



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.1130.01

WSD/P061130
Basel, 23. April 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 22. April 2008

Ratschlag

Tramlinie Basel - Weil am Rhein – Beitrag an allfällige Kostenüberschreitungen beim Bau des deutschen Abschnittes

1. Einleitung

Am 29. Februar 2008 hat der Gemeinderat von Weil am Rhein dem Bau der Tramlinie 8 von Kleinhüningen nach Weil am Rhein Bahnhof (Europaplatz) zugestimmt.

Die Finanzierung des vom Zollamt Weil-Friedlingen bis zum Europaplatz führenden deutschen Abschnittes (EUR 28.1 Mio. inkl. Planung) sieht folgendermassen aus:

• Eidgenossenschaft	50% der Baukosten gem. Vorprojekt**	€ 12.35 Mio.
• Land Baden Württemberg	An Planung und Bau bis maximal	€ 9.65 Mio.
• Kanton Basel-Stadt:	50% der Planungskosten bis max. CHF 3 Mio.	€ 1.50 Mio.
• Landkreis Lörrach	Fixer Beitrag	€ 1.00 Mio.
• BVB	Fixer Beitrag	€ 1.00 Mio.
• Stadt Weil am Rhein	Restbetrag gemäss Vorprojekt	€ 2.60 Mio.

** Bundesbeiträge an das gesamte Projekt Tram 8 (CH und D): CHF 43.5 Mio. (Indexstand April 2007)

Neben der Stadt Weil am Rhein beteiligen sich also fünf weitere Parteien an den Kosten für die Planung und den Bau des deutschen Abschnittes. Diese Beiträge sind allesamt mit einem Kostendach versehen, das Risiko von (nicht teuerungsbedingten) Kostenüberschreitungen im Bau läge deshalb vollumfänglich bei der Stadt Weil am Rhein. Bei einem Bauvolumen in Deutschland von EUR 25 Mio. ist dieses Risiko erheblich.

Die Stadt Weil am Rhein sieht sich nicht in der Lage, ein solches überproportionales Budgetrisiko – das de facto mehr als einer Verdoppelung des von der Stadt Weil am Rhein für den Bau der Tramlinie budgetierten Betrages entsprechen würde – allein zu tragen. Der Regierungsrat hat deshalb am 19. Februar 2008 in Aussicht gestellt, dass er – die Einwilligung des Grossen Rates vorausgesetzt – bereit ist, das Risiko allfälliger Kostenüberschreitungen beim Bau des deutschen Abschnittes gemeinsam zu tragen.

Mit dem vorliegenden Ratschlag ersucht der Regierungsrat den Grossen Rat - ergänzend zum GRB vom 16. Januar 2008 (Ratschlag Tramverlängerung Linie 8; Kleinhünigen – Weil am Rhein) - der hälftigen Übernahme des nicht durch Beiträge der Eidgenossenschaft abgedeckten Risikos allfälliger Kostenüberschreitungen beim Bau des deutschen Abschnittes durch den Kanton Basel-Stadt bis zu einem Garantiebetrug von EUR 2.0 Mio. zuzustimmen (Eventualverpflichtung). Weiter möchte er dem Grossen Rat zu Kenntnis bringen, wie die im Vorfeld des Entscheides in Weil am Rhein diskutierte Frage der künftigen Infrastrukturerneuerung auf dem deutschen Abschnitt geregelt werden soll.

Offen ist nach wie vor die Frage des Kostenteilers beim Neubau der Zollanlage (vgl. Ratschlag Kapitel 5.3.6).

2. Umgang mit Kostenüberschreitungen beim Bau des deutschen Abschnittes

Die Kostenschätzung für den Bau der Tramlinie Kleinhünigen - Weil am Rhein liegt im Bereich einer Planungsgenauigkeit von +/- 15% vor. Es stellt sich also die Frage, wie mit allfälligen Kostenüberschreitungen innerhalb der Planungsgenauigkeit umgegangen werden soll.

Die Beiträge der Eidgenossenschaft, des Landes Baden-Württemberg und des Landkreises Lörrach sind zurzeit mit einem Kostendach versehen¹. Dieser Umstand stellt für die Stadt Weil am Rhein ein erhebliches Risiko dar. Die „Deckelung“ bedeutet vor allem, dass der Beitrag der Eidgenossenschaft im Falle nicht teuerungsbedingter Baukostenüberschreitung auf unter 50% sinken würde. Ohne Entgegenkommen des Kantons Basel-Stadt hätte die Stadt Weil am Rhein allfällige Mehrkosten allein zu tragen, was sich folgendermassen darstellt:

A) Kostensituation für Weil am Rhein gemäss Vorprojekt (=ohne Kostenüberschreitung)

Alle Werte in Mio. €	Kosten gem. Vorprojekt	Bund (CH)	Kanton BS	BVB	Land Baden-Württemberg	Landkreis Lörrach	Stadt Weil am Rhein
Planung	€ 3.4		€ 1.5		€ 0.4		€ 1.5
Bau	€ 24.7	€ 12.35		€ 1.0	€ 9.25	€ 1.0	€ 1.1
Total	€ 28.1	€ 12.35	€ 1.5	€ 1.0	€ 9.65	€ 1.0	€ 2.6

B) Kostensituation für Weil am Rhein bei Überschreitung der Baukosten um 15%, gegenüber dem Vorprojekt (Planungsgenauigkeit gem. Ratschlag +/- 15%):

Alle Werte in Mio. €	Kosten gem. Vorprojekt	Bund (CH)	Kanton BS	BVB	Land Baden-Württemberg	Landkreis Lörrach	Stadt Weil am Rhein
Planung*	€ 3.4		€ 1.5		€ 0.4		€ 1.5
Bau	€ 28.4	€ 12.35		€ 1.0	€ 9.25 ¹	€ 1.0	€ 1.1 + € 3.7
Total	€ 31.8	€ 12.35	€ 1.5	€ 1.0	€ 9.65	€ 1.0	€ 6.3

*allfällige Steigerung der Planungskosten nicht berücksichtigt

Der Vergleich von Tabelle A mit Tabelle B zeigt: Sollten die Baukosten des deutschen Abschnittes um 15% überschritten werden, würden sich die Kosten für die Stadt Weil am Rhein mehr als verdoppeln. Für eine Stadt, deren Jahresbudget in der Grössenordnung von EUR 55 Mio. liegt, stellt die Möglichkeit einer solchen Kostensteigerung ein grosses Risiko dar.

¹ Nach Kenntnisnahme der Medienmitteilung des Kantons Basel-Stadt vom 19.2.2008 hat das Land Baden-Württemberg am 28.2.2008 seinerseits zugesagt zu prüfen, sich ebenfalls bis zu 15% an allfälligen Baukostenüberschreitungen zu beteiligen.

Der Regierungsrat sieht deshalb die Notwendigkeit, das Risiko einer Kostenüberschreitung beim Bau des deutschen Abschnittes mit der Stadt Weil am Rhein zu teilen. Konkret schlägt er vor, dass sich der Kanton Basel-Stadt bereit erklärt, bis zu einer Kostenüberschreitung der Baukosten von maximal € 4 Mio. auf dem deutschen Abschnitt gegenüber dem Vorprojekt, den Beitrag der Eidgenossenschaft, sollte dieser für den deutschen Abschnitt unter 50% zu liegen kommen, auf 50% zu ergänzen. Der Garantiebeitrag des Kantons betrifft – wie der Bundesbeitrag – die effektiven Baukosten, exklusive deutsche Mehrwertsteuer². Diese Garantie in der Höhe von € 2.0 Mio. beschränkt sich auf submissionsbedingte Kostenüberschreitungen (z.B. wenn wegen guter Baukonjunktur kein Unternehmen bereit wäre, zum budgetierten Preis zu offerieren) und auf unerlässliche Projektänderungen. Was letztere anbelangt, könnte es sich zum Beispiel um Arbeiten bei der neuen Brücke über die Geleise der Deutschen Bahn handeln. Hier stellt der angekündigte Vierspurausbau der Rheintalbahn einen Unsicherheitsfaktor dar.

C) Kostensituation für Weil am Rhein bei einer angenommenen Kostenüberschreitung von **15%, bei Risikoteilung 50/50 zwischen dem Kanton und der Stadt Weil am Rhein:**

Alle Werte in Mio. €	Kosten gem. Vorprojekt	Bund (CH)	Kanton BS	BVB	Land Baden- Württemberg*	Landkreis Lörrach	Stadt Weil am Rhein
Planung	€ 3.4		€ 1.5		€ 0.4		€ 1.5
Bau	€ 28.4	€ 12.35	€ 1.85	€ 1.0	€ 9.25	€ 1.0	€ 1.1 + € 1.85
Total	€ 31.8	€ 12.25	€ 3.375	€ 1.0	€ 9.65	€ 1.0	€ 4.475

*Berechnungen unter der Annahme das Land sich nicht Kostenüberschreitungen beteiligt.

Die vorgeschlagene Aufteilung allfälliger Kostenüberschreitungen gemäss Tabelle C scheint dem Regierungsrat angemessen und fair zu sein. Das Kostenüberschreitungsrisiko reduziert sich für die Stadt Weil am Rhein (im Falle einer Überschreitung von 15%) auf EUR 1.85 Mio., was immer noch einer Kostensteigerung von 70% entsprechen würde. Insofern hofft der Regierungsrat, dass das Entgegenkommen des Kantons Basel-Stadt nun auch das Land Baden-Württemberg dazu bewegen wird, seinerseits auf seinem Beitrag allfällige Kostensteigerungen mit zu tragen. Das Land hat der Stadt Weil am Rhein eine Prüfung des Anliegens zugesagt.

Aufgrund der politischen Signale, der Berichterstattung in der deutschen Presse und der Voten im Gemeinderat von Weil am Rhein, respektive an der Bürgerinformation vom 30. Januar 2008, musste der Regierungsrat davon ausgehen, dass das Projekt ohne dieses Entgegenkommen in Weil am Rhein politisch chancenlos geblieben wäre. Im Lichte der Ziele von Basel 2020 hätte ein Scheitern des Projektes als grosser Rückschlag für die Integration der trinationalen Agglomeration bezeichnet werden müssen.

In der zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil am Rhein abzuschliessenden „Vereinbarung über den Bau und Betrieb einer Tramlinie zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein (Europaplatz)“ soll die Frage wie nachfolgend dargestellt geregelt werden:

² Die Sicherstellung der Absetzbarkeit der deutschen MWST liegt in der Verantwortung der Stadt Weil am Rhein.

§ 5 Mehrkostenvereinbarung und Kostengarantie

¹ Der Kanton Basel-Stadt garantiert, dass 50% der gemäss IFG anrechenbaren und in der Leistungsvereinbarung mit der Eidgenossenschaft gemäss § 4, Abs. 2 genannten Baukosten auf dem deutschen Abschnitt der Tramlinie 8 durch die Schweizer Seite getragen werden.

² Entstehen beim Bau des deutschen Abschnitts der Tramlinie 8 bei den nach IFG anrechenbaren Baukosten Mehrkosten, die nicht zu 50% durch Beiträge der Eidgenossenschaft nach § 4 hiervoor gedeckt werden können, so garantiert der Kanton - anstelle der Eidgenossenschaft - die Übernahme von 50% dieser Kosten, höchstens jedoch bis zu einem Betrag von € 2.0 Mio.

³ Grundlage sind die budgetierten Kosten, gemäss Anhang (zum Projektvereinbarung). Unter die Regelung von § 5 Abs. 1 und 2 fallen einerseits Kostensteigerungen im Rahmen der effektiv offerierten Angebote und andererseits durch die Gesamtprojektleitung genehmigte Nachträge und für die Funktionsfähigkeit des Projektes unbedingt notwendige Projektänderungen.

Für die Absicherung der Mehrkostenvereinbarung beantragt der Regierungsrat dafür dem Grossen Rat eine Eventualverpflichtung von maximal CHF 3.5 Mio. (EUR 2.0 Mio. = CHF 3.2 Mio.², zuzüglich CHF 0.3 Mio. für allfällige Währungsschwankungen).

3. Erneuerung der Traminfrastruktur auf deutschem Gebiet

Die früher bestehenden grenzüberschreitenden Tramlinien nach Lörrach und Saint-Louis wurden in den Fünfziger und Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts unter anderem auch deshalb stillgelegt, weil man sich nicht einigen konnte, wer für die Erneuerung zuständig ist.

Mit dem Kanton Basel-Landschaft gibt es zur Erneuerungsfrage einen Staatsvertrag, der das Territorialitätsprinzip vorgibt. Das heisst, wenn in Allschwil die Tramgeleise saniert werden müssen, werden die Kosten zu 100% durch den Kanton Basel-Landschaft getragen. In Deutschland sind Strassenbahnen hingegen eine kommunale Aufgabe, weshalb deren Sanierung grundsätzlich durch die Gemeinden zu tragen ist. Weil am Rhein kann deshalb – nach heutiger Gesetzeslage – für die in circa 35 Jahren anstehende Erneuerung weder mit Beiträgen des Landes noch mit solchen des Landkreises rechnen. Das ist so, wie wenn die Gemeinde Allschwil die vollen Kosten für seine Traminfrastruktur allein zu tragen hätte.

Die Stadt Weil am Rhein möchte die Frage der Finanzierung der in circa 35 Jahren anstehenden Erneuerung nicht nachfolgenden Generationen überlassen. Es ist ihr deshalb ein Anliegen, dass schon heute im Grundsatz eine Lösung gefunden werden kann. Basierend auf den Erfahrungen des letzten Jahrhunderts ist das auch nach Einschätzung des Regierungsrates eine weise Voraussicht.

Dazu soll ab Inbetriebnahme der neuen Tramlinie mit jährlichen Einlagen durch den Kanton Basel-Stadt und die Stadt Weil am Rhein gemeinsam ein Erneuerungsfonds für den deutschen Abschnitt gespeist werden. Es wird von folgenden Randbedingungen ausgegangen:

- Der kleine Unterhalt ist – in Anlehnung an die Praxis in Basel-Stadt – durch den Betreiber der Linie (BVB) zu erbringen und ist, gemäss dem am 16.1.2008 vom Grossen Rat gutgeheissenen Ratschlag, Bestandteil der Leistungsvereinbarung zwi-

² Wechselkurs CHF 1.6 / EUR

schen dem Kanton Basel-Stadt und der BVB. Das heisst, Instandhaltungsarbeiten von bis zu CHF 300'000 sind durch die BVB zu übernehmen und somit gedeckt.

- Bei einem 15-Minuten-Takt ist mit einer Lebensdauer der Anlage von mindestens 35 Jahren zu rechnen.
- Die Erneuerungskosten für den deutschen Abschnitt werden auf rund EUR 9 Mio. für die Geleise und EUR 1.25 Mio. für die Fahrleitungen geschätzt (Preisstand 2008). Davon dürfte der grössere Teil frühestens 35 Jahre nach Betriebsaufnahme anfallen, ein geringfügiger Teil allenfalls schon nach etwa 25 Jahren.

Der vorgeschlagene Erneuerungsfonds soll sicherstellen, dass in 35 Jahren als „Grundstock“ rund zwei Drittel der für die Erneuerung der Anlage notwendigen Mittel vorhanden sind:

- Basel-Stadt und Weil am Rhein leisten – ab Inbetriebnahme der Tramlinie – während 35 Jahren gleich hohe jährliche Einlagen.
- Beide Parteien legen mindestens je EUR 60'000 / Jahr in den Fonds ein. Dieser Betrag wird ab Inbetriebnahme der Tramlinie jährlich an die Teuerung angepasst³. Im Einvernehmen kann er auf jährlich je EUR 90'000 erhöht werden.
- Für die Modellrechnung wird von einer durchschnittlichen Teuerung von 1.5% und einer durchschnittlichen Kapitalrendite von 4% ausgegangen (langfristige Anlage).

Eine entsprechende vertragliche Regelung in der „*Vereinbarung über den Bau und Betrieb einer Tramlinie zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein (Europaplatz)*“ ist folgendermassen vorgesehen:

§ 8 Erneuerung der Bahnanlage

¹ Spätestens 25 Jahre nach Aufnahme des fahrplanmässigen Trambetriebes zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein nehmen die Parteien Verhandlungen über die Sanierung der Tram-Infrastruktur auf.

² Für die nach rund 35 Betriebsjahren anstehende Sanierung der Tram-Infrastruktur bemühen sich beide Parteien um Beiträge des Landes Baden-Württemberg, resp. dem Landkreis Lörrach und der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Angestrebt wird eine Finanzierung der Erneuerung von je 50% durch die deutsche und 50% durch die schweizerische Seite.

§ 9 Erneuerungsfonds

¹ Der Kanton und die Stadt speisen einen gemeinsamen Fonds für den Substanzerhalt und die Erneuerung der auf deutschem Gebiet liegenden Strassenbahnanlage.

² Die Ausstattung des Fonds erfolgt durch beide Parteien zu gleichen Teilen, wobei jede Partei jährlich zum 1.7. mindestens eine Einlage von je Euro 60'000, jährlich tätigt. Ab Inbetriebnahme der Tramlinie werden die Beiträge jährlich der Teuerung angepasst. Im gegenseitigen Einvernehmen kann diese Einlage auf bis zu Euro 90'000 / jährlich erhöht werden. Allfällige Beiträge des Landes Baden-Württemberg kommen der Stadt und solche der Eidgenossenschaft dem Kanton zu gute.

³ Der Kanton und die Stadt sind für die Verwaltung und Bewirtschaftung der Mittel gemeinsam verantwortlich. In gegenseitigem Einvernehmen können sie diese Verantwortung an Dritte delegieren.

⁴ Aus dem Fonds finanziert werden alle der Werterhaltung der Strassenbahnanlage dienenden Vorhaben, die nicht unter den „kleinen Unterhalt“ gemäss § 6 Absatz 1 fallen.

³ Baupreisindex Straßenbau des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (Basis 2000 = 100 Punkte).

- So weit für Schäden Ersatz durch Dritte oder durch Versicherungen geleistet wird erfolgt keine Entnahme. Die Stadt verpflichtet sich, die üblichen Versicherungen, insbesondere gegen Vandalismus, im notwendigen Umfang abzuschliessen.
- Erneuerungen im Stadtraum, die eine noch nicht fällige Erneuerung der Traminfrastruktur notwendig machen, dürfen nicht über den Fonds finanziert werden. Hier gilt das Verursacherprinzip.

Die Einlage in den Erneuerungsfonds soll von Seite des Kantons Basel-Stadt wie folgt gehandhabt werden: Die BVB leistet den Beitrag des Kantons Basel-Stadt formell in Form einer Nutzungsentschädigung für die auf Weiler Gebiet liegenden Gleisanlagen (analog der BLT auf Geleisen im Kanton BS)⁴. Diese Nutzungsentschädigung geht in den Erneuerungsfonds, die Stadt Weil am Rhein leistet einen gleich hohen Beitrag. Die Nutzungsentschädigung ist Teil der vom Kanton an die BVB geleisteten Abgeltung für den Betrieb der Tramlinie 8 und demnach Bestandteil des öV-Globalbudgets.

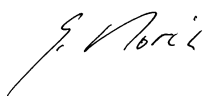
Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, zustimmend davon Kenntnis zu nehmen, dass der Kanton Basel-Stadt und die Stadt Weil am Rhein ab Inbetriebnahme der Tramlinie 8 gemeinsam einen Erneuerungsfonds speisen werden. Die dafür notwendigen pro Jahr (circa CHF 100'000) werden im öV-Globalbudget budgetiert.

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

4. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss
Kreistagsbeschluss vom 19. März 2008

⁴ Eine ähnliche Regelung gibt es heute zwischen der BVB und der BLT für die Mitbenutzung der auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt liegenden BVB-Geleise durch die BLT.

Grossratsbeschluss

Tramlinie Basel - Weil am Rhein – Beitrag an allfällige Kostenüberschreitungen beim Bau des deutschen Abschnittes

(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 hälftige Übernahme von allfälligen Kostensteigerungen beim Bau des Abschnittes Zollamt Weil am Rhein - Friedlingen – Weil am Rhein Europaplatz der Tramlinie 8 wird eine Eventualverpflichtung von CHF 3'500'000.- (Preisbasis PKI April 2007) bewilligt. Die Übernahme von Kostensteigerungen auf deutschem Gebiet durch den Kanton Basel-Stadt erfolgt subsidiär. Der Kanton springt demnach dann ein, wenn die Beiträge der Eidgenossenschaft – aufgrund von Kostensteigerungen im Rahmen der effektiv offerierten Angebote und/oder durch die Gesamtprojektleitung genehmigter Nachträge und/oder für die Funktionsfähigkeit des Projektes unbedingt notwendiger Projektänderungen – nicht ausreichen sollten, 50% der vom Bund als anrechenbar eingestuften Baukosten auf dem deutschen Abschnitt zu finanzieren.*
- 2. Der Grosse Rat nimmt zustimmend zu Kenntnis, dass ab Inbetriebnahme der grenzüberschreitenden Tramlinie 8 für die spätere Erneuerung des deutschen Abschnittes anteilmässig zu je 50% ein Erneuerungsfonds durch den Kanton Basel-Stadt und die Stadt Weil am Rhein gespeist wird. Der Anteil des Kantons Basel Stadt liegt bei CHF 100'000 / Jahr (Preisbasis PKI 1. Januar 2012) und kann im gegenseitigen Einvernehmen mit der Stadt Weil am Rhein bis auf CHF 150'000 angehoben werden. Die Finanzierung erfolgt im Sinne einer durch die Betreiberin der Tramlinie zu bezahlenden Nutzungsentschädigung. Finanziert wird diese über die Leistungsvereinbarung des Kantons Basel-Stadt mit der BVB, als die mit dem Betrieb beauftragte Transportunternehmung.*

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



DER LANDRAT
DES
LANDKREISES Lörrach



Herrn
Regierungsrat Dr. Ralph Lewin
Kanton Basel-Stadt
Marktplatz 9

CH-4001 Basel

79539 Lörrach, den 19.03.2008

Beschluss des Kreistags des Landkreises Lörrach über die Beteiligung an der Tramverlängerung Basel bis Weil am Rhein

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Dr. Lewin,

der Kreistag des Landkreises Lörrach hat am 12.03.2008 beschlossen, sich mit einem Beitrag in Höhe von maximal einer Million Euro an der geplanten Tramverlängerung von Basel nach Weil am Rhein zu beteiligen. Der Landkreis Lörrach unterstreicht damit die Bedeutung des Projektes als wichtigen Meilenstein zum Ausbau des grenzüberschreitenden Nahverkehrs.

Das Projekt hat nicht nur hohen Symbolwert für das Zusammenwachsen des trinationalen Eurodistricts Basel, sondern erzeugt einen zusätzlichen Schub für die weitere Entwicklung der Regio-S-Bahn, in deren Ausbau der Landkreis schon bisher erhebliche Mittel investiert hat. Darüber hinaus ist das Projekt ein wichtiger Schritt zur weiteren Verknüpfung zwischen dem Basler Tramnetz und der Regio-S-Bahn.

Den Wortlaut des Beschlusses des Kreistags vom 12. März 2008 darf ich Ihnen der guten Ordnung halber nachfolgend mitteilen:

1. Der Landkreis beteiligt sich mit einem Betrag in Höhe von maximal 1 Mio € an der geplanten Tramverlängerung von Basel nach Weil am Rhein, Leopoldshöhe. Eine Beteiligung an den Folgekosten erfolgt nicht.

2. Die Finanzierung erfolgt durch Einstellung von je 500.000 € in die Haushalte der Jahre 2009 und 2010. Der Betrag soll in 4 gleichen Raten zu je 250.000 € in den Jahren 2009 bis 2012 ausgezahlt werden.
3. Die finanzielle Beteiligung des Landkreises erfolgt unter der Bedingung, dass sich der Kanton Basel-Stadt auf weitere Verhandlungen über eine Kostenbeteiligung an der Fortführung der Tramlinie 8 über den Haltepunkt Leopoldshöhe hinaus einlässt, mit dem Ziel einer Verbesserung der Verbindungen zwischen der S-Bahn auf der Ober-, Hochrhein- und Kandertalstrecke mit der Tramlinie 8. Als Ergebnis dieser Verhandlungen erwartet der Landkreis Lörrach eine nachhaltige Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an den damit verbundenen Investitionskosten.

Der weitere Ausbau des Schienennahverkehrs im Landkreis und im trinationalen Eurodistrict Basel gehört zu den Schwerpunktaufgaben der kommenden Jahre. Für den Lebens- und Wirtschaftsraum Landkreis Lörrach, wie auch für den trinationalen Eurodistrict, ist ein gut funktionierender ÖPNV von herausragender Bedeutung. Ich freue mich deshalb, dass wir mit der Tramverlängerung von Basel bis Weil am Rhein einen wichtigen gemeinsamen Fortschritt in der Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienennahverkehrs getan haben.

Mit freundlichen Grüßen



Walter Schneider
Landrat