



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

06.1769.04

Basel, 10. Dezember 2007

Kommissionsbeschluss
vom 28. November 2007

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag 06.1769.03 betreffend 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

1. Ausgangslage

Das Angebot der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) endet in Basel heute zum grössten Teil an den geographischen Grenzen zum benachbarten Ausland. Diese Grenzen haben im Mobilitätsverhalten der Bewohner dieser Region aber keine grosse Bedeutung mehr. Die Verkehrsflüsse über die Grenze nehmen laufend zu, im Gegensatz zum privaten hinkt der öffentliche Verkehr dieser Entwicklung allerdings hinterher.

Die grenzüberschreitende Buslinie 55 und die Linie S6 der Regio-S-Bahn, die seit einem Jahr vom Wiesental via Badischen Bahnhof zum Bahnhof Basel SBB durchgebunden wird, sind zwei Beispiele, die den effektiven Verkehrsflüssen Rechnung tragen und die Fahrgäste über die Landesgrenze transportieren. Nur mit solchen grenzüberschreitenden Angeboten lässt sich das Verkehrsaufkommen zwischen Basel und den Städten und Gemeinden im ausländischen Teil der Agglomeration vermehrt über den öffentlichen Verkehr abwickeln. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen ist im grenzüberschreitenden Verkehr um einiges geringer als innerhalb des schweizerischen Teils der Agglomeration (vgl. ÖV-Programm 2006 – 2009 des Regierungsrats, Kapitel 4.2 und Gesamtverkehrsmodell der Region Basel (Modelloptimierung 2003 und Prognosezustand 2030, Kurzbericht Basel, Mai 2007) des Baudepartements).

Den Anteil des öffentlichen Verkehrs am so genannten Modal Split weiter zu erhöhen – ein vom ÖV-Programm vorgegebenes Ziel – dürfte dort am einfachsten sein, wo er noch relativ tief ist. Der Grosse Rat hat denn auch mit der Genehmigung des ÖV-Programms 2006 – 2009 im Dezember 2005 das strategische Ziel von grenzüberschreitenden Tramverlängerungen nach Weil am Rhein und St. Louis bekräftigt. Diese Vorhaben sind zum Nutzen beider Seiten: Die Arbeitspendler erhalten attraktive, schnelle und umsteigefreie Verbindungen nach Basel, die Stadt zusätzliche Besucher einerseits, weniger motorisierten Individualverkehr andererseits.

Die projektierte Verlängerung der Tramlinie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein ist ein weiterer Schritt, das grenzüberschreitende Angebot im öffentlichen Verkehr zu verbessern. Angesichts der weiter steigenden Verflechtung und der abnehmenden Bedeutung der Landesgrenzen – Stichwort Schengen-Abkommen – dürfte der Erfolg dieses Angebots garantiert sein. Die Linie schafft eine direkte Verbindung von Weil am Rhein sowohl in die Basler Innenstadt (Klein- und Grossbasel) als auch zum Bahnhof Basel SBB – und natürlich umgekehrt.

2. Vorgehen

Der Grosse Rat hat das Geschäft 06.1769.03 am 17.10.2007 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 31.10.2007, 21.11.2007 und 28.11.2007 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Für Auskünfte und Rückfragen standen ihr Regierungsrat Ralph Lewin, Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements (WSD) und Martin Häfliger von der Dienststelle Öffentlicher Verkehr im WSD zur Verfügung.

Die UVEK hat sich in ihrem Bericht zum ÖV-Programm 2006 – 2009 vom 28.9.2005 grundsätzlich hinter die Verlängerung von Tramlinien in die südbadischen und elsässischen

Nachbargemeinden gestellt. Mit der Verlängerung der Tramlinie von Kleinhüningen nach Weil am Rhein hat sie sich bereits Ende 2006 intensiv auseinandergesetzt. Ihren Bericht 06.1769.02 zum Ausgabenbericht 06.1769.01 betreffend Planungskredit für die Projektierung einer Tramlinie Kleinhüningen – Weil am Rhein hat sie am 12.12.2006 mit 13:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen verabschiedet.

Aufgrund der bereits bei früheren Gelegenheiten geführten Diskussionen hat sich die UVEK beim vorliegenden Ratschlag nur noch am Rande mit der Grundsatzfrage befasst, ob die Verlängerung der Tramlinie von Kleinhüningen nach Weil am Rhein erstrebenswert ist oder nicht. Im Zentrum der Diskussionen standen die Details des inzwischen konkretisierten Projekts.

Die UVEK dankt den Verantwortlichen im Wirtschafts- und Sozialdepartement für den sehr guten Ratschlag, der fast keine Fragen offen lässt und notabene in einem Zeitraum von weniger als einem Jahr entstanden ist. Dank dieser hervorragenden Vorbereitung des Geschäfts konnte die UVEK den Ratschlag zügig behandeln und ihren Bericht und Antrag rasch an den Grossen Rat weiterleiten. Viele Detailfragen und Abbildungen sind im Ratschlag 06.1769.03 des Regierungsrates zu finden und werden deshalb in diesem Bericht nicht wiederholt.

3. Feststellungen der UVEK

3.1 Projekt

Der Regierungsrat beantragt mit dem vorliegenden Ratschlag Kredite für die folgenden Vorhaben:

- Projektierung und Ausführung der Tramverlängerung der 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 an die Stadt Weil am Rhein durch den Kanton Basel-Stadt (zinsloser Überbrückungskredit)
- Projektierung der Umgestaltung des Hochbergerplatzes

Die einzelnen Punkte sind im Ratschlag ausführlich dargelegt. Die UVEK fasst die wichtigsten Projektbestandteile der Verlängerung der Tramlinie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein im Folgenden stichwortartig zusammen:

- Die 2,8 Kilometer lange Strecke der Linie 8 zwischen der heutigen Endstation Kleinhüningen und der neuen Endhaltestelle beim Bahnhof von Weil am Rhein verkehrt durchgehend auf Doppelspur und teilweise auf eigenem Trasse. Ein Kilometer der Strecke liegt auf Schweizer Boden.
- Die Endhaltestelle in Weil am Rhein liegt auf einer unmittelbar nördlich der (für den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr) bestehenden Friedensbrücke neu zu bauenden Trambrücke – mit direkten Abgängen zu den Perrons der Regio-S-Bahn. Eine

künftige Verlängerung der Tramlinie innerhalb von Weil bleibt möglich. Die Friedensbrücke bleibt bestehen.

- Hundert Meter südlich der heutigen Endhaltestelle in Kleinhüningen entsteht in Richtung Weil am Rhein eine neue Haltestelle, weil die Trams, die über die Gärtnerstrassenbrücke nach Weil am Rhein weiterfahren, nicht an der heutigen Endhaltestelle vorbeikommen. Die aus Weil kommenden Trams bedienen nach der Gärtnerstrassenbrücke die heutige Endhaltestelle. Haltestelle und Kiosk werden neu gebaut. Eine weitere neue Haltestelle auf Schweizer Boden entsteht bei der Christophoruskirche, dem eigentlichen Zentrum von Kleinhüningen.
- Hiltalingerbrücke und Gärtnerstrassenbrücke werden neu gebaut, der Hochbergerplatz neu gestaltet. Der Neubau der Gärtnerstrassenbrücke war schon seit Längerem vorgesehen. Die Kleinhüningeranlage wird dank zwei Rampen, die von der neuen Hiltalingerbrücke auf die Südquastrasse führen, vom Schwerverkehr befreit. Das Schwerverkehrsverbot in der Kleinhüningeranlage ist Voraussetzung für einen flüssigen Tramverkehr. Gleichzeitig führt es zur schon lange angestrebten Entlastung Kleinhüningens vom Schwerverkehr.
- Die Baumallee in der Kleinhüningeranlage bleibt bestehen und wird zum Teil aufgewertet. In Richtung Weil am Rhein hat das Tram ab Neuhausstrasse ein eigenes Trasse (signalisierte, aber baulich nicht abgegrenzte Trampspur im Strassenraum), was insbesondere bei Stausituationen vor dem Zollübergang wichtig ist.
- In der Kleinhüningeranlage werden 33 Parkplätze aufgehoben. Davon werden 21 in Kleinhüningen kompensiert. Es gibt Anwohner in der Kleinhüningeranlage, die in Zukunft im Gegensatz zu heute keinen Parkplatz mehr direkt vor dem Haus finden werden. Dafür ist die nächste Tramhaltestelle wesentlich näher als heute.
- Die Zollabfertigung am Grenzübergang zwischen der Schweiz und Deutschland muss neu organisiert werden. Vorgesehen ist, die Trams seitlich an den neuen – in containerähnlicher Leichtbauweise zu erstellenden – Zollanlagen vorbeizuführen. Die Trams können stehende Autokolonnen überholen. Für Passagiere, die etwas zu deklarieren haben, wird auf Höhe Zoll eine Haltestelle eingerichtet. Der Neubau der Zollanlagen ist nicht Bestandteil des Ratschlags. Erste Gespräche mit der Zollverwaltung laufen, werden aber erst intensiviert, wenn sicher ist, dass das Tramprojekt auch wirklich verwirklicht wird. Dem Grossen Rat würde ein entsprechender Kredit deshalb separat vorgelegt. Schätzungen gehen von Gesamtkosten von maximal CHF 3,5 Mio. aus, die auf die beteiligten Parteien (Zollverwaltungen, Kanton Basel-Stadt, Stadt Weil am Rhein) aufzuteilen wären.

3.2 Kosten und Kostenaufteilung

3.2.1 Baukosten

Weil sich die vor etwa zwei Jahren ebenfalls diskutierten Tramverlängerungen nach Frankreich zumindest verzögert haben, steht der ursprünglich für die Verlängerung der Linien 3, 8 und 11 maximal in Aussicht gestellte Bundesbeitrag von CHF 39,5 Mio. nun vollumfänglich für das Weiler Projekt zur Verfügung. Indexiert sind es heute rund CHF 43,5 Mio. Das Bundesamt für Verkehr hat dem WSD die „Umwidmung“ bestätigt.

Aufgrund der vielen Brückenneubauten kommt das Projekt teurer zu stehen als ursprünglich vermutet. Der Bund finanziert bis zu 50% der so genannten „anrechenbaren Baukosten“. Was er alles als anrechenbar deklariert, ist noch nicht vollständig geklärt; Präjudizien existieren keine. Der Grosse Rat muss gemäss dem geltenden Bruttoprinzip so oder so den Gesamtbetrag von CHF 67 Mio. bewilligen; davon wird dann der Beitrag des Bundes abgezogen. Eine Aufstellung der budgetierten Kosten sowie deren Verteilung auf die verschiedenen Träger gibt Tabelle 3-1.

Die Kostenbeteiligung des Landes Baden-Württemberg an den Baukosten auf deutscher Seite dürfte – nach Abzug des aus der Schweiz kommenden Bundesbeitrags – zwischen 65 und 75 Prozent betragen. Das Land Baden-Württemberg übernimmt im Rahmen des Gemeinde-Verkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) grundsätzlich 75% der „anrechenbaren Kosten“, den Rest muss die Stadt Weil am Rhein tragen. Welche Kosten genau als anrechenbar deklariert werden, ist auch hier noch Sache von Verhandlungen. Strassenbahnen müssen in Deutschland zum Beispiel über ein eigenes, vom übrigen Verkehr auch baulich abgegrenztes Trasse verfügen, um die maximal mögliche Kostenbeteiligung zu erhalten.

Tabelle 3-1: Übersicht über die Planungs- und Baukosten

Alle Beträge in Mio. CHF		Budgetierte Kosten ¹⁾	Finanzierung durch.....		
			Eidgenossen- schaft	Kanton Basel- Stadt	Land Baden-Württemberg und Stadt Weil am Rhein ¹⁾
Abschnitt Basel- 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 am Rhein****	Ausführungsplanung	5.60		²⁾ 2.80	2.80
	Bau	40.78	20.39		20.39
Subtotal Weil am Rhein exkl. MWST		46.38			
Total Planung und Bau Tram 8 (exkl. MWST)		104.32	43.55	37.58	23.19
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	23.19
Beitrag Basel-Stadt (inkl. MWST)				42.28	

1) 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.

2) Beteiligung an den Planungskosten in Weil am Rhein durch den Kanton Basel-Stadt (50% der Kosten bis zu einem Kostendach von CHF 3 Mio.).

* Inkl. Landerwerb

** Insbesondere Währungsrisiken und Unsicherheiten in Verbindung mit der Mehrwertsteuer. 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 maximal 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 – Neugestaltung wird zu einem späteren Zeitpunkt ein separater Ratschlag unterbreitet.

Die erste Spalte der Tabelle 3-1 zeigt die gesamten budgetierten Kosten für die weitere Planung und den Bau der Tramlinie. Die Budgetgenauigkeit beträgt +/- 15%. Von den CHF 104 Mio. (exkl. Mehrwertsteuer) fallen CHF 57,9 Mio. auf den Schweizer und CHF 46,4 Mio. auf den Deutschen Abschnitt. Darin enthalten sind alle Begleitmassnahmen und alle neu zu bauenden Brücken und Rampen. Ein Grossteil der Investitionen betrifft nicht die Verlegung der Tramschienen, sondern die übrige Bauten. Im Kredit nicht enthalten sind der Neubau der Zollanlage (vgl. Kapitel 3.1) und die Neugestaltung des Hochbergerplatzes (nur Projektierungskredit). Der Hochbergerplatz hat mit dem Projekt denn auch nur am Rande zu tun.

Die Leistungsvereinbarung mit dem Bund kann erst abgeschlossen werden, wenn positive politische Grundsatzentscheide von Basler wie von Weiler Seite vorliegen. Dies wird unmittelbar nach diesen Entscheiden geschehen.

3.2.2 Betriebskosten

Die nach Weil am Rhein verlängerte Tramlinie führt im ÖV-Globalbudget zu zusätzlichen Betriebskosten von rund CHF 200'000 pro Jahr. Wenn jeder zweite Kurs über Kleinhüningen hinaus nach Weil am Rhein fährt (15-Minuten-Takt), braucht es auf der Linie 8 einen zusätzlichen Tramzug.

Aus Gründen der Praktikabilität ist vorgesehen, dass Weil am Rhein künftig die Buslinie 55 auf der gesamten Länge bestellt und finanziert, während Basel-Stadt auch den Weiler Ast der Tramlinie 8 übernimmt. Ist das neue Angebot erfolgreich, erhöht sich dank dem Weiler Ast der Kostendeckungsgrad auf der gesamten Linie; es steigen also auch die Erträge. Ein Umsteigeeffekt darf erwartet werden – nicht zuletzt aufgrund der vielen neuen Arbeitsplätze in Basel Nord.

3.2.3 Kreditfreigabe unter Vorbehalt

Die Freigabe der Kredite für die weitere Projektierung und den Bau des in Kapitel 3.1 skizzierten Vorhabens durch den Grossen Rat erfolgt unter dem Vorbehalt, dass sich auch der Gemeinderat von Weil am Rhein rechtzeitig für die weitere Planung und die Realisierung des Projektes entscheidet und 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 wird (vgl. Grossratsbeschluss auf Seite 10 dieses Berichts).

3.3 Optik von Weil am Rhein

Der UVEK liegt daran, an dieser Stelle deutlich festzuhalten, dass das Tramprojekt in Weil am Rhein nicht unumstritten ist und ein Teil der Bevölkerung dem Vorhaben skeptisch gegenübersteht. Dafür gibt es verschiedene Gründe:

- Nach den Drittbeiträgen von Bund (CH) und Land Baden-Württemberg (vgl. Kapitel 3.2.1) dürften 16 bis 18% der auf Deutscher Seite anfallenden Baukosten bei der Stadt Weil am Rhein verbleiben. In Relation zu ihren Möglichkeiten ist dies immer noch eine stolze Summe.

- Das Land Baden-Württemberg dürfte zwischen 65 und 75% der Baukosten übernehmen. Allerdings ist davon auszugehen, dass es nicht in der Lage sein wird, diese Mittel auch laufend auszubezahlen. Es wird davon ausgegangen, dass das Land etwa die Hälfte der gesprochenen Beiträge mit einer Verzögerung von fünf Jahren ausbezahlen wird. Die Stadt Weil am Rhein müsste den Bau also vorfinanzieren.
- Das neue Tram bedient nicht alle Stadtteile von Weil am Rhein und löst deshalb auch nicht alle Verkehrsprobleme. Die heutigen Buslinien müssen auf das Tram ausgerichtet, die Linienführungen teilweise modifiziert werden. Dies könnte auch dazu führen, dass auf gewissen innerstädtischen Strecken künftig umgestiegen werden muss, wo heute eine Direktverbindung besteht.
- Die Sogwirkung, die das Tram entfaltet, ist einerseits erwünscht, führt andererseits aber auch zu Problemen: wenn viele Pendler in Weil am Rhein vom Auto auf das Tram umsteigen, verschärft dies die Parkplatznot – insbesondere im Stadtteil Weil-Friedlingen. Als flankierende Massnahme zur neuen Tramlinie erachten die Vertreter von Weil am Rhein deshalb eine Park-and-ride-Anlage beim Bahnhof Weil als unabdingbar.
- Sorgen machen den Weilern schliesslich die Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur für das Tram. Hierbei gilt das Territorialprinzip.

Die UVEK zeigt Verständnis für die Bedenken von Weil am Rhein, ist aber überzeugt, dass das verlängerte Tram sowohl den Bewohnerinnen und Bewohnern von Weil am Rhein als auch der lokalen Wirtschaft einen Nutzen bringt, der die aufzubringenden Investitionen rechtfertigt. Die UVEK begrüsst das Entgegenkommen, das der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt gegenüber der Weiler Seite in verschiedenen Punkten signalisiert hat.

- Gemäss Beschlussentwurf Ziffer 4 leistet der Kanton Basel-Stadt an die weiteren Planungs- und Projektierungsarbeiten auf dem Gebiet der Stadt Weil am Rhein einen Kredit von CHF 3 Mio. Bereits mit Zustimmung zum Ausgabenbericht 06.1769.01 betreffend Planungskredit für die Projektierung einer Tramlinie Kleinhüningen – Weil am Rhein hat der Grosse Rat einen Kredit von CHF 330'000 für die erste Planungsphase gesprochen.
- Zur Vorfinanzierung von allenfalls nicht gemäss Baufortschritt ausbezahlter Förderbeiträge des Landes Baden-Württemberg beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat Mittel in der Höhe von CHF 1,56 Mio. Dies ermöglicht dem Kanton Basel-Stadt, der Stadt Weil am Rhein rund die Hälfte des GVFG-Beitrages über fünf Jahre vorzufinanzieren (zinsloses Darlehen).

Die Weiler Seite befürchtet, dass die Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur des Trams eine grössere finanzielle Belastung werden. Man kann jedoch davon ausgehen, dass Schienen und Fahrleitungen auf einer Linie, auf der nur alle 15 Minuten ein Tram verkehrt, 30 bis 40 Jahre halten werden. Beim vorliegenden Projekt sind notabene nicht die zu verlegenden Schienen, sondern der Neubau der verschiedenen Brücken und die Anpassung der Strassenführung die Hauptkostenpunkte.

3.4 Optik von Kleinhüningen

Eine Begleitgruppe aus Kleinhüningen hat sich in den letzten Monaten im Zusammenhang mit dem Tramprojekt stark eingebracht (vgl. auch Bericht Nr. 06.1769.02 der UVEK zum Ausgabenbericht 06.1769.01 betreffend Planungskredit für die Projektierung einer Tramlinie Kleinhüningen – Weil am Rhein vom 12.12.2006). Dabei ging es weniger darum, das Tram durch die Kleinhüningeranlage zu verhindern, als dessen Einführung mit flankierenden Massnahmen zu verbinden. Die wichtigste dieser Massnahmen ist die Verbannung des Schwerverkehrs aus den Wohnquartieren. Diese wird nun durch Rampen, die von der Hiltalingerbrücke in das Hafenareal führen sollen, möglich. Vorgesehen sind auf der Linie 8 ab 2012 die neuen Tango-Trams.

Das vorliegende Projekt stösst bei den meisten Mitgliedern der Kontaktgruppe Kleinhüningen auf Akzeptanz – nicht zuletzt dank des engagierten Dialogs zwischen Verwaltung und Quartierbevölkerung.

Die Freigabe des Projektierungskredits für die von der Quartierbevölkerung gewünschte Umgestaltung des Hochbergerplatzes erfolgt als einzige nicht unter dem Vorbehalt einer Zustimmung der Behörden von Weil am Rhein (vgl. Ziffer 5 des Grossratsbeschlusses). Die Umgestaltung dieses Platzes hängt nicht von der Realisierung der Tramverlängerung ab.

3.5 Termine

Wie in Kapitel 3.2 erwähnt, übernimmt der Bund bis zu 50% der effektiven Baukosten. Gekoppelt ist diese Beteiligung allerdings an die Auflage, dass der Baubeginn im Jahr 2008 erfolgt. Um diesen Termin einhalten zu können, müssen gemäss Aussage des Wirtschafts- und Sozialdepartements bis Ende Januar 2008 die Grundsatzentscheide von Basler wie von Weiler Seite gefällt sein. Grundlegende Projektänderungen sind in der jetzigen Phase nicht mehr möglich, will man den Baubeginn vor Ende 2008 nicht gefährden.

Sollte eine der beiden Seiten bis Ende Januar dem Projekt – aus welchen Gründen auch immer – ihre Zustimmung verweigern, wäre das Projekt zumindest vorläufig vom Tisch. Es könnte im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramms beim Bund wieder neu eingegeben werden. Die Kostenbeteiligung des Bundes wäre dann aber vermutlich tiefer (zwischen 30 und maximal 50%) – und das Datum eines möglichen Baubeginns völlig offen.

4. Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 28. November 2007 mit 12:1 Stimmen ohne Enthaltungen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit dem gleichen Stimmenverhältnis die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfes.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Wüthrich', is positioned to the left of a vertical red line.

Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Tramverlängerung Linie 8 Kleinhüningen – Weil am Rhein

(vom Hier Datum eingeben)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag Nr. 06.1769.03 und den Bericht Nr. 06.1769.04 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Für die Projektierung bis und mit Ausschreibung der Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Verlängerung der Tramlinie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein 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), Position 617021028002: CHF 1'750'000
- Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr), Position 617021028003 zu Gunsten Tiefbauamt: CHF 875'000
- Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr), Position 801821040105 zu Gunsten WSD, DST ÖV: CHF 875'000

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

2. Für die Ausführungsprojektierung und die Bauarbeiten im Zusammenhang mit der Verlängerung der Tramlinie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein 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), Position 617021028002: CHF 28'916'000
- Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr), Position 617021028003 zu Gunsten Tiefbauamt: CHF 16'454'000
- Investitionsbereich 2 (Öffentlicher Verkehr), Position 801821040105 zu Gunsten WSD, DST ÖV: 13'466'000.

Die für die Bauarbeiten auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt ausbezahlten Bundesbeiträge im Zusammenhang mit der Verlängerung der Tramlinie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein 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 wird.

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 (Öffentlicher Verkehr), Position 801821040105 zu Gunsten WSD, DST ÖV, bewilligt.

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

4. Zur Deckung von bei der Stadt Weil am Rhein anfallenden Zinskosten in Folge Vorfinanzierung allfällig nicht gemäss Baufortschritt ausbezahlter Förderbeiträge des Landes Baden-Württemberg wird ein Kredit von CHF 1'560'000 zu Lasten des Investitionsbereiches 2, Wirtschafts- und Sozialdepartement, DST ÖV, Position 801821040105, bewilligt. Es handelt sich dabei um einen zinslosen Überbrückungskredit des Kantons Basel-Stadt an die Stadt Weil am Rhein.

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 wird.

5. Für die Projektierung der Neugestaltung des Hochbergerplatzes wird ein Projektierungskredit von CHF 300'000 (Preisbasis PKI April 2007) bewilligt. Dieser Kredit wird im Investitionsprogramm im Investitionsbereich 1 (Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur), Position 651030020021 zu Gunsten Hochbau- und Planungsamt eingestellt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.