andererseits ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) für den Bau der Anlage durchlaufen werden muss. Kernstück des Plangenehmigungsverfahrens ist die, durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) koordinierte, öffentliche Planaufgabe in Basel. Für das Projekt muss eine zweistufige Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden.





Die Quartierbevölkerung von Kleinhüningen wurde über die Kontaktgruppe Kleinhüningen und eine Begleitgruppe eng in die Projektentwicklung einbezogen. Dank diesem Dialog konnten Lösungen gefunden werden, die einerseits den flüssigen Tramverkehr gewährleisteten und andererseits auch dem Wunsch der Quartierbevölkerung nach einer Entlastung vom Schwerverkehr entgegen kommen. Dank den wertvollen Anregungen der Begleitgruppe konnte das Projekt massgeblich verbessert und gut auf die Bedürfnisse des Quartiers abgestimmt werden.

1.5 Schnittstelle zur Stadt Weil am Rhein

Für die Planung des Projektes wurde eine gemeinsame Projektorganisation mit der Stadt Weil am Rhein etabliert. Geleitet wird sie durch eine Politische Projektsteuerung in der von Basler Seite die Regierungsräte Dr. R. Lewin und B. Schneider und von Weiler Seite Oberbürgermeister W. Dietz und Bürgermeister K. Eberhardt Einsitz haben.

Die beiden Partner sind jeweils für die Planung und den allfälligen Bau der auf ihrem Territorium liegenden Abschnitte der Tram-Infrastruktur verantwortlich. Die unter der Politischen Steuerung arbeitende Gesamt-Projektleitung ist für die Koordination und die Bearbeitung der übergeordneten Fragestellungen zuständig.

1.6 Weiler Entscheid vom 29. Februar 2008

Die Stadt Weil am Rhein hat an der Sitzung der Politischen Projektsteuerung vom 29. Februar 2008 sich mit grosser Mehrheit dazu entschieden, das Tramprojekt weiterzuverfolgen und im Detail zu planen und vertraglich zu regeln.

Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) äusserten sich am Freitagabend in einer Medienmitteilung erfreut über den positiven Entscheid aus Weil. Es handle sich um ein «zukunftsweisendes Projekt zur Entwicklung der trinationalen Agglomeration».

Man sei überzeugt, dass sich der Bau dieser verlängerten Tramlinie als erfolgreich erweisen werde, nicht nur als Motor zur wirtschaftlichen Entwicklung, sondern auch als Schlüssel für einen klimaneutralen und stadtverträglichen Verkehr.