



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

06.1769.02

Basel, 12. Dezember 2006

Kommissionsbeschluss
vom 12. Dezember 2006

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ausgabenbericht 06.1769.01 betreffend Planungskredit für
die Projektierung einer Tramlinie Kleinhüningen – Weil am
Rhein**

1. Ausgangslage

Das Tramnetz wurde in Basel seit den Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts kaum mehr erweitert und entspricht deshalb vielerorts nicht mehr den sozioökonomischen Realitäten. Während in den letzten Jahrzehnten die Netze von BVB und BLT insofern zusammengeführt worden sind, als die beiden Betriebe auch im jeweiligen Nachbarkanton verkehren und damit die Kantonsgrenze zumindest diesbezüglich kaum mehr spürbar ist, enden zahlreiche Tramlinien nach wie vor unmittelbar an der Grenze zum benachbarten Ausland. Früher einmal existierende grenzüberschreitende Tramlinien nach St. Louis, Huningue und Lörrach wurden während der Zeit des Autobooms stillgelegt und die Tramschienen herausgerissen.

Das Zusammenwachsen der trinationalen Agglomeration führt dazu, dass die Bedeutung des Verkehrs zwischen Basel und den angrenzenden Städten und Gemeinden in Frankreich und Deutschland laufend steigt. Dabei zeigt sich, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen im grenzüberschreitenden Verkehr geringer ist als innerhalb des schweizerischen Teils der Agglomeration (vgl. ÖV-Programm 2006 – 2009, Kapitel 4.2). Das im ÖV-Programm definierte Ziel, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am so genannten Modal Split weiter zu erhöhen, dürfte dort am einfachsten zu erreichen sein, wo dieser noch relativ tief ist. Der Grosse Rat hat denn auch mit der Genehmigung des ÖV-Programms 2006 bis 2009 im Dezember 2005 das strategische Ziel von grenzüberschreitenden Tramverlängerungen nach Weil am Rhein und St. Louis bekräftigt.

Die Tramverlängerungen in die benachbarten Städte jenseits der Landesgrenze bringt nicht nur diesen, sondern auch dem Kanton Basel-Stadt einen Nutzen. Da – nicht zuletzt auch durch die bilateralen Verträge – die Bedeutung der Landesgrenzen sinken und die Verflechtung zwischen den einzelnen Orten der Agglomeration weiter zunehmen wird, würde die Lebensqualität in den schon heute stark vom Verkehr belasteten Quartieren in Basel Nord ohne Ausbau des ÖV-Angebots weiter beeinträchtigt.

Ein erster Schritt zur Attraktivitätssteigerung des grenzüberschreitenden ÖV-Angebots ist mit der Durchbindung der Regio-S-Bahn aus dem Wiesental und Lörrach zum Bahnhof Basel SBB per 10.12.06 bereits erfolgt. Die zu planende neue Tramstrecke zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein ist ein weiterer wichtiger Baustein im Hinblick auf dieses Ziel. Flankiert von weiteren Massnahmen soll sie auch einen Beitrag zur Entschärfung der Verkehrsprobleme im Raum Kleinhüningen leisten.

2. Vorgehen

Der Grosse Rat hat das Geschäft 06.1769.01 am 6.12.2006 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen.

Die UVEK hat sich bereits an ihrer Sitzung vom 23.11.2006 ausführlich mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Sie hat dabei sowohl eine Vertretung aus Basel – Regierungsrat Ralph Lewin, Vorsteher des federführenden Wirtschafts- und Sozialdepartements (WSD), Alain Groff, Leiter Öffentlicher Verkehr im WSD und Martin Häfliger, Projektleiter Tramverlängerungen im WSD – als auch eine Vertretung aus Weil am Rhein – Oberbürgermeister Wolfgang Dietz und Bürgermeister Klaus Eberhardt – eingeladen. Im Weiteren hat sie Martin Brändle als Vertreter der Kontaktgruppe Kleinhüningen an ihrer Sitzung angehört.

3. Feststellungen der UVEK

Die UVEK hat sich bereits in ihrem Bericht zum ÖV-Programm 2006 – 2009 vom 28.9.2005 grundsätzlich hinter die Verlängerung von Tramlinien in die südbadischen und elsässischen Nachbargemeinden gestellt. Die Gutheissung des notwendigen Planungskredits, um das Projekt zu konkretisieren und bereits im Sommer 2007 verlässliche Zahlen für den eigentlichen Ratschlag zu haben, fand in der UVEK einhellige Zustimmung. Sie nimmt im Folgenden Stellung zu einzelnen offenen und strittigen Punkten des Projektes und schlägt in einem Punkt einen leicht geänderten Beschlusstext vor.

3.1 Kosten

Eine Studie der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) aus dem Jahr 2005 schätzte die Kosten der Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein auf rund CHF 33 Mio. und das Nutzen/Kosten-Verhältnis auf 1,3. Sie stuft das Projekt als technisch machbar und ökonomisch sinnvoll ein. Aufgrund jüngster Erkenntnisse und zusätzlich vorgesehener Massnahmen muss allerdings davon ausgegangen werden, dass der Betrag von CHF 33 Mio. nicht ausreichen wird. So hat sich insbesondere herausgestellt, dass die Friedensbrücke beim Bahnhof Weil für den Tramverkehr nicht geeignet ist. Die Brücke muss deshalb neu gebaut werden – oder es braucht eine zusätzliche Brücke nur für das Tram.

Das WSD schätzt die Kosten des Projektes heute auf ca. CHF 45 Mio., wovon etwa ein Drittel auf der Schweizer Seite anfallen würde. Dieser Betrag ist allerdings nur als grobe Annäherung zu verstehen. Um eine genaue Kostenprognose machen zu können, muss die Planungs- und Projektierungsphase abgewartet werden, deren Finanzierung mit dem vorliegenden Ausgabenbericht beantragt wird (vgl. Kapitel 3.3).

Nicht Bestandteil der eigentlichen Projektkosten sind Massnahmen, die nicht das Tramprojekt selbst betreffen, aber durch dieses ausgelöst werden, z.B. die Verlegungen von Werkleitungen, die Umgestaltung von Kreuzungen, Änderungen bei der Verkehrsführung sowie städtebauliche Aspekte.

3.2 Finanzierung

Der Bundesrat hat den Eidgenössischen Räten am 2.12.2005 ein *Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz* und einen *Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds* unterbreitet. Am 6.10.2006 haben National- und Ständerat dem Geschäft zugestimmt. Gemäss Art. 6 Abs. 1 des Bundesgesetzes bezeichnet die Bundesversammlung Projekte des Agglomerationsverkehrs, die dringlich und baureif sind. In Art. 3 des Bundesbeschlusses werden diese Projekte abschliessend genannt. Darunter findet sich auch ein Betrag von CHF 39,5 Mio. für Tramverlängerungen von Basel nach Weil am Rhein und nach St. Louis. Die Mittel dafür sind mit dem Parlamentsbeschluss unter der Bedingung freigegeben worden, dass der Baubeginn vor 2008 erfolgt.

Der Betrag von CHF 39,5 Mio. entspricht der Hälfte der in der Machbarkeitsstudie der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) geschätzten Baukosten der Verlängerungen der Tramlinien 3 und 11 nach St. Louis und 8 nach Weil am Rhein. Der Bund finanziert maximal 50%

der direkten Baukosten. Der Betrag von CHF 39,5 Mio. versteht sich also als Kostendach. Die Planungs- und Projektierungskosten sowie städtebauliche Begleitmassnahmen gehen vollumfänglich zu Lasten der Trägerschaft. Infrastrukturprojekte im grenznahen Ausland werden vom Bund finanzierungstechnisch gleich behandelt, wenn die Infrastrukturen auch zur Verbesserung der Verkehrssituation im Schweizer Teil der Agglomeration dienen, sich das benachbarte Ausland ebenfalls finanziell engagiert und zweckmässig in die Trägerschaft integriert ist. Mit anderen Worten leistet der Bund auch einen Beitrag an die Baukosten des Streckenteils der Linie 8, der sich auf deutschem Boden befindet. Ohne Bundessubventionen wäre dieses Projekt kaum zu finanzieren.

Der vom Bund gesprochene Betrag von CHF 39,5 Mio. basiert auf der ursprünglichen Kostenschätzung (vgl. Kapitel 3.1). Da die Kosten aber – wie oben ausgeführt – vermutlich höher sein werden als prognostiziert, sich der Bundesbeitrag an diese Steigerung aber nicht anpasst, dürfte der Bundesanteil unter die maximale Quote von 50% sinken. Allerdings bezieht sich die Summe von CHF 39,5 Mio. auf die Verlängerung aller drei Tramlinien. Sollte nun – was aus heutiger Sicht zu vermuten ist – nur entweder die Linie 3 oder die Linie 11 nach St. Louis verlängert werden, stünde höchstwahrscheinlich die Summe von CHF 39,5 Mio. für zwei statt für drei Projekte zur Verfügung. In diesem Falle sollte die Kostensteigerung beim Projekt nach Weil (für die Projekte nach St. Louis sind aktuell die Schätzungen noch weniger genau) für den Kanton Basel-Stadt und die Stadt Weil am Rhein verkraftbar sein – und der Bundesanteil wieder auf oder in die Nähe von 50% rücken.

Der Beitrag des Landes Baden-Württemberg an die Baukosten auf deutscher Seite (nach Abzug des Bundesbeitrags aus der Schweiz) dürfte bei etwa 65 % liegen, den Rest muss die Stadt Weil am Rhein selbst aufbringen. Dies bedeutet für Weil angesichts seiner Grösse noch immer eine Grossinvestition. Es hat sich in Weil auch bereits Opposition gegen das Projekt angemeldet. Vollständig aus eigenen Mitteln finanzieren müsste Weil Erschliessungsmassnahmen neben der eigentlichen Investition sowie künftige Gleiserneuerungen. Den definitiven Entscheid wird der Gemeinderat von Weil fällen müssen. Eine eigentliche politische Debatte kann (auch) in Weil erst geführt werden, wenn verlässliche Kostenschätzungen vorliegen. Dafür braucht es die nun anstehende Planungsphase. Der Gemeinderat von Weil am Rhein wird, nach Aussage von Oberbürgermeister Dietz, spätestens im Januar 2007 über den Einstieg in die gemeinsame Planung entscheiden. Insofern handelt es sich um ein partnerschaftliches Geschäft: es braucht die Beschlüsse beider Parlamente, um die Planung auszulösen.

3.3 Zeitplan

Der Bund bindet seine Beiträge an alle begünstigten Projekte – entsprechend der Vorgabe, dass diese dringlich und ausführungsfähig sind – an die Auflage, dass die Bauarbeiten vor Ende 2008 beginnen. Dieser Zeitplan ist für die Tramlinienverlängerungen in Basel eng und ehrgeizig, da sie in puncto Ausführungsreife de facto im Rückstand sind. Die konkrete Planung und Projektierung muss deshalb mit hoher Priorität in Angriff genommen werden.

Die Einhaltung der zeitlichen Vorgabe hängt allerdings nicht nur vom Projektablauf auf der Schweizer Seite ab, sondern auch von der Zusage der deutschen Partner. Theoretisch wäre es zwar möglich, dass Ende 2008 erst auf Schweizer Seite mit den Bauarbeiten begonnen wird, um der Vorgabe des Bundes zu entsprechen. Wie Regierungsrat Ralph Lewin in der

UVEK ausgeführt hat, wird der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt die Bauarbeiten aber erst dann freigeben, wenn die Finanzierung des gesamten Projektes sichergestellt und das Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen ist. Die UVEK unterstützt die Regierung in dieser Haltung. Um einen spürbaren Nutzen für den Kanton Basel-Stadt und Kleinhüningen zu bewirken, muss die Linie bis zum Bahnhof von Weil am Rhein und nicht nur bis zur Landesgrenze führen. Vermutlich wäre eine Variante „Verlängerung bis zur Landesgrenze“ auch aus technischen Gründen nicht machbar, da am Grenzübergang Weil-Friedlingen kein Platz für eine Wendeschleife besteht.

Erfolgt der Baubeginn nicht vor Ende 2008, dann erlischt der Anspruch auf die freigegebenen Bundesmittel. Die Projekte könnten in einem solchen Fall im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel neu beantragt werden – dies allerdings mit ungewissem Ausgang: die Höhe der Bundesbeteiligung, welche jetzt 50% der eingegebenen Projektkosten beträgt, ist ungewiss, ausserdem wird man wohl in Konkurrenz zu einer Vielzahl Begehrlichkeiten anderer Kantone stehen.

3.4 Planung, Bau und Betrieb

Der Grosse Rat genehmigt mit Zustimmung zum vorliegenden Ausgabenbericht nur die Mittel für eine erste Projektierungsphase. Diese Projektierung ist Grundlage für den eigentlichen Ratschlag, den die Regierung dem Grossen Rat Mitte 2007 vorlegen will. Im Zeitplan einzukalkulieren ist beim Ratschlag auch die Möglichkeit eines Referendums (vgl. Projektablauf auf Seite 6 des Ausgabenberichts).

Die beiden Partner Kanton Basel-Stadt und Stadt Weil am Rhein tragen die Planungsverantwortung für ihren jeweiligen Streckenteil gemäss dem Territorialprinzip, das Gesamtprojekt wird durch einen gemeinsamen Projektleiter koordiniert. Der Regierungsrat schlägt dem Grossen Rat allerdings vor, einen Drittel der Planungskosten Phase I, die auf deutscher Seite anfallen, zu übernehmen (vgl. Absatz 2 des Grossratsbeschlusses), dies entspricht umgerechnet CHF 330'000. Für die Stadt Weil am Rhein bringt das Tramprojekt eine ungleich grössere finanzielle Belastung mit sich als für den Kanton Basel-Stadt: Deren Budget beträgt pro Jahr 54 Mio. € für die laufende Rechnung und Investitionen insgesamt (gegenüber rund CHF 260 Mio. allein an Investitionsmitteln bei Basel-Stadt, dazu kommt der ONA für die laufende Rechnung), zudem wird der grösste Teil des verfügbaren Investitionsvolumens der Stadt für ein neues Feuerwehrmagazin verwendet werden müssen. Ein basel-städtischer Zusatzbeitrag für die deutschen Planungskosten scheint daher angemessen.

Die Finanzierung der Planung auf deutscher Seite ist zum Zeitpunkt des Verfassens dieses Berichts noch nicht gesichert. Das Land Baden-Württemberg hat es vorerst abgelehnt, sich an den Planungskosten zu beteiligen. Dies entspricht auch den geltenden Finanzierungsgrundlagen: in der Regel leistet das Bundesland lediglich einen Beitrag an die Baukosten von maximal 75 %, wobei beim vorliegenden Projekt aufgrund einiger nicht erreichbarer Standards für diese Maximalbeteiligung (beispielsweise eigenes Tramtrasse) mit einer Kostenbeteiligung von etwa 65 % gerechnet werden kann. Angesichts der speziellen Situation einer grenzüberschreitenden Planung hatte man dennoch versucht – auch Regierungsrat Lewin hat in Stuttgart vorgesprochen – bereits einen Beitrag für die Planung zu erhalten, was Mitte November abgelehnt wurde.

Voraussetzung, dass die Planung auf Schweizer Seite in Angriff genommen wird, ist ein positiv lautender Entscheid des Gemeinderats von Weil am Rhein zur Kostenbeteiligung für die Planung der Phase I. Dieser wird gemäss Aussagen von Oberbürgermeister Wolfgang Dietz anlässlich der Sitzung vom 23.11.2006 spätestens im Januar 2007 einen entsprechenden Beschluss fällen. Angesichts des offenbar engen finanziellen Spielraums der Stadt Weil am Rhein befürchtet die UVEK, dass die Höhe der zu übernehmenden Planungskosten im Gemeinderat umstritten sein könnte, zumal der erhoffte Beitrag des Landes Baden-Württemberg ausbleibt. Durch Neuformulierung des 3. Absatzes im Grossratsbeschluss möchte die Mehrheit der UVEK dem Grossen Rat beliebt machen, eine gewisse Offenheit gegenüber unserer Nachbarstadt zu signalisieren: Es wird ein klarer Beschluss des Gemeinderats erwartet, dass sie das Tram in Weil wollen und dass auch eine echte Anstrengung unternommen wird, die Planungsphase angemessen mitzufinanzieren. Ohne dieses Commitment – verstanden als verbindliche Absichtserklärung und Tatbeweis – müsste die Planung eingestellt werden. Der Kanton Basel-Stadt wird aufgrund der Grossratsbeschlüsse für die Planungsphase nicht mehr als die bewilligten CHF 1,4 Mio. ausgeben können. Sollte der Beitrag von Weil kleiner als erwartet und aktuell ausgehandelt ausfallen, muss dies aus Sicht der Kommissionsmehrheit aber nicht der Abbruch der Planungsarbeiten bedeuten, sondern – der verlangte eindeutige Beschluss des Weiler Gemeinderates vorausgesetzt – der Regierung bleibt ein Spielraum, um über eine neue Finanzierungsregelung zu verhandeln. Diese Verhandlungen sind bei Verabschiedung des vorliegenden Kommissionsberichts noch in vollem Gange. Der Grosse Rat wird anlässlich der Behandlung des Geschäfts im Januar über den aktuellen Stand informiert.

Der Bau der Strecke erfolgt nach dem Territorialprinzip – und zwar sowohl bei der Bauherrschaft als auch den Baukosten. Der Beitrag der Eidgenossenschaft an das Projekt (vgl. Kapitel 3.2) wird von den Gesamtkosten in Abzug gebracht, das heisst die beide Seiten erhalten prozentual den gleichen Beitrag an ihre Baukosten aus Bundesmitteln. Auch für die Bauphase ist die Einsetzung eines gemeinsamen Projektleiters vorgesehen. Alle Finanzierungsfragen sollen im Sommer 2007 resp. bei Vorlage des definitiven Ratschlags geklärt sein.

Der Kanton Basel-Stadt übernimmt die Bestellung und Finanzierung der gesamten Linie, sobald diese ihren Betrieb aufnimmt. Im Gegenzug finanziert die Stadt Weil am Rhein die grenzüberschreitende Buslinie 55, die bis auf den Claraplatz in Basel führt, in Zukunft vollständig.

3.5 Linienführung

Heute endet die Tramlinie 8 am Wiesendamm in Kleinhüningen. Von dort soll sie durch die Kleinhüningeranlage über die Hiltalingerbrücke zum Zoll Weil-Friedlingen geführt werden. Da das Tram auf der bestehenden Strasse geführt wird, fallen dem Projekt weder eine grössere Anzahl Parkplätze noch die Bäume in der Kleinhüningeranlage oder Grünflächen zum Opfer. Allenfalls müssen einzelne Parkplätze aufgehoben respektive verlegt werden beispielsweise im Bereich der Haltestellen. Nach dem Zoll soll das Tram am Rhein Center vorbei in die Hauptstrasse geführt werden. Nach dem Unterqueren der Autobahn steigt das Trasse in Richtung Friedensbrücke zur Endstation beim Bahnhof von Weil. Insgesamt ist die Neubaustrecke 2,8 Kilometer lang, 1,8 Kilometer davon liegen auf deutschem Boden.

Eine Anbindung des Bahnhofs Weil am Rhein an das Tramnetz der BVB wäre theoretisch nicht nur über den Zoll Weil-Friedlingen, sondern auch via Badischen Bahnhof und Zoll Weil-Otterbach (mit Anbindung des Laguna Badelands und des Neubaugebiets Erlenmatt) denkbar. Eine solche Linienführung hätte jedoch eindeutig weniger Potenzial hinsichtlich des Fahrgastaufkommens (und damit der Verbesserung des Modal Splits) als die Verlängerung der Linie 8. Die Stadt Weil am Rhein teilt diese Einschätzung. Aufgrund dieser Einigkeit hat man sich schon frühzeitig auf ein Projekt konzentrieren können – dies im Gegensatz zur geplanten Verlängerung in Richtung St. Louis, wo es verschiedene Varianten gab und gibt (Verlängerung Tram Nr. 3 und/oder Tram Nr. 11).

3.6 Auswirkungen auf Kleinhüningen

Ziel der Verlängerung der Tramlinie 8 ist es, einen höheren Teil des Verkehrsaufkommens über den öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Damit einhergehen würde auch eine Entschärfung der Verkehrsprobleme im Raum Kleinhüningen. Die UVEK ist aber überzeugt, dass dies nicht von alleine – resp. nicht nur durch die Verlegung von Schienen durch die Kleinhüningeranlage – passieren wird. Sie erwartet deshalb, dass bereits in der Planungsphase konkrete flankierende Massnahmen zur verkehrlichen Entlastung von Kleinhüningen angedacht werden. Solche sind aus zwei Gründen auch im Interesse des Projektes resp. der künftigen Tramlinie:

- Das Tram wird in der Kleinhüningeranlage kein eigenes Trasse haben, sondern auf der gleichen Spur wie der Individualverkehr verkehren. Um Fahrplanstabilität zu gewährleisten, muss vermieden werden, dass die Tramzüge dort (und natürlich auch auf der deutschen Seite) im Stau stecken bleiben.
- Das Projekt ist auf Wohlwollen in der Bevölkerung angewiesen – vor allem auch, wenn man die terminliche Vorgabe (Baubeginn im Jahr 2008) einkalkuliert. Mit Opposition aus dem Quartier muss realistischerweise gerechnet werden. Diese dürfte jedoch umso kleiner werden, je mehr das Quartier anderweitig vom Verkehr entlastet wird.

Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Kleinhüninger Organisationen haben sich in der zweiten Hälfte dieses Jahres zur so genannten Kontaktgruppe Kleinhüningen zusammengeschlossen. Am 20.10.2006 hat diese Kontaktgruppe dem Regierungsrat einen Katalog von 17 Verkehrsproblemen und -anliegen aus dem Quartier überreicht. Die UVEK ist erfreut, dass der Kontaktgruppe eine erste offizielle Stellungnahme noch vor Ende 2006 zugesichert worden ist. Sie erwartet gleichzeitig, dass sich der Regierungsrat insbesondere den Problemen Transitschwerverkehr und individueller Durchgangsverkehr annimmt. Dieser Verkehr gehört nicht in bewohnte Gebiete, sondern muss durch geeignete Massnahmen direkt auf die Autobahn geleitet werden. Damit würde die geplante Tramlinie von den Quartierbewohnerinnen und -bewohnern nicht als zusätzliche Be- sondern als Entlastung vom Gesamtverkehr wahrgenommen und würde entsprechend auf bessere Akzeptanz stossen.

4. Antrag an den Grossen Rat

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat mit 13:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Die UVEK hat den vorliegenden Bericht am 12. Dezember 2006 mit 14:1 Stimmen verabschiedet und die Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Mächler'.

Gabi Mächler
Präsidentin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Planungskredit für die Projektierung einer Tramlinie Kleinhü- ningen – Weil am Rhein

(vom **Hier Datum eingeben**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ausgabenbericht Nr. 06.1769.01 und den Bericht Nr. 06.1769.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Für die Projektierungsarbeiten (Phase I) zur Realisierung einer Tramlinie von Kleinhüningen nach Weil am Rhein, Abschnitt Endhaltestelle Linie 8 bis Zollstation auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt, wird ein Kredit von maximal CHF 1'070'000 zulasten der Rechnung 2007 (Position 801 821 040 105, Wirtschafts- und Sozialdepartement, Departementssekretariat) bewilligt.
2. Als Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die Projektierungsarbeiten (Phase I) auf dem Gebiet der Stadt Weil am Rhein wird ein Kredit von CHF 330'000 zulasten der Rechnung 2007 (Position 801 821 040 105, Wirtschafts- und Sozialdepartement, Departementssekretariat) bewilligt.
3. Der Vollzug steht unter dem Vorbehalt, dass der Gemeinderat Weil am Rhein ebenfalls die nötigen Planungsschritte beschliesst und sich die deutsche Seite angemessen an den Planungskosten beteiligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.