



# **Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt**

06.1769.03

**An den Grossen Rat**

WSD//P061769  
Basel, 19. September 2007

Regierungsratsbeschluss  
vom 18. September 2007

## **Ratschlag**

### **Tramverlängerung Linie 8 Kleinhüningen – Weil am Rhein**

**Projektierung und Ausführung der Tramverlängerung Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein, Abschnitt Basel-Stadt**

**Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die Projektierung im Abschnitt Weil am Rhein**

**Vorfinanzierung allenfalls nicht entsprechend dem Baufortschritt ausbezahlter Förderbeiträge des Landes Baden-Württemberg durch den Kanton Basel-Stadt**

**Projektierungskredit Umgestaltung Hochbergerplatz**

## Inhaltsverzeichnis

|                                                                                                    |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Begehren .....</b>                                                                           | <b>4</b>  |
| <b>2. Zusammenfassung .....</b>                                                                    | <b>6</b>  |
| <b>3. Begründung des Begehrens .....</b>                                                           | <b>8</b>  |
| 3.1 Einleitung .....                                                                               | 8         |
| 3.2 Ziel und Inhalt des Ratschlags .....                                                           | 8         |
| 3.3 Ziel des Projektes .....                                                                       | 9         |
| 3.4 Finanzierung der bisherigen Planungsarbeiten .....                                             | 10        |
| 3.5 TAB-Studie Nordbogen, öffentlicher Verkehr und Verlängerung der Tramlinien 3, 8 und 1110 ..... | 10        |
| 3.6 Ablauf der Projektentwicklung .....                                                            | 11        |
| 3.7 Schnittstelle zur Stadt Weil am Rhein .....                                                    | 12        |
| <b>4. Verkehrsplanung Kleinhüningen .....</b>                                                      | <b>13</b> |
| <b>5. Verkehrliche Ausgangslage und Projektbeschreibung .....</b>                                  | <b>17</b> |
| 5.1 Verkehrsgrundlagen motorisierter Individualverkehr .....                                       | 17        |
| 5.2 Überlegungen zur Leistungsfähigkeit .....                                                      | 17        |
| 5.2.1 Rückstauproblematik Zoll – Hiltalingerstrasse .....                                          | 17        |
| 5.2.2 Leistungsfähigkeit Knoten Hochbergerstrasse/Kleinhüningeranlage .....                        | 18        |
| 5.3 Projektbeschreibung .....                                                                      | 18        |
| 5.3.1 Allgemeines .....                                                                            | 18        |
| 5.3.2 Streckenabschnitt Gärtnerstrasse/Wiesendamm/Hochbergerstrasse .....                          | 18        |
| 5.3.3 Streckenabschnitt Kleinhüningeranlage .....                                                  | 19        |
| 5.3.4 Streckenabschnitt Hiltalingerstrasse (ab Weilerweg bis Zoll) .....                           | 21        |
| 5.3.5 Entlastung Kleinhüningen (Rampen Südquaistrasse) .....                                       | 22        |
| 5.3.6 Zoll Weil-Friedlingen .....                                                                  | 22        |
| 5.3.7 Streckenführung in Weil am Rhein .....                                                       | 23        |
| 5.4 Öffentlicher Verkehr .....                                                                     | 23        |
| 5.4.1 Trambetrieb .....                                                                            | 23        |
| 5.4.2 Busbetrieb .....                                                                             | 24        |
| 5.4.3 Lage der Haltestellen .....                                                                  | 24        |
| 5.5 Motorisierter Individualverkehr .....                                                          | 25        |
| 5.6 Veloverkehr .....                                                                              | 25        |
| 5.7 Parkplatzsituation .....                                                                       | 26        |
| 5.8 Anlieferung und Güterumschlag .....                                                            | 26        |
| 5.9 Fussgängerführung .....                                                                        | 26        |
| <b>6. Gestaltung .....</b>                                                                         | <b>28</b> |
| 6.1 Allgemeines .....                                                                              | 28        |
| 6.2 Gärtnerstrasse/Wiesendamm/Hochbergerstrasse .....                                              | 28        |
| 6.3 Kleinhüningeranlage .....                                                                      | 28        |
| 6.4 Hiltalingerstrasse .....                                                                       | 29        |
| <b>7. Weitere Baumassnahmen .....</b>                                                              | <b>30</b> |
| 7.1 Allgemeines .....                                                                              | 30        |
| 7.2 Werkleitungen .....                                                                            | 30        |
| 7.3 Kanalisation .....                                                                             | 30        |

|            |                                                                                                                                |           |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 7.4        | Schnittstelle zu weiteren Projekten .....                                                                                      | 30        |
| 7.4.1      | Hochbergerplatz .....                                                                                                          | 30        |
| 7.4.2      | Revitalisierung Wiese .....                                                                                                    | 31        |
| <b>8.</b>  | <b>Auswirkungen auf die Umwelt .....</b>                                                                                       | <b>32</b> |
| 8.1        | Allgemeines .....                                                                                                              | 32        |
| 8.2        | Schlussfolgerungen .....                                                                                                       | 32        |
| <b>9.</b>  | <b>Kosten .....</b>                                                                                                            | <b>34</b> |
| 9.1        | Investitionskosten Basel-Stadt .....                                                                                           | 34        |
| 9.2        | Beiträge des Bundes .....                                                                                                      | 34        |
| 9.3        | Finanzierung Weil am Rhein .....                                                                                               | 35        |
| 9.4        | Gebundene Ausgaben .....                                                                                                       | 36        |
| 9.5        | Betrieb und Unterhalt .....                                                                                                    | 36        |
| 9.6        | Übersicht über die mit diesem Ratschlag beantragten Mittel .....                                                               | 38        |
| <b>10.</b> | <b>Termine und Bauablauf .....</b>                                                                                             | <b>40</b> |
| 10.1       | Übergeordnete Termine .....                                                                                                    | 40        |
| 10.2       | Bauablauf .....                                                                                                                | 40        |
| 10.3       | Politische Entscheide in Basel-Stadt und Weil am Rhein und damit verbundene Vorbehalte<br>im Beschluss des Grossen Rates ..... | 41        |
| <b>11.</b> | <b>Öffentlichkeitsarbeit .....</b>                                                                                             | <b>42</b> |
| <b>12.</b> | <b>Antrag .....</b>                                                                                                            | <b>43</b> |

## 1. Begehren

Wir gestatten uns, dem Grossen Rat ein Kreditbegehren für die Tramverlängerung der Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein und den damit verbundenen Ausbau respektive der Erneuerung der Infrastruktur zu unterbreiten. Die Anträge gliedern sich wie folgt:

**Beschluss 1: Projektierungskredit Planungsphase II: Projektierung bis und mit Ausschreibung der Bauarbeiten;** Preisbasis Produktionskosten-Index (PKI) April 2007, inkl. MWST:

|                                                              |                                                                    |            |                    |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------|--------------------|
| Investitionsbereich 1,<br>Stadtentwicklung und Infrastruktur | SAP 617021028002                                                   | CHF        | 1'750'000          |
| Investitionsbereich 2,<br>Öffentlicher Verkehr               | SAP 801821040105, zugunsten WSD<br>SAP 617021028003, zugunsten TBA | CHF<br>CHF | 875'000<br>875'000 |
| <b>Total</b>                                                 |                                                                    | <b>CHF</b> | <b>3'500'000</b>   |

**Beschluss 2: Ausführungsprojektierung und Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Tramverlängerung Linie 8;** Preisbasis Produktionskosten-Index (PKI) April 2007, inkl. MWST:

|                                                              |                                                                    |            |                          |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------|--------------------------|
| Investitionsbereich 1,<br>Stadtentwicklung und Infrastruktur | SAP 617021028002, zugunsten TBA                                    | CHF        | 28'916'000               |
| Investitionsbereich 2,<br>Öffentlicher Verkehr               | SAP 801821040105, zugunsten WSD<br>SAP 617021028003, zugunsten TBA | CHF<br>CHF | 13'466'000<br>16'454'000 |
| <b>Total</b>                                                 |                                                                    | <b>CHF</b> | <b>58'836'000</b>        |

Die Gesamtkosten der Verlängerung Linie 8, Abschnitt Basel-Stadt, betragen brutto CHF 62'336'000.-, inkl. MWST Abzüglich der voraussichtlichen Bundesbeiträge von CHF 24'920'000 Mio. (inkl. MWST) ist für die Planung und den Bau des basel-städtischen Abschnittes (Kleinhüningen – Zoll) mit Nettokosten von CHF 37'416'000 zu rechnen.

**Beschluss 3: Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die weiteren Planungs- und Projektierungsarbeiten auf dem Gebiet der Stadt Weil am Rhein;** Preisbasis Produktionskosten-Index (PKI) April 2007:

|                                                |                                 |            |                  |
|------------------------------------------------|---------------------------------|------------|------------------|
| Investitionsbereich 2,<br>Öffentlicher Verkehr | SAP 801821040105, zugunsten WSD | CHF        | 2'800'000        |
|                                                |                                 | CHF        | *200'000         |
| <b>Total Kostendach</b>                        |                                 | <b>CHF</b> | <b>3'000'000</b> |

\* Reserve für Währungsschwankungen

**Beschluss 4: Vorfinanzierung von allenfalls nicht entsprechend dem Baufortschritt ausbezahlten Förderbeiträgen des Landes Baden-Württemberg durch den Kanton Basel Stadt;** Zinskosten (Annahme Zinssatz: 4%):

|                                                |                                 |            |                  |
|------------------------------------------------|---------------------------------|------------|------------------|
| Investitionsbereich 2,<br>Öffentlicher Verkehr | SAP 801821040105, zugunsten WSD | CHF        | 1'560'000        |
| <b>Total Kostendach</b>                        |                                 | <b>CHF</b> | <b>1'560'000</b> |

Die gesamten beantragten Unterstützungsbeiträge an die Stadt Weil am Rhein betragen CHF 4'560'000 (Kostendach).

**Beschluss 5: Projektierungskredit Neugestaltung Hochbergerplatz;** Preisbasis Produktionskosten-Index (PKI) April 2007, inkl. MWST:

|                                                              |                                 |            |                |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------|----------------|
| Investitionsbereich 1,<br>Stadtentwicklung und Infrastruktur | SAP 651030020021, zugunsten HPA | CHF        | 300'000        |
| <b>Total</b>                                                 |                                 | <b>CHF</b> | <b>300'000</b> |

Das Amt für Umwelt und Energie erneuert diverse Kanalisationsleitungen und hat den Betrag von CHF 1'630'000.- in seine gebundenen Ausgaben eingestellt. Diese Ausgabe ist nicht Teil des Ratschlages.

Die IWB ihrerseits investieren CHF 3'430'000.- zu Lasten ihrer gebundenen Ausgaben in diverse Erneuerungsarbeiten. Diese Ausgabe ist ebenfalls nicht Teil des Ratschlages.

Für das gesamte Projekt Tram 8 stellt der Bund, vorausgesetzt mit dem Bau kann vor Ende 2008 begonnen werden, einen Beitrag von CHF 39.5 Mio. (exkl. MWST), Preisbasis 2005, in Aussicht. Unter Berücksichtigung der aufgelaufenen Teuerung beträgt der Beitrag ca. CHF 43.5 Mio. Ferner stellt das Land Baden-Württemberg Beiträge im Rahmen des GVFG von ca. CHF 15.0 Mio. in Aussicht. Die Vereinbarungen sind ausstehend.

## 2. 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. Zudem beinhaltet der Ratschlag einen Planungskredit für die Projektierung der Neugestaltung Hochbergerplatz und einen Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die weiteren Planungsarbeiten auf Gebiet der Stadt Weil am Rhein. Für den Fall, dass das Land Baden-Württemberg seine Förderbeiträge nicht entsprechend dem Baufortschritt an die Stadt Weil am Rhein ausbezahlen kann, wird vorsorglich ein Kredit für deren Vorfinanzierung durch den Kanton Basel-Stadt beantragt. Die Grossratsbeschlüsse sind so formuliert, dass sie nur unter der Bedingung einer rechtzeitigen Beschlussfassung des Gemeinderates der Stadt Weil am Rhein zu Gunsten der weiteren Planung und des Baus des Trams in Kraft treten.

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.

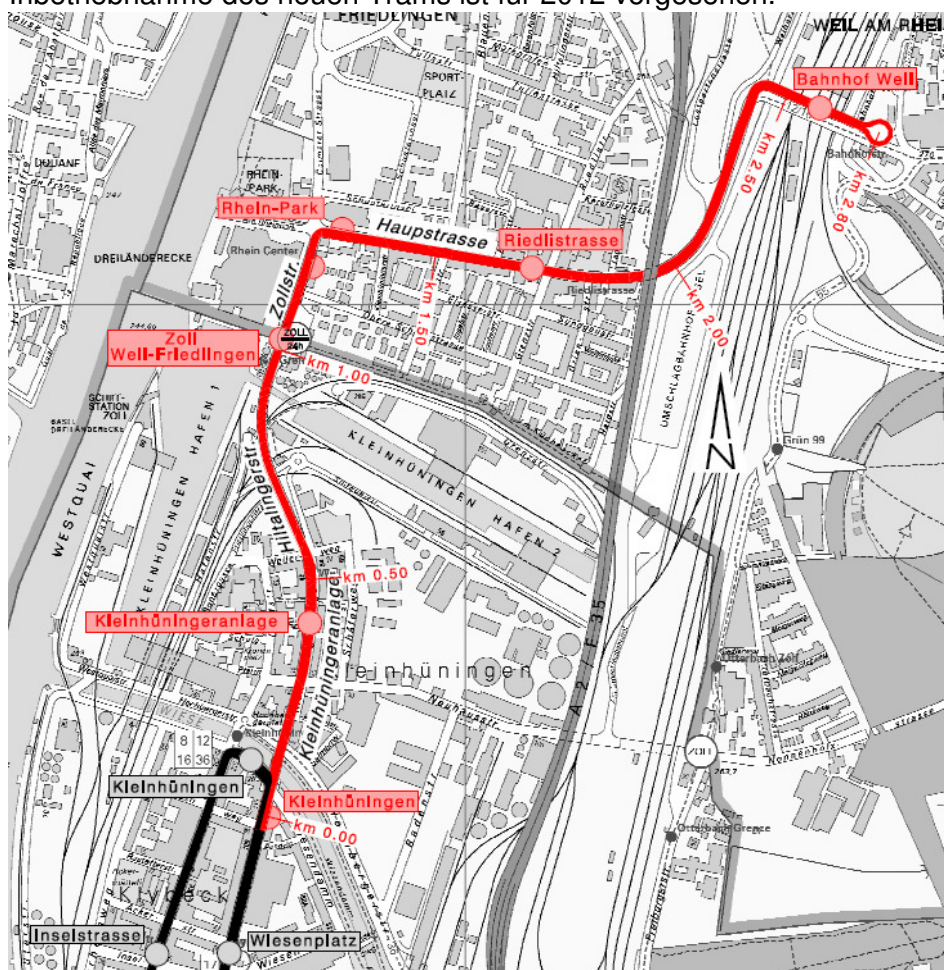


Abbildung 1 Übersicht

Als flankierende Massnahme wird die Kleinhüningeranlage für den Schwerverkehr gesperrt. Dieser soll von den neu zu bauenden Hiltalingerbrücken über zwei Rampen auf die Südquai-Strasse und über den bereits beschlossenen Halbanschluss 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. Die gemäss Infrastrukturfonds-Gesetz (IFG) anrechenbaren Kosten liegen bei rund CHF 86 Mio., wobei die Detailverhandlungen mit dem Bund noch zu führen sind. Auf jeden Fall nicht anrechenbar sind Planungs- und Projektierungskosten. Das Land Baden-Württemberg hat seinerseits in Aussicht gestellt, im Rahmen des Gemeinde-Verkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Beiträge an die Baukosten des deutschen Abschnittes auszurichten. Gemäss aktuellem Verhandlungstand soll der Kanton Basel-Stadt von den verbleibenden Kosten CHF 42.28 Mio. (inkl. Schweizer MWST und Beiträge des Kantons zu Gunsten der Stadt Weil am Rhein). Das Land Baden-Württemberg und die Stadt Weil am Rhein übernehmen zusammen CHF 23.19 Mio. (exkl. deutsche MWST).

| Alle Beträge in Mio. CHF                         |                                          | Budgetierte Kosten | Finanzierung durch..... |                    |                                                |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|------------------------------------------------|
|                                                  |                                          |                    | Eidgenossenschaft       | Kanton Basel-Stadt | Land Baden-Württemberg und Stadt Weil am Rhein |
| <b>Abschnitt Basel-Stadt</b>                     | Planung Phase II                         | 3.25               |                         | 3.25               |                                                |
|                                                  | Ausführungsplanung                       | 7.57               |                         | 7.57               |                                                |
|                                                  | Bau                                      | 47.12              | 23.16                   | 23.96              |                                                |
| <b>Subtotal Basel-Stadt exkl. MWST</b>           |                                          | <b>57.94</b>       |                         |                    |                                                |
| <b>Abschnitt Weil am Rhein</b>                   | Ausführungsplanung                       | 5.60               |                         | 2.80               | 2.80                                           |
|                                                  | Bau                                      | 40.78              | 20.39                   |                    | 20.39                                          |
|                                                  | <b>Subtotal Weil am Rhein exkl. MWST</b> | <b>46.38</b>       |                         |                    |                                                |
| <b>Total Planung und Bau Tram 8 (exkl. MWST)</b> |                                          | <b>104.32</b>      | <b>43.55</b>            | <b>37.58</b>       | <b>23.19</b>                                   |
| Reserve Planung in Weil am Rhein                 |                                          |                    |                         | 0.20               |                                                |
| Vorfinanzierung GVFG-Beiträge                    |                                          |                    |                         | 1.56               |                                                |
| Planungskredit Hochbergerplatz                   |                                          |                    |                         | 0.30               |                                                |
| MWST (Schweiz)                                   |                                          |                    | 1.76                    | 2.64               |                                                |
| <b>Nettokosten Basel-Stadt (inkl. MWST)</b>      |                                          |                    |                         | <b>42.28</b>       |                                                |

**Tabelle: Budgetierte Kosten und Finanzierung des Projektes „Tram 8“**

**Hinweis:** Die obige Aufstellung beinhaltet noch nicht die Kosten für die Neukonzipierung der Zollanlage (vgl. Kapitel 5.3.6.) und für den allfälligen Bau einer Park&Ride-Anlage beim Bahnhof Weil am Rhein.

### **3. Begründung des Begehrens**

#### **3.1 Einleitung**

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 übernimmt<sup>1</sup>.

Die Stadt Weil am Rhein hat an der Sitzung der Politischen Projektsteuerung vom 6. Juli 2007 ihrerseits zugesagt, den Grundsatzentscheid bis Ende Januar 2008 zu fällen, ob das Tramprojekt weiterverfolgt und im Detail geplant und vertraglich geregelt werden soll. Der Grossratsentscheid zum Planungskredit Phase II (Bauprojekt) soll deshalb unter dem Vorbehalt getroffen werden, dass sich der Gemeinderat von Weil am Rhein zu Gunsten der weiteren Planung und Realisierung des Projektes entscheidet. Liegt bis Ende Januar 2008 kein positiver Entscheid vor, sollen die Planungsarbeiten im Januar 2008 bis auf Weiteres sistiert und der mit diesem Ratschlag beantragte Kredit somit nicht in Anspruch genommen werden.

Der Entscheid zum Baukredit (Tram und weitere Verkehrsmassnahmen) soll unter dem Vorbehalt getroffen werden, dass A) der obstehende Entscheid zur weiteren Planung bis Ende 2007 zustande gekommen ist und dass B) bis Ende September 2008 zwischen Basel-Stadt und Weil am Rhein eine verbindliche Vereinbarung über die Finanzierung und den Bau des Trams unterzeichnet worden ist.

#### **3.2 Ziel und Inhalt des Ratschlags**

Mit diesem Ratschlag werden die weitere Planung und der Bau der Tramlinie 8, inklusive der Massnahmen zur Verkehrsentslastung Kleinhüningens, dem Grossen Rat zum Entscheid vorgelegt. Ebenfalls vorgelegt wird eine weitere Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an den Planungskosten auf Gebiet Weil am Rhein. Ferner beantragt das Baudepartement einen Planungskredit, um die Umgestaltung des Hochbergerplatzes wieder aufnehmen zu können.

Ziel des raschen Vorgehens ist, den vom Bund vorgegeben Baubeginn von Ende 2008 zu ermöglichen. Mittels der im Kapitel 3.1 dargelegten Vorbehalte wird sichergestellt, dass die

---

<sup>1</sup> Das Projekt ist Bestandteil der Liste der dringlichen Agglomerationsverkehrsprojekte, gemäss Bundesbeschluss zum Infrastrukturfondsgesetz (IFG, Art. 7).



vom Grossen Rat gesprochenen Mittel nur ausgegeben werden können, wenn auch Weil am Rhein die politischen Entscheide termingerecht treffen und die Planungsarbeiten auf seinem Territorium entsprechend vorantreiben kann.

### **3.3 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 den 1930-Jahren 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 Autobooms 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 und Saint-Louis 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 Verkehrsentslastung 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 Südquastrasse 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.

### **3.4 Finanzierung der bisherigen Planungsarbeiten**

Am 10. Januar 2007 hat der Grosse Rat einem ersten Planungskredit für die Tramlinie von Kleinhüningen nach Weil am Rhein in der Höhe von CHF 1'280'000 zugestimmt. Dieser beinhaltet auch einen Beitrag von CHF 330'000 an die Planungskosten auf dem Gebiet der Stadt Weil am Rhein.

Mit diesen Mitteln wurden das Vorprojekt und die Plangenehmigungsunterlagen inklusive Umweltverträglichkeitsberichte (UVB) erstellt.

### **3.5 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. Die Tramkosten wurden seinerzeit für das Tram 8 auf CHF 33 Mio. geschätzt.

Als die TAB-Studie erstellt wurde, war noch nicht bekannt, dass die Friedensbrücke in Weil am Rhein nicht vom Tram mitbenutzt werden kann. Synergiemassnahmen, wie zum Beispiel die Entlastung Kleinhüningens vom Schwerverkehr, städtebauliche Verbesserungen und die zeitgleiche Erneuerung von Werkleitungen, wurden zudem bewusst nicht berücksichtigt. Auch deren Zusatznutzen wurde nicht mit einbezogen. In der TAB-Studie ging es nur darum die direkt mit der Erstellung der Tram-Infrastruktur verbundenen Kosten (Geleise, Fahrleitungen, elektrische Anlagen, Haltestellen) – gemäss den Regeln des standardisierten deutschen Bewertungsverfahrens – mit dem direkten (verkehrlichen und volkswirtschaftlichen) Nutzen des Projektes zu vergleichen. Im Rahmen des Antrages der Stadt Weil am Rhein an

das Land Baden-Württemberg für Förderbeiträge (GVFG) muss die Studie gemäss Vorgabe des Standardisierten Deutschen Bewertungsverfahrens aktualisiert werden.

Im vorliegenden Ratschlag geht es nur um das Projekt Tramverlängerung Linie 8 nach Weil am Rhein.

### **3.6 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. Der Bund hat das Projekt in die Liste der dringlichen Agglomerationsverkehrs-Projekte aufgenommen, welche durch den Infrastrukturfonds gefördert werden, sofern vor Ende 2008 mit dem Bau begonnen werden kann.

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 Koordinations-sitzungen 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 Planauflage in Basel. Für das Projekt muss eine zweistufige Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden.

Folgende Meilensteine sind für die Projektentwicklung auf Basler Seite massgebend:

- |                                              |                     |
|----------------------------------------------|---------------------|
| • Variantenstudium                           | bis Ende Mai 2007   |
| • Ausarbeitung Bestvariante Stufe Vorprojekt | Ende Juli 2007      |
| • Konzessionsgesuch inkl. UVB 1. Stufe       | Ende Juli 2007      |
| • Erstellung Ratschlag                       | Ende August 2007    |
| • Erstellung PGV-Dossier inkl. UVB 2. Stufe  | Ende September 2007 |
| • Planauflage                                | November 2007       |
| • Beginn Fertigstellung Bauprojekt           | Ab Anfang 2008      |
- (nach Genehmigung des Ratschlages unter Berücksichtigung eines möglichen Referendums und Vorliegen des politischen Grundsatzentscheides der Stadt Weil am Rhein)

Aufgrund des grossen Termindrucks mussten viele Arbeiten parallel durchgeführt werden, um das PGV-Dossier Ende September 2007 einreichen zu können. Ein Plangenehmigungs-

verfahren nach Eisenbahnrecht dauert in der Regel 12 Monate. Kann dieser Terminrahmen eingehalten werden, so kann – dank paralleler Ausschreibung der ersten Baumeisterarbeiten im Sommer 2008 – ein Baubeginn vor Ende 2008 gewährleistet werden. Voraussetzung dafür ist, dass aufgrund der Planaufgabe keine massgebenden Einsprachen (mit aufschiebender Wirkung) erfolgen.

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 gewährleisten 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.

Mit der Einreichung des PGV-Dossiers wird die Projektierungsarbeit so lange unterbrochen, bis der vorliegende Ratschlag genehmigt und der Systementscheid „Tram: ja oder nein“ in Weil am Rhein gefällt ist. Dieser Entscheid ist auf Ende 2007 in Aussicht gestellt.

Nach diesen Entscheiden muss das Bauprojekt auf der Basis des PGV-Dossiers fertig gestellt werden, danach können die Ausschreibungen der ersten Baumeisterarbeiten erfolgen. Da bis zur definitiven Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung (spätester Zeitpunkt Ende September 2008) noch immer das Risiko besteht, dass das Tramprojekt nicht oder erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden kann, soll nur so viel in Vorarbeiten investiert werden, dass der Baubeginn vor Ende 2008 sichergestellt werden kann. Die massgebenden Schlüsselobjekte wie Brücken, Gleisbauten etc. werden erst dann ausgeschrieben, wenn die Realisierung feststeht.

Die Projektentwicklung und Auflageprojekt erfolgt unter der Federführung des Wirtschafts- und Sozialdepartements, in enger Zusammenarbeit mit dem Baudepartment. Beteiligt waren auch alle Fachbereiche wie Hochbau- und Planungsamt, Tiefbauamt, Stadtgärtnerei, IWB, Verkehrsabteilung, Rheinschiffahrtsdirektion und die BVB als spätere Eigentümerin der Bahnanlagen und Betreiberin. In der Ausführungsphase wird die Federführung für das Projekt in die Obhut des Tiefbauamtes wechseln. Der Bahnbau wird durch die BVB geleitet.

### **3.7 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.

#### 4. Verkehrsplanung Kleinhüningen

Die Verlängerung der Tramlinie 8 stellt, zusammen mit den darin enthaltenen Rampenbauwerken zur Verbindung der Hiltalingerbrücke mit der Südquaistrasse, eines der Schlüsselprojekte der Verkehrsplanung in Kleinhüningen dar. Der Halbanschluss des Rheinhafens an die Nationalstrasse, inkl. den geplanten flankierenden Massnahmen (Unterbindung der Neuhausstrasse), stellt ein weiteres bedeutendes Projekt dar, das aber nicht Bestandteil dieses Ratschlages ist. Hinzu kommen bereits beschlossene nutzungsplanerische Projekte, die ihrerseits Auswirkungen auf die Verkehrserzeugung und -verteilung in Kleinhüningen haben werden. Zentral hierbei ist die Realisierung des Einkaufszentrums Stücki sowie die geplante Verdichtung der Hafennutzung im südlichen Bereich des Hafenbeckens 2 auf Grund der Verlegung des Hafens St. Johann.

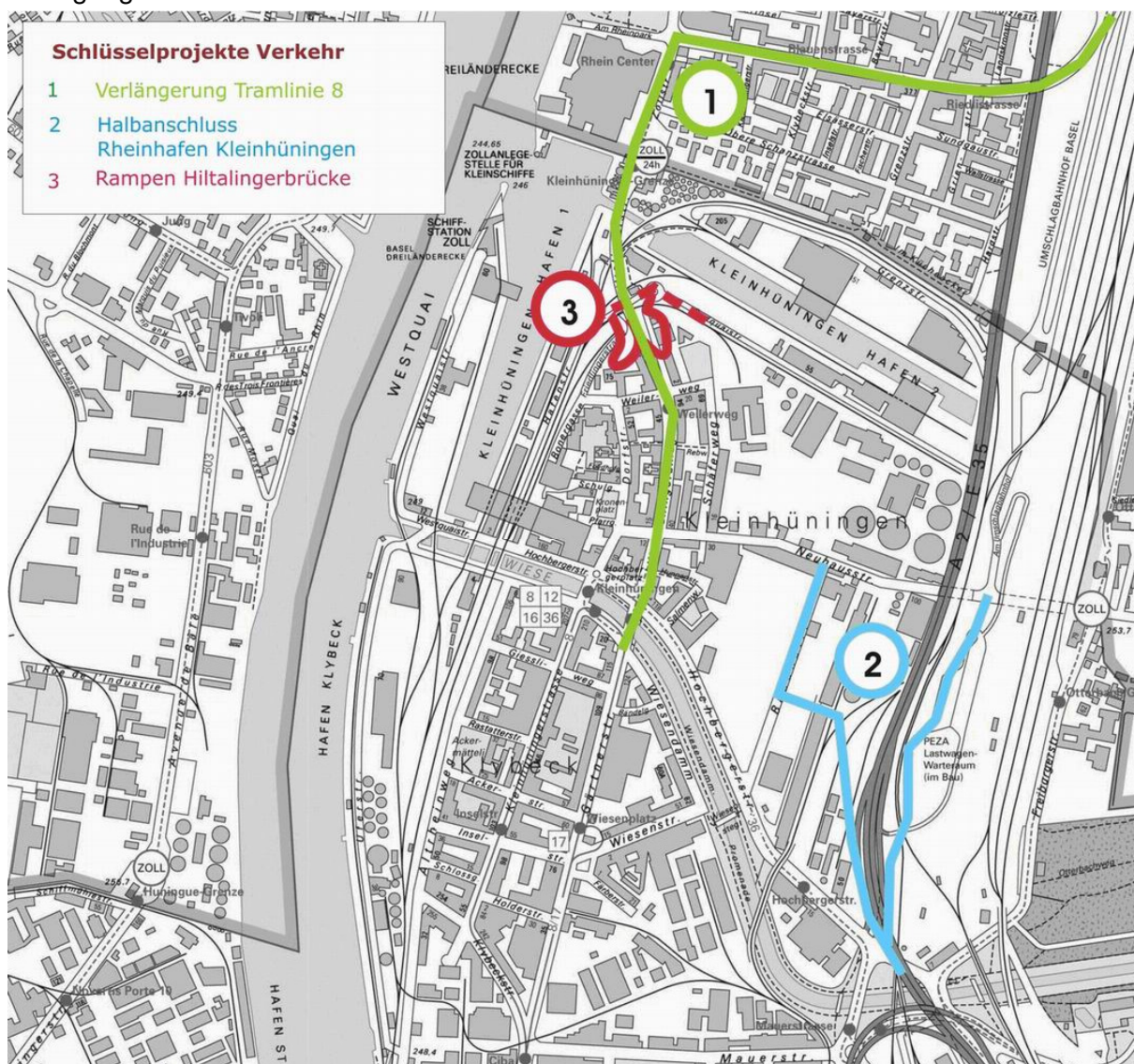


Abbildung 2 Schlüsselprojekte Verkehr in Kleinhüningen

Zu den genannten verkehrlichen und nutzungsplanerischen Schlüsselprojekten kommen eine Reihe von weiteren Projekten hinzu, die in erster Linie am lokalen Verkehrsgeschehen

ansetzen und nicht Bestandteil dieses Ratschlages sind. Hierzu zählen die quartierverträgliche Führung des Lastwagenverkehrs, die Einführung von Tempo 30- und Begegnungszonen sowie Massnahmen für den Langsamverkehr (teilweise bereits realisiert). Gemäss der übergeordneten Zielsetzung im Verkehrsplan Basel-Stadt soll auch in Kleinhüningen das Strassennetz so ausgerichtet sein, dass das Kanalisieren des Motorfahrzeugverkehrs auf das Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz möglich wird und damit der (gebietsfremde) Verkehr in den Quartieren vermindert werden kann.

Die Anliegen der Kleinhüninger Quartiersbevölkerung spielen bei der Erarbeitung sämtlicher Massnahmen im kurz-, mittel- und langfristigen Horizont eine zentrale Rolle. So wurde im letzten Jahr ein enger Dialog mit Vertretern und Vertreterinnen aus dem Quartier über die Kontaktgruppe Kleinhüningen ins Leben gerufen, der seither weitergeführt wurde und auch künftig weiter gepflegt wird. Speziell für das Tramprojekt wurde ausserdem eine Delegation aus der Kontaktgruppe bestimmt, die als Begleitgruppe in den Prozess der Planung und Projektierung der Tramverlängerung mit einbezogen wird. So ist der Informationsfluss aus den Projekten zur Bevölkerung und die Rückmeldung aus dem Quartier zu den Projekten sichergestellt.

Die verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Projekte überlagern sich und stehen in enger gegenseitiger Abhängigkeit. Dies gilt insbesondere für die verkehrlichen Schlüsselprojekte, da sie in räumlicher Nähe zueinander liegen und sowohl auf das lokale, als auch auf das innerstädtische sowie übergeordnete Verkehrsnetz Auswirkungen haben. Eine vernetzte Planung aller Massnahmen ist daher unerlässlich, nur so kann ein funktionierendes Zusammenspiel aller Projekte sichergestellt werden. Die folgende Abbildung zeigt die genannten Schlüsselprojekte und deren inhaltliche Verknüpfung:

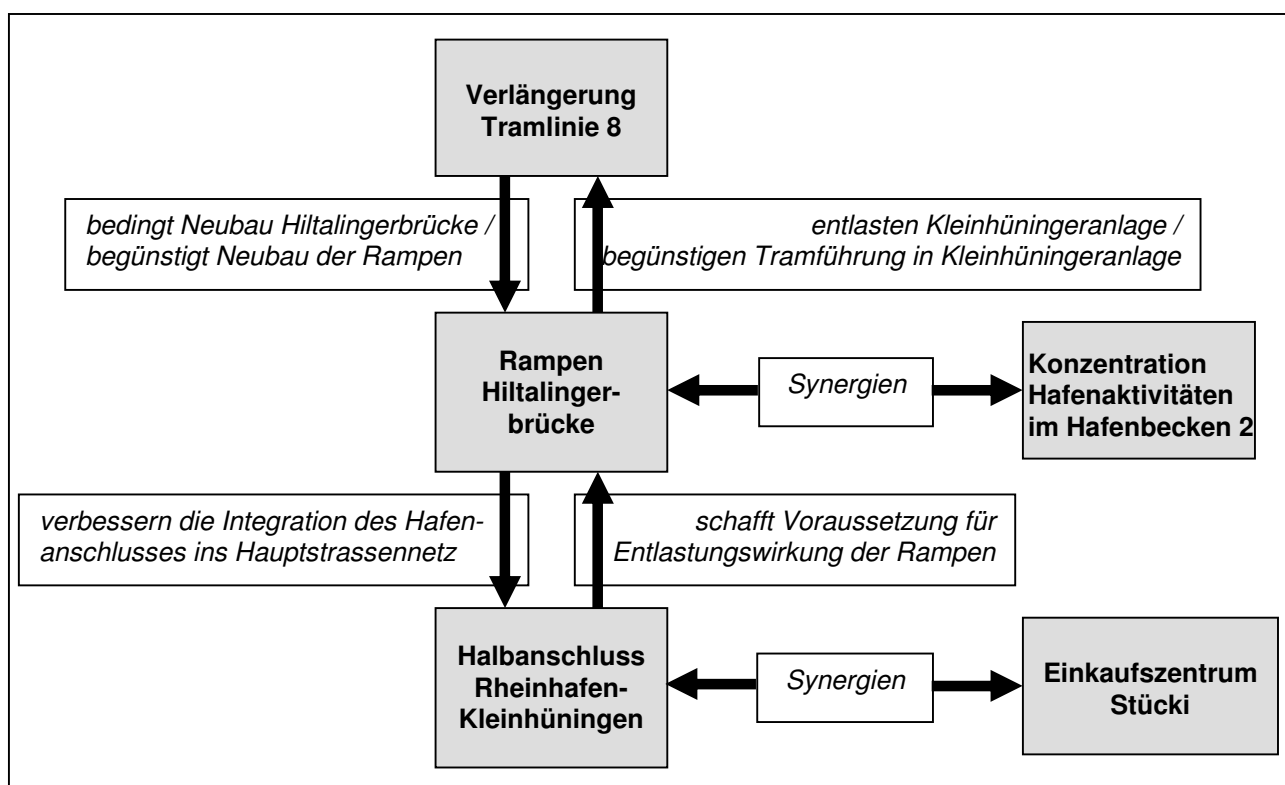


Abbildung 3 Verkehrliche und nutzungsplanerische Schlüsselprojekte und deren Abhängigkeiten

Wenn auch nicht explizit dargestellt, wird der Ausbau des direkt angrenzenden Wiesekreiselsystems allen konzeptionellen Überlegungen zum Verkehr in Kleinhüningen zu Grunde gelegt. Damit wird dessen wichtige Schnittstellenfunktion zwischen Nationalstrasse und lokalem Verkehrsnetz angemessen berücksichtigt.

Der enge inhaltliche Zusammenhang zwischen der Verlängerung der Tramlinie 8 und dem Bau der Rampen Hiltalingerbrücke-Südquaistrasse hat dazu geführt, dass beide Projekte, im Sinne der Nutzung von Synergien, gemeinsam im Rahmen des Tramprojektes weiter entwickelt wurden. Die Rampen dienen vor allem einem reibungslosen Verkehrsablauf und somit auch einem pünktlichen Trambetrieb in der Kleinhüningeranlage.

Mit der Fertigstellung der beiden Schlüsselprojekte Halbanschluss Rheinhafen-Kleinhüningen und Rampen Hiltalingerstrasse wird via Grenz- und Südquaistrasse eine neue Verkehrsachse von der Autobahn zum Zoll Weil/Rhein-Friedlingen geschaffen. Damit wird zugleich die Voraussetzung für eine optimierte Verteilung der Verkehrsströme auf das Verkehrsnetz und insbesondere für eine Entlastung der Kleinhüningeranlage vom Schwerverkehr geschaffen. Wie viel Verkehr aus der Kleinhüningeranlage auf die neue Achse verlagert werden kann ist davon abhängig, wie gross die Kapazität der Südquaistrasse ist bzw. welche kapazitätssteigernden Massnahmen für diesen Abschnitt realisierbar sind. Für den Hafenbetrieb ist die Südquaistrasse heute von entscheidender Bedeutung da sie intensiv für die Bewirtschaftung der hafenbezogenen Anlagen genutzt wird.

Bereits ab Realisierung der Rampenbauwerke kann der komplette Schwerverkehr (mittels Schwerverkehrsverbot in der Kleinhüningeranlage) und geringe Mengen an Individualverkehr (v.a. während der Spitzenstunden) aus der Kleinhüningeranlage über die Rampen auf die Südquaistrasse abgeleitet werden. Die Ableitung von Individualverkehr auf die Südquaistrasse ist nur möglich, sofern ein konfliktfreier Hafenbetrieb gewährleistet werden kann. Sollte es aufgrund von zu hohem MIV-Aufkommen zu regelmässigen Behinderungen des Hafenbetriebs kommen, müssten – in Absprache mit den Schweizerischen Rheinhäfen – verkehrsberuhigende Massnahmen zur zeitweisen Reduzierung des Individualverkehrs über die Rampen ergriffen werden. Verkehrsbehinderungen (insbesondere Rückstaus in die östliche Hafenzufahrt) müssen vermieden werden.

Allfällige zukünftige kapazitätssteigernde Massnahmen auf der Südquaistrasse müssen daher eng mit den Hafennutzern und den Schweizerischen Rheinhäfen abgestimmt und in Abhängigkeit von der Hafenplanung weiterentwickelt werden. Gemeinsames Ziel muss es dabei sein, die unterschiedlichen Ansprüche in Bezug auf die Südquaistrasse systematisch aufeinander abzustimmen. Das heisst, die Leistungsfähigkeit der Südquaistrasse wäre schrittweise so anzupassen, dass eine zusätzliche Verlagerung von Verkehr aus der Kleinhüningeranlage ermöglicht wird, während gleichzeitig über klar definierte Massnahmen der unbehinderte Hafenbetrieb sichergestellt wird (z.B. durch eine entsprechende Verkehrslenkung).



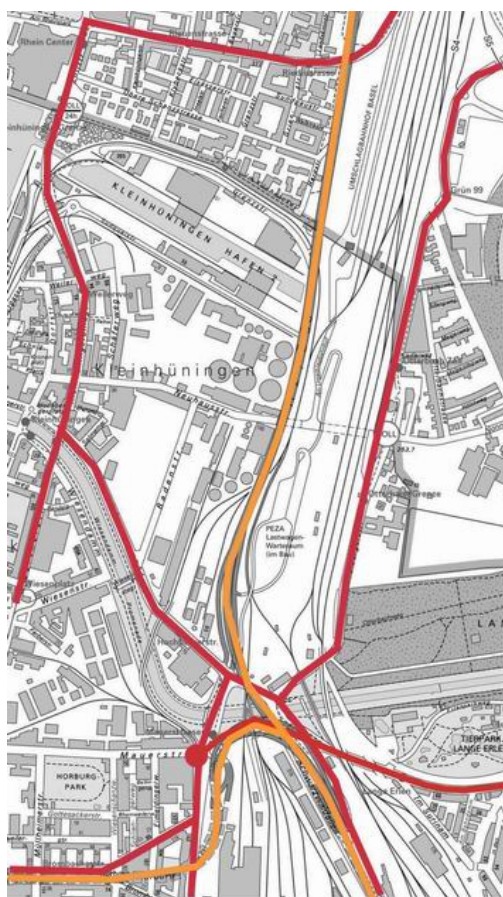
Auf Grund der genannten Abhängigkeiten ist folgendes schrittweises Vorgehen geplant:

- Verlängerung Tramlinie 8 (geplant: 2008-2011)
  - Bau der Verbindungsrampen (geplant: 2009-2011)
  - Zeitgleich mit Fertigstellung der Verbindungsrampen: Einführung Lastwagenfahrverbot in der Kleinhüningeranlage
- 
- Entwicklung von leistungssteigernden Massnahmen in der Südquaistrasse, in enger Zusammenarbeit mit den Hafennutzern und der Rheinschiffahrtsgesellschaft

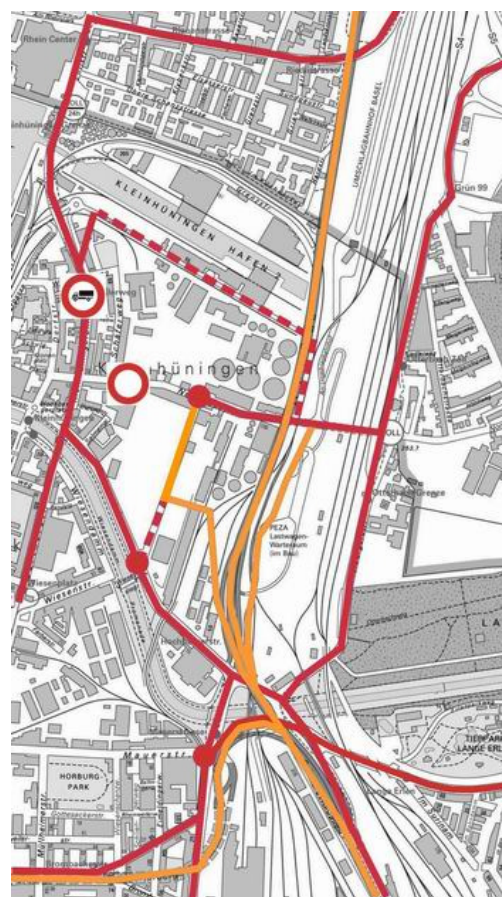


- Umsetzung punktueller Ausbau Südquaistrasse zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit
- 
- Erarbeitung / Prüfung weiterer Ausbauoptionen Südquaistrasse in Abhängigkeit der langfristigen Hafenplanung
  - Prüfung der Option einer allfälligen zusätzlichen Verbindungsachse Südquaistrasse – Badenstrasse in Abhängigkeit von langfristiger Hafenplanung (und allenfalls planungsrechtliche Sicherung)

**IST**



**2012**



### Legende

- Hochleistungsstrasse
- Basisnetz (Hauptverkehrsstrasse)
- Übergangsnetz, verkehrsorientiert

Abbildung 4 Übersicht zum übergeordneten Verkehrsnetz in Kleinhüningen



## **5. Verkehrliche Ausgangslage und Projektbeschreibung**

### **5.1 Verkehrsgrundlagen motorisierter Individualverkehr**

Die Verkehrsdaten, die im Rahmen eines Verkehrsgutachtens erarbeitet wurden, dienen sowohl zur Dimensionierung der Strassenquerschnitte und Abschätzung der Leistungsfähigkeit des Knotens Hochbergerstrasse/Kleinhüningeranlage sowie als Grundlage für die Umweltverträglichkeitsberichte (UVB) 1. und 2. Stufe. Darauf wird in Kapitel 8 eingegangen.

Im Zusammenhang mit dem „UVB Hafenanschluss“ wurden bereits früher entsprechende Modellzustände mit dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) gerechnet. Im Rahmen des Projektes Tram 8 sind im Raum Kleinbasel Nord weitere Untersuchungen und Verkehrszählungen gemacht worden.

Folgende verkehrsbestimmende Elemente sind bei den Hochrechnungen berücksichtigt worden:

- Halbanschluss A2 Rheinhafen Kleinhüningen, inkl. flankierende Massnahmen Neuhausstrasse
- Einkaufszentrum Stücki, Science Park
- Überbauung Erlenmatt
- Zollfreistrasse
- Nordtangente: vollständige Inbetriebnahme inkl. Anschluss Luzernerring
- Generelle Verkehrsentwicklung
- Ausbau Wiesekreisel

Aufgrund der zukünftigen Entwicklung und der bereits heute bestehenden Konflikten galt es, bezüglich der Leistungsfähigkeit folgende zwei Elemente detailliert zu untersuchen:

- Rückstau Zoll – Hiltalingerstrasse → Staukonflikt Tram, Bedarf Eigentrasse MIV
- Knotenbelastung Hochbergerstrasse/Kleinhüningeranlage → Leistungsfähigkeit

### **5.2 Überlegungen zur Leistungsfähigkeit**

#### **5.2.1 Rückstauproblematik Zoll – Hiltalingerstrasse**

Die Rückstauproblematik beim Zoll besteht auf Schweizer Seite vor allem an Werktagen in der Abendspitze (primär Pendlerverkehr) und an Samstagen während den Ladenöffnungszeiten (Einkaufsverkehr). Der Stau kann zu diesen Zeiten eine Länge von bis zu 900 m erreichen, was in etwa der Distanz zwischen Zoll und Knoten Hochbergerstrasse entspricht. In aussergewöhnlichen Situationen staut sich der Verkehr bis in die Hochbergerstrasse.

Unter der Annahme, dass die Leistungsfähigkeit des Zolls auch nach Eröffnung der Tramlinie 8 gleich bleibt, muss dem Tram mindestens ab Neuhausstrasse ein Eigentrassee in Richtung Weil am Rhein zur Verfügung stehen, um in der Abendspitze und an Samstagen nicht permanent im Stau zu stehen. Dieses Eigentrassee ist auf der Hiltalingerstrasse problemlos zu gewährleisten, in der Kleinhüningeranlage geht dies nur zu Lasten der Parkplatz-

reihe entlang der Baumallee in der Kleinhüningeranlage. Ein grosser Teil der wegfallenden Parkplätze kann aber an anderer Stelle im Quartier kompensiert werden. In Richtung Stadt ist kein Eigentrassee nötig, da der Zoll als Dosiersystem wirkt.

### **5.2.2 Leistungsfähigkeit Knoten Hochbergerstrasse/Kleinhüningeranlage**

Aufgrund der prognostizierten Verkehrszahlen und der neuen Tramlinie mit entsprechender Priorisierung muss der Knoten zwingend mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden. Zumindest die Gärtnerstrasse, die Kleinhüningeranlage sowie die Hochbergerstrasse verfügen über je zwei Fahrstreifen auf den Knoten hin; die Ausgestaltung der Zufahrt Hochbergerplatz ist Bestandteil der diesbezüglichen Neugestaltung, wobei bei diesem Knotenarm eine Minimierung der Verkehrsfläche zu Gunsten der Platzgestaltung angestrebt wird. Die detaillierte Austarierung der Lichtsignalumläufe ist Sache der Detailplanung und wird mit Microsimulationen unterstützt.

## **5.3 Projektbeschreibung**

### **5.3.1 Allgemeines**

Nachfolgend werden die einzelnen Streckenabschnitte kurz beschrieben; jeder Abschnitt hat besondere Eigenschaften und Schwerpunkte, die es beim Variantenstudium zu untersuchen galt und für die die oben erwähnten Erkenntnisse aus den Verkehrsuntersuchungen massgebend waren. Die Bestvariante, welche diesem Ratschlag zugrunde liegt, wurde im Rahmen der interdisziplinären Abschnittsprojektgruppe aus der Kombination aller Teilvarianten über den Gesamtabschnitt evaluiert. Dazu wurden für jeden Abschnitt einzelne Varianten untersucht und in einem morphologischen Kasten zusammengefasst. Auf verkehrstechnische und gestalterische Aspekte wird nach dem allgemeinen Beschrieb der Streckenabschnitte in den Kapiteln 5.4 und folgenden sowie im Kapitel 6 detaillierter eingegangen.

### **5.3.2 Streckenabschnitt Gärtnerstrasse/Wiesendamm/Hochbergerstrasse**

Heute endet die Tramlinie 8 am Wiesendamm bei der Haltestelle Kleinhüningen. Da in Zukunft jedes zweite Tram nach Weil am Rhein fahren wird, muss am Nordende der Gärtnerstrasse, also vor der Weiche, wo die weiterhin in Kleinhüningen wendenden Kurse in den Wiesendamm einbiegen, eine neue Haltestelle errichtet werden. Auch am Wiesendamm wird eine neue Haltestellenkonzeption nötig, da sich an diesem Punkt die Tramkurse aus Weil am Rhein wieder mit dem 7.5-Minuten Takt synchronisieren müssen. Deshalb wird die Haltestelle neu mit einem Haltegeleise (häuserseitig/südseitig) und einem Durchfahrtsgeleise (wieseseitig/nordseitig) ausgestattet. Die bestehende Stützmauerkonstruktion entlang der Wiese zwischen Gärtnerstrassenbrücke und Kleinhüningerstrasse gewährleistet den nötigen Platzbedarf. Die Haltestelle behält voraussichtlich ihren Namen „Kleinhüningen“.

Die über 70 Jahre alte Gärtnerstrassenbrücke vermag den neuen Anforderungen, wie sie durch das Tram vorgegeben werden, sowohl bezüglich Traglast wie auch bezüglich Geometrie nicht zu genügen. Sie muss komplett ersetzt werden. Die Breite beträgt neu 19.5 m und ist im Längsprofil so gestaltet, dass eine Einfahrt des Trams in den Wiesendamm von Weil her kommend möglich wird. Die Trottoirs können entsprechend grosszügiger als heute kon-

zipiert werden, zudem besteht die Möglichkeit eines separaten Rechtsabbiegers in die Hochbergerstrasse.

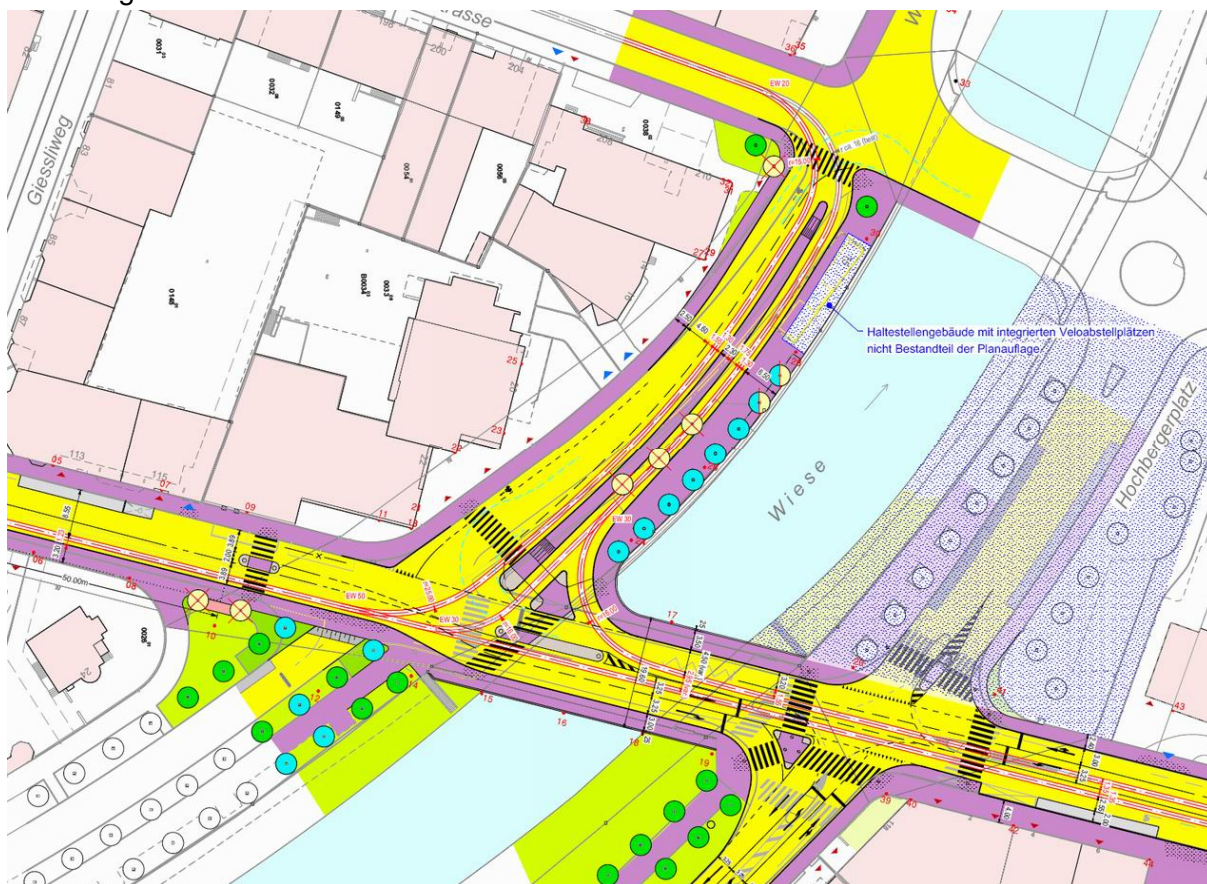


Abbildung 5 Gärtnersassenbrücke mit Haltestelle Kleinhüningen

Der Knoten Hochbergerstrasse/Kleinhüningeranlage wird neu durch eine Lichtsignalanlage gesteuert, um einen priorisierten Trambetrieb zu gewährleisten. Die Anbindung der vierten Achse, des Hochbergerplatzes, wird Gegenstand der Überarbeitung des Projektes Umgestaltung Hochbergerplatz sein (siehe Kapitel 7.4.1).

### 5.3.3 Streckenabschnitt Kleinhüningeranlage

Die Kleinhüningeranlage wird massgeblich von der zweireihigen Baumallee östlich der Strasse dominiert. Die sich in gutem Zustand befindende und für die Bevölkerung von Kleinhüningen wichtige Baumallee wird vom Tramprojekt nicht tangiert und bleibt integral bestehen. Durch die wegfallenden Parkplätze können die Rabattendurchgänge teilweise aufgehoben und die Allee aufgewertet werden. Dazu werden die Geleise in den bestehenden Strassenraum von 14.5 m eingepasst, mit dem Fixpunkt Randstein Baumallee. Wie unter Punkt 5.1 erwähnt, ist in der Kleinhüningeranlage mindestens ab Neuhausstrasse ein durchgehendes Eigentrassee – in Form einer markierten Fahrspur des Trams im Strassenraum – zwingend, um einen störungsfreien Trambetrieb sicherstellen zu können. Im bestehenden Querschnitt von ca. 14.5 m musste deshalb auf die Parkplatzreihe auf einer Strassenseite entlang der Allee zwischen Neuhausstrasse und Weilerweg verzichtet werden (siehe Kapitel 5.7).

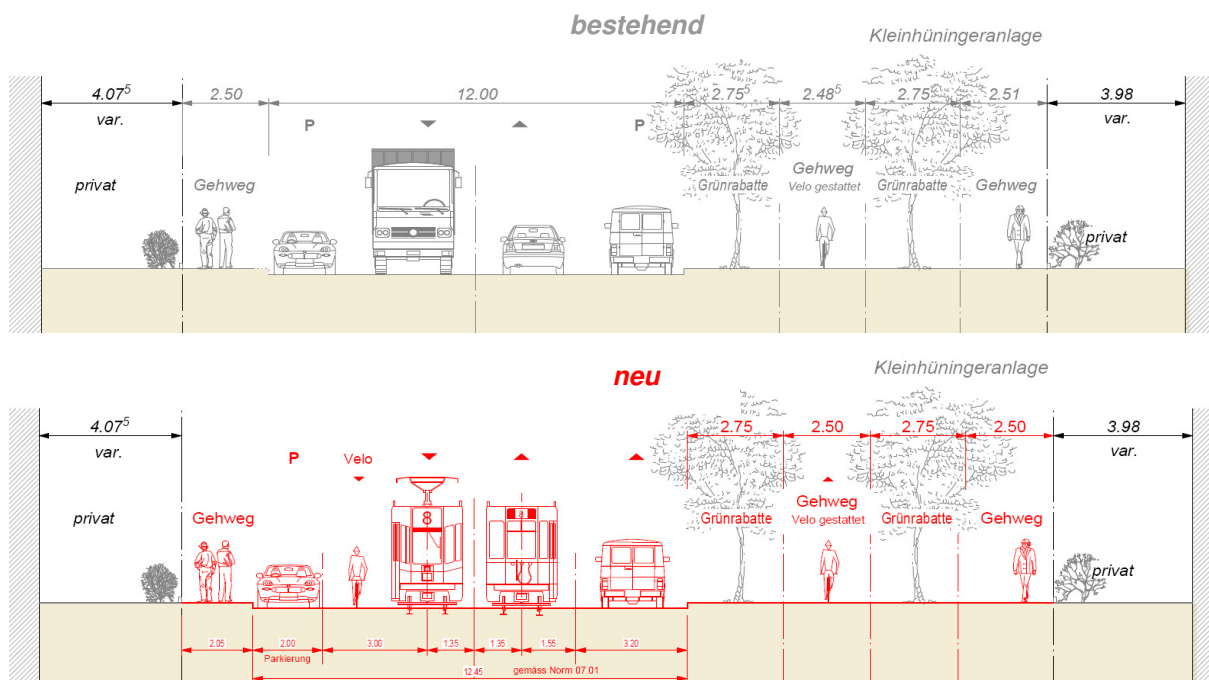


Abbildung 6 Normalquerschnitt Kleinhüningeranlage bestehend/neu

Ein weiterer Kernpunkt für die künftige Gestaltung der Kleinhüningeranlage ist die neue Tram-Haltestelle auf Höhe der Christophoruskirche. Die Haltestelle wird als Kap-Haltestelle ausgebildet, das heisst das Trottoir wird bis zur Einsteigekante vorgezogen und der Haltebereich mit einer LSA gesichert. In Richtung Weil am Rhein ist sie in die Allee eingebunden, in Richtung Stadt wird die Haltestelle Bestandteil einer neuen, aufgewerteten Platzsituation vor der Kirche. Die Haltestelle heisst voraussichtlich „Kleinhüningeranlage“. Sie bietet der Bevölkerung von Kleinhüningen die bisher fehlende ÖV-Direktverbindung an den Bahnhof SBB und in die Innenstadt.



Abbildung 7 Haltestelle Kleinhüningeranlage



#### 5.3.4 Streckenabschnitt Hiltalingerstrasse (ab Weilerweg bis Zoll)

Die Hiltalingerstrasse beginnt beim Weilerweg und führt bis zum Zoll. Charakterisiert wird sie von einem Dammbauwerk, auf welchem die Hiltalingerstrasse den Rheinhafen überquert. Das Dammbauwerk wird auf Hafenniveau an drei Stellen durchstossen, und zwar von der Südquaistrasse (Hafenerschliessung für den Schwerverkehr), von der Hafenbahn und vom Zufahrtskanal zum Hafenbecken II.

Wie schon in der Kleinhüningeranlage fährt das Tram auch in diesem Abschnitt in Richtung Weil am Rhein auf einem Eigentrassee, in Richtung Stadt teilen sich der Individualverkehr und das Tram einen Fahrstreifen. Der Gesamtquerschnitt bleibt erhalten, wird aber neu aufgeteilt, indem nur noch die Seite zum Rhein hin ein Trottoir angeordnet erhält.

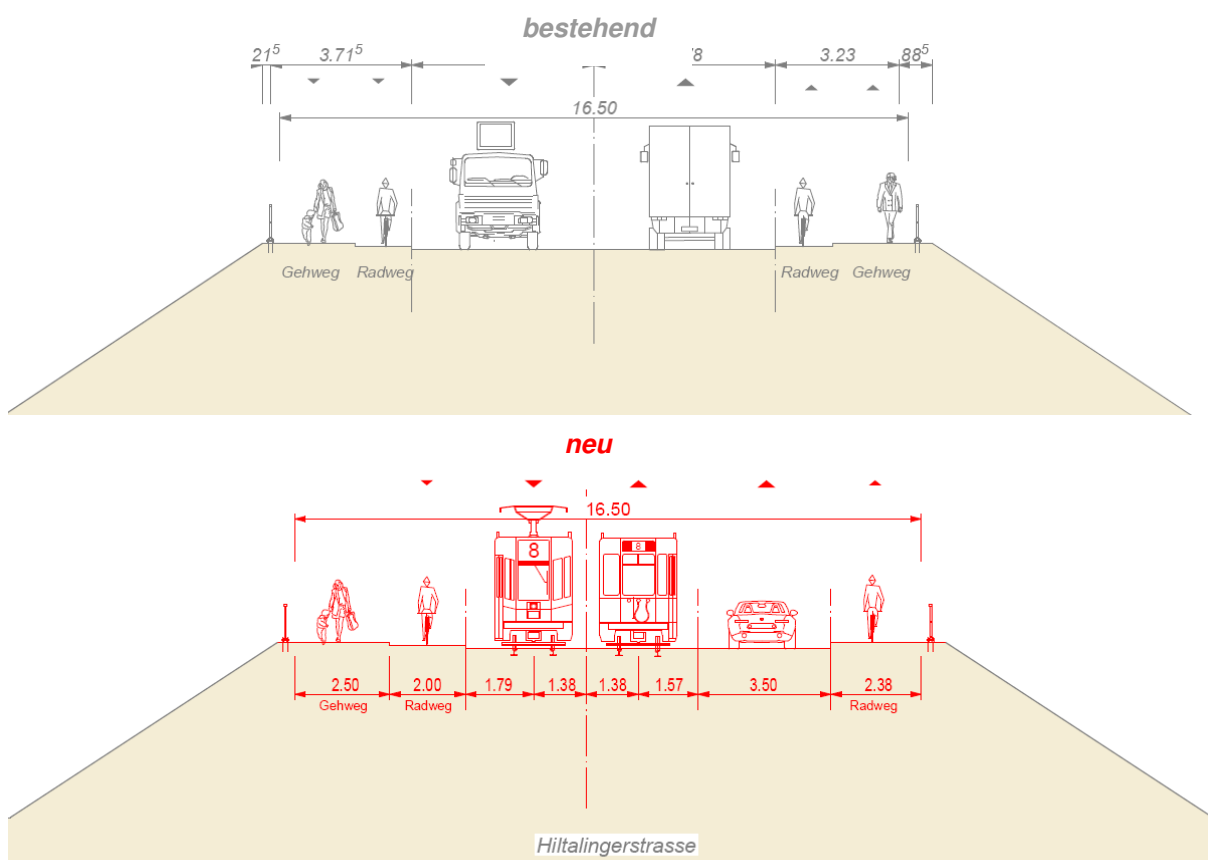


Abbildung 8 Normalquerschnitt Hiltalingerstrasse bestehend/neu

Im Abschnitt Hiltalingerstrasse war die Neugestaltung des Längenprofils eine grosse Herausforderung. Es ging einerseits darum, die Steigungsverhältnisse zu minimieren, um den Trambetrieb wirtschaftlich und effizient sicherstellen zu können. Andererseits mussten aufgrund der Brückenneubauten neue Durchfahrtshöhen berücksichtigt werden. Die Brücken sind über 70 Jahre alt und wurden bereits einmal verstärkt. Sie können für die neuen Tramlasten nicht ertüchtigt werden. Die Hafendurchfahrt wird neu die internationale Standardhöhe von 7.5 m aufweisen anstelle von heute knapp 6 m, die Hafenbahn wird neu eine normgemässe Durchfahrtshöhe von 6.75 m anstatt 6 m haben.

In diesem Zusammenhang muss örtlich die Dammkrone bis zu einem Meter erhöht werden. Bezüglich Längenprofil konnte die maximale Steigung auf 6.5 % beschränkt werden; 7 % sind nach Eisenbahnrichtlinien für meterspurige Trambahnen zulässig und entsprechen ungefähr der Steigung des Kohlenberges.

### 5.3.5 Entlastung Kleinhüningen (Rampen Südquaistrasse)

Integraler Bestandteil des Tramprojektes ist, wie unter Kapitel 4 beschrieben, die Entlastung der Kleinhüningeranlage vom Schwerverkehr. Zu diesem Zweck werden je eine Abfahrts- respektive Auffahrtsrampe von der Hiltalingerstrasse zur Südquaistrasse gebaut, die nur von und nach Norden befahrbar sind. Über diese Rampen kann der Schwerverkehr die Kleinhüningeranlage umfahren und ist via Südquaistrasse mit dem neuen Hafenanschluss verbunden. Die Rampen werden mittels Stützmauern erstellt und schliessen sowohl an der Hiltalingerstrasse wie auch an der Südquaistrasse an den bestehenden Höhen an. Die Südquaistrasse, im Abschnitt Weilerweg bis Hausnummer 14, auf welcher heute schon die Zufahrt für den Schwerverkehr zum Hafen untersagt ist, wird zur Sackgasse. Auf der Westseite muss die Friedlingerstrasse verlegt und die bestehenden Abstellgeleise der Hafenbahn eingekürzt werden. Die fehlenden Abstelllängen für die SBB werden durch ein zusätzliches Geleise teilweise kompensiert. Im Innenradius der Rampen können Grünflächen angeordnet werden.

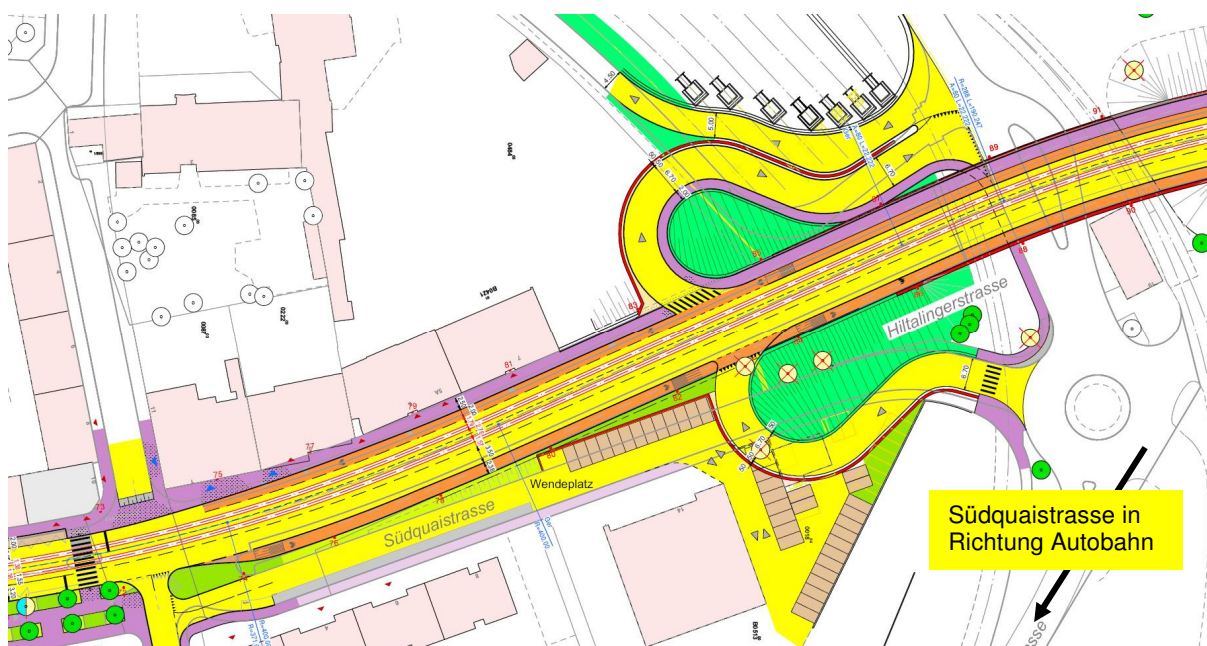


Abbildung 9 Rampen Entlastung Kleinhüningen

### 5.3.6 Zoll Weil-Friedlingen

Im Rahmen einer binationalen Arbeitsgruppe wurden verschiedene Varianten untersucht, wie sich das neue Tram in den bestehenden Zollbetrieb integrieren lässt, und zwar unter Nutzung der bestehenden baulichen Infrastruktur. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile

kam die genannte Arbeitsgruppe zum Schluss, dass dies nicht sinnvoll möglich ist. Folgende Aspekte sprechen für eine Neukonzipierung der Zollanlagen:

- Pro Jahr werden rund 1 Mio. MWST-Rückerstattungsanträge bearbeitet.
- Der Zollbetrieb soll möglichst kompakt, mit zentralen Infrastrukturen gewährleistet werden. Dabei sind die Sicherheitsvorschriften einzuhalten.
- Die Linienführung des Trams soll möglichst direkt sein (kein aufwändiges Umfahren des Zollgebäudes)
- Das Inkrafttreten der Abkommen von Schengen-Dublin wird nach Einschätzung der Zollbehörden vorerst keine massgebenden Veränderungen zur heutigen Praxis bringen.

Die Neukonzipierung der Zollanlage konnte in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht abgeschlossen werden und ist deshalb in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) nicht Gegenstand der bevorstehenden Planaufgabe und des vorliegenden Ratschlages.

Zusammen mit den Planern auf Weiler Seite wurde eine mögliche Lösung gesucht. Es muss mit weiteren Kosten von ca. CHF 3.5 Mio. gerechnet werden. Die Kosten werden teilweise durch den Kanton Basel-Stadt, als Mitverursacher, zu tragen sein, der Kostenteiler ist mit den Zollbehörden noch auszuhandeln. Im Sinne der Realisierung (Baubeginn vor Ende 2008 resp. Inbetriebnahme im Verlauf des Jahres 2012) ist dieser Aspekt nicht zeitkritisch und kann in Abstimmung mit Weil am Rhein auch später aufgelegt werden.

### **5.3.7 Streckenführung in Weil am Rhein**

Vom Zoll führt das Tram zum Rheinpark, wo es über einen neuen Kreisel lichtsignalgesichert in die Friedlinger Hauptstrasse einbiegt. Nach der Autobahnunterführung schwenkt es auf einen eigenen Bahnkörper ein. Die Geleise der deutschen Bahn werden auf einer nördlich der Friedensbrücke neu zu bauenden Trambrücke, wo auch die Endhaltestelle eingerichtet werden soll, überquert (vgl. Abbildung 1). Eine spätere Verlängerung der Tramlinie bleibt möglich.

Für die Stadt Weil am Rhein würde die Verlängerung der Tramlinie 8 zwingend zu einer Modifizierung ihres bestehenden Stadtbusverkehrs und der Busverbindungen nach Lörrach bzw. ins Kandertal führen. Aus diesem Grund wurde an die Fortschreibung des städtischen Gesamtverkehrsplans die Aufgabe gestellt, die ÖV-Beziehungen mit und ohne Tram zu entwickeln und darzustellen. Die Resultate liegen bis Ende 2007 vor.

## **5.4 Öffentlicher Verkehr**

### **5.4.1 Trambetrieb**

Unter Berücksichtigung der Trampriorisierung beträgt die Fahrzeit zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein Bahnhof ca. 7 bis 8 Minuten, was eine Fahrzeit von rund 20 Minuten zwischen den Zentren der beiden Städte Weil am Rhein und Basel ergibt. Es ist vorgesehen, jeden zweiten Kurs der Linie 8 von Kleinhüningen bis Weil am Rhein zu führen. Dies ergibt werktags zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein einen 15-Minuten Takt, an Sonn- und Feiertagen tagsüber einen 20-Minuten-Takt. Im Spätverkehr soll im Halbstundentakt gefah-



ren werden. Die nicht bis Weil am Rhein fahrenden Kurse werden weiterhin am Wiesendamm wenden.

Für die Realisierung dieses Fahrplans ist auf der Linie 8 während der ganzen Betriebszeit ein zusätzlicher Kurs nötig. Der Verkehr auf der Linie 8 bis Weil am Rhein Bahnhof soll durch Basel-Stadt bestellt werden. Der Betrieb obliegt der BVB.

Das U-Abo soll auf der ganzen Linie 8 anerkannt werden. Vom ganzen TNW Gebiet können zudem direkte Billette nach Weil am Rhein Bahnhof gelöst werden.

#### **5.4.2 Busbetrieb**

Der bisherige SWEG-Bus wird zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein Bahnhof eingestellt<sup>2</sup>. Weiter verkehren wird die Buslinie 55 vom Claraplatz oder Badischen Bahnhof über den Zoll Otterbach und Weil am Rhein Rathaus bis nach Haltingen. Der Verkehr auf der Linie 55, der bisher zur Hälfte durch den Kanton Basel-Stadt bestellt und finanziert worden ist<sup>3</sup>, soll in Zukunft vollumfänglich durch die Stadt Weil am Rhein bestellt und finanziert werden. Der Betrieb obliegt der SWEG.

#### **5.4.3 Lage der Haltestellen**

Auf dem neuen Abschnitt wird in Kleinhüningen eine neue Haltestelle "Kleinhüningeranlage" errichtet.

Auf dem Gebiet der Stadt Weil am Rhein sind folgende Haltestellen – Namen noch nicht definitiv – vorgesehen:

- „Rhein Park“, beim neu geplanten Kreisel vor dem Rheincenter
- „Riedlistrasse“, in der Hauptstrasse bei der Kreuzung Riedlistrasse/Grenzstrasse
- „Weil am Rhein Bahnhof“, auf der parallel zur Friedensbrücke neu zu errichtenden Trambrücke, mit direktem Abgang zu den Bahnsteigen

Beim Zoll ist aus zolltechnischen Gründen eine Haltestelle nötig: Einerseits damit die Zoll- und Grenzschutzorgane das Tram für Stichprobenkontrollen besteigen können und andererseits, damit Fahrgäste Richtung Schweiz, die zollpflichtige Waren mit sich führen, nach Erledigung der Formalitäten ins Tram einsteigen können und umgekehrt Fahrgäste Richtung Deutschland für die allfällige Deklaration von in der Schweiz eingekauften zollpflichtigen Waren aussteigen können. Die Details sind im Rahmen der Bearbeitung der Zollanlage so festzulegen, dass sowohl die Anforderungen der Zoll- und Grenzschutzorgane, wie diejenigen einer kundenfreundlichen Abwicklung der Zollformalitäten berücksichtigt werden.

Um den grösstmöglichen Nutzen des Umstiegs vom Individualverkehr auf den ÖV zu erreichen, soll an der Endhaltestelle in Weil am Rhein eine P&R-Anlage als Parkhaus gebaut werden, um nicht Probleme mit Pendlerparkplätzen zu bekommen. Der Kanton Basel-Stadt

<sup>2</sup> Daraus sich ergebende Konsequenzen für das Liniennetz der Stadt Weil am Rhein und der Stadt Lörrach (auch die Linie 16 führt bis Lörrach-Brombach), für die Betriebskosten und bauliche Veränderungen an der Tramendhaltestelle in Weil am Rhein sind noch zu klären.

<sup>3</sup> Auf der Buslinie 55 werden heute je die Hälfte der Kurse durch die BVB und die deutsche SWEG gefahren. Der Kanton Basel-Stadt bestellt dabei die BVB-Kurse.

und die Stadt Weil am Rhein werden den Bau des Parkhauses für die Phase 2011 bis 2014 des Agglomerationsprogramms Basel vorschlagen.

## **5.5 Motorisierter Individualverkehr**

Die Achse Hiltalingerstrasse/Kleinhüningeranlage ist eine Hauptverkehrsstrasse mit je einem Fahrstreifen in beide Richtungen. Es gilt die generelle Innerort-Geschwindigkeit von 50 km/h. In den angrenzenden Wohnquartieren sind Tempo 30-Zonen eingerichtet. Mit Ausnahme des Weilerweges im Bereich der Südquaistrasse werden neu alle Zufahrten mittels Trottoirüberfahrten erfolgen.

Wie unter Kapitel 5.1 erläutert, benötigt das Tram in Richtung Grenze ein minimales Eigentrassee, um nicht permanent im Abend- oder Wochenendstau stecken zu bleiben. In der Hiltalingerstrasse kann dies durch eine exzentrische Anordnung der Gleisachsen problemlos gewährleistet werden, so dass bis zum Weilerweg ein mittlerer Stauraum von ca. 500 m zur Verfügung steht. Da der Rückstau vom Zoll zu gewissen Zeiten auch über diese 500 m hinaus geht, wird das Eigentrassee des Trams, respektive die separate MIV-Spur bis zur Neuhausstrasse verlängert, mit Ausnahme des Bereichs der neuen Kap-Haltestelle Kleinhüningeranlage. Hier muss der MIV bei entsprechender Tramvoranmeldung mittels Lichtsignal vor der Haltestelle gestoppt werden, damit das Tram nach dem Ausstossen der noch in der Haltestelle stehenden Fahrzeugen ungehindert einfahren kann.

In Richtung Stadt wirkt der Zoll wie ein Dosiersystem, so dass grosse Rückstaus auf Basler Seite ausbleiben und kein Eigentrassee nötig sein wird. Um die Leistungsfähigkeit garantieren zu können, wird lediglich vor dem Knoten Hochbergerstrasse auf zwei Fahrstreifen aufgeweitet, wie übrigens auch aus Richtung Gärtnerstrasse, respektive Hochbergerstrasse.

Die Rampen Hiltalingerstrasse – Südquaistrasse werden zur Entlastung der Kleinhüningeranlage vom Schwerverkehr und somit auch zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den ÖV gebaut. Die Kleinhüningeranlage wird mit einem LKW-Fahrverbot belegt. Die von der Quartierbevölkerung schon lange geforderte Entlastung der Kleinhüningeranlage vom Schwerverkehr kann dank dieser Massnahme zusammen und in Synergie mit dem Bau des Trams realisiert werden.

## **5.6 Veloverkehr**

Sämtliche heute bestehenden Velobeziehungen werden aufrecht erhalten. In der Kleinhüningeranlage haben Velofahrende nach wie vor die Möglichkeit, in Richtung Grenze auf der Strasse oder in Kombination mit den Fussgängern in der Allee zu fahren.

Der Fahrstreifen aus Richtung Weil wird in der Kleinhüningeranlage so dimensioniert, dass das Tram ein Velo trotz parkierter Autos problemlos überholen kann. Damit Velofahrer nicht hinter einem Tram warten müssen, das in der Kap-Haltestelle Kleinhüningeranlage hält, steht dem Veloverkehr die offizielle Veloroute durch die Dorfstrasse offen. Auf dem Damm der Hiltalingerstrasse stehen in beide Richtungen eigene Velospuren zur Verfügung.

Die Anordnung von Veloabstellplätzen wird im Rahmen des Auflageprojektes erarbeitet, wobei auf jeden Fall Abstellmöglichkeiten bei der Haltestelle Kleinhüningen vorgesehen sind.

## **5.7 Parkplatzsituation**

Heute sind im Quartier Kleinhüningen nördlich der Wiese 287 Parkplätze markiert, und zwar 174 in der blauen und 113 in der weissen Zone.

Mit der Einrichtung eines Eigentrassees für das Tram ab Neuhausstrasse in Richtung Grenze und der Aufrechterhaltung der Baumallee entfallen 33 Parkplätze (20 blaue und 13 weisse Zone). Zusammen mit der Verkehrsabteilung der Kantonspolizei konnten im untersuchten Perimeter 21 mögliche Ersatzstandorte evaluiert werden, so dass ein negativer Saldo von 12 Parkplätzen oder -4 % übrig bleibt, wobei – wie im ganzen Stadtgebiet – eine neue Zuteilung weisse/blau Zone zu Gunsten blauer Parkplätze vorgesehen ist.

Bei einer Verlagerung der Anzahl Parkplätze zu Gunsten von blauen Zonen kann der Anwohnerschaft dank der Parkkarte eine Kompensation für die wegfallenden Parkplätze geboten werden. Durch weniger weisse Parkplätze, welche zu grossen Teilen auch von Pendlern belegt werden, wird zudem die Motivation, auf den ÖV umzusteigen, gefördert.

Mit der Begleitgruppe Kleinhüningen (siehe Kapitel 10.3) wurde die Parkplatzsituation intensiv diskutiert. Auch die Möglichkeit eines Quartierparkings wurde dabei in Erwägung gezogen. Diese Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen und basieren primär auf privater Initiative. Es bleibt jedoch zu erwähnen, dass - gemäss Verordnung - bei der allfälligen Erstellung eines Quartierparkings 2/3 der Parkplatzzahl, die in einem Quartierparking angeboten werden, an der Oberfläche aufzuheben sind.

## **5.8 Anlieferung und Güterumschlag**

Anlieferung und Güterumschlag sollen prinzipiell wie heute erfolgen. Die Zufahrten zu den einzelnen Hinterhöfen, Garagen oder Privatparkplätzen bleiben erhalten. Auf der Seite der Baumallee in der Kleinhüningeranlage, wo die Parkplätze wegfallen, besteht die Möglichkeit, dass tagsüber Anlieferer oder auch die Kehrtafelabfuhr auf der MIV Spur anhalten und der Verkehr über die Tramschiene ausweicht.

Die Südquaistrasse, im Abschnitt Weilerweg bis Hausnummer 14, wird zur Sackgasse umgebaut. Die Zufahrt und die Anlieferung zu den Liegenschaften bleibt aufrechterhalten, ein Wendeplatz ermöglicht eine problemlose Verkehrsabwicklung des Zubringerverkehrs. Die Erschliessung der Abstellplätze des Grenzwachtkorps bleibt ebenfalls gewährleistet.

## **5.9 Fussgängerführung**

Mittels Trottoirüberfahrten im ganzen Projektperimeter wird der Komfort für die Fussgänger erheblich verbessert. Sämtliche Fussgängerübergänge im Bereich südlich der Wiese (Gärtnerstrasse/Wiesendamm/Kleinhüningerstrasse) können dank Inseln ohne Lichtsignale betrieben werden. Im Bereich Bändelgasse wird ein neuer Fussgängerübergang geschaffen.

Die Fussgängerübergänge bei der Hochbergerkreuzung und in der Kleinhüningeranlage sind mit Lichtsignalanlagen gesichert.

Auf der dem Rhein zugewandten Seite der Kleinhüningeranlage wird das Trottoir von 2.5 m auf 2.05 m verschmälert. Dies ist nötig, damit die Parkplätze aufrechterhalten werden können und damit neben dem, in Richtung Stadt fahrenden Tram, eine genügende Breite für den Veloverkehr sichergestellt ist. Ab Weilerweg in Richtung Zoll wird das Trottoir nur noch rheinseitig geführt, da das Trottoir auf der Seite des Hafenbeckens II heute eigentlich ohne Fortsetzung ist. Vor dem Zoll besteht die Möglichkeit zur Querung. In die neue Abfahrtsrampe wird ein Fussweg integriert, der zur Südquaistrasse führt.

## 6. Gestaltung

### 6.1 Allgemeines

Die einzelnen Abschnitte weisen nicht nur technisch unterschiedliche Eigenheiten auf, sie sind auch aus gestalterischer Sicht unterschiedlich ausgeprägt. Nachfolgend werden die drei Abschnitte

- Gärtnerstrasse/Wiesendamm/Hochbergerstrasse
- Kleinhüningeranlage
- Hiltalingerstrasse

aus gestalterischer Sicht kurz beschrieben.

### 6.2 Gärtnerstrasse/Wiesendamm/Hochbergerstrasse

Am Wiesendamm wird, wie heute, eine Haltestelle angeordnet, allerdings mit einem Warte- und einem Durchfahrtsgleis. Dem Mehrbedarf an Platz konnte durch eine Aufweitung des bestehenden Strassenquerschnitts im Bereich der Liegenschaft Kleinhüningerstrasse 210 begegnet werden. Für Trottoir-, Strassen- und Gleisführung inklusive Perrons konnte eine nahezu parallele Strassengliederung erreicht werden. Der dafür notwendige Landerwerb von 52 m<sup>2</sup> konnte im Einvernehmen mit den Grundeigentümern bereits in die Wege geleitet werden.

Unter Einbezug der bestehenden Stützmauer zur Wiese hin besteht die Möglichkeit, zwischen den beiden Brücken eine neue Baumreihe mit acht Bäumen und Veloabstellplätzen anzuordnen, um somit die wieseseitige Baumallee zu vervollständigen.

Dank der Aufweitung bei der Kleinhüningerstrasse 210 konnte die markante Schwarzpappel beim heutigen Wartehäuschen/Kiosk erhalten bleiben. Dieses Wartehäuschen, bestehend aus Kiosk, Unterstand und WC-Anlagen soll im Zuge der Umgestaltung Hochbergerplatz ersetzt und mit einer Veloabstellanlage ergänzt werden. Die Kosten sind in diesem Ratschlag eingestellt.

Durch die neue Haltestelle am Ende der Gärtnerstrasse entsteht in Kombination mit der Einmündung des Wiesendamms eine neue Platzsituation. Hier besteht im Rahmen der Detailplanung die Möglichkeit einer Platzgestaltung im Sinne eines Pocket-Parks.

Prägendes Neubauelement dieses Abschnittes wird die neue Gärtnerstrassenbrücke sein. Das Tiefbauamt beabsichtigt, die Brücke aufgrund eines Totalunternehmer-Wettbewerbs zu vergeben und erstellen zu lassen.

### 6.3 Kleinhüningeranlage

Die Kleinhüningeranlage ist durch die heute bereits bestehende 2-reihige Baumallee auf der Ostseite zwischen Hunnenstrasse und Weilerweg charakterisiert. Diese Baumallee wird durch das Tram nicht tangiert und bildet weiterhin das prägende Gestaltungselement des

Strassenzuges. Die geplanten Trottoirüberfahrten werden die Grosszügigkeit dieser Anlage als Aufenthaltsraum für Fussgänger und Anwohner noch stärken.

Im Bereich der Christophoruskirche wird eine neue Haltestelle angeordnet, welche ein grosses Einzugsgebiet aufweist. Heute ist der Platz vor der Christophoruskirche durch parkierte Autos verstellt. Die Kap-Haltestelle mit vorgezogenem Randstein wird die Platzsituation vor und auch gegenüber der Kirche verändern. Der Haltestellenbereich unter den Bäumen in Richtung Weil am Rhein soll mittels farblich abgesetztem Sickerbelag (analog Tellplatz, Centralbahnplatz) ausgebildet werden. Die genaue Materialisierung ist Gegenstand der Detailplanung. Dies gewährleistet einerseits die Wasserzufuhr für die Bäume und macht andererseits auf die besondere Platzsituation mit der Haltestelle aufmerksam. So wird auch für Velofahrende, die wie heute auf dem strassenseitigen Weg durch die Allee fahren werden, erkennbar, dass sie die Haltestellenzone queren.

Infolge des Trameigentrassees entfällt ein Teil der Parkplätze auf der Alleeseite. Dort, wo keine Parkplätze mehr sind, können die einzelnen Rabattendurchgänge, die heute vorwiegend den parkierenden Automobilisten dienen, aufgehoben und die Rabatte erweitert werden. Die Beleuchtungs- und Fahrleitungsmasten werden in der Achse der Bäume in der strassenseitigen Rabatte platziert. Rheinseitig werden die Abspanndrähte der Fahrleitung an den Fassaden befestigt.

## **6.4 Hiltalingerstrasse**

Die Hiltalingerstrasse ist durch das Dammbauwerk charakterisiert, das auch nach der Tram-inbetriebnahme erhalten bleibt. Automobilisten, welche vom Zoll in Richtung Basel fahren, erblicken von der Kuppe der Hiltalingerstrasse erstmals Teile der Stadt. Um das Längenprofil den technischen Bedürfnissen anpassen zu können, muss die Strasse teilweise angehoben werden. Die Erhöhung der Dammkrone erfolgt mittels Stützmauern auf dem Damm. So bleiben die Böschungen erhalten. An diesen Stützmauern können auch die seitlich angeordneten Fahrleitungsmaste befestigt werden, welche den Strassenraum nach oben abstecken und markieren.



## **7. Weitere Baumassnahmen**

### **7.1 Allgemeines**

Im Rahmen der Tramverlängerung 8 nach Weil am Rhein soll auch die Gelegenheit ergriffen werden, im tangierten Perimeter anstehende Werkleitungs- oder Kanalisationserneuerungen vorzunehmen.

### **7.2 Werkleitungen**

Die IWB müssen wegen der neuen Tramlinie verschiedene Versorgungsleitungen, Querungen und Hausanschlüsse neu erstellen, wovon alle Medien (Elektrizität, Fernwärme, Gas und Wasser) betroffen sind.

Im Abschnitt Kleinhüningeranlage (Hochbergerplatz bis Weilerweg) und im Abschnitt Hiltalingerstrasse (Weilerweg bis Grenze) wird auf Grund der im Jahre 2020 anstehenden Erneuerung des Fernwärmenetzes auf eine Auswechslung beziehungsweise Verlegung der anfangs der 60er-Jahre erstellten Fernwärmeleitung verzichtet.

Swisscom und private Telekomanbieter verlegen ihre Installation bei Bedarf auf eigene Kosten (z.B. Breitbandverteiler Wiesendamm).

### **7.3 Kanalisation**

Das AUE plant verschiedene Erhaltungsmassnahmen an den Abwasseranlagen in Form von Schlauchrelining. Teilweise ist auch Ersatz vorgesehen.

### **7.4 Schnittstelle zu weiteren Projekten**

#### **7.4.1 Hochbergerplatz**

Der Hochbergerplatz stellt heute die Nahtstelle zwischen den Quartieren Kleinhüningen und Klybeck dar. Seiner Lage an der Wiese verdankt der Platz eine besondere räumliche Öffnung und Grosszügigkeit, die sich auch auf die angrenzenden Quartiere überträgt. Trotz, oder gerade wegen der Geschäftigkeit des Hafens und der umliegenden Ausflugsziele erhält der Hochbergerplatz eine, für periphere Gebiete ungewöhnliche Belebtheit. Er wird so zu einem wichtigen Treff- und Begegnungsort für die Bevölkerung beider Quartiere.

Im Rahmen der WERKSTADT BASEL wünschte die Kleinhüninger Bevölkerung denn auch eine Neugestaltung des Hochbergerplatzes. Das in der WERKSTADT Basel erarbeitete Konsenspapier des Quartiers Kleinhüningen war eine wichtige Grundlage für das Neugestaltungsprojekt. Die Quartierbevölkerung wünschte sich ein soziales und wirtschaftliches Zentrum für Kleinhüningen. Auf dem Platz sollten Veranstaltungen wie Märkte, Konzerte und Quartierfestlichkeiten stattfinden können. Zudem wurde im Bereich Hochbergerplatz ein Zugang zum Flussraum der Wiese gewünscht.

Im Jahr 2001 schrieb das Baudepartement einen Wettbewerb für die Neugestaltung des Hochbergerplatzes aus. Anlässlich der Jurierung der Wettbewerbsbeiträge, an welcher auch drei Vertreter und Vertreterinnen aus dem Quartier Kleinhüningen mitwirkten, wurde im Frühjahr 2002 ein Projekt ausgewählt. In der Weiterbearbeitung des ausgezeichneten Projektes zeigten sich Schwierigkeiten mit dem Gewässerschutz und der sich abzeichnenden Revitalisierung der Wiese. Aufgrund eines hohen Investitionsbedarfs in den Jahren 2002-2007 im Bereich Stadtgestaltung und Strassenbau musste die Neugestaltung Hochbergerplatz in das Jahr 2008 verschoben werden.

Mit der Projektierung der Tramverlängerung Linie 8 nach Weil am Rhein erhält die Neugestaltung Hochbergerplatz wieder Aktualität. Der Regierungsrat sieht vor, ein Projekt für die Neugestaltung Hochbergerplatz erarbeiten zu lassen, da das Projekt aus dem Jahre 2002 nicht umsetzbar ist. Für die Erarbeitung eines neuen Projektes beantragt der Regierungsrat zusammen mit diesem Ratschlag einen Projektierungskredit von CHF 300'000.-. Der Kredit für die Neugestaltung soll mit separatem Ratschlag beantragt werden und erfolgt unabhängig vom Tramprojekt.

Nach Genehmigung des Ratschlags Tramverlängerung Linie 8 nach Weil am Rhein durch den Grossen Rat können die Projektierungsarbeiten für die Neugestaltung Hochbergerplatz voraussichtlich im Jahr 2008 begonnen werden. Bereits im Herbst 2007 wird das Baudepartement mit der Kontaktgruppe Kleinhüningen zusammentreffen, um die Anliegen und Wünsche der Kleinhüninger Quartierbevölkerung für die Neugestaltung Hochbergerplatz zu klären. Die Realisierungskosten für die Neugestaltung Hochbergerplatz werden mit einem Ratschlag beim Grossen Rat beantragt. Eine Umsetzung der Neugestaltung Hochbergerplatz wird voraussichtlich ab 2010 erfolgen.

#### **7.4.2 Revitalisierung Wiese**

Das mit diesem Ratschlag zu bewilligende Projekt Tramverlängerung Linie 8 steht in keinem Konflikt und verursacht keine Erschwernisse für die bevorstehende Renaturierung der Wiese von der Mündung in den Rhein bis auf die Höhe des Riehenrings, mit der voraussichtlich 2009/2010 begonnen werden kann.

## 8. Auswirkungen auf die Umwelt

### 8.1 Allgemeines

Das Projekt Tramverlängerung Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein ist nach der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) UVP-pflichtig. Es muss ein zweistufiges Verfahren durchgeführt werden. Die 1. Stufe inkl. Pflichtenheft für die 2. Stufe ist Bestandteil des Infrastrukturkonzessionsgesuches, die 2. Stufe ist Bestandteil des Plangenehmigungsverfahrens und liegt somit auch öffentlich auf. Eine Voruntersuchung mit Pflichtenheft zur 1. Stufe hat sich – in Absprache mit dem Amt für Umwelt und Energie – als nicht erforderlich erwiesen.

Ein UVB (Umweltverträglichkeitsbericht) untersucht die relevanten Umweltauswirkungen eines Projektes und definiert wo nötig Schutzmassnahmen. Es werden pro Betriebszustand verschiedene Umweltbereiche untersucht. Beim Projekt Tramverlängerung Linie 8 waren dies folgende Betriebszustände und Umweltbereiche:

| Umweltbereiche<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br><br> |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

**Tabelle: Relevanzmatrix**

**Legende:** X = *Relevanter Umweltbereich, wird im UVB behandelt*  
 - = *Irrelevanter Umweltbereich, wird im UVB (begründet, nur wenn in allen Zuständen irrelevant) nicht behandelt.*

Alle nicht in der Relevanzmatrix aufgeführten Umweltbereiche sind im Perimeter nicht existent.

### 8.2 Schlussfolgerungen

Die Aussagen zur Umwelt im vorliegenden Ratschlag basieren im Wesentlichen auf dem UVB 1. Stufe (Bestandteil Konzessionsgesuch).

Umweltauswirkungen infolge des Projekts sind im Betrachtungsperimeter sowohl während der Bau- als auch während der Betriebsphase zu erwarten. Unter Berücksichtigung des Ausgangszustandes als Reverenzzustand, sind in der nachstehenden Tabelle die Veränderungen in den einzelnen Umweltbereichen qualitativ dargestellt. Die qualitativen Aussagen sind mit detaillierten Berechnungen und Untersuchungen im UVB hinterlegt.

| Phasen |          | Umweltbereiche  |                              |                                   |                |           |                                       |                  |           |                                                 |
|--------|----------|-----------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------|-----------|---------------------------------------|------------------|-----------|-------------------------------------------------|
|        |          | Luftreinhaltung | Lärmschutz + Erschütterungen | Nichtionisierende Strahlung (NIS) | Gewässerschutz | Altlasten | Abfälle, umweltgef. Stoffe + Abwasser | Störfallvorsorge | Biosphäre | Kulturgüterschutz (Denkmalpflege) + Archäologie |
| B.     | Bauphase | (--)            | (--)                         | ( )                               | ?              | ?         | ?                                     | ( )              | (--)      | (--)                                            |
| C.     | Betrieb  | ( )             | (-)                          | ( )                               | ?              | ( )       | ( )                                   | ( )              | ?         | ( )                                             |

**Tabelle: Übersicht der Bewertungen in den einzelnen Umweltbereichen**

**Legende:**

|                           |                                       |
|---------------------------|---------------------------------------|
| (---) : starke Belastung  | (+) : geringe Verbesserung            |
| (--) : mittlere Belastung | (++) : mittlere Verbesserung          |
| (-) : geringe Belastung   | (+++): starke Verbesserung            |
| ( ) : unverändert         | ? : Bewertung in UVB 2. Stufe möglich |

In der Bauphase kommt es in den Bereichen Luft, Lärm/Erschütterung, Biosphäre und Kulturgüter zu mittleren bis starken Belastungen, die jedoch mit entsprechenden Massnahmen weitgehend ausgeglichen werden können. Die Schutzmassnahmen betreffen primär den Einsatz von Geräten und Maschinen, die bezüglich Lärm/Luft dem Stand der Technik entsprechen. Weitere Massnahmen betreffen die Verordnung über die Abfallentsorgung oder den nachhaltigen Schutz bestehender Bepflanzung vor Verletzungen. Hauptgrund für die nachteiligen Auswirkungen ist für die Bereiche Luft und Lärm/Erschütterung die Grösse und Dauer der Baustelle. Es ist vorgesehen, eine ökologische Projekt- und Baubegleitung zur Überwachung der Durchsetzung der Umweltauflagen einzusetzen.

In der Betriebsphase stellt das Projekt für den Bereich Lärm eine minimale Belastung dar, der mit Schallschutzmassnahmen an den betroffenen Gebäuden begegnet wird. Dabei muss betont werden, dass – dank Wegfall des Schwerverkehrs und Busverkehrs aus Weil am Rhein – der neu entstehende Lärm des Tramverkehrs teilweise kompensiert wird. Bei der Biosphäre geht es primär um die Aspekte Lebensräume und Grünflächen sowie um den Baumbestand und der damit verbundenen Baumbilanz. Zu bleibenden Flächenverlusten führen primär die Entlastungsrampen Südquaistrasse, wobei deren Innenbereiche Ersatzflächen generieren. Insgesamt besteht eine negative Flächenbilanz. Entsprechende Ersatzstandorte werden im Rahmen der Detailplanung evaluiert. Betreffend Baumbilanz müssen zehn Baumstandorte projektbedingt aufgehoben werden, davon sind sieben geschützt. Acht Baumstandorte konnten neu geschaffen werden. Bei den übrigen Bereichen wird sich die Belastung in der Betriebsphase wieder auf das Niveau des Ausgangszustands absenken.

Es sei darauf hingewiesen, dass eine übergeordnete Modalsplitveränderung durch die Tramlinie im Rahmen der Verkehrszahlenermittlung nicht berücksichtigt wurde. Gemäss Machbarkeitsstudie können mit dem Bau des Trams zwischen Weil am Rhein und Basel rund 1500 MIV-Fahrten pro Werktag, respektive rund 3.5 bis 4 Mio. Pw-km pro Jahr, auf den ÖV umgelagert werden, ein Teil davon dürfte auch die Kleinhüningeranlage entlasten.

## 9. Kosten

### 9.1 Investitionskosten Basel-Stadt

Das Gesamtprojekt Tramverlängerung Linie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein besteht aus verschiedenen Teilprojekten. Einerseits wurden die Abschnitte Basel-Stadt und Weil am Rhein gesondert erhoben, andererseits wurde in den einzelnen Abschnitten zwischen Strassenbau, Bahnbau, Kunstbauten und den mit dem Tram verbundenen Investitionen in die Werkleitungsinfrastruktur unterschieden. Kosten für allfällige Altlastensanierungen in Zusammenhang mit der Tramverlängerung Linie 8 sind nicht eingerechnet.

Die Investitionskosten für den Abschnitt Basel-Stadt wurden aufgrund eines Vorprojektes ermittelt und gliedern sich wie folgt:

| [Kostengenauigkeit +/- 15%]                 |     |            |            |
|---------------------------------------------|-----|------------|------------|
| Landerwerb und vorübergehende Beanspruchung | CHF | 885'000    | 885'000    |
| Baukosten                                   | CHF |            | 46'232'000 |
| Strassenbau                                 | CHF | 12'223'000 |            |
| Bahnhofsanlagen                             | CHF | 12'045'000 |            |
| Hilfsanlagenbrücken                         | CHF | 11'198'000 |            |
| Übrige Kunstbauten                          | CHF | 8'723'000  |            |
| Werkleitungen (ungebundener Anteil)         | CHF | 2'043'000  |            |
| Honorare                                    | CHF |            | 10'819'000 |
| Total exkl. MWST                            | CHF |            | 57'936'000 |
| 7.6% MWST                                   | CHF |            | 4'400'000  |
| Total inkl. MWST                            | CHF |            | 62'336'000 |

**Tabelle: Investitionskosten Basel-Stadt**

### 9.2 Beiträge des Bundes

Das Parlament hat 2006 dem "Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen" (IFG) und dem "Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds" zugestimmt. Diese Vorlage wurde nach Ablehnung des Gegenvorschlages zur Avanti-Initiative ausgearbeitet.

Gemäss IFG Art. 7, Abs. 1 bezeichnet die Bundesversammlung Projekte des Agglomerationsverkehrs, die dringend und baureif sind und gibt die Mittel dafür frei. In Art. 3 des Bundesbeschlusses werden die baureifen und dringlichen Projekte des Agglomerationsverkehrs abschliessend genannt. Die Mittel für den Bundesbeitrag sind mit dem Parlamentsbeschluss freigegeben worden, unter der Bedingung, dass der Baubeginn vor Ende 2008 erfolgt. Das bedeutet, dass vor Ende 2008 mit wesentlichen Arbeiten begonnen werden muss. Der Baubeginn muss auf Schweizer Seite erfolgen, mit Weil am Rhein muss die verbindliche Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen sein.

In dieser Liste findet sich unter anderem ein Betrag von CHF 39.5 Mio. für Tramverlängerungen von Basel nach Weil am Rhein und Saint-Louis. Die Communauté des Communes

des Trois Frontières (CC3F) und die Stadt Saint-Louis haben dem Kanton Basel-Stadt Anfang 2007 mitgeteilt, dass mit dem Bau der Tramverbindung nach St-Louis sicher nicht vor Ende 2008 begonnen werden kann. Demnach stehen die CHF 39.5 Mio., zuzüglich der seit dem Parlamentsbeschluss aufgelaufenen Teuerung<sup>4</sup>, vollumfänglich für die Finanzierung der Tramlinie 8 zur Verfügung. Dies wurde dem WSD am 4. Juli 2007 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) so bestätigt.

Der Bund finanziert dabei maximal 50 % der anrechenbaren Kosten, das heisst, die mit dem Tram verbundenen Baukosten. Die Planungs- und Projektierungskosten, sowie städtebauliche Begleitmassnahmen, finanziert der Bund nicht mit. Infrastrukturprojekte im grenznahen Ausland können Bestandteil der Programmfinanzierung sein, sofern die Infrastrukturen auch zur Verbesserung der Verkehrssituation im Schweizer Teil der Agglomeration dienen, sich das benachbarte Ausland ebenfalls finanziell engagiert und für das Projekt eine zweckmässige Trägerschaft besteht.

Wenn der Baubeginn vor Ende 2008 nicht eingehalten werden kann, so erlischt der Anspruch auf die freigegebenen Bundesmittel (IFG, Art. 7, Abs. 1). Die Projekte müssten in diesem Fall im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel neu beantragt und die Bundesmittel durch die zuständigen Bundesstellen auf dem ordentlichen Weg bewilligt werden. Es muss davon ausgegangen werden, dass in diesem Fall mit zusätzlichen Auflagen bezüglich der grenzüberschreitenden Planung und der Trägerschaft zu rechnen wäre. Zudem müsste damit gerechnet werden, dass der Bund nur noch 40 oder gar 30 % der anrechenbaren Kosten übernehmen würde.

### **9.3 Finanzierung Weil am Rhein**

Die Finanzierung und der Bau der Tramlinie soll – nach Abzug der Bundesbeteiligung – gemäss Territorialitätsprinzip erfolgen. Die Stadt Weil am Rhein reicht zur Finanzierung der bei ihr verbleibenden förderfähigen Kosten ein Gesuch für eine Beteiligung des Landes Baden-Württemberg im Rahmen des Gemeinde-Verkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ein<sup>5</sup>. Zudem wird zur Zeit der kommunale Gesamtverkehrsplan fortgeschrieben. Dabei werden sowohl der „Mitfall“ als auch der „Ohnefall“ Tram untersucht.

Erst nach Vorliegen der Fortschreibung des Gesamtverkehrsplans und der Finanzierungszusage aus Stuttgart kann der Gemeinderat von Weil am Rhein den Grundsatzentscheid treffen, ob der Bau der Tramlinie weiter vorangetrieben werden soll. Für den Entscheid, die Tramlinie zu bauen, ist die finanzielle Unterstützung durch das Land Baden-Württemberg zwingend. Ohne Unterstützung des Bundeslandes ist die Stadt Weil am Rhein nicht in der Lage, das Tram zu finanzieren. Dieser Grundsatzentscheid ist dem Kantons Basel-Stadt bis spätestens Januar 2008 in Aussicht gestellt worden.

Der Kanton Basel-Stadt hat der Stadt Weil am Rhein bisher eine Beteiligung an den Planungskosten (Vorprojekt) in der Höhe von maximal CHF 330'000 (€ 200'000) zugesagt und

<sup>4</sup> Noch nicht bestimmt ist der zur Berechnung der Teuerung massgebliche Index.

<sup>5</sup> Im Rahmen des GVFG können Strassenbahn-Infrastrukturen mit bis zu 75% bezuschusst werden.

teilweise auch schon geleistet. Die Planungskosten in Weil am Rhein betragen insgesamt Euro 3.4 Mio. (CHF 5.6 Mio. zum Kurs von CHF 1.65)

Mit diesem Ratschlag beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, dass sich der Kanton Basel-Stadt zu 50 % an den Projektierungskosten in Weil am Rhein bis zu einem Kosten-dach von Euro 1.7 Mio. (CHF 2.8 Mio.) beteiligt. Um die Unsicherheit in der Kursentwicklung des Schweizer Frankens aufzufangen werden vorsichtshalber CHF 3 Mio. beantragt.

Die Stadt Weil am Rhein hat um diese Beteiligung nachgesucht, weil weder die Eidgenossenschaft noch das Land Baden-Württemberg Beiträge an die Planung bezahlen. Mit der Beteiligung des Kantons Basel-Stadt würde das Projekt demnach zu 50 % durch die Schweiz (Bau: Bund, Planung: Kanton) finanziert. Der Kanton Basel-Stadt hat sich demnach an den Baukosten nicht zu beteiligen. Der Bau wird somit gemäss Territorialitätsprinzip finanziert.

Das Land Baden-Württemberg hat die Stadt Weil am Rhein darauf aufmerksam gemacht, dass die Förderbeiträge des Landes (GVFG) allenfalls nicht entsprechend dem Baufortschritt ausbezahlt werden können. Weil die Stadt Weil am Rhein nicht zu einer Vorfinanzierung dieser Beiträge in der Lage ist, wurden die Zinskosten für eine Vorfinanzierung durch den Kanton-Basel-Stadt vorsorglich als separater Beschluss in den Ratschlag aufgenommen. In der Budgetierung geht der Regierungsrat von der Annahme aus, dass dabei maximal 50% der GVFG-Beiträge über längstens fünf Jahre vorfinanziert werden müssen, was den Kanton CHF 1.56 Mio. an Zinsen kosten dürfte (Zinssatz 4%).

## 9.4 Gebundene Ausgaben

Im Rahmen der Tramverlängerung Linie 8 planen die Werke Erneuerungsmassnahmen in der Grössenordnung von CHF 5.06 Mio. zu Lasten ihrer gebundenen Ausgaben. Die Kosten wurden auf der Basis des Vorprojektes ermittelt. Sie sind nicht Bestandteil dieses Ratschlages, da sie auch ohne das Projekt „Tram 8“ in den nächsten Jahren anfallen würden.

| [Kostengenauigkeit +/- 15%] |     |           |           |
|-----------------------------|-----|-----------|-----------|
| Baukosten                   | CHF |           | 4'276'000 |
| IWB E                       | CHF | 1'237'000 |           |
| IWB FW                      | CHF | 982'000   |           |
| IWB G                       | CHF | 127'000   |           |
| IWB W                       | CHF | 391'000   |           |
| AUE                         | CHF | 1'539'000 |           |
| Honorare                    | CHF |           | 427'000   |
| Total exkl. MWST            | CHF |           | 4'703'000 |
| 7.6% MWST                   | CHF |           | 357'000   |
| Total inkl. MWST            | CHF |           | 5'060'000 |

**Tabelle: Gebundene Ausgaben**

## 9.5 Betrieb und Unterhalt

Wie in Kapitel 5.3.1 beschrieben, wurde mit der Stadt Weil am Rhein vereinbart, dass der Kanton Basel-Stadt den Trambetrieb auf der gesamten Linie 8 bestellen und finanzieren wird. Die Bestellung von ÖV-Leistungen beinhaltet den Fahrbetrieb und den Tagesunterhalt



der Infrastruktur<sup>6</sup>. Die Handhabung der Finanzierung von Ersatzinvestitionen und grösseren Reparaturen an der Infrastruktur muss noch geregelt werden. Die entsprechenden Vereinbarungen sind zwischen dem Kanton Basel-Stadt, der Stadt Weil am Rhein und der BVB noch auszuhandeln. Im Gegenzug übernimmt die Stadt Weil am Rhein die alleinige operative und finanzielle Verantwortung für den Betrieb der Buslinie 55 auf basel-städtischem Gebiet.

Diese Vereinbarung hat den Vorteil, dass beide Partner auf je einer Linie allein für den Betrieb verantwortlich sind und dass komplizierte und zeitaufwändige Abrechnungen, wie zum Beispiel die Abgeltungsrechnung BVB/BLT, entfallen. Aus finanzieller Sicht hat die Vereinbarung zum Betrieb für den Kanton Basel-Stadt folgende Auswirkungen:

|                                                                  | Spätere Jahre CHF              |
|------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Zusätzliche Kosten für die Bestellung der Leistungen der Linie 8 | 500'000 – 700'000 <sup>7</sup> |
| Einsparung Bestellung Buslinie 55                                | 500'000                        |
| Auswirkungen auf das Globalbudget ÖV                             | bis 200'000                    |

**Tabelle: Betriebskosten**

Unter der Annahme, dass der heutige Kostendeckungsgrad der Tramlinie 8, nachdem das neue grenzüberschreitende Angebot am Markt eingeführt worden ist, mindestens gehalten werden kann, ist mittelfristig mit zusätzlichen jährlichen Bestellerkosten von bis zu CHF 200'000 pro Jahr zu rechnen. Voraussetzung ist, dass täglich mindestens 1'500 bis 2'000 zusätzliche Fahrgäste auf der Linie 8 unterwegs sind, wovon aufgrund von im Rahmen der TAB-Studie mit dem Gesamtverkehrsmodell Basel angestellten Berechnungen ausgegangen werden kann.

Die Schätzung des künftigen Abgeltungsbedarfs beruht auf folgenden weiteren Überlegungen:

- Dank der Verlängerung der Linie 8 werden dem Basler ÖV-System neue Kunden zugeführt. Dieser Umstand dürfte die Auslastung und somit den Kostendeckungsgrad nicht nur auf dem Abschnitt Kleinhüningen - Innenstadt - Bahnhof SBB, sondern auch auf anderen Linien, wie zum Beispiel der Linie 1, verbessern.
- Die Linie 8 weist schon heute einen sehr hohen Kostendeckungsgrad auf. Dank der Zuführung neuer Kunden wird davon ausgegangen, dass dieser auch auf der "neuen" Linie 8, trotz dem Einsatz eines zusätzlichen Kurses, über die ganze Strecke gesehen schon bald wieder annähernd so hoch sein wird wie heute.

<sup>6</sup> Geklärt werden muss noch die Frage nach der Erbringung der Verkehrsleistung auf deutschem Gebiet durch ein schweizerisches Unternehmen, im Rahmen des EU-Rechts. Diese Abklärung erfolgt bis zum Grundsatzentscheid des Gemeinderates von Weil am Rhein.

<sup>7</sup> Es ist damit zu rechnen, dass nur ein kleiner Teil des Binnenverkehrs in Weil am Rhein auf die Tramlinie 8 umgelagert werden, da zwischen Weil am Rhein Bahnhof und Rheincenter weiterhin auch Busse parallel zum Tram verkehren werden. Dies da den Fahrgästen aus den umliegenden Orten in Weil Bahnhof kein Umsteigen zugemutet werden kann. Daraus entsteht die Diskrepanz der geschätzten Betriebskosten zwischen der Schätzung im ÖV-Programm und in diesem Ratschlag

Für die Einführungszeit muss mit allenfalls tieferen Einnahmen gerechnet werden, da es erfahrungsgemäss einige Zeit dauert, bis sich die Verkehrsgewohnheiten ändern und ein neues ÖV-Angebot vom Markt angenommen wird.

## 9.6 Übersicht über die mit diesem Ratschlag beantragten Mittel

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Bau der Tramlinie 8 verbundenen Gesamtkosten und die mit diesem Ratschlag beantragten Investitionsmittel in der Übersicht. Die für den Grossratsbeschluss relevanten Positionen sind hellblau markiert.

| Alle Beträge in Mio. CHF                            |                    | Budgetierte<br>Kosten <sup>1)</sup> | Finanzierung durch..... |                        |                                                     |
|-----------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------|
|                                                     |                    |                                     | Eidgenossen-<br>schaft  | Kanton Basel-<br>Stadt | Land Baden-Württemberg und<br>Stadt Weil am Rhein1) |
| Abschnitt Basel-<br>Stadt                           | Planung Phase II   | 3.25                                |                         | 3.25                   |                                                     |
|                                                     | Ausführungsplanung | 7.57                                |                         | 7.57                   |                                                     |
|                                                     | Bau*               | 47.12                               | 23.16                   | 23.96                  |                                                     |
| Subtotal Basel-Stadt exkl. MWST                     |                    | 57.94                               |                         |                        |                                                     |
| MWST (CH)                                           |                    | (4.40)                              | (1.76)                  | (2.64)                 |                                                     |
| Subtotal Basel-Stadt inkl. MWST                     |                    | (62.34)                             |                         |                        |                                                     |
| Abschnitt Weil<br>am Rhein****                      | Ausführungsplanung | 5.60                                |                         | 2) 2.80                | 2.80                                                |
|                                                     | Bau                | 40.78                               | 20.39                   |                        | 20.29                                               |
| Subtotal Weil am Rhein exkl. MWST                   |                    | 46.38                               |                         |                        |                                                     |
| Total Planung und Bau Tram 8 (exkl. MWST)           |                    | 104.32                              | 43.55                   | 37.58                  | 23.09                                               |
| Reserve Planung in Weil am Rhein **                 |                    |                                     |                         | 2) 0.20                |                                                     |
| Vorfinanzierung GVFG-Beiträge***                    |                    |                                     |                         | 1.56                   |                                                     |
| Planungskredit Hochbergerplatz****                  |                    |                                     |                         | 0.30                   |                                                     |
| Total Kosten NETTO für die Beteiligten (exkl. MWST) |                    |                                     | 43.55                   | 39.64                  | 23.09                                               |
| Nettokosten Basel-Stadt (inkl. MWST)                |                    |                                     |                         | 42.28                  |                                                     |

**Hinweis:** Die obige Aufstellung beinhaltet noch nicht die Kosten für die Neukonzipierung der Zollanlage (vgl. Kapitel 5.3.6.) und für den allfälligen Bau einer Park&Ride-Anlage beim Bahnhof Weil am Rhein.

**Tabelle: Übersicht der mit dem Bau der Tramlinie 8 verbundenen Gesamtkosten**

- Legende:**
- <sup>1)</sup> Die Budgetierung auf deutscher Seite erfolgte in Euro, die Budgetierung auf Schweizer Seite in CHF, die für den deutschen Abschnitt ermittelten Budgetzahlen sind zum Kurs von 1.65 CHF = 1 Euro umgerechnet worden.
  - <sup>2)</sup> Beteiligung an den Planungskosten in Weil am Rhein durch den Kt. BS: 50% der Kosten bis zu einem Kostendach von maximal CHF 3 Mio.
  - \*
  - inkl. Landerwerb
  - \*\* insbesondere Währungsrisiken und Unsicherheiten in Verbindung mit der MWST. Die steuerrechtlichen Fragen in Zusammenhang mit den Investitionen und Zuschüssen sollen nach Möglichkeit bis Ende 2007 geklärt werden.
  - \*\*\* Zinskosten: Annahme 50% der durch das Land Baden-Württemberg zugesagten Beiträge müssen während max. 5 Jahren vorfinanziert werden (Zinssatz 4%)
  - \*\*\*\* Die Wiederaufnahme der Planung Hochbergerplatz ist unabhängig vom Projekt Tram 8 nötig. Für die – im Grundsatz vom Bau des neuen Trams unabhängige – Neugeschaltung wird zu einem späteren Zeitpunkt ein separater Ratschlag unterbreitet. Federführend ist das Baudepartement.

Die Grossratsbeschlüsse leiten sich folgendermassen aus der Tabelle ab:

| <b>Beschlusspositionen</b> |                                                                                                   | Kosten exkl.<br>MWST | MWST (CH)        | Beschlussgrössen<br>des Grossen Rates |
|----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------|---------------------------------------|
| 1                          | Projektierung bis und mit Ausschreibung<br>Baumeisterarbeiten (Planung Phase II)                  | 3'250'000            | 250'000          | 3'500'000                             |
| 2                          | Ausführungsplanung                                                                                | 7'570'000            | 569'000          | 8'139'000                             |
|                            | Bauarbeiten                                                                                       | 47'116'000           | 3'581'000        | 50'697'000                            |
|                            | <b>Subtotal Planung und Bau auf Gebiet BS</b>                                                     | <b>57'936'000</b>    | <b>4'400'000</b> | 62'336'000                            |
| 3                          | Beitrag (netto) Kt. BS an die weiteren Planungs- und<br>Projektierungsarbeiten in Weil am Rhein   | 2'800'000<br>200'000 |                  | 3'000'000                             |
| 4                          | Allfällige Vorfinanzierung der Förderbeiträge des<br>Landes Baden-Württemberg (GVFG) - Zinskosten | 1'560'000            |                  | 1'560'000                             |
| 5                          | Planungskredit Hochbergerplatz                                                                    |                      |                  | 300'000                               |
|                            | <b>Total der fünf Beschlussgrössen - Brutto</b>                                                   |                      |                  | <b>67'196'000</b>                     |
|                            | Voraussichtliche Bundesbeiträge zu Gunsten Basel-<br>Stadt                                        | -23'160'000          | -1'760'000       | -24'920'000                           |
|                            | <b>Voraussichtliche Nettokosten Tram 8 zu Lasten Budget BS</b>                                    |                      |                  | <b>42'276'000</b>                     |

**Tabelle: Beschlusspositionen**

Mit den fünf Beschlussgrössen werden dem Grossen Rat Bruttoausgaben von insgesamt CHF 67.196 Mio. zur Genehmigung unterbreitet. Von diesen werden die Bundesbeiträge von maximal CHF 24.92 Mio. in Abzug gebracht (Anteil zu Gunsten Basel-Stadt). Die Nettokosten des Projektes dürften für den Kanton Basel-Stadt somit CHF 42.276 Mio. betragen.

Die Leistungsvereinbarung mit dem Bund kann erst abgeschlossen werden, wenn die Finanzierungsvereinbarung zwischen den Projektpartnern abgeschlossen ist. Die letztendlich durch den Bund ausbezahlte Summe hängt davon ab, ob alle budgetierten Kostenelemente durch den Bund als gemäss IFG anrechenbar beurteilt und ausbezahlt werden.

## 10. Termine und Bauablauf

### 10.1 Übergeordnete Termine

Aus übergeordneter Sicht ist primär die Phase bis Baubeginn von grösster Bedeutung, da – wie unter Punkt 3.6 beschrieben – der Baubeginn noch vor Ende 2008 erfolgen muss, damit die Finanzierung des Bundes gemäss Kapitel 9.2 sichergestellt ist.

Basel-Stadt und Weil am Rhein haben deshalb den nachfolgend abgebildeten Masterterminplan erarbeitet und am 6. Juli 2007 im Rahmen der politischen Projektsteuerung verabschiedet.

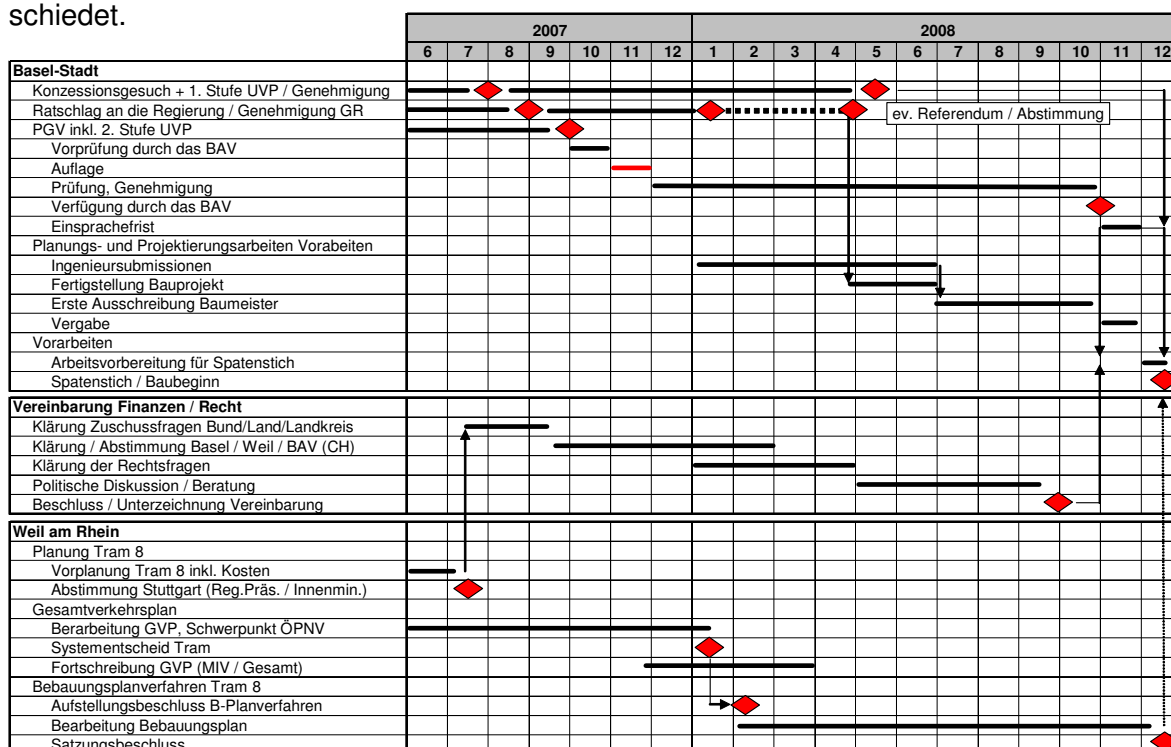


Abbildung 10 Masterterminplan

### 10.2 Bauablauf

Der Bau der Tramverlängerung Linie 8 dauert rund drei Jahre. Die ersten Vorarbeiten werden noch im Sommer/Herbst 2008 ausgeschrieben, damit der Baubeginn Ende 2008 erfolgen kann. Die Arbeiten beginnen in der Kleinhüningeranlage. Gestaffelt dazu beginnen die Arbeiten an den Kunstbauten bei der Hiltalingerstrasse respektive bei der Gärtnerstrasse. Diese komplexen Bauwerke brauchen erfahrungsgemäss eine längere Vorbereitungszeit. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs bei der Hiltalingerstrasse braucht es östlich eine ca. 150 m lange Hilfsbrücke, die als erstes erstellt werden muss. Dadurch können die beiden Brücken über die Hafenbahn respektive über die Südquaistrasse in einem Stück abgebrochen und neu erstellt werden. Die Brücke über die Hafenzufahrt profitiert nur bedingt von der Hilfsbrücke und wird als erste Brücke in Etappen erstellt. Um die Gärtnerstrassenbrücke zu bauen, ist eine Totalsperrung geplant. Der Verkehr muss dabei über die Brücke bei der Kleinhüningerstrasse geführt werden.

In Abstimmung auf die Kunstbauten wird der Strassen- und Gleisbau nachgezogen, so dass 2012 die ganze Strecke für die Betriebsprüfungen bereit ist. Als letzte Tätigkeit erfolgen die Demontage der Hilfsbrücke und die Fertigstellung der Rampenbauwerke; die Abfahrtsrampe auf der Ostseite ist Bestandteil der Hilfsbrückenkonstruktion.

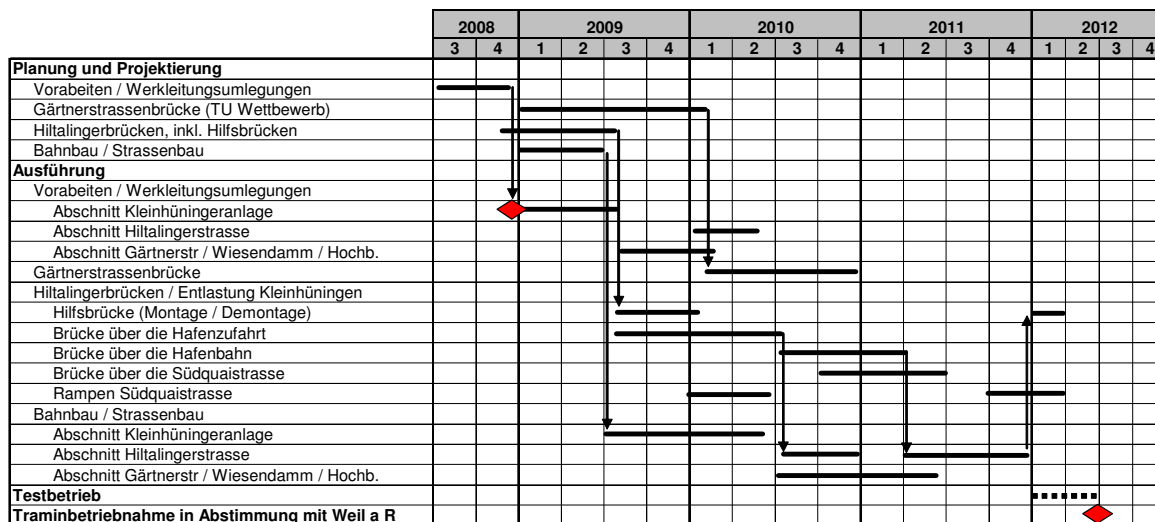


Abbildung 11 Bauablauf

### 10.3 Politische Entscheide in Basel-Stadt und Weil am Rhein und damit verbundene Vorbehalte im Beschluss des Grossen Rates

Um das Ziel eines Baubeginns vor Ende 2008 einhalten zu können, müssen die Arbeiten der Planungsphase II so rasch als möglich in Angriff genommen werden, damit die ersten Bauaufträge im Herbst 2008 vergeben werden können. Aufgrund dieses Zeitdruckes wird der Grosse Rat seine Entscheide allenfalls noch in Unkenntnis des Grundsatzentscheides des Gemeinderates von Weil am Rhein zur Frage „Tram ja oder nein“ fällen.

Der Regierungsrat schlägt deshalb vor, dass der Grossratsbeschluss 1 (Projektierung bis und mit Ausschreibung) und der Grosratsbeschluss 3 (Beteiligung des Kantons an den weiteren Planungs- und Projektierungskosten in Weil am Rhein) unter dem Vorbehalt, dass sich der Gemeinderat Weil am Rhein rechtzeitig zu Gunsten der weiteren Planung und der Realisierung des Projektes ausspricht, getroffen wird. Dieser Entscheid wurde dem Kanton Basel-Stadt von der Stadt Weil am Rhein bis spätestens Ende Januar 2008 versprochen.

Für den Grossratsbeschluss 2 (Ausführungsplanung und Bauarbeiten) und den Grossratsbeschluss 4 (Vorfinanzierung von Beiträgen des Landes Baden-Württemberg durch den Kanton Basel-Stadt) wird vorgeschlagen, dass der Kredit nur unter dem Vorbehalt der Unterzeichnung einer verbindlichen Grundsatzvereinbarung über den Bau und die Finanzierung des Trams bis Ende September 2008 freigegeben wird.

Es ist wegen dieses Beschlusdispositivs, dass für die Planung bis und mit Ausschreibung der Bauarbeiten ein separater Grossratsbeschluss 1 formuliert wurde. Können diese Termine nicht eingehalten werden, ist ein Baubeginn vor Ende 2008 nicht mehr möglich, weshalb auch die Bundesbeiträge entfallen würden. Der Grossratsbeschluss würde dann hinfällig.

## 11. Öffentlichkeitsarbeit

*„Die Tramlinie 8 verbindet schnell, günstig und umweltfreundlich die beiden Städte Weil am Rhein und Basel. Sie bietet eine wesentliche Verbesserung des Verkehrs in Basel Nord.“*

Dies ist die Hauptbotschaft in der Öffentlichkeitsarbeit. Die Öffentlichkeitsarbeit in der Phase Ratschlagsprojekt/Auflageprojekt hatte zur Aufgabe, das Projektziel Baubeginn vor Ende 2008 bestmöglich zu unterstützen. Dabei standen aus Basler Sicht zwei Aspekte im Vordergrund:

- Abstimmung der Kommunikation unter den Partnern Basel-Stadt und Weil am Rhein auf Stufe Projektleitung.
- Einbindung der Quartierbevölkerung in den Planungsprozess via Kontaktgruppe Kleinhüningen und Begleitgruppe.

Weil der Systemscheid in Weil am Rhein bisher noch nicht gefällt werden konnte, erfolgte die Kommunikation nach aussen entsprechend zurückhaltend. Hingegen hat sich die Zusammenarbeit mit der Quartierbevölkerung im Rahmen der Begleitgruppe (= Ausschuss aus der Kontaktgruppe Kleinhüningen) als sehr konstruktiv erwiesen. An mehreren Sitzungen unter der Leitung des Stadtteilsekretariates Kleinbasel wurde der Planungsprozess laufend präsentiert, und die Begleitgruppe konnte ihre Anliegen einbringen. Schwerpunktthemen waren die wegfallenden Parkplätze, die Lage der Haltestellen sowie die Entlastung Kleinhüningen vom Schwerverkehr. Dank der Einbindung der Quartierbevölkerung in die Begleitgruppe konnte das Projekt breit abgestützt und den Bedürfnissen der Quartierbevölkerung besser angepasst werden.

Im Vorfeld der Planaufgabe ist eine Informationsveranstaltung für Anwohnerinnen und Anwohner geplant, um das Tramprojekt auch über die Begleitgruppe hinaus der Quartierbevölkerung näher zu bringen. Die Kommunikation soll allenfalls durch einen Flyer unterstützt werden.

Während der Bauzeit wird der Schwerpunkt der Kommunikation auf der Orientierung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Pendlerinnen und Pendler über die jeweils aktuellen und bevorstehenden Bauphasen und den damit verbundenen Einschränkungen liegen.

## 12. Antrag

Das Geschäft wurde vom Finanzdepartement gemäss § 55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt geprüft.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog  
Präsidentin



Dr. Robert Heuss  
Staatsschreiber

### Beilage

*Beschlüsse*

## Grossratsbeschluss

[Hier Titel eingeben]

[Hier Untertitel eingeben]

(vom [ ])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [ ] der [ ]-Kommission, beschliesst:

1. Für die Projektierung bis und mit Ausschreibung der Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Tramverlängerung Linie 8 wird ein Projektierungskredit von CHF 3'500'000 (Preisbasis PKI April 2007) bewilligt. Der Kredit wird im Investitionsprogramm folgendermassen eingestellt:

- Investitionsbereich 1 (Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur) mit der Position 617021028002: CHF 1'750'000
- Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr) mit den beiden Position 801821040105 zu Gunsten WSD, DST ÖV und 617021028003 zu Gunsten des Tiefbauamtes: Je CHF 875'000.

Die Freigabe dieses Kredites erfolgt unter dem Vorbehalt, dass sich der Gemeinderat von Weil am Rhein rechtzeitig zu Gunsten der weiteren Planung und Realisierung des Projektes entscheidet.

2. Für die Ausführungsprojektierung und die Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Tramverlängerung Linie 8 wird ein Kredit von CHF 58'836'000 (Preisbasis PKI April 2007) bewilligt. Der Kredit wird im Investitionsprogramm folgendermassen eingestellt:

- Investitionsbereich 1 (Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur) mit der Position 617021028002: CHF 28'916'000
- Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr) mit der Position 617021028003 zu Gunsten des Tiefbauamtes: CHF 16'454'000
- Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr) mit der Position 801821040105 zu Gunsten WSD, DST ÖV: 13'466'000.

Die für den Bau der Tramlinie 8 auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt ausbezahlten Bundesbeiträge werden von den genehmigten Summen in Abzug gebracht.

Die Freigabe dieses Kredites erfolgt unter dem Vorbehalt, dass bis Ende September 2008 zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil am Rhein eine verbindliche Vereinbarung über den Bau und die Finanzierung der Tramlinie unterzeichnet worden ist.



3. *Als Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die weiteren Planungs- und Projektierungsarbeiten auf dem Gebiet der Stadt Weil am Rhein wird ein Kredit von CHF 3'000'000 zu Lasten des Investitionsbereiches 2 (Wirtschafts- und Sozialdepartement, DST ÖV) Position 801821040105 bewilligt.  
Die Freigabe dieses Kredites erfolgt unter dem Vorbehalt, dass sich der Gemeinderat von Weil am Rhein rechtzeitig zu Gunsten der weiteren Planung und Realisierung des Projektes entscheidet.*
4. *Zur Deckung der mit der Vorfinanzierung von allenfalls nicht gemäss Baufortschritt ausbezahlten Förderbeiträgen des Landes Baden –Württemberg verbundenen Zinskosten (zinsloser Überbrückungskredit des Kantons Basel-Stadt an die Stadt Weil am Rhein) wird ein Kredit von CHF 1'560'000 zu Lasten des Investitionsbereiches 2 (Wirtschafts- und Sozialdepartement, DST ÖV) Position 801821040105 bewilligt.  
Die Freigabe dieses Kredites erfolgt unter dem Vorbehalt, dass bis Ende September 2008 zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil am Rhein eine verbindliche Vereinbarung über den Bau und die Finanzierung des Trams unterzeichnet worden ist.*
5. *Für die Projektierung der Neugestaltung Hochbergerplatz wird ein Projektierungskredit von CHF 300'000 (Preisbasis PKI April 2007) bewilligt. Im Investitionsprogramm des Regierungsrates ist dieses Vorhaben im Investitionsbereich 1 (Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur) mit der Position 651030020021 zu Gunsten des Hochbau- und Planungsamtes enthalten.*

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Dieser Beschluss unterliegt dem Referendum.