



An den Grossen Rat

13.0601.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 18. September 2013

Kommissionsbeschluss vom 11. September 2013

**Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Rat-
schlag Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof - Tram Erlenmatt
und Vorplatz Badischer Bahnhof**

zum

**Bau einer Gleisverbindung vom Badischen Bahnhof an den Riehenring -
wichtiges Teilstück im Tramnetz 2020**

und zur

**Neugestaltung des Vorplatzes Badischer Bahnhof als attraktiver Ankunfts-
und Umsteigeort - zentraler Baustein des Entwicklungskonzepts Badischer
Bahnhof sowie des Gestaltungskonzeptes Innenstadt**

sowie

Bericht der Kommissionsminderheit

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt in seinem Ratschlag die Umsetzung von zwei Projekten: Zum einen will er eine neue Tramstrecke vom Badischen Bahnhof durch die Schwarzwaldallee und Erlenstrasse zum Riehenring („Tram Erlenmatt“) bauen, zum anderen den Vorplatz des Badischen Bahnhofs neu gestalten. Separat vorgelegt hat er dem Grossen Rat das Vorhaben für ein Veloparking am Badischen Bahnhof (vgl. Ausgabenbericht 12.1067.01 für die Erstellung eines Vorprojekts für ein automatisiertes Veloparking Badischer Bahnhof).

Das Tram Erlenmatt führt nicht durch oder in die Erlenmatt, sondern entlang des neuen Stadtquartiers durch die Erlenstrasse. Es ist Bestandteil des vom Grossen Rat am 19. September 2012 mit dem Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative) beschlossenen Plans über den Ausbau des Tramstreckennetzes (Tramnetz 2020, vgl. Abbildung 1). Mit der Erweiterung des Schienennetzes um ungefähr 1.2 Kilometer wird die Lücke zwischen Badischem Bahnhof und Riehenring geschlossen und die Funktion des Bahnhofs als Verkehrsdrehscheibe gestärkt.

Das Tram Erlenmatt ermöglicht es, den Badischen Bahnhof, den Bahnhof St. Johann und den Bahnhof Basel SBB mit einer Tramlinie via die Entwicklungsgebiete in Basel Nord (Novartis Campus, Volta) und das in den nächsten Jahren weiter wachsende Erlenmattquartier zu verknüpfen. In einem nächsten Schritt könnte mit dem Tram Stücki der Raum Hochbergerstrasse und das Industriegebiet Klybeck an das Tramnetz angebunden werden (nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts). Eine weitere Option ist eine Tramstrecke vom Badischen Bahnhof durch den südlichen Teil der Schwarzwaldallee und die Grenzacherstrasse zum Wettsteinplatz (Tram Roche). Damit würde eine Tramlinie Bahnhof St. Johann – Badischer Bahnhof – Grenzacherstrasse – Wettsteinplatz – Bahnhof SBB – Binningen möglich. Bis auf Weiteres soll die neue Linie aber am Badischen Bahnhof wenden.

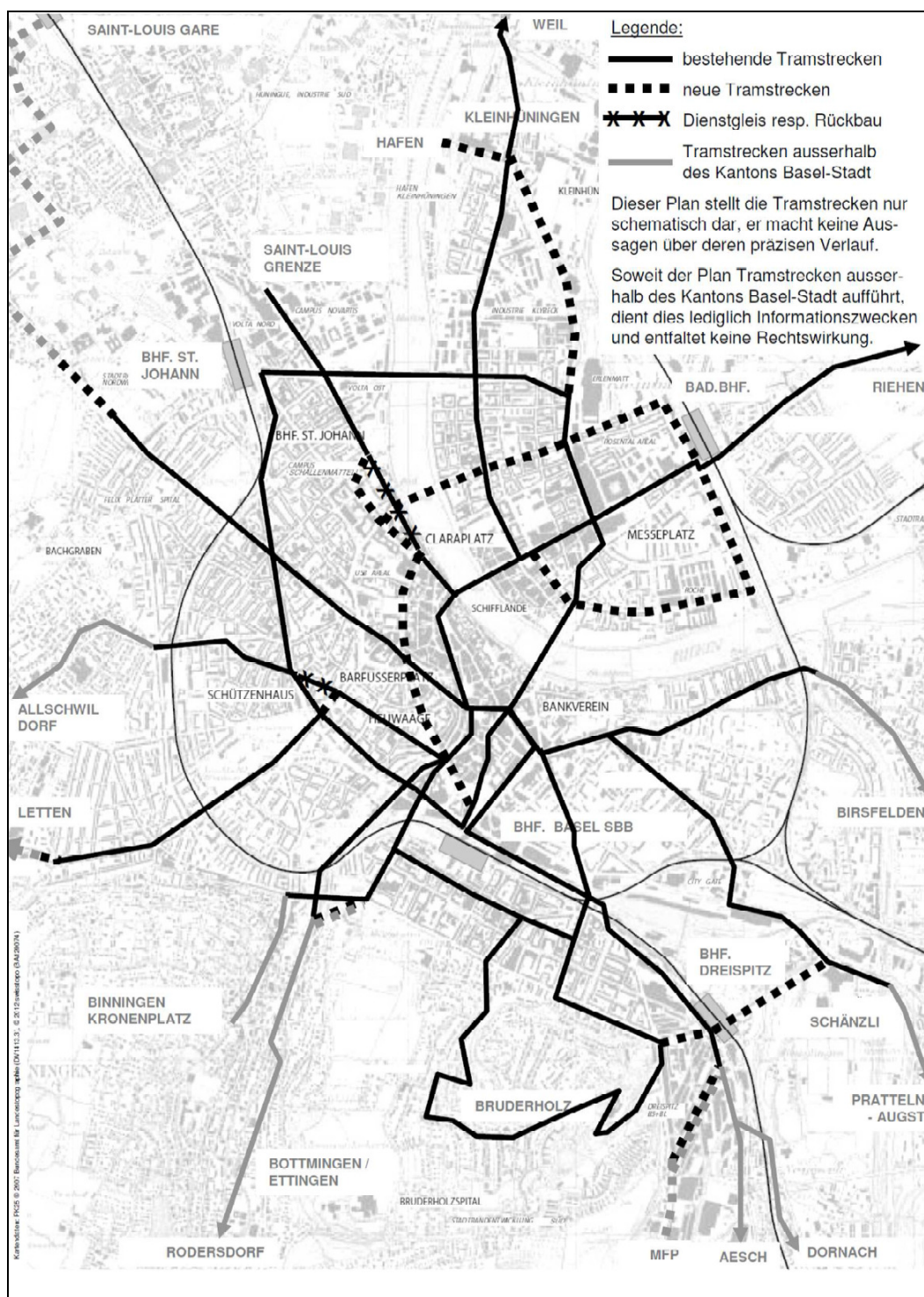
Für das Tram Erlenmatt ist gemäss dem vorliegenden Projekt in der Schwarzwaldallee zwischen der Haltestelle Badischer Bahnhof und der Abzweigung in die Erlenstrasse ein Eigentrassee vorgesehen. In die Gegenrichtung soll es priorisiert auf einem Mischtrassee verkehren. Letzteres gilt in beide Fahrtrichtungen auch für die Erlenstrasse. Um die weiteren Tram- und Buslinien beim Badischen Bahnhof nicht zu behindern, wird für das Tram Erlenmatt vor dem Hotel Royal ein Gleis für den Endaufenthalt erstellt. Die aussteigenden Passagiere verlassen das Tram an der heutigen Bushaltestelle der Linie 36 vor der Syngenta, die neuen Fahrgäste steigen an der bestehenden Tramhaltestelle Badischer Bahnhof zu.

Der einzige neue Haltepunkt für das Tram befindet sich in beide Fahrtrichtungen in der Erlenstrasse im Bereich Triangel und wird behindertengerecht (als Kaphaltestelle) ausgestaltet. An dieser Stelle soll in den nächsten Jahren ein Einkaufszentrum entstehen. Am westlichen Ende der Erlenstrasse schliesst die Neubaustrecke am Knoten Erlenstrasse / Riehenring bei der Haltestelle Musical-Theater an das bestehende Netz an. Im Interesse der betrieblichen Flexibilität und im Hinblick auf den weiteren Ausbau des Tramnetzes (potenzielle Tramlinie durch die Feldbergstrasse und über die Johanniterbrücke) wird an diesem Knoten nicht nur eine Gleisverbindung in Richtung Brombacherstrasse / Dreirosenbrücke, sondern auch eine in Richtung Messeplatz erstellt.

Gleichzeitig mit dem Bau des Trams Erlenmatt ist eine Aufwertung des Badischen Bahnhofs geplant. Sie folgt den Zielen des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof und dem Gestaltungskonzept Innenstadt. Letzteres wird dem Grossen Rat noch im Jahr 2013 vorgelegt. Die vorgelagerten Bereiche des unter Denkmalschutz stehenden Bahnhofs und des Eilgutgebäudes müssen wegen der Trameinführung neu organisiert und gestaltet werden. Der Bahnhofsvorplatz wird in seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe gestärkt. Der vom motorisierten Verkehr befreite Haupteingang soll zu einem Eingangstor zur Innenstadt und attraktiven Ankunfts- und Umsteigeort mit hoher Aufenthaltsqualität werden. Das auf dem Bahnhofsplatz stehende Kunstwerk „Rhein und

Wiese“ mit Brunnenanlage bleibt erhalten und markiert den Abschluss des Vorplatzes in Richtung Tramtrasse.

Abbildung 1: Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes



Die Vorfahrtzone für Taxis und Kiss & Ride befindet sich künftig beim Fürstengarten. Vor dem Eilgutgebäude betreibt die Deutsche Bahn weiterhin einen Parkplatz für ihre eigenen Ansprüche und stellt Ersatzparkplätze für die Grenzwache und die Polizei zur Verfügung. In Ergänzung zur Platanenreihe auf der Westseite der Schwarzwaldallee wird entlang des Eilgutgebäudes eine

neue Baumreihe gepflanzt, womit die Schwarzwaldallee in diesem Bereich ihrem Namen (wieder) gerecht wird.

Entlang der Schwarzwaldallee werden in beide Richtungen Velostreifen markiert. Die komfortable und sichere Erschliessung des vorgesehenen Veloparkings ist auf das vorliegende Projekt abgestimmt. Dank kurzer Umsteigewege, besserer Querungsmöglichkeiten und Flächen mit höherer Aufenthaltsqualität verbessert sich auch die Situation für die zu Fuss gehenden.

Technisch herausfordernd ist der Bau des Tramtrassees in der Schwarzwaldallee, verläuft dieses doch oberhalb des Schwarzwaldtunnels. Zur Aufnahme der zusätzlichen Lasten muss die Tunneldecke verstärkt werden. Zur Vermeidung von Lärm, Erschütterungen und Streuströmen wird das Tram in der Schwarzwaldallee in einem sogenannten Schienentrogssystem geführt. Die zahlreichen Weichen und Kreuzungen am Badischen Bahnhof und beim Riehenring bedingen Gleislagerungen auf Kunststoffmatten. Zur Reduktion des Quietschens der Tramräder auf den Schienen werden insgesamt 14 Gleisschmieranlagen eingebaut. All diese Massnahmen sowie die aussergewöhnliche Breite des neu zu organisierenden Strassenraumes in der Schwarzwaldallee führen zu überproportionalen Laufmeterkosten.

Die Gesamtinvestitionen von Tram Erlenmatt und Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes belaufen sich auf CHF 72.9 Mio., davon sind CHF 5.4 Mio. finanzrechtlich gebunden. Die Neuinvestitionen von CHF 67.5 Mio. gehen praktisch vollständig auf die neue Tramstrecke zurück. CHF 1.7 Mio. sind für Investitionen in das Gestaltungskonzept Innenstadt (Naturstein- statt Schwarzbelag), CHF 0.1 Mio. für Baumpflanzungen kalkuliert. Aus dem Agglomerationsfonds des Bundes wird das Projekt mit maximal CHF 12.4 Mio. (zuzüglich Mehrwertsteuer und Teuerung seit 2005) unterstützt. Nicht zu Lasten des Kantons gehen Ausgaben von CHF 3.5 Mio. für die Erneuerungen von Werkleitungen. Der Betrieb des Trams Erlenmatt veranschlagt anfangs – solange keine weiteren Ausbauten des Tramnetzes 2020 erfolgt sind – jährlich rund CHF 2.6 Mio.

Bei einem Baubeginn im Jahr 2016 könnte die Strecke in der zweiten Hälfte 2019 in Betrieb genommen werden. Die lange Bauzeit ist in erster Linie auf die notwendige Verstärkung der Tunneldecke zurückzuführen. Für Projektdetails sei auf den ausführlichen und informativen Ratschlag verwiesen.

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof - Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof zum Bau einer Gleisverbindung vom Badischen Bahnhof an den Riehenring - wichtiges Teilstück im Tramnetz 2020 und zur Neugestaltung des Vorplatzes Badischer Bahnhof als attraktiver Ankunfts- und Umsteigeort - zentraler Baustein des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof sowie des Gestaltungskonzeptes Innenstadt* am 5. Juni 2013 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 22. Mai, 5. Juni, 12. Juni und 19. Juni 2013 mit dem Geschäft auseinandergesetzt und dazu jeweils die Verantwortlichen aus dem Bau- und Verkehrsdepartement eingeladen. Im Verlauf der Eintretensdebatte zeigte sich, dass die Haltungen innerhalb der UVEK zu verschiedenen sind, um dem Grossen Rat einen einzigen Antrag zu stellen. Die Kommission trennte sich deshalb am 19. Juni 2013 in Mehr- und Minderheit. Die beiden Kommissionsteile haben sich in der Folge zu jeweils einer weiteren Sitzung getroffen, um ihre Berichte zu erstellen.

Zur Kommissionsmehrheit gehören: Brigitte Heilbronner, Dominique König-Lüdin, Anita Lachenmeier-Thüring, Stephan Luethi-Brüderlin, Jörg Vitelli, Aeneas Wanner, Michael Wüthrich.

Zur Kommissionsminderheit gehören: Remo Gallacchi, Helmut Hersberger, Bruno Jagher, Murat Kaya, Heiner Vischer, Samuel Wyss.

Bericht und Antrag der Kommissionsmehrheit finden sich in den nachfolgenden Kapiteln 2 und 3, Bericht und Antrag der Kommissionsminderheit in den Kapiteln 4 und 5.

2. Erörterungen der Kommissionsmehrheit

2.1 Bedeutung des Trams Erlenmatt

Die Erlenmatt, das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs der Deutschen Bahn im nördlichen Kleinbasel, ist eine der bedeutendsten Baulandreserven im Kanton Basel-Stadt. Hier entsteht in den nächsten Jahren ein vielfältiges und reich durchmischtes Stadtquartier mit etwa 1000 Wohnungen, Dienstleistungs- und Gewerbeflächen, einem Einkaufszentrum, Schulen sowie zwei Stadtplätzen und grosszügigen Parkanlagen.

Die Entwicklung des Quartiers erfolgt in drei Etappen: Die beiden ersten – Erlenmatt Mitte und Erlenmatt Ost – befinden sich bereits in Umsetzung. Der Grosse Rat hat in den Jahren 2007 und 2009 zwei Ratschlüssen zugestimmt. Mit Genehmigung des *Ratschlusses Nr. 09.0082.01 Erlenmatt Erschliessung Ost und ÖV 1. Etappe* hat er am 9. Dezember 2009 auch einem Planungs- und Projektierungskredit über CHF 1.3 Mio. für die Erschliessung der Erlenmatt mit dem Tram bewilligt. Nun legt der Regierungsrat dem Grossen Rat den Kreditantrag für den Bau der Gleisverbindung vom Badischen Bahnhof an den Riehenring vor. Die mit dem damaligen Grossratsbeschluss ebenfalls in Auftrag gegebene Überprüfung der Machbarkeit einer Tramlinie von der Erlenmatt nach Kleinhüningen wird separat bearbeitet und ist nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlusses.

Der Bundesrat hat das Tram Erlenmatt in die Liste der dringlichen Agglomerations-Verkehrsprojekte aufgenommen, was einer eindeutigen Anerkennung dessen Wirksamkeit entspricht. Im Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Basel vom 30. Oktober 2009 wird das Tram Erlenmatt und das Gebietsentwicklungsprojekt Erlenmatt an verschiedenen Stellen als gutes Beispiel genannt. Auch wenn das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Vorhabens aufgrund der damals noch nicht absehbaren finanziellen Konsequenzen der Tramführung über dem Schwarzwaldtunnel schlechter geworden ist, bleibt die Wirksamkeit des Teilprojektes im Gesamtkontext des Agglomerationsprogramms unverändert. Das Gesamtprojekt erreicht folgende Ziele:

- Kurze Umsteigewege und hohe Aufenthaltsqualität an ÖV-Haltestellen und am Badischen Bahnhof
- Hohe Erschliessungsqualität für Fussgänger- und Veloverkehr, insbesondere zum/am/vom Badischen Bahnhof unter Berücksichtigung eines künftigen Veloparkings
- Hohe Optionalität der Anschlüsse an das vorhandene Gleisnetz für eine flexible Gestaltung des Netzbetriebs und des künftigen Netzausbaus (Tramnetz 2020)
- Direkte Tramverbindung vom Badischen Bahnhof zum Erlenmattquartier und in Richtung Bahnhof St. Johann (inklusive Novartis Campus)
- Gewährleistung eines leistungsfähigen ÖV-Betriebs und einer leistungsfähigen Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs im Bereich Schwarzwaldallee / Badischer Bahnhof
- Hohe städtebauliche Qualität im Bereich des Badischen Bahnhofs unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte

2.2 Nutzen-Kosten-Verhältnis Tram Erlenmatt

Hauptthema bei der Behandlung des Ratschlusses *Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof - Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof* in der UVEK war das Verhältnis von Nutzen und Kosten des Trams Erlenmatt. Die UVEK hat in ihrem *Bericht zum Ratschluss und Bericht Nr. 09.1670.03 betreffend Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative) und zum Gegenvorschlag für eine Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und die Bereitstellung von Finanzmitteln und personellen Ressourcen für den Ausbau des Tramnetzes* vom 15. August 2012 gefordert, beim in Etappen erfolgenden Ausbau des Tramnetzes prioritär jene Vorhaben umzusetzen, die das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Sie hat explizit von einer politischen Prioritätensetzung abgesehen.

Bei der Erörterung des vorliegenden Ratschlags ist in der UVEK die berechtigte Frage gestellt worden, ob es sich beim Tram Erlenmatt um das Vorhaben mit dem besten Nutzen-Kosten-Verhältnis aller vorgesehenen Neubaustrecken handelt. Dies ist vermutlich nicht der Fall, sind die Kosten doch aufgrund der technischen Herausforderungen um einiges höher als ursprünglich veranschlagt. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass sich zum Zeitpunkt des Grossratsbeschlusses zum Tramnetz 2020 vier Projekte bereits in Planung oder Ausführung befanden, nämlich die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein (Inbetriebnahme Ende 2014), die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis, die Verbindung Margarethenstich sowie das Tram Erlenmatt. Der Grosse Rat hat für all diese Vorhaben bereits einmal grünes Licht gegeben. Den Planungsauftrag für das Tram Erlenmatt erteilte er 2009.

Die UVEK stand nun also vor dem Dilemma, dass das Tram Erlenmatt vermutlich nicht das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis aller Neubauprojekte aufweist, aber vom Grossen Rat zur Ausarbeitung beschlossen worden ist. Sie musste die Frage beantworten, ob die Nutzen-Kosten-Frage über den Grossratsbeschluss zum Bau des Trams Erlenmatt zu stellen ist. Letztlich hat sie sich in dieser Frage nicht einigen können, weshalb Kommissionsmehr- und -minderheit unterschiedliche Anträge stellen.

Im Verständnis der Kommissionsmehrheit gilt der Auftrag, die einzelnen Teile des Tramnetzes 2020 in der Reihenfolge ihres Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erstellen, nur für jene, die mit dem Beschluss des Grossen Rates aus dem Jahr 2012 zusätzlich ins Tramnetz 2020 aufgenommen worden sind. Die vier genannten Projekte sind bereits älter und haben vom Bund alle bereits eine finanzielle Unterstützung aus dem Agglomerationsprogramm zugesagt bekommen. Sie waren deshalb beim extern vergebenen Auftrag zur Erarbeitung eines Tramnetzes 2020 auch Bestandteil der zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen. Das Verhältnis von Nutzen und Kosten ist deshalb erst beim Entscheid relevant, welche Projekte der Kanton künftig in welcher Reihenfolge beim Agglomerationsprogramm des Bundes anmeldet.

Die vom Grossen Rat für das Tramnetz 2020 beschlossene Rahmenausgabenbewilligung von CHF 350 Mio. ist bis ins Jahr 2022 befristet. Planung und Bau von mehreren neuen Strecken in diesem Zeitraum ist grundsätzlich sehr ambitiös. Besteht der politische Wille dazu, muss man die baureifen Vorhaben möglichst rasch in Angriff nehmen. Das Tram Erlenmatt ist abgesehen von der Verlängerung der Tramlinie 8, die sich im Bau befindet, von allen Neubauprojekten planungstechnisch am weitesten und kann deshalb (voraussichtlich zusammen mit dem Margarethenstich und der Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis) in den nächsten Jahren realisiert werden. Müsste der Regierungsrat zuerst das Nutzen-Kosten-Verhältnis aller potenziellen Neubaustrecken klären, bevor er dem Grossen Rat einen ersten Kreditantrag vorlegt, wäre bis zum Auslaufen der Rahmenausgabenbewilligung im Jahr 2022 möglicherweise noch keine einzige neue Strecke gebaut. Es ist deshalb müssig, wie von der Kommissionsminderheit vorgeschlagen andere Neubaustrecken vor dem Tram Erlenmatt zu realisieren. Neue Tramstrecken sind Langfristinvestitionen. Sie dienen der Bevölkerung in den nächsten 50 bis 100 Jahren. Vor diesem Hintergrund spielt es keine massgebende Rolle, ob die Umsetzung strikt nach einer Nutzen-Kosten-Priorisierung erfolgt oder nicht. Auch wenn es sinnvollere und weniger sinnvolle Abfolgen beim Ausbau des Tramnetzes geben mag, spielt es letztendlich keine Rolle, wo zuerst und wo erst später gebaut wird. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis darf nicht das allein massgebende Kriterium sein.

Die Mehrheit der UVEK erachtet es für nachvollziehbar und richtig, dass das Bau- und Verkehrsdepartement die Planung der Verlängerung der Tramlinie 3, des Margarethenstichs und des Trams Erlenmatt nach dem Beschluss des Grossen Rats zum Tramnetz 2020 nicht ab- bzw. unterbrochen hat, um zuerst die weiteren Neubauprojekte auf einen vergleichbaren Projektstand zu bringen. Nur so wäre es möglich, alle Vorhaben bezüglich Nutzen und Kosten zu vergleichen. Rückblickend wäre es vielleicht sinnvoller gewesen, die bereits aufgelegten Projekte mit Einzelkrediten statt über die Rahmenausgabenbewilligung zu finanzieren.

Die Kommissionsmehrheit weist weiter darauf hin, dass der Bund seine zugesicherte Mitfinanzierung von CHF 12.4 Mio. zurückziehen würde, sollte der Kanton den Bau des Trams Erlenmatt auf die lange Bank schieben. Abgesehen davon, dass die Kosten höher ausfallen dürften, wenn man

die Realisierung auf später verschiebt, müsste der Kanton das Projekt in einem nächsten Agglomerationsprogramm wieder neu anmelden. Der Bund prüft alle eingereichten Vorhaben nach einheitlichen Kriterien auf ihre Wirksamkeit. Dabei hat das Tram Erlenmatt vergleichsweise sehr gut abgeschnitten. Es hat die gleiche Punktzahl erreicht wie die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein und besser abgeschnitten als die Tramverbindung Margarethenstich oder die Erschliessung der Erlenmatt mit dem Bus und neuen Strassen.

Erinnert sei im Weiteren daran, dass dem Volk bei der Abstimmung zur Erlenmatt versprochen worden ist, das Quartier erhalte eine Tramverbindung. Es war Ziel, ein Quartier mit wenig Autoverkehr, dafür guter ÖV-Erschliessung zu etablieren. Wird der ÖV vernachlässigt, entwickelt sich die Erlenmatt nicht so wie versprochen. An das Tram anbinden lässt sich die Erlenmatt nur via Schwarzwaldallee. Die von der Kommissionsminderheit beantragte Rückweisung des Ratschlags bedeutet deshalb ein grundsätzliches Nein zu einer direkten Tramverbindung in die Erlenmatt, gibt es doch keine alternative Streckenführung. Für ein Tram 30 durch die Feldbergstrasse und über die Johanniterbrücke wäre die Führung durch die Erlenstrasse mit Linksabbieger beim Musical Theater aufgrund der Gleislängen überdies die günstigste Variante. Die Aufwertung des Badischen Bahnhofs und dessen Weiterentwicklung zu einem Umsteigeknoten ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund des vom Volk angenommenen Gegenvorschlags zur Städteinitiative von grosser Bedeutung.

Trotz der gestiegenen Kosten und einem schlechteren Nutzen-Kosten-Verhältnis erachtet die Kommissionsmehrheit den Bau des Trams Erlenmatt für gerechtfertigt. Damit wird nicht nur das Erlenmattquartier wie versprochen mit einem Tram erschlossen, sondern auch ein erstes Teilstück einer künftigen Linie vom Wettsteinplatz durch die Grenzacherstrasse und die Schwarzwaldallee zum Badischen Bahnhof und vom Riehenring in Richtung Kleinhüningen oder Hafen erstellt. Isoliert betrachtet mag das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Abschnitts Badischer Bahnhof bis Riehenring derzeit nicht sehr gut sein, es handelt sich dabei aber um einen Teil eines grösseren Ganzen. Um die Wirtschaftlichkeit der Verbindung zwischen Badischem Bahnhof und Riehenring zu beurteilen, muss man die Auswirkungen auf das Gesamtnetz in Betracht ziehen, das Projekt also in einem grösseren Kontext anschauen. Der Nutzen der neuen Strecke wird sich erst dann vollständig entfalten, wenn die ganze Erlenmatt überbaut ist und das Tram Stücki und das Tram Roche in Betrieb sind. Bereits mit der jetzt vorgesehenen Ergänzung entsteht neben der Erschliessung der Erlenmatt eine direkte Tramanbindung vom Badischen Bahnhof an den Novartis Campus. Ist in 20 oder 25 Jahren das Herzstück der Regio-S-Bahn vollendet, braucht es am Badischen Bahnhof eine attraktive Verknüpfung zum Tramnetz, erschliesst doch das Herzstück den Norden von Basel (St. Johann, Kleinhüningen und Erlenmatt) nicht. Voraussetzung für ein erfolgreiches Herzstück sind funktionierende und attraktive Bahnhöfe.

Die Wirkung neuer Erschliessungen mit dem Tram lässt sich auch an den Beispielen Zürich und Freiburg im Breisgau zeigen. Zürich West und das Glattal haben sich rasant entwickelt, nachdem sie mit einem Tram erschlossen worden waren. In Freiburg hat man Tramlinien „auf die grüne Wiese“ hinaus gebaut. Die seither eingetretene Entwicklung zeigt, dass es sich dabei um weit-sichtige Entscheide gehandelt hat. Mit einem Verzicht auf das Tram Erlenmatt würde man auf einen entsprechenden Investitionsschub in den Entwicklungsgebieten im Kleinbasel und Basel Nord verzichten.

2.3 Veloparking Badischer Bahnhof

Die UVEK hat sich im Rahmen der Behandlung des vorliegenden Ratschlags nach der Neuorganisation der Veloparkierung erkundigt. Der Ausgabenbericht Nr. 12.4067.01 für die Erstellung eines Vorprojekts für ein vollautomatisiertes Veloparking am Badischen Bahnhof ist dem Grossen Rat erst am 16. August 2013 zugestellt worden. Das Veloparking ist somit nicht Bestandteil des aktuellen Geschäfts. Für die Mehrheit der UVEK ist eine gute Lösung für das Veloparkplatzproblem wichtig. Als Vorbild soll der Masterplan Bahnhof SBB dienen. Dort wurde mit der Umgestaltung des Centralbahnplatzes und der Einführung der Tramlinien 10 und 11 ein unterirdisches Veloparking geschaffen. Gemäss dem Bau- und Verkehrsdepartement soll das Veloparking am Badischen Bahnhof gleichzeitig mit dem Tram Erlenmatt und der Neugestaltung des Bahnhofsvor-

platzes gebaut werden. Innerhalb der Verwaltung handelt es sich aber um zwei separate Planungsprozesse, die nicht zeitgleich abgeschlossen waren.

2.4 Gleisbogen Schwarzwaldallee – Riehenstrasse

Das Tram Erlenmatt kann aus der Schlaufe vor dem Hotel Royal beide Perrons der Haltestelle Badischer Bahnhof anfahren. Der Fahrgastwechsel erfolgt in der Regel am ersten Perron, das stadteinwärts auch von den Linien 2 und 6 bedient wird. Um die betriebliche Flexibilität zu erhöhen, wird aber auch vom zweiten Perron eine Gleisverbindung in Richtung Erlenmatt erstellt. Lediglich als Option vorgesehen ist hingegen die Verknüpfung zum in Richtung Eglisee und Riehen führenden Gleis. Sie ist nicht Bestandteil des Kreditantrags. Die aus Riehen kommenden Trams können zwar vom Badischen Bahnhof in Richtung Erlenmatt weiterfahren, das Umgekehrte ist aber nicht möglich. Nur Trams aus der Rosentalstrasse können nach Riehen fahren.

Die Mehrheit der UVEK ist der Meinung, dass im Interesse eines flexiblen Trambetriebs die Möglichkeit geschaffen werden soll, das Tram Erlenmatt nach Riehen weiter fahren zu lassen. Die Tramlinien 2 und 6 könnten bei einer Behinderung oder Betriebsstörung im Abschnitt Messeplatz / Rosentalstrasse in beide Richtungen via Riehenring, Erlenstrasse und Schwarzwaldallee geführt werden. Die Verbindung des äusseren Gleises vor dem Hotel Royal mit demjenigen, das aus der Haltestelle Badischer Bahnhof in Richtung Riehen führt, kostet gemäss Abklärung beim Bau- und Verkehrsdepartement CHF 1.4 Mio. Ein späterer Einbau dieser Verbindung würde ein Mehrfaches kosten und wäre bautechnisch sehr aufwändig. Die Kommissionsmehrheit beantragt deshalb dem Grossen Rat, diese zusätzlichen Mittel zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung zum Ausbau des Tramstreckennetzes zu bewilligen (vgl. Ziffer 2 des Entwurfs zum Grossratsbeschluss).

2.5 Veloverkehr Kaphaltestelle Erlenstrasse

Die Kommissionsmehrheit hat Vorbehalte gegenüber Kaphaltestellen, was die Sicherheit von Velofahrenden betrifft. Der Abstand von nur 72 cm zwischen der gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes 27 cm hohen Haltekante und den Schienen ist sehr schmal und das Befahren durch weniger geübte VelofahrerInnen und Velofahrer ein Sicherheitsrisiko. Die UVEK hat deshalb vom Bau- und Verkehrsdepartement abklären lassen, ob sich bei der Kaphaltestelle an der Erlenstrasse der Bereich zwischen den Tramschienen rot einfärben und damit als „offizieller“ Weg für Velofahrende kennzeichnen liesse. Gemäss den geltenden Normen ist dies derzeit nicht möglich. Als weitere Alternative für den Veloverkehr ist eine Velolichtinsel analog der Haltestelle Elsässerstrasse angeregt worden. Auch eine solche ist aber aus Sicht des Bau- und Verkehrsdepartements nicht realisierbar. Zur Verbesserung der Sicherheit sollen deshalb Gummiprofile in der Rillenschiene geprüft werden.

Obwohl die Erlenstrasse keine offizielle Velo-/Mofa-Route ist, muss sie von allen Velofahrenden, die künftig im „Erlentor“ einkaufen, befahren werden. Die Kommissionsmehrheit erwartet deshalb vom Bau- und Verkehrsdepartement, dass in der Detailprojektierung bessere Lösungen für die Velofahrenden im Haltestellenbereich erarbeitet werden. Allfällige Mehrkosten sollen über den Rahmenkredit Velo finanziert werden.

2.6 Ausgaben zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung

Die Kommissionsmehrheit hat festgestellt, dass in den Ausgaben von CHF 65.7 Mio., die der Grosse Rat gemäss Antrag des Regierungsrats zu Lasten der Rahmenausgabenbewilligung für den Ausbau des Tramstreckennetzes bewilligen soll, auch die Kosten für den Strassenbau enthalten sind. In den Beratungen der UVEK zur Traminitiative wurde seitens Bau- und Verkehrsdepartement klar festgehalten, dass die Rahmenausgabenbewilligung ausschliesslich für die Tram-Infrastruktur zur Verfügung steht. Für die Erneuerung, Anpassung und Umgestaltung des Strassenkörpers werde jeweils ein separater Kredit beantragt. Die Mehrheit der UVEK war deshalb der Meinung, dass der Kredit sachgerecht aufgeteilt und beschlossen werden sollte.

Sämtliche Veränderungen in der Erlenstrasse (Neuaufteilung Strassenquerschnitt, neue Lage Randsteine, Entwässerung etc.) werden jedoch durch die Einführung des Trams verursacht. Ohne Tram würde der Kanton an der Strasse keine Veränderungen vornehmen. In den Positionen der finanzrechtlich gebundenen Ausgaben sind die anstehenden Erhaltungsmassnahmen gemäss Strassen- und Werkleitungszuständen als gebunden ausgewiesen.

Sämtliche Veränderungen im Bereich der Schwarzwaldallee (Neuaufteilung Strassenquerschnitt, neue Lage Randsteine, Entwässerung, Organisation Parkplätze, etc.) werden durch die Einführung des neuen Tramtrassees verursacht. Durch die erhöhte Lage des Gleistrassees auf dem Schwarzwaldtunnel werden beträchtliche Anpassungsarbeiten zum Anschluss an das vorhandene Niveau der angrenzenden Gebäude notwendig. Strassen, Trottoirs und Plätze müssen in ihrer Höhenlage zwingend verändert werden. In den Positionen der finanzrechtlich gebundenen Ausgaben sind die anstehenden Erhaltungsmassnahmen gemäss Strassen- und Werkleitungszuständen als gebunden ausgewiesen.

Sämtliche Veränderungen auf der Allmend sind eine direkte Folge der Trameinführung. Die Mehrheit der UVEK verzichtet deshalb im vorliegenden Projekt auf eine Aufteilung des Kredits.

3. Antrag der Kommissionsmehrheit

Gestützt auf die Ausführungen in Kapitel 2 beantragt die Kommissionsmehrheit dem Grossen Rat einstimmig die Annahme des nachstehenden Beschlusssentwurfs. Sie hat Michael Wüthrich zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsmehrheit



Michael Wüthrich

Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof – Tram Erlenmatt und Vorplatz Badischer Bahnhof

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsicht in den Bericht Nr. 13.0601.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 11. September 2013:

1. Der Gesamtbetrag von CHF 76'926'000 für den Bau des Trams Erlenmatt, die Neugestaltung des Vorplatzes Badischer Bahnhof und den Betrieb und Unterhalt der neuen Tramlinie wird bewilligt. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

CHF 65'688'000 für den Bau des Trams Erlenmatt zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz (Tiefbauamt, Position 6170.100.20034).

CHF 1'698'000 für die Neugestaltung des Vorplatzes Badischer Bahnhof entsprechend den Anforderungen des Gestaltungskonzeptes Innenstadt zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, vorbehältlich des GRB zum Ratschlag Gestaltungskonzept Innenstadt (Tiefbauamt, Position 6170.250.20004).

CHF 86'000 für neue Baumpflanzungen in der Schwarzwaldallee zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Übrige(s)“ (Stadtgärtnerei, Position 6140.300.20603).

CHF 2'600'000 als Folgekosten für den Betrieb der Tramlinie durch die Erlenmatt sowie für die Entflechtung der Tramlinien 1 und 14 als ersten Schritt der Umsetzung des Tramnetzes 2020 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Globalbudget ÖV, Position 6618.500/361.410, 6618.500.60001).

CHF 10'000 als Folgekosten für die Baumpflege zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Stadtgärtnerei, Position 6140430/314.000).

Nachstehend sind die gebundenen Ausgaben aufgeführt, die der Regierungsrat auch dann tätigen kann, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnt.

CHF 2'106'000 für die Erhaltung der Strassen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen (Tiefbauamt, Position 6170.250.52000).

CHF 2'338'000 für die Erhaltung der Gleisanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Öffentlicher Verkehr“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen (BVB, Position 6618.500.29001).

CHF 1'000'000 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfra-

struktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen (Tiefbauamt, Position 6170.250.56000).

Die Beiträge des Bundes in der Höhe von CHF 12'370'000 (zuzüglich Mehrwertsteuer und Teuerung seit 2005) sind der Ausgabe gutzuschreiben.

2. Zur Erhöhung der Flexibilität des Trambetriebes wird für den Bau einer zusätzlichen Gleisverbindung aus der Schwarzwaldallee nach Riehen eine Ausgabe von CHF 1'403'000 bewilligt, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich "Öffentlicher Verkehr", Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz (Tiefbauamt, Position 6170.100.20034)

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.

4. Erörterungen der Kommissionsminderheit

4.1 Ausgangslage und Zusammenfassung

Der Regierungsrat beantragt in seinem Ratschlag „Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof“ dem Grossen Rat, einerseits den Vorplatz des Badischen Bahnhofes umzugestalten und andererseits eine Tramverbindung vom Badischen Bahnhof zum Riehenring, dem so genannten „Tram Erlenmatt“, zu errichten.

Nach intensiver Diskussion in der UVEK kommt eine Minderheit der Kommission zum Schluss, dass der Antrag zurückzuweisen ist. Sie stellt ihre Argumente hierzu im vorliegenden Bericht dar. Die Ablehnung richtet sich nicht fundamental gegen die Vorschläge des Regierungsrats. Die Minderheit ist jedoch der Überzeugung, dass die ausserordentlich hohen Kosten für die Realisierung einer Tramverbindung Badischer Bahnhof – Riehenring und die vielen offenen Fragen bei einer Neugestaltung des Vorplatzes des Badischen Bahnhofs einen befürwortenden Entscheid nicht zulassen. Die Erschliessung des Erlenmattquartiers kann nach Ansicht der Minderheit, zumindest mittelfristig, auch problemlos mit Bussen und wesentlich kostengünstiger gewährleistet werden.

Die Kostendeckung des Trams Erlenmatt wird lediglich 11% ohne und maximal 17% mit Shopping Center betragen, was im Vergleich zum 60%-Kostenertrag über das gesamte BVB Liniennetz betriebswirtschaftlich inakzeptabel ist. Da das Tramprojekt aus der Rahmenausgabenbewilligung für das Tramnetz 2020 finanziert werden soll, und eine Rentabilität dieser Strecke nicht wie im Umweltschutzgesetz vorgeschrieben erreicht wird, lehnt die Minderheit die Realisierung des Tram Erlenmatt auch aus diesem Grund als erstes Projekt des Tramnetzausbaus ab.

Der Aufwertung des Platzes vor dem Badischen Bahnhof bringt die Minderheit zwar Sympathien entgegen, kritisiert aber, dass bei der Beratung des Geschäftes in der UVEK noch kein Ratschlag für den Bau eines Veloparkings vorlag und weitere, wichtige Elemente zur Beurteilung wie die Vernehmlassung zum „Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof“ und der Ratschlag zur „Gestaltung Innerstadt“ noch ausstehen. Die Klärung der Veloparkierung ist auf jeden Fall eine zwingende Voraussetzung, um eine wirkliche Aufwertung des Platzes zu erreichen.

Aus den aufgeführten Gründen beantragt die Minderheit dem Grossen Rat, den Ratschlag zurückzuweisen und fordert den Regierungsrat auf, dem Grossen Rat einen neuen Ratschlag zur Aufwertung des Vorplatzes des Badischen Bahnhofs zu unterbreiten, in dem die ÖV-Erschliessung des Erlenmattquartiers mit einem Busbetrieb gewährleistet wird und das Veloparking einen integralen Bestandteil für die Aufwertung des Bahnhofplatzes darstellt, sowie die noch offenen Fragen der Vernehmlassung und des Ratschlags „Gestaltung Innerstadt“ berücksichtigt werden.

Die Realisierung des Trams Erlenmatt ist dem Grossen Rat ebenfalls in einem neuen Ratschlag nochmals vorzulegen, wenn der Kosten-Nutzen Faktor dies im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Priorisierung zulässt.

4.2 Neubau Tram Erlenmatt

4.2.1 Kosten

Der Regierungsrat schreibt in seinem Ratschlag, beim Projekt Tram Erlenmatt lägen die Projektkosten über dem Benchmark für innerstädtische Tramprojekte (S. 47). Es entstehen somit überproportionale Laufmeterkosten“ (S. 6). Was dies konkret bedeutet, soll eine approximative Vergleichsanalyse der Baukosten mit dem Tramprojekt Elsässerstrasse aufzeigen.

Die Gesamtinvestitionen für das Tram Erlenmatt mit einer Länge von 1.2 km betragen rund CHF 66 Mio. In diesem Preis eingeschlossen sind sechs Weichen (vier beim Musical Theater und zwei beim Badischen Bahnhof) und die Oberleitung mit CHF 2.6 Mio., die zusammen also ungefähr

CHF 12.6 Mio. der Kosten ausmachen. Ebenso sind die extrem hohen Mehrkosten von CHF 15 Mio. für die Überquerung des Schwarzwaldtunnels in diesem Preis beinhaltet. Dies bedeutet, dass der Laufmeter des neuen Trams Erlenmatt ohne die Kosten der Weichen, der Oberleitung, aber inklusive der Strassenerneuerung und den Mehrkosten für die Schwarzwaldtunnel-Querung (um die Vergleichbarkeit mit anderen Tramstrecken zu erhalten) bei so errechneten Netto-Projektkosten von CHF 39.4 Mio. rund CHF 33'000 kostet. In der vergleichbaren Gleisneulegung der Elsässerstrasse (Ratschlag 10.2209.01) betrugen die Kosten (mit Trasseverschiebung und ohne Weichen und Oberleitung, aber inklusive Strassenbau) CHF 9.4 Mio. was bei einer Gesamtlänge von 570 Metern einen Preis pro Laufmeter von CHF 16'000 ergibt. Dies bedeutet, dass das Tram Erlenmatt pro Laufmeter rund doppelt so teuer zu stehen kommt wie die Tramerneuerung in der Elsässerstrasse. Auch bei einer Anrechnung des Bundesbeitrages aus dem Agglomerationsprogramm von CHF 12.4 Mio. an die Netto-Projektkosten beträgt der Preis pro Laufmeter für das Tram Erlenmatt immer noch CHF 23'000 und damit rund 50% mehr als das Projekt an der Elsässerstrasse. Dieser summarische Vergleich zeigt klar, dass es sich beim Tram Erlenmatt um ein ausserordentlich teures Tramprojekt handelt.

4.2.2 Betriebskosten

Ein wichtiger Faktor für die Beurteilung der Kosten einer Tramlinie sind die Betriebskosten, denn sie fallen im Gegensatz zu den einmaligen Investitionskosten wiederkehrend an und belasten das jährliche ÖV-Budget. Für das Tram Erlenmatt betragen die Betriebskosten gemäss Ratschlag CHF 2.6 Mio. pro Jahr.

Auf Anfrage lieferten die BVB der Kommissionsminderheit eine detaillierte, auf Basis der Netto-Betriebskosten gerechnete Aufstellung der Betriebskosten und Einnahmen des geplanten Trams Erlenmatt. Hieraus geht hervor, dass auf der Einnahmenseite „mittelfristig nach Fertigstellung und Bezug des Erlenmatt-Quartiers“ auf dieser Strecke mit einem Ertrag von CHF 600'000 gerechnet wird (600'000 Einsteiger pro Jahr nach Inbetriebnahme Tram Erlenmatt und Entflechtung der Linien 1 und 14). Da es sich bei der Tramhaltestelle Erlenmatt aber nur um eine der drei Haltestellen (Badischer Bahnhof, Erlenmatt und Musical Theater) des Trams Erlenmatt handelt, ist anzunehmen, dass durch diese Haltestelle im besten Fall 50% der Einnahmen generiert werden kann. Dies bedeutet, dass der Kostendeckungsgrad (CHF 300'000 Einnahmen bei Betriebskosten von CHF 2.6 Mio.) lediglich 11.5% beträgt. Im Vergleich zum im Geschäftsbericht der BVB ausgewiesenen Kostendeckungsgrad für das gesamte Streckennetz der BVB von 60% ist dies sehr wenig und betriebswirtschaftlich unverantwortlich.

Von der Verwaltung wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass sich das geplante Shopping-Center auf der Erlenmatt positiv auf die Netto-Betriebskosten auswirken wird. Richtigerweise wurde dies bei der Aufstellung der BVB nicht berücksichtigt, da der Bau eines Shopping-Centers im Erlenmatt Quartier weder gesichert noch wahrscheinlich ist. Aber auch wenn ein solches Shopping Center 50% mehr einsteigende Passagiere generieren würde, was eine sehr grosszügige Annahme ist, läge der Kostendeckungsgrad noch immer bei nur 17%.

Ein Blick auf die Betriebskostenrechnung zeigt also, dass ein Tram Erlenmatt allein schon aus diesem Grund abzulehnen ist.

4.2.3 Tramnetz 2020

Im Titel des Ratschlages steht, dass die „Gleisanbindung vom Badischen Bahnhof an den Riehenring“ ein „wichtiges Teilstück im Tramnetz 2020“ sei. Es wurde hingegen von der Verwaltung im Laufe der Diskussion in der UVEK (richtigerweise) betont, dass bei heutiger Beurteilung für die Umsetzung des Tramnetzes 2020-Beschlusses des Grossen Rates einem Tram Erlenmatt „keine hohe Priorität“ mehr zugeteilt würde. Dies primär, weil der „Auftrag“ für den Bau des Trams Erlenmatt schon vor der Verabschiedung des Tramnetzes 2020 gegeben worden und man von wesentlichen tieferen Kosten ausgegangen sei und die heutigen Kosten eine solche Priorisierung nicht mehr rechtfertigen würden. Fakt ist aber auch, dass die Strecke Badischer Bahnhof – Musi-

cal Theater im Tramnetz 2020 nur von untergeordneter Bedeutung ist, und das Tramnetz 2020 auch ohne diese Teilstrecke funktional ausgebaut werden kann.

4.2.4 Gesetzliche Grundlagen und Verbindlichkeiten

Derart hohe Realisierungs- und Betriebskosten widersprechen klar dem Beschluss des Grossen Rates (Ratschlag 09.1670.05), der 2012 als Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ im Umweltschutzgesetz unter §3 Abs. 1 lit. a neu festhält: „... Er (der Regierungsrat) strebt dabei unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einen möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr an ...“. Die Kommissionsmehrheit argumentiert, das Umweltschutzgesetz sei erst geändert wurde, nachdem der Grosse Rat dem Regierungsrat 2009 den Auftrag gegeben habe, eine Projektstudie zu den „Realisierungskosten Erlenmatt Öffentlicher Verkehr 2. Etappe“ auszuarbeiten. Dies komme einem Auftrag gleich, eine Tramverbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Riehenring zu realisieren.

Diesem Argument widerspricht die Minderheit dezidiert, ist doch der Sinn und Zweck einer solchen Studie genau der, dem Parlament eine Entscheidungsgrundlage vorzulegen, auf Grund derer es dann in Kenntnis der Kosten und anderer Begleitumstände der Realisierung des Projektes zustimmen kann oder nicht. Es handelt sich hier also keineswegs um ein Präjudiz für eine Realisierung des Projektes.

Es kommen in diesem Zusammenhang noch zwei weitere Punkte hinzu:

1. Bei der Initiierung der Projektstudie ist man wie erwähnt von wesentlich niedrigeren Realisierungskosten ausgegangen. So wurden die Projektkosten bei der Einreichung für die Mitfinanzierung aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes im Jahr 2007 mit CHF 31 Mio. veranschlagt – weniger als die Hälfte der aktuellen Kosten. Dies hätte Kosten von CHF 26'000 pro Laufmeter (oder CHF 15'000 pro Laufmeter bei Anrechnung des Bundesbeitrags) bedeutet. Das Projekt wäre dann kostenmässig in einer ähnlichen Dimension wie das erwähnte Beispiel gelegen. Kostet etwas doppelt soviel wie ursprünglich angenommen, ist es nicht nur legitim, sondern geradezu eine Pflicht des Grossen Rates, das Projekt ernsthaft zu hinterfragen und die entsprechenden Konsequenzen zu ziehen.
2. Soll das Projekt aus der mit der Verabschiedung des Tramnetzes 2020 bewilligten Rahmenausgabenbewilligung finanziert werden (die Projektkosten entsprechen rund 1/6 des zur Verfügung stehenden Gesamtbetrages), macht es zwar Sinn, das Tram aus dieser Quelle zu finanzieren, aber es ist gleichzeitig auch klar, dass die Bedingung der Freigabe von Geldern an die gültige Fassung des UWG geknüpft sein muss.

4.2.5 Kosten-Nutzen Faktor

Trotz Rückfrage war die Verwaltung nicht in der Lage, das Kosten-Nutzen Verhältnis des Projekts aufzuzeigen und zu beziffern, ausser es als „schlecht“ zu bezeichnen. Dies mit der Angabe, dass die Strecke des Trams Erlenmatt zwischen Badischem Bahnhof und Riehenring nur im Kontext mit einer Verlängerung zur Stücki - Kleinhüningen einerseits und zur Roche – Wettsteinplatz andererseits berechnet werden kann. Das ist aus dieser Perspektive argumentiert zwar korrekt, es muss aber auch festgehalten werden, dass derzeit keines der beiden angedachten Projekte zur Diskussion steht. Man müsste diese zuerst auch auf Projektstufe bringen, um ihre Kosten in eine solche Rechnung einbringen zu können. Der Kosten-Nutzen Faktor kann sich also im jetzigen Zeitpunkt nur auf das Tram Erlenmatt beziehen.

4.2.6 ÖV-Anbindung der Erlenmatte und Tram 21 als Alternative

Es wird im Ratschlag und von der Mehrheit argumentiert, dass ein Tram Erlenmatt effizient den Badischen Bahnhof mit dem Bahnhof St. Johann verbinden kann. Hier muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass eine solche Tramverbindung mit der Linie 21 bereits existiert und diese Fahrstrecke in lediglich elf Minuten zurückgelegt wird. Mit einer Verlängerung der jetzigen Betriebsdauer über die Hauptverkehrszeiten hinaus könnte eine attraktive Verbindung zwischen den

beiden genannten Bahnhöfen geschaffen werden. Allerdings ist die Auslastung des Trams 21 gemäss der Verwaltung nur „mässig“, und es ist deshalb grundsätzlich zu hinterfragen, ob überhaupt eine Kapazitätssteigerung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof St. Johann notwendig ist.

Weiter kritisiert die Kommissionsmehrheit, dass das Erlenmattquartier nicht gut an den ÖV angebunden sei. Dies entspricht nicht den Tatsachen, denn es stehen einerseits mit den Bushaltestellen der Linien 30/36 Erlenmatt und Mattenstrasse sowie der Haltestelle Musical-Theater der Tramlinien 14/21 mehrere ÖV Haltestellen in unmittelbarer Nähe zum Erlenmattquartier zur Verfügung. Das Erlenmatt Tram würde im Übrigen keine neuen Haltestellen mit sich bringen.

4.2.7 Fahrkomfort

Dass die Fahrt in einem Tram aus mehreren Gründen (weniger Auf- und Abschwüngen, weniger Bremsvorgänge, höhere Fahrplanstabilität und Kapazität) komfortabler ist als eine Busfahrt, ist unbestritten. Ebenso klar ist aber auch, dass ein Bus aus betrieblichen Gründen dort eingesetzt werden soll und muss, wo die Kosten für eine Tramverbindung unverhältnismässig hoch sind und die Fahrgastfrequenzen auch mit einem Bus abgedeckt werden können.

Laut Angaben der BVB sind die Busse auf dem Abschnitt Mattenstrasse-Erlenmatt durchschnittlich mit lediglich 15 Fahrgästen besetzt. Die Kommissionsminderheit ist deshalb dezidiert der Meinung, dass eine Busverbindung für die Strecke Badischer Bahnhof – Musical Theater wie bis anhin adäquat und richtig ist. Eine Tramverlängerung bis zum Einkaufszentrum Stücki und nach Kleinhüningen könnte auch ohne den Bau eines Tram Erlenmatt realisiert werden.

4.3 Neugestaltung des Vorplatzes des Badischen Bahnhofs

Die Kommissionsminderheit hat bei der Beratung des Ratschlags in der UVEK mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, dass noch keine Angaben zum geplanten, unter dem Bahnhof liegenden Veloparking vorlagen. Die einzige Auskunft war, dass der vorliegende Ratschlag mit dem sich noch in Arbeit befindlichen Ratschlag zum Veloparking „abgestimmt“ sei (Ratschlag S. 19). Da nach Ansicht der Minderheit die momentane Parkiersituation der Velos einen wesentlichen Anteil an der mangelnden Attraktivität des Bahnhofsvorplatzes darstellt, ist dieser Mangel erheblich und schränkt die Möglichkeit der Beurteilung der vorgeschlagenen Massnahmen wesentlich ein. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Ratschlag für das Veloparking nicht in den vorliegenden Ratschlag integriert wurde und erst nach der Kommissionsberatung veröffentlicht worden ist. Ebenso unbegreiflich ist die Bemerkung im Ratschlag (S. 27), dass ein „Kurzzeitparking auf dem Bahnhofsvorplatz in einem gewissen Mass“ toleriert werden soll. Da es unmöglich ist, die Parkierdauer in einem „Kurzzeitparking“ zu kontrollieren, sind mit heute vergleichbare Verhältnisse absehbar.

Unverständlich ist weiter, warum der Abschluss der Vernehmlassung zum „Entwicklungskonzept Badischer Bahnhof“ nicht abgewartet wird, bevor über die im Ratschlag stipulierten Massnahmen entschieden werden soll. Der Sinn einer Vernehmlassung sollte es ja sein, die Meinung der Bevölkerung und weiterer interessierter Kreise in einen konsultativen und kreativen Prozess so zu integrieren, dass für die Entscheidungsträger eine breitere Basis für einen Beschluss vorliegt.

Auch liegt das neue, schon seit längerem angekündigte „Gestaltungskonzept Innerstadt“ noch immer nicht vor. Da dieses die Achse vom Badischen Bahnhof bis zum Bahnhof SBB betrifft, ist es auch hier nicht nachvollziehbar, dass jetzt über grössere gestalterische Massnahmen auf dem Vorplatz des Badischen Bahnhofes zu entschieden ist, ohne diese in einen Gesamtkontext stellen zu können.

Die Kommissionsminderheit kommt zum Schluss, dass einer durchaus wünschbaren Verbesserung des Ankunfts- und Umsteigeorts im Umfeld des Badischen Bahnhofes wegen zu vieler unbekannter Parameter nicht zugestimmt werden kann. Eine Aufwertung des Vorplatzes des Badischen Bahnhofs ist zudem auch ohne die Realisierung des Tram Erlenmatt möglich.

4.4 Verkehrsführung

Gemäss dem im Ratschlag geschilderten Verkehrskonzept sollen die Fahrzeuge, die auf der Schwarzwaldallee von Norden her nach Riehen fahren wollen, ihr Ziel über die Maulbeerstrasse und Im Surinam erreichen und nicht mehr über die Riehenstrasse (Plan S. 29 des Ratschlages). Dies ist aus Sicht der Minderheit eine schlechte Lösung, weil die Strasse Im Surinam an der Einmündung in die Riehenstrasse durch die Lichtsignalanlage eine geringe Verkehrskapazität aufweist. Die im Ratschlag beschriebene Alternative, mittels U-Turn beim Autobahnpolizeistützpunkt in Richtung Norden zu drehen und so in die Riehenstrasse einzubiegen, ist aus Kapazitätsgründen als noch schlechter zu bewerten.

Im Ratschlag wird die Aufhebung einer Linksabbiege-Möglichkeit vor dem Kino Royal Richtung Riehen mit der angeblich „untergeordneten Bedeutung“ dieser Verkehrsbeziehung begründet. Die Minderheit hat starke Zweifel an dieser Behauptung und hinterfragt auch, ob lediglich eine (Geradeaus-) Spur im Vergleich zu bisher zwei Geradeaus-Spuren und einer Linksabbieger-Spur den Verkehrsbedürfnissen gerecht wird. Bei grossen Messen ist der Verkehr auf der Schwarzwaldallee auch aus dem Norden beträchtlich (Linksabbiegen, um in die Park-and-ride Zone auf der Bäumlihofstrasse zu fahren oder rechts abbiegen zum Messeparking), sodass genügend Fahrflächen für den MIV zur Verfügung stehen müssen.

Die Reduktion der Anzahl Spuren ist auch deshalb schwer nachvollziehbar, weil im Ratschlag (S. 31) die Schwarzwaldallee „bereits heute als verkehrlich sehr stark belastet“ beschrieben wird und die „Knotenzufahrten Maulbeerstrasse und Riehenstrasse eine schlechtere Verkehrsqualität für den MIV“ aufweisen. Weiter wird einerseits von „gefühlten Engpässen“ und andererseits von einem „stabilen Verkehrsablauf“ geschrieben. Die Minderheit bleibt bei diesen Prognosen sehr skeptisch. Die Flächenbilanz von Velo + 200% und MIV – 40% (im gesamten Projektperimeter: + 300% resp. – 50%) zeigt klar auf, dass der MIV zu Gunsten von Velomassnahmen drastisch eingeschränkt werden soll. Dies ist im Interesse der Velofahrenden zwar zu begrüssen, darf aber nicht dazu führen, dass die MIV-Kapazität derart limitiert wird, dass es zum Verkehrskollaps kommt. Die Schwarzwaldallee ist eine übergeordnete Hauptstrasse mit Sammelfunktion und muss ihre Aufgabe als solche auch weiterhin erfüllen können.

Zu kritisieren ist auch, dass im neuen Konzept keine direkte Zufahrt zum Badischen Bahnhof mit dem Auto mehr möglich ist. Der Zubringerverkehr müsste gemäss dem neuen Regime entweder über Im Surinam und die Riehenstrasse oder über einen U-Turn beim Autobahnpolizeistützpunkt von Süden her zur Kiss & Ride resp. Aus- und Einsteigezone fahren, was als schikanös zu bezeichnen ist.

4.5 Parkierung

Kritisch hinterfragt hat die Kommissionsminderheit zuletzt auch den beträchtlichen Abbau von Parkplätzen im Planungsperimeter. Dies betrifft den Perimeter Badischer Bahnhof – Schwarzwaldallee (27 Parkplätze auf der Ostseite und 4 Parkplätze + 5 Güterumschlagsfelder auf der Südseite) und den Perimeter Erlenstrasse (34 von 67 Parkplätze + 3 Güterumschlagsfelder), was ungefähr 50% der bisherigen Parkplätze in der Erlenstrasse bedeutet. Zwar wird von der Verwaltung argumentiert, dass der Parkierungsdruck in den der Erlenmatt angrenzenden Wohnzonen „hoch“ ist, aber gleichzeitig auch behauptet, dass dieser nicht so gravierend sei, da in den Liegenschaften des Erlenmattquartiers freie Kapazitäten in Tiefgaragen bestünden und in der Nähe des Badischen Bahnhofes ein Parkhaus zur Verfügung steht. Dazu muss angemerkt werden, dass die Garagen-Parkplätze in der Erlenmatt nicht öffentlich sind und das Parkhaus Badischer Bahnhof zum grossen Teil fest vermietet und bei Messen voll belegt ist und dann keine Kapazitäten mehr zur Verfügung stehen. Der Parkplatz-Suchverkehr würde sich also beim Wegfall der Parkplätze noch vergrössern.

Dass beim Fürstenhof Kiss & Ride sowie Taxi Standplätze zur Verfügung stehen, ist zwar zu begrüssen es fehlen hingegen Taxistandplätze im Planungsperimeter.

Massiv verschlechtern würden sich auch die Parkiermöglichkeiten für die Autobusse, da diese in die Maulbeerstrasse ausweichen müssen. Dabei fallen weitere Quartierparkplätze weg, die in der obenerwähnten Statistik nicht inkludiert sind. Laut Verwaltung ist es noch unklar, wie viele Parkplätze für Reisecars in der Fasanenstrasse oder der Bäumlihofstrasse zur Verfügung gestellt werden und wie sich dies auf die dortige Parkiersituation des MIV auswirkt.

5. Schlussfolgerungen und Antrag der Kommissionsminderheit

Gestützt auf die Ausführungen in Kapitel 4 beantragt die Kommissionsminderheit dem Grossen Rat einstimmig Rückweisung des Ratschlags. Der Regierungsrat wird im Sinne der Ausführungen in Kapitel 4 aufgefordert, dem Grossen Rat einen neuen Ratschlag zu diesem Geschäft zu unterbreiten. Die Kommissionsminderheit hat Heiner Vischer zu ihrem Sprecher bestimmt.

Im Namen der Kommissionsminderheit

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'H. Vischer', with a stylized, sweeping underline.

Heiner Vischer