Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat 06.1769.01

WSD061769
Basel, 8. November 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 7. November 2006

Ausgabenbericht

Planungskredit für die Projektierung einer Tramlinie Kleinhüningen – Weil am Rhein

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt am 10. November 2006

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, für die erste Phase der Planung der grenzüberschreitenden Tramlinie Kleinhüningen – Weil am Rhein den hierfür erforderlichen Kredit in der Höhe von CHF 1'400'000, inkl. Mehrwertsteuer, zu Lasten der Rechnung 2007 Position Nr. 801 821 040 105, Wirtschafts- und Sozialdepartement, Investitionsbereich 2 Öffentlicher Verkehr zu bewilligen. Der Betrag ist im Budget eingestellt.

2. Ausgangslage

2.1 Hintergrund

Der Kanton Basel-Stadt ist Teil eines trinationalen Wirtschafts- und Lebensraumes. Diese internationale Verflechtung, von der die ganze Nordwestschweiz wirtschaftlich und kulturell profitiert, dürfte mit den in Europa fallenden Grenzen (Abkommen von Schengen und Dublin) noch intensiver werden. Die zunehmende Vernetzung und das beschleunigte Zusammenwachsen der trinationalen Agglomeration führen dazu, dass auch der Verkehr zwischen der Kernstadt und den angrenzenden Städten und Gemeinden einen immer höheren Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen erhält.

Das Basler Tramnetz wurde seit den Dreissigerjahren kaum noch erweitert und entspricht demnach nicht mehr überall der sozio-ökonomischen Realität. Zahlreiche Tramlinien enden unmittelbar an der Stadt-, respektive der Kantonsgrenze. Früher einmal existierende grenzüberschreitende Tramlinien nach Saint-Louis, Huningue und Lörrach wurden während der Zeit des Autobooms stillgelegt und abgebaut.

Am 14. Dezember 2005 hat der Grosse Rat das öV-Programm 2006 bis 2009 mit grossem Mehr genehmigt. Das strategische Ziel der grenzüberschreitenden Tramverlängerungen nach Weil am Rhein und Saint-Louis wurde ausdrücklich bekräftigt.

Im grenzüberschreitenden Netzausbau besteht das grösste Potential für die Erhöhung des Modal Split. Im Verkehr mit den südbadischen Agglomerationsgemeinden liegt der Modal Split bei etwa 17% öV-Anteil, während er zwischen Basel und dem schweizerischen Teil der Agglomeration bei rund 37% liegt. Mit dem Inkrafttreten der Abkommen von Schengen und Dublin (Wegfall der Personenkontrollen an der Grenze), und der damit zu erwartenden Intensivierung der grenzüberschreitenden Wirtschaftsbeziehungen, wird auch ein Verkehrswachstum einhergehen. Ohne Ausbau des öV würde die Lebensqualität in den schon heute stark vom Verkehr belasteten Quartieren in Basel Nord weiter beeinträchtigt.

Die Herausforderung besteht darin, das absehbare Verkehrswachstum möglichst ökologisch zu bewältigen, das heisst zu einem hohen Prozentsatz auf den öffentlichen Verkehr, respektive lokal auch auf den Langsamverkehr (v.a. Velo) zu lenken. Ein erster Schritt des angestrebten grenzüberschreitenden öV-Ausbaus wird ab Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2006 Realität, wenn die Rote Linie der Regio-S-Bahn aus Zell im Wiesental und Lörrach bis an den Bahnhof SBB verlängert wird. Die zu planende neue Tramlinie zwischen Basel und Weil am Rhein ist ein weiterer wichtiger Baustein dieses Konzeptes. Flankiert von weiteren Massnahmen wird das Tram 8 einen Beitrag an die Entschärfung der Verkehrsprobleme im Raum Kleinhüningen / Basel Nord leisten.

2.2 Studie der Trinationalen Agglomeration Basel

Vor dem geschilderten Hintergrund hat die Trinationale Agglomeration Basel (TAB) im Rahmen einer umfassenden Studie untersuchen 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 - St-Louis Gare)
- Verlängerung Tramlinie 11 (St. Louis Grenze - St-Louis Gare)
- 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 (Kosten-Nutzen-Verhältnis bei ca. 1.3, das heisst pro eingesetzter Franken resultiert ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 1.30 Franken).

Im vorliegenden Ausgabenbericht geht es um das Projekt Tramverlängerung Nr. 8 nach Weil am Rhein. Die Kosten für seine Realisierung wurden in der TAB-Studie auf rund 33 Mio. Franken geschätzt. Aufgrund der neusten Erkenntnisse muss auf beiden Seiten der Grenze von höheren Kosten ausgegangen werden. Nach Abschluss der Planungsphase I werden genauere Zahlen zu den Baukosten vorliegen.

2.3 Finanzierung durch Bund

Nach der Ablehnung des Gegenvorschlages zur Avanti-Initiative hat der Bundesrat dem Parlament ein "Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz" (IANG) und einen "Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds" unterbreitet, denen am 2.10.2006 der Nationalrat, als Zweitrat, zugestimmt hat. Die Vorlage kann nach Ablauf der Referendumsfrist in Kraft treten.

Gemäss IANG Art. 6, Abs. 1 bezeichnet die Bundesversammlung Projekte des Agglomerationsverkehrs, die dringend und baureif sind und gibt die Mittel dafür frei. In Art. 3 des nun verabschiedeten Bundesbeschlusses werden die baureifen und dringlichen Projekte des Agglomerationsverkehrs abschliessend genannt und die Mittel dafür sind mit dem Parlamentsbeschluss freigegeben worden, unter der Bedingung, dass der Baubeginn vor 2008 erfolgt. In dieser Liste findet sich unter anderem ein Betrag von CHF 39.5 Mio. für die geplanten Tramverlängerungen von Basel nach Weil am Rhein und Saint-Louis.

Der Bund finanziert dabei maximal 50% der direkten Baukosten. Die Planungs- und Projektierungskosten, sowie städtebauliche Betgleitmassnahmen, gehen vollumfänglich zu Lasten der Trägerschaft. Infrastrukturprojekte im grenznahen Ausland können gemäss Botschaft explizit Bestandteil der Programmfinanzierung sein, sofern die Infrastrukturen auch zur Verbesserung der Verkehrssituation im Schweizer Teil der Agglomeration dienen, sich das benachbarte Ausland ebenfalls finanziell engagiert und zweckmässig in die Trägerschaft integriert ist.

Wenn der Baubeginn vor Ende 2008 nicht eingehalten werden kann, so erlischt der Anspruch auf die freigegebenen Bundesmittel (IANG, Art. 6, Abs. 1). Die Projekte müssten in diesem Fall im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel neu beantragt und die Bundesmittel durch die zuständigen Bundesstellen auf dem ordentlichen Weg bewilligt werden (die Ausführungsbestimmungen liegen noch nicht vor).

2.4 Stand der Verhandlungen Weil am Rhein

Die Verhandlungen zwischen der Stadt Weil am Rhein und dem Kanton Basel-Stadt zur Planung, zum Bau und zum künftigen Betrieb sind bereits weit fortgeschritten, die Eckpunkte stehen weitgehend fest. Der vorliegende Planungskredit (Phase I), der dem Gemeinderat Weil am Rhein und dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt parallel vorgelegt werden soll, dient dazu, das Projekt im Detail zu planen und so auch die Realisierungskosten genauer zu bestimmen. Er umfasst die Arbeiten bis und mit Erstellung des Ratschlages und bis zur Planauflage.

Die Stadt Weil am Rhein arbeitet daran, die Finanzierungsfragen im Detail zu klären. Angesichts der Vorgabe des Bundes nach einem Baubeginn vor Ende 2008 kann mit den Planungsarbeiten nicht zugewartet werden.

2.4.1 Planung und Projektierung

Die Stadt Weil am Rhein und der Kanton Basel-Stadt sind für die Planung der jeweils auf ihrem Hoheitsgebiet liegenden Abschnitte zuständig und schreiben die entsprechenden Planungsaufträge gemäss den jeweils gültigen Submissionsgesetzen aus. Der Regierungsrat hat sich gegenüber der Stadt Weil am Rhein bereit erklärt, die Planung auf deutschem Gebiet, die bis Baubeginn auf insgesamt 3 Mio. Euro geschätzt wird, mit einem Beitrag in der Höhe von einem Drittel zu unterstützen, bis zu einem Kostendach von CHF 1.5 Mio. Für die in diesem Ausgabenbericht vorgelegte Phase I der Planung handelt es sich dabei um Euro 210'000 (CHF 330'000) exkl. MwSt.[1] (vgl. Kapitel 4). Für die Planung und Projektierung gibt es weder Beiträge der Eidgenossenschaft noch solche des Landes Baden-Württemberg.

2.4.2 Baukosten

Die nach Abzug des Bundesbeitrages (vgl. Kap. 2.3) verbleibenden Baukosten sollen gemäss Territorialitätsprinzip zwischen der Stadt Weil am Rhein 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 einen externen Projektleiter koordiniert werden, durch einen engen Einbezug der BVB wird sichergestellt, dass den betrieblichen und technischen Anforderungen des künftigen Betreibers Rechnung getragen wird.

Die Stadt Weil am Rhein befindet sich in Verhandlung mit dem Land Baden-Württemberg über Landesbeiträge auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

2.4.3 Betrieb

Was die Organisation des Betriebes und die Aufteilung der Betriebkosten anbelangt, konnte eine einfache und transparente Lösung gefunden werden.

Demnach wird der Kanton Basel-Stadt die Leistungen der Tramlinie 8 bis Weil am Rhein Bahnhof bei der BVB bestellen und die Deckungslücke im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit der BVB finanzieren. Die deutschen Partner werden im Gegenzug die gesamte Buslinie 55 (Basel - Weil am Rhein - Haltingen - Kandern) bei der SWEG bestellen. Heute wird diese Buslinie gemeinsam durch die SWEG und die BVB betrieben. Der Kanton Basel-Stadt leistet der BVB im Rahmen der Leistungsvereinbarung eine Abgeltung für die ungedeckten Betriebskosten ihres Anteils.

Die durch den Kanton Basel-Stadt abzugeltenden Betriebskosten der geplanten Tramlinie Kleinhüningen Weil am Rhein beinhalten die ungedeckten Betriebskosten, inklusive den laufenden Unterhalt der Bahninfrastruktur. Grössere Erneuerungsinvestitionen fallen hingegen nicht darunter.

[1] Für die Zahlung an die Gemeinde Weil fallen in der Schweiz keine Mehrwertsteuern an

3. Projektbeschrieb

Die Tramlinie 8 endet heute am Wiesendamm in Kleinhüningen. Die TAB-Studie sieht vor – und daran wird auch im Rahmen der weiteren Planung festgehalten – die Linie durch die Kleinhüninger-Anlage, über die Hiltalingerbrücke zum Zoll Weil / Friedlingen zu führen. Die Strasse muss dazu nicht verbreitert werden, es müssen also in der Kleinhüningeranlage auch keine Bäume gefällt werden. Auf diesem Abschnitt ist eine neue Haltestelle „Weilerweg“ vorgesehen. Vom Zoll führt das Tram vorbei am Rhein Center (Haltestelle) in die Hauptstrasse mit einer Haltestelle im Bereich Riedlistrasse. Nach dem Unterqueren der Autobahn A5 steigt das Trassee in Seitenlage in Richtung Friedensbrücke. Neuere Studien haben gezeigt, dass die über 100 Jahre alte Friedensbrücke den Anforderungen eines intensiven Trambetriebes nicht zu genügen vermag. Es ist deshalb vorgesehen, nördlich der bestehenden Friedensbrücke eine separate, ein- oder zweigleisige Trambrücke zu erstellen. Betriebstechnisch (15 Min.-Takt) wäre es möglich, ab Unterquerung der A5 die Trasse bis zur Wendeschlaufe Bahnhof Weil eingleisig zu führen. Ab der neuen Trambrücke sind direkte Zugänge auf die Perrons des Bahnhofs Weil vorgesehen. So können Bahn und Tram optimal verknüpft werden.

Die detaillierte Strassenraumgestaltung inklusive Verkehrsführung (Eigentrasse, Mischverkehr etc.), die Abklärungen betreffend Anpassungen und Erneuerungen der Werkleitungen und Kanalisationen sowie die konstruktiven Massnahmen bei den drei Hiltalinger-Brücken, respektive bei der Wiesenbrücke und die Anpassungen im Bereich des Grenzüberganges sind Gegenstand der Planungsphase I, für die im Rahmen dieses Ausgabenberichtes die entsprechenden finanziellen Mittel beantragt werden.

4. Planungskosten Phase I

Die Planung und Projektierung der Tramverlängerung Nr. 8 erfolgt in zwei Phasen:

Phase I Erarbeitung des Ratschlages zu Händen des Grossen Rates sowie des Plangenehmigungsdossiers zu Händen des Bundesamtes für Verkehr (BAV)

Phase II Ausführungsprojektierung, Ausschreibungen, Bauarbeiten und Bauleitung. Die Mittel für diese Phase werden im Rahmen des unter Phase I erarbeiteten Ratschlages zusammen mit den Investitionskosten für den Bau beantragt.

Die Planungs- und Projektierungskosten für den Kanton Basel-Stadt betragen für die Phase I (bis und mit Plangenehmigungsverfahren) CHF 1.4 Mio. inkl. MwSt. (Preisbasis Oktober 2006). die Aufteilung der Planungs- und Projektierungskosten für diese erste Phase ist nachstehend aufgeführt:

Projektierung Basel-Stadt	CHF	720'000
Projektierung Weil am Rhein, Beitrag BS	CHF	330'000
Koordination	CHF	150'000
Reserve für Unvorhergesehenes	CHF	75'000
Öffentlichkeitsarbeit	CHF	50'000
Zwischentotal	CHF	1'325'000
ca. 7.6 % MwSt. (exkl. Anteil Weil)	CHF	75'000
Total	**CHF**	**1'400'000**

Zu den einzelnen Positionen:

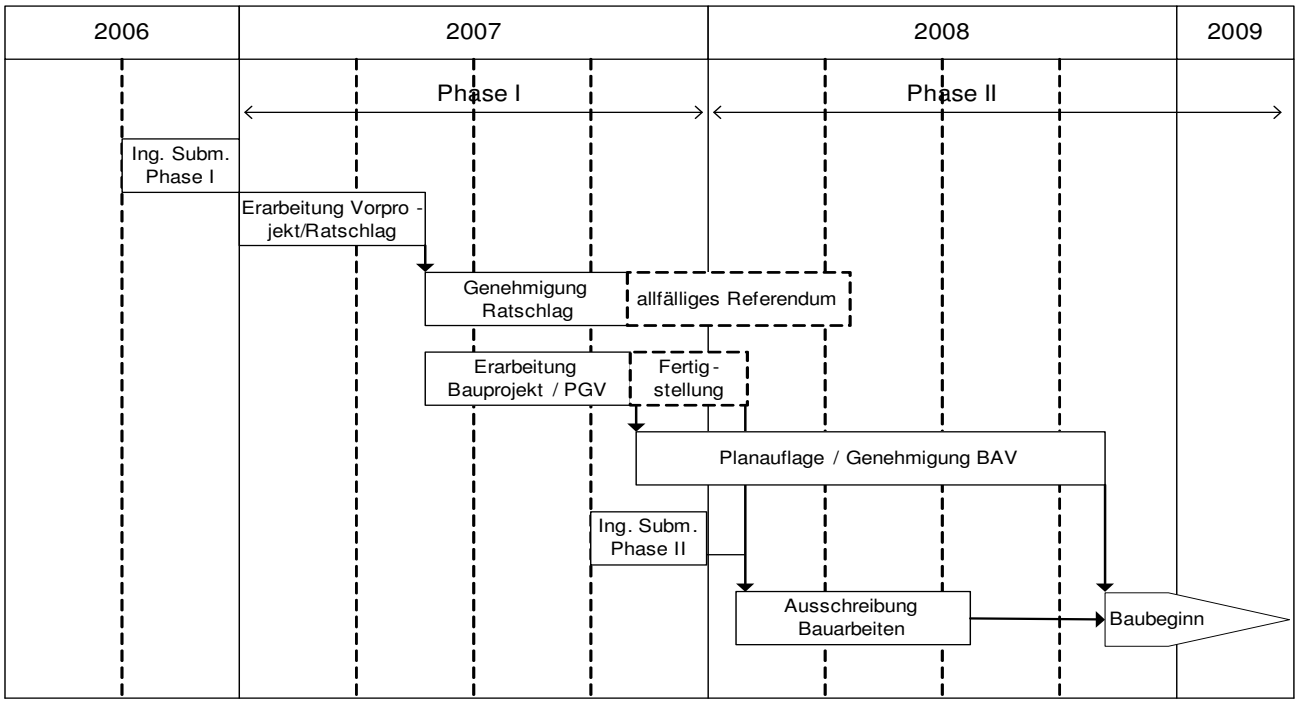
- Projektierung Basel-Stadt:
  Die Arbeiten werden öffentlich ausgeschrieben (WTO-Ausschreibung). Der budgetierte Betrag von CHF 720'000 entspricht einem realistisch geschätzten Erfahrungswert für ähnliche Projekte in der entsprechenden Projektphase.

- Projektierung Weil am Rhein, Beitrag BS:
  Dieser Betrag beträgt Euro 210'000 und entspricht ungefähr einem Drittel der in dieser Phase auf deutschem Boden zu erbringenden Planungsleistungen. Zum unterstellten Kursverhältnis CHF/€ von 1.57/1 entspricht das CHF 330'000.
- Koordination:
  Die Planung und Projektierung erfolgt für das schweizerische und das deutsche Territorium durch zwei verschiedene Ingenieurbüros, die mit der jeweiligen Rechtslage und den Gegebenheiten vor Ort vertraut sind. Um die in zwei verschiedenen Rechtssystemen stattfindende Planung zu koordinieren und weil diese zudem unter starkem Zeitdruck erfolgt (Vorgabe des Bundes: Baubeginn vor Ende 2008), sollen die Planungs- und Projektierungsarbeiten - in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Departement - durch eine externe Projektleitung geführt werden.
- Unter der Position "Reserve für Unvorhergesehenes" sind allfällige Spezialmandate wie z.B. Verkehrsgutachten, Altlastenerkundung und das Wechselkursrisiko subsummiert.
- Das ganze Projekt soll bezüglich Information und Kommunikation professionell begleitet werden, um die bestmöglichen Realisierungschancen sicher zu stellen. Es wurde ein Betrag von CHF 50'000 für Infomaterial, Veranstaltungen etc. eingestellt.

5. Weiteres Vorgehen

Der Bund bindet seine Beiträge an das Projekt Tramverlängerung Nr. 8 an die Auflage, noch vor Ende 2008 mit den Bauarbeiten zu beginnen. In diesem Sinne muss Anfang 2007 mit der Planungsphase I zwingend begonnen werden. Aus diesem Grund werden die Planungsarbeiten auf Seite des Kantons Basel-Stadt unter dem Vorbehalt der Genehmigung dieses Ausgabenberichtes und ohne Kostenfolgen im 4. Quartal 2006 öffentlich ausgeschrieben.

Der weitere Projektablauf ist der nachstehenden Graphik zu entnehmen.



6. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht 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

Barbara Schneider
Präsidentin

Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Planungskredit für die Projektierung einer Tramlinie Kleinhüningen – Weil am Rhein

(vom [ ])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ausgabenbericht und in den Bericht Nr. [ ] der Umwelt- und Verkehrs-Kommission, beschliesst:

://: 1. Für die Projektierungsarbeiten (Phase I) zur Realisierung einer Tramlinie von Kleinhüningen nach Weil am Rhein, Abschnitt Endhaltestelle Linie 8 bis Zollstation auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt, wird ein Kredit von maximal CHF 1’070'000 zulasten der Rechnung 2007 (Position 801 821 040 105, Wirtschafts- und Sozialdepartement, Departementssekretariat) bewilligt;

2. Als Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die Projektierungsarbeiten (Phase I) auf dem Gebiet der Stadt Weil am Rhein wird ein Kredit von CHF 330'000, zulasten der Rechnung 2007 (Position 801 821 040 105) Wirtschafts- und Sozialdepartement, Departementssekretariat, bewilligt.

3. Der Vollzug steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung des für Phase I der Planungsarbeiten benötigten Kredites, abzüglich der Beteiligung von Basel-Stadt, durch den Gemeinderat der Stadt Weil am Rhein.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.