



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.5365.02

BVD/P095365
Basel, 3. März 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 2. März 2010

Schriftliche Anfrage Patrizia Bernasconi betreffend Tramlinie 14-Verlängerung nach Kleinhüningen

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Patrizia Bernasconi dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Der Grosse Rat hat am 9. Dezember 2009 zur Frage der auch vom Regierungsrat gewünschten ÖV-Erschliessung der Erlenmatt beschlossen, das Tempo bei der Planung gegenüber dem regierungsrätlichen Ratschlag zu erhöhen und bereits die Phase 1, für die der Regierungsrat eine Machbarkeitsstudie vorgesehen hatte, mit einem Planungskredit zu ergänzen. Zugleich hat der Grosse Rat beschlossen, auf eine Tramschlaufe im Erlenmatt-Gelände zu verzichten, um die direkte Verlängerung der Tramlinie 14 nach Kleinhüningen zu beschleunigen.

Derzeit laufen Planung und Bau der Tramlinie 8-Verlängerung von Kleinhüningen nach Weil am Rhein auf Hochtouren. Demnächst werden in der Kleinhüninger-Allee die Geleise gelegt. Für den vorangehenden Bereich Hochbergerplatz und Gärtnerstrassenbrücke wurde eben erst der Zuschlag an die Unternehmung Implenia erteilt, wie dem Kantonsblatt vom 12. Dezember 2009 zu entnehmen ist. Die Planung dieser Brücke und der anschliessenden Geleiseanlage steht kurz vor ihrem Beginn - sie ist also noch nicht erfolgt, was ein Zeitfenster ergibt, das laut unseren Informationen mindestens drei Monate geöffnet bleiben wird.

Dies ergibt bei raschem Handeln die Möglichkeit sinnvoller Synergieeffekte, falls man die Einführung der künftigen Linie 14 ins Tramnetz in Kleinhüningen bereits jetzt soweit möglich koordiniert. Mit seinem raschen und klug vorausschauenden Handeln könnte der Regierungsrat die aktuelle Planung und allenfalls den späteren Weichenbau sinnvoll ergänzen und den Gesamtaufwand für heute und später wesentlich reduzieren.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Regierungsrat an:

1. Hat der Regierungsrat im Rahmen des Zuschlags "Totalunternehmerleistungen" Gärtnerstrassenbrücke (Objekt 810, Kantonsblatt vom 12.12.2009) das Zusammenführen der Linie 8-Planung mit der Linie 14-Planung bereits berücksichtigt oder kann er es noch berücksichtigen?
2. Sind meine Informationen richtig, wonach insbesondere die Planung einer Aufweitung des nördlichen Gärtnerstrassen-Brückenkopfes (Trambogen) sowie die Planung einer Anpassung

des Tramtrogs unterhalb der Brücke effizient und kostengünstig geschehen kann, sofern man dies in den kommenden drei Monaten im Rahmen der Linie 8-Verlängerung an die Hand nimmt?

3. Auf welche Summe veranschlagt der Regierungsrat die Einsparungen, die durch solchen Zusatznutzen bei der aktuellen Planung in Kleinhüningen erzielbar sind?
4. Ist weiterer Zusatznutzen erzielbar durch Planung und Bau eines einfachen Weichenpaars, mit welchem die dereinst verlängerte Linie 14 - die ja logischerweise in die Mitte der Hochbergerstrasse zu liegen kommen muss - ins Gleisnetz der jetzt geplanten und bald zu bauenden Linie 8-Verlängerung eingeführt werden kann?
5. Auf welche Summe veranschlagt der Regierungsrat die sich aus dem Weicheneinbau im Rahmen des jetzigen Gleisbaus ergebenden Einsparungen?

Patrizia Bernasconi“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Allgemeine Ausführungen

Die beiden Projekte «Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein» und «Tramverbindung Erlenmatt-Kleinhüningen» stehen in völlig unterschiedlichen Realisierungsphasen. Während sich die Tramlinie nach Weil/Rhein zurzeit in Ausführung befindet, besteht für die Verbindung zwischen dem Erlenmatt-Gebiet und Kleinhüningen bisher nur ein Richtplaneintrag und ein politischer Auftrag (Ratschlag Erschliessung Erlenmatt Ost und ÖV 1. Etappe). Es existieren bisher weder Linienführungsvarianten oder Potentialstudien, noch vertiefte Überlegungen zur technischen Machbarkeit. Diese werden im laufenden Jahr erarbeitet. Die Nutzung der Wendeschlaufe am Hochbergerplatz ist dabei nur eine von verschiedenen Möglichkeiten in der Diskussion der Linienführung. Es sind z.B. auch die Verlängerung in das Hafengebiet oder eine Führung via Wiesenstrasse denkbar. Bei der Ausschreibung der Totalunternehmerleistungen für die Gärtnerstrassenbrücke im Jahr 2009 ist eine Tramlinienverlängerung in der Hochbergerstrasse deshalb als mittel- bis langfristige Option nicht berücksichtigt worden.

Im Rahmen der Erarbeitung dieser Antwort wurde das aktuelle Projekt für die Gärtnerstrassenbrücke auf die Möglichkeiten einer Verbindung aus der resp. in die Hochbergerstrasse grob überprüft: Die Verbindung zwischen der Hochbergerstrasse und der Gärtnerstrassenbrücke kann mit dem aktuellen Brückenprojekt als grundsätzlich technisch machbar eingestuft werden. Damit ist die Variante einer Integration der Wendeschlaufe in die geplante Haltestelle der Tramlinie 8 (Kleinhüningen) denkbar. Die Ausfahrt aus der Haltestelle würde dann nach rechts via eine neue Brücke Kleinhüningerstrasse und Hochbergerplatz erfolgen. Offen bleiben dabei unter anderem die Ausgestaltung und das Betriebskonzept des Knotens Hochbergerstrasse / Gärtnerstrasse.

Eine direkte Verbindung aus Richtung Stadt via Gärtnerstrassenbrücke in die Hochbergerstrasse muss mit dem aktuellen Projekt als «nicht möglich» eingestuft werden. Um diese Linienführung zu ermöglichen müssten sowohl der Gleistrog als auch die Brücke selbst verbreitert werden.

Beantwortung der Fragen im Einzelnen:

1. *Hat der Regierungsrat im Rahmen des Zuschlags "Totalunternehmerleistungen" Gärtnerstrassenbrücke (Objekt 810, Kantonsblatt vom 12.10.2009) das Zusammenführen der Linie 8-Planung mit der Linie 14-Planung bereits berücksichtigt oder kann er es noch berücksichtigen?*

Eine Berücksichtigung ist aufgrund des gewählten Totalunternehmer-Verfahrens nur unter Kostenfolge möglich. Werden die der Ausschreibung zugrunde gelegten Projektpläne nachträglich geändert, ist mit hohen Anpassungskosten zu rechnen. Zudem ist nach heutigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass für die Plananpassungen ein neues Planauflageverfahren nötig würde. Die daraus resultierende Zeitverzögerung würde zu einem nicht kompensierbaren Terminverzug in der Realisierung führen. Aufgrund der völlig unterschiedlichen Planungsstände der beiden Projekte und der geringen Reife des Projekts Tramverlängerung Erlenmatt - Kleinhüningen sind die Voraussetzungen für eine Vorinvestition zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben.

2. *Sind meine Informationen richtig, wonach insbesondere die Planung einer Aufweitung des nördlichen Gärtnerstrassen-Brückenkopfes (Trambogen) sowie die Planung einer Anpassung des Tramtrogs unterhalb der Brücke effizient und kostengünstig geschehen kann, sofern man dies in den kommenden drei Monaten im Rahmen der Linie 8-Verlängerung an die Hand nimmt?*

Die Grundlage für die Totalunternehmer-Ausschreibung bilden die Bauprojektpläne, in welchen unter anderem die Lage und Grösse des Gleistrogs, der Gleise selbst sowie die Abmessungen des gesamten Brückenbauwerks abschliessend definiert werden. Die Ausschreibungsunterlagen sind, dem Terminplan entsprechend, bereits im Mai 2009 an die Bewerber versandt worden. Anpassungen sind damit nur noch unter Kostenfolge möglich. Gemäss Totalunternehmerausschreibung betragen die aktuellen Kosten für das Projekt Gärtnerstrassenbrücke (inkl. Abbruch der alten Brücke) ca. CHF 3.5 Mio.

3. *Auf welche Summe veranschlagt der Regierungsrat die Einsparungen, die durch solchen Zusatznutzen bei der aktuellen Planung in Kleinhüningen erzielbar sind?*

Über den Zusatznutzen kann mit dem aktuellen Planungsstand der Tramlinie Erlenmatt – Kleinhüningen nichts ausgesagt werden, da weder die Linienführung (Eigentrasse, Mischverkehr, welche Seite der Wiese) noch der Endpunkt resp. die Verbindungen zum bestehenden Netz bekannt sind.

4. *Ist weiterer Zusatznutzen erzielbar durch Planung und Bau eines einfachen Weichenpaars, mit welchem die derzeit verlängerte Linie 14 - die ja logischerweise in die Mitte der Hochbergerstrasse zu liegen kommen muss - ins Gleisnetz der jetzt geplanten und bald zu bauenden Linie 8-Verlängerung eingeführt werden kann?*

Der Einbau einer Weiche (siehe allgemeine Ausführungen) macht im jetzigen Planungsstand der Tramlinie Erlenmatt – Kleinhüningen keinen Sinn und würde die Trassenführung einer solchen Linie stark präjudizieren. Bevor die Zweckmässigkeit und ungefähre Lage der Trasse nicht festgelegt sind, stellen Vorinvestitionen ein grosses finanzielles Risiko dar.

5. *Auf welche Summe veranschlagt der Regierungsrat die sich aus dem Weicheneinbau im Rahmen des jetzigen Gleisbaus ergebenden Einsparungen?*

Siehe dazu auch Antwort 4

Unter der Voraussetzung, dass bei einer Realisierung der Tramlinie Erlenmatt - Kleinhüningen tatsächlich die Variante mit einer Schlaufe rund um den Hochbergerplatz (Mitbenutzung Haltestelle Tram 8, Kleinhüningen) gewählt würde, ist davon auszugehen, dass die Einsparungen durch den Einbau der Weiche im Rahmen der Realisierung der Gärtnerstrassebrücke gering sind. Es ist damit zu rechnen, dass ein grosser Teil der eingesparten Kosten durch die sofortige Neuprojektierung resp. die Anpassung der Totalunternehmerausschreibung konsumiert würde.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin