



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.1193.01

BVD/P101193
Basel, 30'. Juni 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 29. Juni 2010

Ratschlag

Tramverbindung nach Saint-Louis

Planungs- und Projektierungskredit für die Verlängerung der Linie 3

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Begründung	3
2.1 Ausgangslage	3
2.2 Grundlagen und Beschlüsse	3
2.2.1 Studie der Trinationalen Agglomeration Basel	3
2.2.2 ÖV-Programm	4
2.2.3 Richtplan	4
2.2.4 Agglomerationsprogramm Basel	4
2.3 Ziele	5
3. Projektbeschrieb Verlängerung der Linie 3	5
3.1 Daten	5
3.2 Entwicklungs- und Erschliessungspotential der Linie 3	6
3.3 Lage des Trassees und der Haltestellen	6
3.4 Wirkung	7
4. Projektablauf, Organisation und Termine	7
4.1 Projektphasen	7
4.2 Zusammenarbeit mit Frankreich	8
4.2.1 Phase I	8
4.2.2 Phase II	9
4.3 Weiteres Vorgehen	9
5. Kosten und Finanzierung	10
5.1 Planungs- und Projektierungskosten	10
5.1.1 Kosten von Basel-Stadt	10
5.1.2 Beteiligung an den Kosten der CC3F	11
5.1.3 Kofinanzierung durch den Bund	11
5.2 Baukosten	12
5.3 Betriebskosten	12
5.4 Finanzierung	12
6. Antrag	13

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, einen Planungs- und Projektierungskredit im Betrag von CHF 4'000'000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex, Basis April 2009) für die Verlängerung der Linie 3 als Tramverbindung nach Saint-Louis zu genehmigen. Der Betrag teilt sich folgendermassen auf:

- CHF 1'300'000 Planungs- und Projektierungskosten Basel (inkl. MwSt.)
- CHF 2'700'000 Finanzierungsbeitrag an Frankreich (Kostendach, keine MwSt.)

Das Vorhaben wurde mit Beschluss des Regierungsrates vom 11. Juli 2006 in das Investitionsprogramm, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“ aufgenommen (Pos. 6618.200.40108). Der Betrag von CHF 800'000 ist im Budget 2010 des Bau- und Verkehrsdepartements unter der Position Pos. 6618.200.40108 eingestellt.

Da es sich um ein Projekt aus dem Agglomerationsprogramm Basel handelt, wird sich der Bund voraussichtlich mit maximal 40% an den direkten Planungs- und Projektierungs- sowie den Baukosten beteiligen (siehe Kap. 2.2.4).

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Das Strassennetz im Grenzbereich ist bereits heute stark belastet. Eine Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs, z.B. durch den Wegfall der Personenkontrollen, könnte mit dem bestehenden Strassennetz nur schwer verkraftet werden. Der ÖV-Anteil (Modal Split des ÖV) beim grenzüberschreitenden Personenverkehr ist zudem wesentlich tiefer (ca. 12%) als beim Verkehr zwischen Basler Agglomerationsgemeinden in der Schweiz und der Stadt. Dies ist teilweise auf das schlechtere ÖV-Angebot in den französischen Nachbargemeinden zurückzuführen. Aber auch zahlreiche Basler Tramlinien enden unmittelbar an der Stadt-, respektive der Kantonsgrenze. Deshalb soll eine attraktive ÖV-Verbindung nach Basel geschaffen und damit der Modal Split des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs zugunsten des ÖV verbessert sowie das Strassennetz entlastet werden.

2.2 Grundlagen und Beschlüsse

2.2.1 Studie der Trinationalen Agglomeration Basel

Vor dem geschilderten Hintergrund hat der Verein für die nachhaltige Entwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB), der seit dem 26. Januar 2007 in den Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) eingegliedert ist, eine umfassende Studie durchführen lassen, mit welchen Massnahmen im nördlichen Agglomerationsbereich Basel der grenzüberschreitende öffentliche Personenverkehr attraktiver gemacht werden kann.

Folgende Projekte wurden einem standardisierten Bewertungsverfahren unterzogen:

- Nordbogen öffentlicher Verkehr (S-Bahn-Direktverbindung Weil am Rhein - Saint-Louis),
- Verlängerung Tramlinie 3 (Burgfelden Grenze - Saint-Louis Gare Ouest),
- Verlängerung Tramlinie 11 (Saint-Louis Grenze - Saint-Louis Gare Est),
- 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. Die Tramlinie 8 nach Deutschland ist bereits im Bau und wird vom Bund als dringliches Infrastrukturprojekt anerkannt und mitfinanziert. Im vorliegenden Ratschlag geht es um das Projekt Tramverlängerung Nr. 3 nach Saint-Louis.

2.2.2 ÖV-Programm

Die Tramverlängerung nach Saint-Louis war als strategischer Schwerpunkt im ÖV-Programm 2006 bis 2009 enthalten (GRB im Dezember 2006). Im neuen ÖV-Programm 2010-2013 ist die Tramverlängerung ebenfalls unter „Projekte nach 2013“ enthalten. Der Regierungsrat hat sich zum Ziel gesetzt, bis spätestens 2013 einen Entscheid über die Umsetzung auszulösen.

2.2.3 Richtplan

Im Richtplan Basel von 2009 ist die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis als festgesetzte Massnahme M1.3 im öffentlichen Verkehr / Tram enthalten.

2.2.4 Agglomerationsprogramm Basel

Nach der Ablehnung des Gegenvorschlages zur Avanti-Initiative wurde das vom Bundesrat dem Parlament unterbreitete "Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen" (IFG) im 2006 genehmigt. Gemäss dem IFG unterbreitet der Bundesrat der Bundesversammlung spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen. Im Hinblick auf diese Vorgabe haben die Agglomerationen bis Ende 2007 entsprechende Programme ausgearbeitet. Diese unterscheiden Projekte in Priorität A bis C. Der Bund finanziert dabei maximal 40% der direkten Planungs- und Projektierungs- sowie der Baukosten. Ein Teil der Planungskosten (Vorstudien u.ä.) sowie städtebauliche Begleitmassnahmen gehen vollumfänglich zu Lasten der Projektträger. Infrastrukturprojekte im grenznahen Ausland können explizit Bestandteil der Programmfinanzierung sein, sofern die Infrastrukturen auch zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrssituation im Schweizer Teil der Agglomeration führt und sich das benachbarte Ausland ebenfalls finanziell engagiert.

Im Agglomerationsprogramm Basel sind dem Bund Ende 2007 beide Projekte zur Tramer-schliessung von Saint-Louis, nämlich die Tramlinien 3 und 11, eingegeben worden. Für Basel-Stadt sind langfristig beide Projekte wichtig. Aus Sicht der französischen Partner der Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F), insbesondere auf Antrag der Stadt Saint-Louis, liegt die Priorität eindeutig bei der Tramlinie 3, da damit ein wesentliches neues sowie bestehende Siedlungsgebiete von Saint-Louis mit dem ÖV erschlossen werden

können. Das Tram 3 dient Basel bei der Siedlungsentwicklung ebenfalls mehr als das Tram 11 (siehe Kap. 3.2). Die Agglomeration Basel hat deshalb im Einverständnis mit den französischen Partnern die Verlängerung der Tramlinie 3 als A-Projekt (Baubeginn 2011 – 2014) und die Verlängerung der Tramlinie 11 als B-Projekt (Baubeginn 2015 – 2018) eingereicht.

Die vorgeschlagene Einstufung wurde von der Eidgenossenschaft nicht berücksichtigt. Diese hat zunächst die Reihenfolge der Prioritäten umgekehrt und die Linie 11 in die Kategorie A eingestuft und die Linie 3 in die Kategorie C (ab 2019) zurückgestuft. Auf Antrag der Agglomeration Basel hat der Bund die Prioritäten in seiner Botschaft an das Parlament vom November 2009 wieder getauscht, jedoch beide Projekte wegen fehlender Baureife zurückgestuft (Tram 3 als B-Projekt, Tram 11 als C-Projekt).

Die Bemühungen der Agglomeration Basel für eine Hochstufung des Projekts der Tramlinie 3 laufen noch, sind – wie alle Begehrlichkeiten anderer Agglomerationen auf eine Hochstufung - aber aufgrund der angespannten Finanzlage des Bundes wenig chancenreich.

Unabhängig von dieser Entscheidung müssen die weiteren Planungsarbeiten jetzt gestartet werden, damit für die Einreichung der verlangten Unterlagen beim Bund die notwendigen Fristen für A-Projekte wie für grosse B-Projekte eingehalten werden können.

2.3 Ziele

Die Ziele der Tramverbindung nach Saint-Louis sind:

- Erhöhung des Verkehrsanteils zugunsten des öffentlichen Verkehrs
- Anbindung des Areals des Bürgerspitals mit dem Schweizerischen Paraplegikerzentrum Basel an das ÖV-Netz
- Entwicklungsmotor für neues Siedlungsgebiet Lys in Saint-Louis
- Optimale Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (Tramlinie 3) für das Entwicklungsgebiet „Friedmatt“, das Areal des Schweizerischen Paraplegikerzentrums Basel (REHAB) und das Entwicklungsgebiet Lys westlich des Bahnhofs von Saint-Louis
- Angebot einer kostengünstigen und attraktiven Alternative zum Auto in Kombination mit Park&Ride in Saint-Louis
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Erreichbarkeit im Arbeits- und Freizeitverkehr sowie im Einkaufsverkehr

3. Projektbeschreibung Verlängerung der Linie 3

3.1 Daten

Die Verlängerung der Linie 3 erfolgt ab der heutigen Endhaltestelle Burgfelden Grenze bis auf die Westseite des Bahnhofs von Saint-Louis und hat eine Länge von etwa 3.3 km, davon rund 500 Meter auf Schweizer Boden. Mit den nötigen Anpassungen vor der bestehenden Endhaltestelle erstreckt sich der Schweizer Projektabschnitt über eine Länge von 700 Metern. Die Verbindung soll im 15'-Takt – also mit jedem zweiten Kurs tagsüber – erfolgen, mit Option auf eine Verdichtung bei zukünftigem Bedarf. Die Kostenschätzungen zum Zeitpunkt

der Eingabe im Agglomerationsprogramm betragen, basierend auf den Erfahrungen der Planung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein – rund 100 Mio. Franken. Aufgrund neuester Abklärungen auf beiden Seiten der Grenze gehen die Schätzungen neu von CHF 85 – 90 Mio. (Stand 2009) aus.

3.2 Entwicklungs- und Erschliessungspotential der Linie 3



In Basel-Stadt:

- REHAB (bestehend + Projekt)
- Sportanlage Pfaffenholz (bestehend)
- Friedmatt (Projekt)

In Saint-Louis:

- Sportanlage (bestehend)
- Lycée (bestehend)
- Polyclinique (bestehend)
- Supermarché Casino
- Quartier du Lys (Projekt)

3.3 Lage des Trassees und der Haltestellen

Die Tramlinie 3 endet heute in der Burgfelderstrasse (Endhaltestelle Burgfelden Grenze). Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde eine Verlängerung der Tramlinie in der Burgfelderstrasse bis zur Grenze CH / F geprüft. Das Tramtrasse soll im Bereich des bestehenden Strassenraums erstellt werden. Dabei wurden verschiedene Querschnittsgestaltungen bezüglich technische Machbarkeit und Flächenbedarf geprüft. Die detaillierte Strassenraumgestaltung und damit verbunden die weiteren nötigen Anpassungen bei den angrenzenden Nutzungen und beim Zoll werden im Rahmen des Vorprojektes ausgearbeitet, für welches mit diesem Ratschlag die entsprechenden finanziellen Mittel beantragt werden.

Da die bestehende Endhaltestelle Burgfelden Grenze (Wendeschleife) von den zukünftigen Trams nach Saint-Louis nicht als Durchgangshaltestelle benutzt werden kann, ist sie in die Burgfelderstrasse zu verlegen. Dies ermöglicht gleichzeitig einen behindertengerechten Ausbau. Beim Zollübergang wird zudem eine neue Haltestelle entstehen, die das Areal des Bürgerspitals und somit auch die REHAB an den ÖV anbindet. Aufgrund der Gefälls- und Platzsituation sowie aus betrieblichen Gründen und wegen der Lage des Haupteingangs der

REHAB wird die Haltestelle voraussichtlich ebenfalls in die Burgfelderstrasse zu liegen kommen. Von dort könnte die Erschliessung der REHAB und des Burgfelderhofs mit einer Lift-/Treppenverbindung sichergestellt werden.

Nach dem Zollübergang (auf französischem Gebiet) stehen 2 Varianten zur Weiterführung der Tramlinie im Vordergrund, welche auch der Abbildung in Kap. 3.2 zu entnehmen sind:

- Variante REHAB: Linienführung über rue des Romains zwischen REHAB und Sportplatz Pfaffenholz in Richtung rue Saint-Exupéry zum Lycée
- Variante Sportplatz: Linienführung parallel zur rue du Mal de Lattre de Tassigny über den Sportplatz Pfaffenholz in die rue Saint-Exupéry zum Lycée

Beide Trasse-Varianten im Bereich der Grenze weisen ihre Vor- und Nachteile auf, welche in der weiteren Bearbeitung gegeneinander abgewogen werden müssen.

Ab dem Lycée ist die Weiterführung via Polyclinique vorbei am Supermarché Casino und zum neuen Entwicklungsgebiet Lys auf die westliche Seite des Bahnhofs Saint-Louis geplant. Am Bahnhof Saint-Louis wird die neue Tramverbindung mit den Schnellzügen, dem Regionalverkehr, dem Bus zum Euroairport sowie mit Park&Ride und Bike&Ride verknüpft. Die Gesamtlänge des Trassees auf französischem Boden beträgt ca. 2.8 Kilometer. Eine anstehende Studie der CC3F soll die Linienführung und Haltestellenlage definitiv festlegen.

3.4 Wirkung

Mit der Trammerschliessung von Saint-Louis soll der Modal Split des wachsenden grenzüberschreitenden Agglomerationsverkehrs zugunsten des ÖV verlagert und so das bereits stark belastete Strassennetz im Grenzgebiet entlastet werden. Damit werden die grenzüberschreitenden Beziehungen im Arbeits- und Freizeitverkehr (vor allem nach Basel) sowie im Einkaufsverkehr (in beide Richtungen) verbessert. Dies bringt eine Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und der wirtschaftlichen Integration des südlichen Elsass in die trinationale Agglomeration.

Mit der Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis werden Grossbasel West und Nord vom motorisierten Verkehr entlastet. Zudem besteht die Chance, Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen optimal aufeinander abzustimmen. Denn nahe der Burgfelder Grenze sind sowohl das Basler Entwicklungsgebiet Friedmatt, als auch das Areal des Schweizerischen Paraplegikerzentrums Basel (REHAB) schlecht bis gar nicht mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossen. Dasselbe gilt auf französischem Boden für den Supermarché Casino und das Entwicklungsgebiet Lys westlich des Bahnhofs von Saint-Louis.

4. Projektablauf, Organisation und Termine

4.1 Projektphasen

Der Projektablauf für die Verlängerung der Tramlinie 3 erfolgt in drei Phasen. Die Phase I ist beinahe abgeschlossen und weist als Resultat den vorliegenden Ratschlag auf. Mit den darin beantragten Mitteln sollen der Abschluss der Phase I auf französischer Seite sowie die

Bearbeitung der Phase II aller Projektbeteiligten finanziert werden. Folgende Arbeitsschritte sind je Phase enthalten:

Phase I	<ul style="list-style-type: none"> - Durchführung Machbarkeitsstudie Seite F (mit Prüfung Finanzierungsmöglichkeiten) für Entscheid CC3F zur Umsetzung des Projektes - Erstellung Trasseestudie Seite BS - Erarbeitung Ratschlag für Planungs- und Projektierungskredit zuhanden des Grossen Rates BS - Aufbau einer Projektorganisation und Terminplanung mit den französischen Partnern - Ausschreibung Gesamtprojektleitung und Vorprojekt Phase II
Phase II	<ul style="list-style-type: none"> - Ausschreibung / Durchführung der Studien für Maitrise d'ouvrage Seite F - Erstellung Vorprojekt / Avant-projet mit Kostenschätzung (CH/F) - Einreichung Konzessionsgesuch zuhanden des Bundesamtes für Verkehr (BAV) - Erarbeitung Ratschlag für Umsetzungskredit (Bauprojekt und Ausführung) zuhanden des Grossen Rates BS - Aushandlung Finanzierungsvereinbarung BS mit dem Bund - Ausschreibung Gesamtprojektleitung und Bauprojekt Phase III
Phase III	<ul style="list-style-type: none"> - Diverse Öffentlichkeitsverfahren Seite F (concertation administrative, enquête publique) - Erstellung Bauprojekt / projet (CH/F) - Einreichung Dossier Plangenehmigungsverfahren (PGV) zuhanden des Bundesamtes für Verkehr (BAV) - Ausschreibung Baulose (CH/F) - Ausführung (CH/F)

4.2 Zusammenarbeit mit Frankreich

4.2.1 Phase I

Die Zusammenarbeit mit den französischen Partnern der CC3F und der Ville de Saint-Louis wurde vertieft Anfang 2009 aufgenommen. Als erste Schritte der Phase I wurden die folgenden Arbeiten durchgeführt:

- Festlegen der Organisation für die Phasen I (Vorstudien) und II (Vorprojekt)
- Abgleich der Projektierungs- und Ausführungsphasen der Schweiz und Frankreich
- Festlegen des Terminprogramms und der Meilensteine
- Prüfung und wenn möglich Festlegung der Finanzierungsmodelle für Planung / Projektierung, Bau und Betrieb

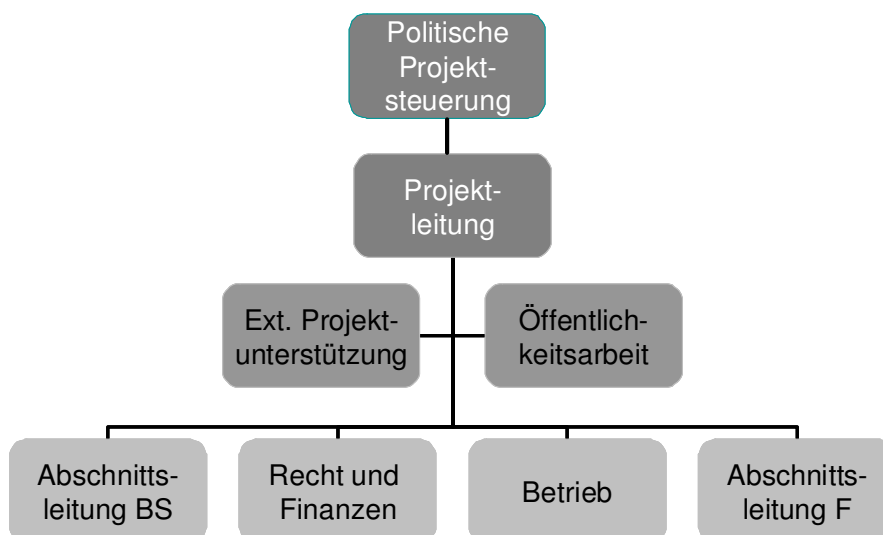
Die CC3F hat angesichts der Ergebnisse der ersten Gutachten zusätzliche Studien über die technische und wirtschaftliche Machbarkeit der Verlängerung der Linie 3 beantragt, ehe sie den definitiven Entscheid zur Umsetzung des Projekts und damit zum Start der Phase II fällt.

len kann. Der Kanton hat angeboten, sich an der Finanzierung dieser Studien gemäss den in Kap. 5.1 erläuterten Modalitäten zu beteiligen.

4.2.2 Phase II

Die CC3F und der Kanton Basel-Stadt sind für die Planungen der jeweils auf ihrem Hoheitsgebiet liegenden Abschnitte zuständig. Der Regierungsrat hat sich gegenüber den französischen Partnern jedoch bereit erklärt, die Planungen auf französischem Gebiet unter Vorbehalt der Zustimmung des Grossen Rates zu vorliegendem Ratschlag im Sinne einer Vorfinanzierung des Bundesanteils zu unterstützen. Der Bund wird voraussichtlich im Rahmen des Agglomerationsprogramms in beiden Ländern die Planungskosten mit bis zu max. 40% aus dem Infrastrukturfonds subventionieren. Der Zeitpunkt der Verfügbarkeit dieser finanziellen Mittel ist wegen Fondsliquiditätsproblemen noch unsicher. Nach gegenwärtigem Stand soll dies ab 2017 sein. Zurzeit laufen aber noch auf politischer Ebene Diskussionen betreffend Finanzierungsfragen und damit verbunden betreffend Terminierung der Projekte.

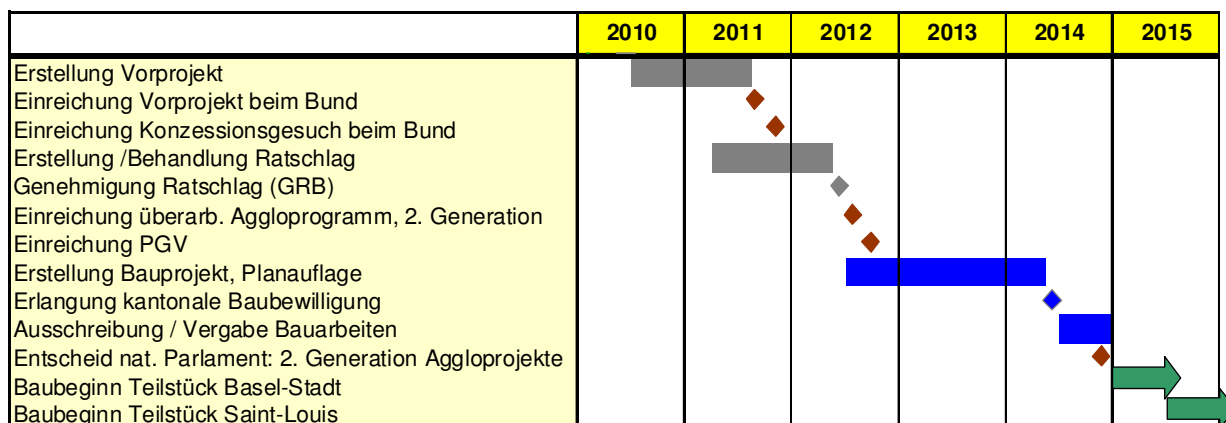
Eine gemeinsame Projektorganisation stellt die nötige Koordination der Abläufe und der Projekte sicher. Die Gesamtprojektleitung wird von Basler Seite her gestellt. Das Organigramm sieht für die kommende Phase II folgendermassen aus:



4.3 Weiteres Vorgehen

Sowohl A-Projekte wie grosse B-Projekte mussten bereits Ende 2009 eine Terminplanung mit Meilensteinen und ein grobes Baukostenprogramm einreichen. Zudem müssen B-Projekte in spätestens zwei Jahren ihre Baureife aufzeigen. In diesem Sinne muss das Projekt der Tramverlängerung der Linie 3 – ob nun A- oder B-Projekt – im 2010 mit den weiteren Planungsarbeiten fortfahren. Die öffentliche Ausschreibung der Planungsleistungen soll baldmöglichst erfolgen. Die CC3F und der Kanton Basel-Stadt koordinieren weiterhin ihre Verfahren.

Der weitere Projektablauf, basierend auf den Eingaben der Meilensteine beim Bund, ist der nachstehenden Graphik zu entnehmen (aktueller Stand, Anpassungen möglich):



5. Kosten und Finanzierung

5.1 Planungs- und Projektierungskosten

Die CC3F und der Kanton Basel-Stadt schreiben die entsprechenden Planungsaufträge auf ihrem Hoheitsgebiet gemäss den jeweils gültigen Submissionsgesetzen aus. Nachfolgend sind die Kosten für Planung und Projektierung (Phase II) auf Basler Boden sowie die Beteiligung an den Planungs- und Projektierungskosten (Phasen I und II) der französischen Partner erläutert. Ausserdem wird die mögliche Kofinanzierung des Bundes dargestellt.

5.1.1 Kosten von Basel-Stadt

Die bisherigen Arbeiten der Phase I wurden aus dem ordentlichen Budget des Bau- und Verkehrsdepartements finanziert. Die Planungs- und Projektierungskosten auf Basler Seite für die Phase II betragen ca. CHF 1.3 Mio. Franken und setzen sich hauptsächlich aus der Projekterarbeitung sowie dem Koordinationsaufwand für die externe Gesamtprojektleitung zusammen.

Aufteilung der Phase II	Betrag in CHF
Planungs- und Projektierungskosten	900'000.-
externe Gesamtprojektleitung / Koordination	200'000.-
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	80'000.-
Reserve	30'000.-
Zwischentotal	1'210'000.-
MwSt 7.6%	92'000.-
Total (gerundet)	1'300'000.-

Die Basler Kosten der Phase II sind Bestandteil des vorliegenden Kreditantrags.

5.1.2 Beteiligung an den Kosten der CC3F

Der Regierungsrat hat sich – vorbehältlich der Zustimmung des Grossen Rates zu vorliegendem Kreditantrag – gegenüber der CC3F bereit erklärt, die Planung und Projektierung auf französischem Gebiet, deren Kosten bis zur Genehmigung des Baukredites auf insgesamt 4.14 Mio. Euro geschätzt werden, mit einem Beitrag von 40% (Ausnahme „Unterstützung Bauherrschaft“ mit 50%) bis zu einem Kostendach von 2.7 Mio. Franken (gerundet) zu unterstützen. Die mit diesem Ratschlag beantragte Kostenbeteiligung an den Phasen I und II können untenstehender Zusammenstellung entnommen werden und sind in einer Finanzierungsvereinbarung zwischen der CC3F und Basel-Stadt geregelt.

Projektschritt		Kosten der CC3F	Beteiligung Kanton BS	Plafond 1		Reserve	Plafond 2
				Euro	CHF	CHF	CHF
Phase I	Unterstützung Bauherrschaft	250'000	50 %	125'000	194'000	6'000	200'000
	Vorstudie	370'000	40 %	148'000	229'000	7'000	236'000
Phase II	Vorprojekt	3'520'000	40 %	1'408'000	2'182'000	70'000	2'252'000
Total (gerundet)		4'140'000		1'681'000	2'605'000	83'000	2'700'000

Wechselkurs CHF 1.55 / Euro

Reserve: Wechselkursschwankungen bis CHF 1.60 / Euro

Die Vereinbarung wurde am 22. April 2010 feierlich von Regierungsrat Hans-Peter Wessels und dem Präsident der CC3F Roland Igersheim unterzeichnet und steht wie gesagt unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Genehmigung des vorliegenden Kreditantrags durch den Grossen Rat.

Alle Ausgaben der CC3F werden bei der Mitfinanzierung durch Basel-Stadt soweit berücksichtigt, wie sie notwendig sind, um die Bewilligungen und Genehmigungen in der Schweiz und in Frankreich zu erlangen und bei den entsprechenden politischen Instanzen um die Kredite und Umsetzungssubventionen zu ersuchen, sowie die Anforderungen der Eidgenossenschaft hinsichtlich der Kofinanzierung im Rahmen des Basler Agglomerationsprogramms zu erfüllen.

5.1.3 Kofinanzierung durch den Bund

Für die Planung und Projektierung gibt es, wie in Kap. 2.2.4 erläutert, Beiträge der Eidgenossenschaft. Diese werden sich voraussichtlich auf max. 40% der anrechenbaren Kosten belaufen. Was genau anrechenbar sein wird, ist zurzeit und aufgrund der unterschiedlichen Planungsprozesse in der Schweiz und in Frankreich noch nicht bekannt. Vorstudien und dergleichen sind voraussichtlich von einer Beteiligung ausgenommen. Die Kofinanzierung des Bundes ist Gegenstand der Verhandlungen zur Finanzierungsvereinbarung und wird erst zu einem späteren Zeitpunkt in Phase II geregelt sowie nur bei Umsetzung des Projektes voraussichtlich ab 2017 ausbezahlt.

Die Beteiligung von Basel-Stadt an den Kosten der französischen Partner entspricht deshalb weitgehend einer Risikobeteiligung im Falle eines Scheiterns des Projektes oder falls der Bund bei B-Projekten seine Beteiligung auf unter 40% reduzieren sollte. Die vom Bund an die Planung und Projektierung zurückfliessenden Mittel erhält vollumfänglich Basel (bis zur Höhe der effektiven Beteiligung Basels an den Kosten der CC3F) im Sinne einer Rückerstattung der Beteiligung an den Kosten der CC3F.

5.2 Baukosten

Die nach Abzug des Bundesbeitrages (vgl. Kap. 2.2.4 und Kap. 5.1.3) verbleibenden Baukosten sollen gemäss Territorialitätsprinzip zwischen der CC3F und dem Kanton Basel-Stadt aufgeteilt werden. Beide Gemeinwesen sind für die Bauherrschaft auf ihrem jeweiligen Territorium selber verantwortlich. Der Bau auf beiden Abschnitten soll durch eine externe Projektunterstützung koordiniert werden. Durch einen engen Einbezug der BVB wird sichergestellt, dass den betrieblichen und technischen Anforderungen des zukünftigen Betreibers Rechnung getragen wird. Auch die Baukosten wird der Bund voraussichtlich im Rahmen des Agglomerationsprogramms in beiden Ländern mit max. 40% subventionieren. Die Baukosten sind Bestandteil eines späteren Ratschlags.

5.3 Betriebskosten

Der Kanton Basel-Stadt und die CC3F übernehmen grundsätzlich die Bestellung und Finanzierung der gesamten Linie gemeinsam. Sobald die Planung weit genug fortgeschritten ist, um ein Betriebskonzept mit einer verlässlichen Kostenschätzung erstellen zu können, sollen die Detailverhandlungen aufgenommen werden.

5.4 Finanzierung

Nachfolgende Zusammenstellung gibt Auskunft über die im vorliegenden Ratschlag beim Grossen Rat von Basel-Stadt beantragten Mitteln:

Aufteilung		Betrag in CHF	Bemerkung
Phase I	Unterstützung Bauherrschaft F	200'000.-	Nur Anteil BS (inkl. Währungsreserve)
	Vorstudie F	236'000.-	Nur Anteil BS (inkl. Währungsreserve)
Phase II	Externe Projektunterstützung / Koordination BS / F	200'000.-	
	Planung und Projektierung BS	900'000.-	
	Kommunikation / Öffentlichkeits- arbeit und Reserve BS	110'000.-	
	Planung und Projektierung F	2'252'000.-	Nur Anteil BS (inkl. Währungsreserve)
Zwischentotal		3'898'000.-	
MwSt 7.6%		92'000.-	Nur für direkte Kosten BS
Total (gerundet)		4'000'000.-	

6. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

[Hier Titel eingeben]

[Hier Untertitel eingeben]

(vom [Hier Datum eingeben])

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

- ://: 1. Für die Planung und Projektierung der Tramverbindung nach Saint-Louis, Verlängerung der Linie 3 auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt wird ein Kredit von CHF 1'300'000 (Preisbasis schweizerischer Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, Basis April 2009) zu Lasten der Rechnungen der Jahre 2010 bis 2013, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“, Position 6618.200.40108, des Amtes für Mobilität bewilligt.

Die für die Planung und Projektierung der Tramlinie 3 auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt ausbezahlten Bundesbeiträge werden vollumfänglich von der genehmigten Summe in Abzug gebracht.

2. Als Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F) für die Planung und Projektierung der Tramverbindung nach Saint-Louis auf dem Gebiet von Saint-Louis wird ein Kredit von CHF 2'700'000 (Preisbasis Januar 2009) zu Lasten der Rechnungen 2010 bis 2013, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“, Position 6618.200.40108, des Amtes für Mobilität bewilligt. Vorbehalten bleibt die Zustimmung der CC3F zu den entsprechenden Planungs- und Projektierungskosten abzüglich des Beitrags von Basel-Stadt.

Die für die Planung und Projektierung der Tramlinie 3 auf dem Gebiet von Saint-Louis ausbezahlten Bundesbeiträge werden bis zur Höhe der Beteiligung von Basel-Stadt an den Kosten der CC3F von der genehmigten Summe in Abzug gebracht.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.