



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

SCHR 14.0522.01

11.5111.03

BVD/P140522 / P115111
Basel, 14. Mai 2014

Regierungsratsbeschluss
vom 13. Mai 2014

Ratschlag

Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis Abschnitt Basel-Stadt

Verlängerung der Tramlinie 3 ab Endhaltestelle „Burgfelden Grenze“ (Wendeschleife an der Waldighoferstrasse) bis zur Landesgrenze inklusive Umgestaltung der Burgfelderstrasse zwischen Bungestrasse und Landesgrenze

Verlegung der Wendeschleife an der Waldighoferstrasse zur Zollstation am Burgfelderhof

Massnahmen zu Gunsten des Veloverkehrs, des Fussverkehrs und von Baumneupflanzungen

und

Bericht zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Verlegung der Tramendhaltestelle 3 an die Grenze Burgfelden

tram3
Basel – BfH Saint-Louis gut verbinden

AGGLO PROGRAMM BASEL



Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Agglomerationsprogramm Basel	6
3. Auftrag, Wirkung und Ziele	7
3.1 Auftrag zum Vorprojekt Tramverlängerung Linie 3	7
3.2 Wirkung des Projektes	7
3.3 Ziele des Projektes	8
4. Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
4.1 Geplanter Streckenverlauf	9
4.2 Übergeordnete Grundlagen und Anforderungen	11
4.2.1 Umweltschutzgesetz § 13	11
4.2.2 Tramnetz 2020	11
4.2.3 Agglomerationsprogramm Basel	11
4.3 Angrenzende Planungen	12
4.4 Organisation	12
5. Projektbeschreibung	14
5.1 Geplantes ÖV-Angebot auf den neuen Gleisen	14
5.2 Projekt	14
5.2.1 Übergangsbereich Luzernerring	14
5.2.2 Abschnitt Milchsuppe mit Haltestelle Waldighoferstrasse	16
5.2.3 Abschnitt Zoll mit neuer Wendeschleife	19
5.3 Umweltaspekte	21
5.4 Flächenbilanz und Landerwerb	22
6. Termine und Bauablauf	24
6.1 Termine	25
6.2 Bauablauf	25
7. Kosten Abschnitt Basel Stadt	26
7.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung	26
7.1.1 Neue Ausgaben	26
7.1.2 Gebundene Ausgaben	27
7.2 Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung	27
7.2.1 Ausgaben zu Lasten Planungspauschale	27
7.2.2 Folgekosten	27
7.3 Ausgaben Dritter	28
8. Investitionskosten und Finanzierung	29
8.1 Kosten Abschnitt Frankreich	29
8.2 Total Investitionskosten	29
8.3 Finanzierung	29
9. Bericht zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten	30
10. Antrag	32

1. Begehren

Hiermit unterbreiten wir dem Grossen Rat den Ratschlag Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis, Abschnitt Basel-Stadt und beantragen, die Ausgaben von 32.780 Mio. Franken zu bewilligen. Sie gliedern sich wie folgt:

Gesamtkosten Basel-Stadt, exkl. Ausgaben Dritter					32.780
Projekt und Bau Abschnitt Basel-Stadt					30.095
Neue Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung IB 2					25.425
Fr.	14.995	Mio.	Tiefbauamt (Teil Strasse)	6170.250.20007	für die Umgestaltung der Burgfelderstrasse im Zusammenhang mit der Tramverlängerung Linie 3 zu Lasten Investitionsbereich 2 "Öffentlicher Verkehr", Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz
Fr.	10.430	Mio.	BVB (Teil Gleisbau und Fahrleitung)	6618.500.26307	für die Umgestaltung der Burgfelderstrasse im Zusammenhang mit der Tramverlängerung Linie 3 zu Lasten Investitionsbereich 2 "Öffentlicher Verkehr", Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz
Gebundene Ausgaben zu Lasten IB 1 + IB 2					4.670
Fr.	2.500	Mio.	Tiefbauamt	6170.250.52000	für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 "Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur", Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
Fr.	2.170		Mobilität / BVB	6618.500.29001	für die Erhaltung der Gleisanlage zwischen Bungestrasse und Endhaltestelle Waldighoferstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 2 " Öffentlicher Verkehr", Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisanlagen
Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung					2.685
Fr.	1.850	Mio.	Globalbudget ÖV	6618.500/361.410, 6618.500.60001	für den Betrieb der Tramlinie 3 nach Bahnhof Saint-Louis (jährlich) zu Lasten Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes,
Fr.	0.045	Mio.	Generalsekretariat	6010.100.00042	als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Mehrwertabgabefonds
Fr.	0.200	Mio.	Planungspauschale		für den Studienauftrag zu einer neuen Gestaltung der Überdachung im Zollbereich (Architekturwettbewerb)
Fr.	0.050	Mio.	Stadtgärtnerei		als jährliche Folgekosten für den erhöhten Unterhalt der Vegetationsflächen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes
Fr.	0.040	Mio.	Tiefbauamt		als jährliche Folgekosten für den erhöhten Unterhalt Lift, Reinigung / Schneeräumung der Strassenfläche und Belagsunterhalt zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes
Fr.	0.500	Mio.	Mobilität / BVB		als jährliche Folgekosten für den erhöhten Unterhalt Tramverlängerung bis Saint-Louis Bahnhof zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartementes, Globalbudget ÖV

Die Investitionskosten des Projekts betragen exkl. Kosten zu Lasten der Erfolgsrechnung und Planungspauschale 86.515 Mio. Franken und setzen sich zusammen aus dem Abschnitt Basel-Stadt mit 30.095 Mio. Franken und dem französischen Abschnitt mit 56.420 Mio. Franken. Die Investitionskosten werden zu 35% respektive mit maximal 30.740 Mio. Franken (zzgl. MwSt. und zzgl. Teuerung)¹ aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes subventioniert. Teuerungsbereinigt und inklusive Mehrwertsteuer für den Abschnitt Basel-Stadt be-

¹ Der vom Bund festgesetzte Betrag ist auf der Basis April 2005 eingestellt.

trägt der Bundesanteil auf der Kostenbasis des vorliegenden Ratschlags maximal 37.780 Mio. Franken.

Der Bundesbeitrag für den Abschnitt Basel-Stadt beträgt voraussichtlich 10.535 Mio. Franken und kann von den vorhin genannten Bruttoausgaben in Abzug gebracht werden.

Ferner werden für Werkleitungserneuerungen auf Allmend durch Dritte Ausgaben in der Höhe von 2.015 Mio. Franken. getätigt. Diese Kosten sind nicht Bestandteil dieses Ratschlages.

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Beim vorliegenden Ratschlag wird davon ausgegangen, dass das Projekt Tram 3 in der definitiven Version des Agglomerationsprogramms vom B- in den A-Horizont mit einem Baubeginn Ende 2015 eingestuft wird. In einer am 26. Februar 2014 vom Bundesrat zu Handen des Parlaments verabschiedeten Botschaft ist dank agglomerationsweitem Engagement die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis zusätzlich in die höchste Priorität (A) aufgenommen worden. Nach den Sommerferien 2014 wird der dazu erforderliche Parlamentsbeschluss auf Bundesebene erwartet. Nur mit der Einstufung in den A-Horizont mit Baubeginn Ende 2015 ist sichergestellt, dass auch der französische Teilabschnitt gemäss dem 2010 vom französischen Senat und Nationalversammlung verabschiedeten Umweltschutzgesetz „Grenelle 2“ mitfinanziert wird. Würde das Projekt Tram 3 im B-Horizont bleiben, würden die in Frankreich zugesagten Fördermittel in Höhe von 5.730 Mio. Euro aus „Grenelle 2“ verfallen. Die französischen Projektpartner müssten somit für den Zeithorizont ab 2019 einen neuen Antrag auf Mitfinanzierung stellen. Ob das Projekt ab 2019 auch mitfinanziert würde und in welcher Höhe, ist aus heutiger Sicht ungewiss.

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Das Strassennetz in der Grenzregion ist bereits heute stark belastet. Eine Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs könnte mit dem bestehenden Strassennetz nur schwer verkraftet werden. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (bimodaler Modal Split-Anteil des ÖV²) beim grenzüberschreitenden Personenverkehr ist weit geringer (ca. 14%) als beim Verkehr zwischen Basel und den schweizerischen Agglomerationsgemeinden (36%) und im Binnenverkehr von Basel (62%). Dies ist mehrheitlich auf das schwache bzw. nicht vorhandene ÖV-Angebot in den französischen Nachbargemeinden zurückzuführen. Zahlreiche Basler Tramlinien enden unmittelbar an der Stadt- respektive der Kantonsgrenze. Mit dieser neuen Tramverbindung 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 Dies entspricht dem Anteil aus der Summe der werktäglichen Personenfahrten vom öffentlichen Verkehr und des motorisierten Individualverkehrs. Quelle: Amt für Mobilität, Berechnung auf Grundlage vom GVM 2008

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 Studie³ 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 2005 gemachte Studie ist zum Schluss gekommen, dass die Tramverlängerungen machbar und aus volkswirtschaftlicher Sicht allesamt positiv zu beurteilen sind. Für die Tramlinienerverlängerung 3 wurde damals ein Nutzen-Kosten-Indikator von 1.23 ausgewiesen. Mit einer weiteren aktuellen Nutzen-Kosten-Analyse ist die gesamtwirtschaftliche Rentabilität der neuen Tramverbindung durch unsere französischen Partner im Jahr 2013 noch einmal nachgewiesen worden. Der bei dieser sozioökonomischen Bewertung geforderte Rentabilitäts-Mindestzinsfuss von 4% wird hier mit 4.5% ausgewiesen⁴.

Im vorliegenden Ratschlag geht es nun um die Realisierung des Projektes Tram 3 Basel - Bahnhof Saint-Louis, Abschnitt Basel-Stadt.

Die Tramverbindung nach Saint-Louis war im ÖV-Programm 2010 bis 2013 unter „Projekte nach 2013“ enthalten (GRB im Dezember 2010). Im neuen ÖV-Programm 2014-2017 ist dieses Projekt ebenfalls enthalten. Der Regierungsrat hat sich zum Ziel gesetzt, bis Frühjahr 2014 einen Entscheid über die Umsetzung auszulösen und eine Inbetriebnahme ab 2017 anzustreben.

Im Richtplan Basel von 2009 ist die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis als festgesetzte Massnahme M1.3 im öffentlichen Verkehr/Tram enthalten. Die Ergebnisse der Tramnetzstudie 2020, bei der die Tramverlängerung der Linie 3 ein wichtiger Baustein ist, haben diesen Entscheid gestützt.

Aus Sicht der IBA Basel 2020 leistet dieses Projekt einen grenzüberschreitenden Mehrwert und ist von dem IBA-Kuratorium vornominiert worden.

³ Nordbogen Öffentlicher Verkehr und Verlängerung der Trambahnlinien 3,8,11; Aug. 2005

⁴ Dieses französische Verfahren (Évaluation socio-économique du projet) entspricht der schweizerischen und deutschen Nutzen-Kosten-Analyse für Investitionen in den ÖV. Neben wirtschaftlichen Auswirkungen werden auch die volkswirtschaftlichen, gesamtgesellschaftlichen und umweltökonomischen Folgen bewertet.

2.2 Agglomerationsprogramm Basel

Im Agglomerationsprogramm Basel sind dem Bund Ende 2007 zwei Projekte zur Tramer-schliessung von Saint-Louis, nämlich die Tramlinien 3 und 11, eingegeben worden. Für Ba-sel-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 neues Sied-lungsgebiet (Lys) sowie die bestehenden westlichen Stadtteile von Saint-Louis mit dem ÖV erschlossen werden können. Auch für Basel generiert das Tram 3 einen grösseren Nutzen für seine Siedlungsentwicklung als das Tram 11 (Neuerschliessung des Bürgerspitals, des REHAB und des Sportzentrums Pfaffenholz, siehe Abbildung 2). Die Agglomeration Basel hat deshalb in Abstimmung mit den französischen Partnern die Verlängerung der Tramlinie 3 unter der Bezeichnung Ö14 im Agglomerationsprogramm 2. Generation als A-Massnahme (2015 – 2018) am 29. Juni 2012 beim Bund eingereicht.

Im Erläuterungsbericht des Bundes zur Prüfung der Agglomerationsprogramme 2. Generati-on vom Juni 2013 wird das Projekt Tram 3 als Projekt der Massnahmenstufe B aufgeführt mit einer Gesamtsumme von 87.82 Mio. Franken (Preisstand 2005). Der Subventionsanteil be-trägt 35 % oder 30.740 Mio. Franken. Im Rahmen der Vernehmlassung zum Erläuterungsbe-richt beantragte die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel, die Verlängerung Tramlinie 3 in die A-Liste aufzunehmen. Es wird davon ausgegangen, dass dieses in der de-finitiven Version des Agglomerationsprogramms vom B- in den A-Horizont mit einem Baube-ginn Ende 2015 eingestuft wird. In einer am 26. Februar 2014 vom Bundesrat zu Handen des Parlaments verabschiedeten Botschaft ist dank agglomerationsweitem Engagement die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis zusätzlich in die höchste Priorität (A) aufge-nommen worden. Nach den Sommerferien 2014 wird der dazu erforderliche Parlamentsbe-schluss auf Bundesebene erwartet.

3. Auftrag, Wirkung und Ziele

3.1 Auftrag zum Vorprojekt Tramverlängerung Linie 3

Als Auftragsgrundlage für das Vorprojekt war vor allem der Ratschlag 10.1193.01 des Regierungsrates vom 30. Juni 2010 massgebend.

- Tramverbindung nach Saint-Louis, Planungs- und Projektierungskredit für die Verlängerung der Linie 3
- durch den Grossen Rat genehmigt am 08.12.2010
- Referendumsfrist ungenutzt abgelaufen am 22.01.2011
- rechtskräftig mit Ablauf der gesetzlichen Referendumsfrist

Weiter bildet der Anzug Vitelli und Konsorten vom 8. Juni 2011 betreffend Verlegung der Tramendhaltestelle an die Landesgrenze eine massgebende politische Grundlage für das Projekt.

- Verlegung Endhaltestelle an die Grenze
- Regierungsratsbeschluss vom 13.03.2013
- Regierungsrat an den Grossen Rat 16.03.2013 (11.5111.02)
- Beschluss des Grossen Rats am 18.04.2012 (der Anzug wird stehen gelassen, die Wendeschleife am Zoll bildet einen integralen Bestandteil des Vorprojektes Abschnitt Basel-Stadt)

3.2 Wirkung des Projektes

Mit dem Projekt sollen folgende Wirkungen erzielt werden:

- Erhöhung des Verkehrsanteils zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Es werden über 1'700 Personenfahrten/24h vom MIV zum ÖV verlagert. Dadurch werden sich 2% der Personenfahrten aus Frankreich vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖV verlagern und dessen Anteil auf 16% erhöhen, der MIV wird sich auf 84% reduzieren.
- Anbindung des Basler Entwicklungsgebiets „nördliches Friedmatt“ (REHAB, Bürgerhospital mit seinem Verwaltungssitz und Alterszentrum, Sportzentrum Pfaffenholz) an das ÖV-Netz. Mit der Verdichtung dieses Areals werden rund 500 Einwohnerinnen und Einwohner dort wohnen und über 900 Arbeitsplätze angeboten.
 - Entwicklungsmotor für das neue Siedlungsgebiet „Lys“ (zwischen Bourgfelden und dem Bahnhof Saint-Louis). Neben einer Verdichtung des bestehenden Stadtteils Bourgfelden mit 4'000 Einwohnerinnen resp. Einwohnern führt die Neuerschliessung „Lys“ zu 2'500 zusätzlichen Arbeitsplätzen und einer Zunahme der Wohnbevölkerung von rund 1'200 Einwohnerinnen resp. Einwohnern.

- Nachhaltig aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für die genannten Entwicklungsgebiete. Diese werden von der Stadt Saint-Louis, CC3F und der IBA Basel 2020 gemeinsam entwickelt.
- Angebot einer kostengünstigen und attraktiven Alternative zum Auto in Kombination mit Park & Ride in Saint-Louis. Der Bahnhof wird zu einem zentralen Verknüpfungspunkt zwischen Bahn – Tram – Bus – MIV – Velo ausgebaut. Mit der Inbetriebnahme vom Tram 3 werden mindestens 600 Park+Ride-Plätze bereitgestellt, sowie über 250 Veloabstellplätze für Bike+Ride⁵.
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Erreichbarkeit im Arbeits-, Freizeit- sowie im Einkaufsverkehr.

3.3 Ziele des Projektes

Abgeleitet aus den Wirkungszielen werden für die neue Tramlinienverbindung 3 die folgenden übergeordneten, respektive projektspezifischen Zielsetzungen abgeleitet:

Übergeordnete Zielsetzungen:

- Erfüllung der Anforderungen gemäss § 13 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt
- Erfüllung der Ergebnisse aus der Tramnetzstudie 2020
- Erfüllung der Projektvoraussetzungen gemäss dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation

Projektbezogene Zielsetzungen:

- Direkte Tramverbindung von Saint-Louis zum Stadtzentrum von Basel
- Integration in das bestehende Tramnetz
- Angebotserweiterung in hoher Qualität und Leistungsfähigkeit
- Gewährleistung einer für den Tramverkehr störungsfreien Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Angebot einer hohen Erschliessungsqualität für ÖV-Benutzer/innen (insbesondere für das REHAB, Bürgerspital)
- Qualitative Verbesserungen für Fussgänger- und Veloverkehr
- Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität, insbesondere an den ÖV-Haltestellen
- Schaffung einer ansprechenden Strassenraumgestaltung
- Verlegung der Tramendhaltestelle zur Zollstation am Burgfelderhof zur Sicherstellung eines ÖV-Angebots im 7.5-Minuten-Takt für das Siedlungsgebiet „nördliches Friedmatt“

⁵ Die dafür erforderlichen Investitionen werden von den französischen Partnern getragen und sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.

Die nachfolgende Graphik zeigt die grenzüberschreitende Neubaustrecke der Linie 3 mit den neu erschlossenen bestehenden und künftigen Entwicklungsgebieten.

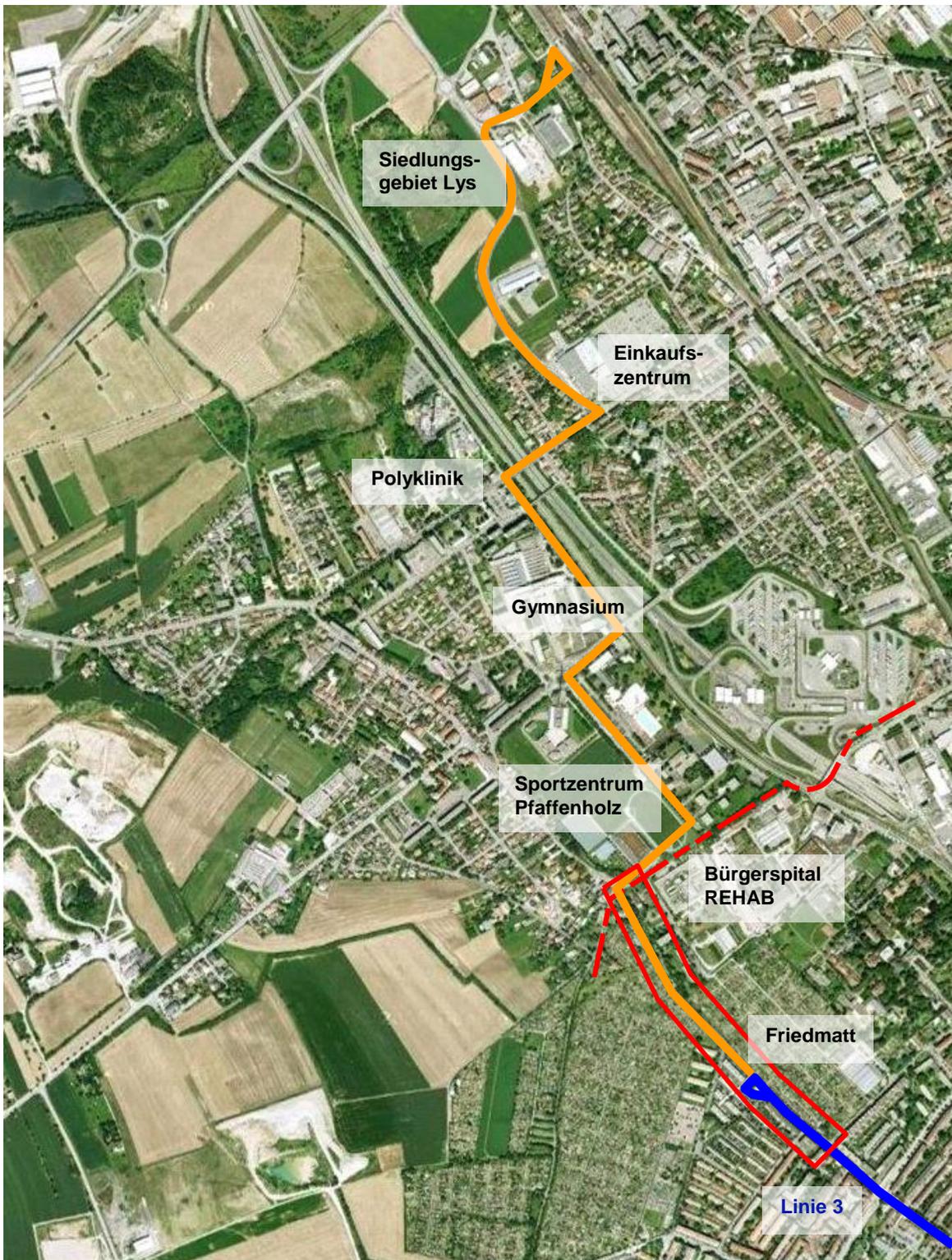


Abbildung 2 Entwicklungsgebiete entlang der Neubaustrecke

4.2 Übergeordnete Grundlagen und Anforderungen

4.2.1 Umweltschutzgesetz § 13

Mit der Aufnahme des neuen § 13 in das Umweltschutzgesetz verfolgt der Kanton in den Jahren 2010 bis 2020 das Ziel, den motorisierten Individualverkehr auf dem gesamten Kantonsstrassennetz im Vergleich zum Zustand 2010 um mindestens zehn Prozent (ausgenommen Nationalstrassen) zu reduzieren. Dazu dienen folgende kantonale Strategien:

- ÖV-Förderung durch kurz- bis mittelfristigen Ausbau des Tram- und Busnetzes
→ Tramnetz 2020
- Stärkere Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf raumplanerischer Ebene
→ Agglomerationsprogramm
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs durch eine Rahmenausgabenbewilligung von zehn Millionen Franken in den Jahren 2011 bis 2014
- Erweiterung der Tempo 30-Zonen
- Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung
- ÖV-Förderung durch mittel- bis langfristigen Ausbau der Regio-S-Bahn

4.2.2 Tramnetz 2020

Das von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam erarbeitete Tramnetzdesign „Tramnetz 2020“ zeigt auf, wie dieses in der Region Basel in zehn bis fünfzehn Jahren aussehen könnte. Es sieht einen etappierten Ausbau von rund 21 neuen Streckenkilometern vor und ist auf die Verknüpfung von Tram und Regio-S-Bahn ausgerichtet.

Die Regierungen der Kantone BL und BS sehen das „Tramnetz 2020“ als Chance, das bestehende Tramnetz im Interesse der Bevölkerung der trinationalen Region zu optimieren und für die Zukunft fit zu machen. In einem nächsten Schritt wird die Zweckmässigkeit und die technische Machbarkeit der einzelnen Neubaustrecken aus dem „Tramnetz 2020“ vertieft untersucht. Die konkrete Umsetzung ist ab Ende 2015/2016 geplant. Mit dem Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis wird neben dem Tramprojekt Margarethenstich eine weitere Infrastrukturmassnahme aus dem Projekt Tramnetz 2020 in Angriff genommen. Mit dem Grossratsbeschluss betreffend Planung für den Ausbau des Tramstreckennetzes und der dazugehörigen Rahmenausgabenbewilligung über 350 Mio. Franken vom 19.9.2012 hat der Grosse Rat des Kantons BS seinen Willen zur Umsetzung des „Tramnetz 2020“ bekräftigt.

4.2.3 Agglomerationsprogramm Basel

Wichtige Ziele des Agglomerationsprogramms der Region Basel mit Bezug zum vorliegenden Projekt sind unter anderem:

- Stärkere und bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf raumplanerischer Ebene
- Starker Verbund der drei Systeme – öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr – unter Einbezug der individuellen Mobilitätsbedürfnisse

- Gewährleisten der Nachhaltigkeit sowie einer Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen durch Berücksichtigung der drei Systeme

Die Verkehrs- und Umweltbelastungen für die Bevölkerung in der Region Basel sollen mit der konsequenten Umsetzung des Agglomerationsprogramms verringert und die Lebensqualität in der Agglomeration erhöht werden. Verkehrliche Massnahmen, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms geplant werden, unterstützt der Bund finanziell anteilig.

Die Bundesbeteiligung für das Projekt Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis beläuft sich gemäss Vernehmlassungsentwurf vom Juni 2013 auf maximal 30.740 Mio. Franken (zzgl. MwSt., zzgl. Teuerung zum Stand April 2005) und schliesst den französischen Teil mit ein. Der genaue Betrag wird in der sogenannten Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund bestimmt. Diese Finanzierungsvereinbarung wird unterzeichnet, sobald das Projekt rechtskräftig und die Finanzierung gesichert ist – d.h. sobald der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt den Ausgaben für den Bau und Betrieb der Tramlinienverlängerung zugestimmt hat und die Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vorliegt.

Voraussetzung für die Finanzierungsvereinbarung ist, dass das Projekt Tram 3 vom B-Horizont (Baubeginn ab 2018) in den A-Horizont (Baubeginn von 2015-2018) eingestuft wird und zwischen dem Bund und der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel eine Leistungsvereinbarung über sämtliche A-Projekte abgeschlossen wird.

4.3 Angrenzende Planungen

Zurzeit wird die Umgestaltung und Sanierung des Luzernerring/Wasgenring (LuWa) realisiert. Die in diesem Zusammenhang erfolgte Gleissanierung in der Burgfelderstrasse bis zur Einmündung Bungestrasse ist mit der neuen Strassenraumaufteilung des Projekts Tram 3 abgestimmt.

4.4 Organisation

Unter der Federführung des Bau und Verkehrsdepartements, Städtebau & Architektur – Planungsamt, wurden – begleitet von einer breit abgestützten Projektorganisation – folgende Projektbestandteile erarbeitet:

- Vorprojekt Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis bis zum Burgfelderhof/Landesgrenze
- Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) 1. Stufe und Pflichtenheft für den UVB 2. Stufe
- Infrastrukturkonzessionsgesuch
- Ratschlag für die Ausgabenbewilligung für Projektierung und Bau

In der Projektorganisation sind sämtliche betroffenen Ämter und Anlieger stufengerecht einbezogen worden. Für die fachliche Begleitung der Projektierung wurde eine Kerngruppe definiert.

Fallweise wurden auch bilaterale Gespräche ausserhalb der Kerngruppe geführt. Im Rahmen der bilateralen Gespräche ging es vor allem um folgende Themen:

- Bau und Betrieb der Zollstation mit der neuen Tramverbindung und Wendeschlaufe inkl. Ausnahmetransportroute und Lifeline-/Notfallachsenroute
- Schnittstelle mit Frankreich, das bedeutet länderübergreifende gemeinsame Verkehrsführung im Bereich Burgfelderstrasse (BS) und seiner Fortsetzung am Verkehrsknoten Rue du Maréchal de Lattre de Tassigny / Rue des Romains in Richtung Sportzentrum Pfaffenholz
- Tangierung des denkmalgeschützten Gebäudekomplexes Burgfelderhof
- Auswirkungen des Projektes auf Freizeitgärten und Tankstelle, insbesondere in Bezug auf die Strassenraumerweiterung
- Umgang mit der Geldwechselstube und der WC-Anlage im Bereich Zoll

Die Projektarbeit wurde durch die Gesamtprojektleitung Tram 3 begleitet. Seitens Kanton Basel-Stadt nahmen in der Gesamtprojektleitung Vertreter aus dem Planungsamt, dem Tiefbauamt und der Mobilität, sowie Vertreter der Transportunternehmung BVB Einsitz. Seitens Frankreichs waren es Vertreter der Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F) und der Stadt Saint-Louis.

Massgebende Zwischenentscheide wie das generelle Betriebskonzept (Verkehrstechnische Aussagen über die Führung und Steuerung von Tram, Fuss- und Zweiradverkehr, Motorisiertem Individualverkehr) oder die definitive Lage der Wendeschlaufe am Zoll wurden durch die fachlichen Arbeitsgruppen erarbeitet und durch die Koordinationskommission für Infrastruktur (KOKO-I) verabschiedet.

Am 28. August 2013 wurde das Vorprojekt Tram 3 in der Politischen Projektsteuerung verabschiedet. Die Politische Projektsteuerung wird vom Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements präsiert, weitere Mitglieder sind der Bürgermeister von Saint-Louis, der Präsident der CC3F sowie die Direktion der BVB.

5. Projektbeschreibung

5.1 Geplantes ÖV-Angebot auf den neuen Gleisen

Das Projekt schliesst im Bereich der Einmündung Bungestrasse/Burgfelderstrasse an das bestehende Gleisnetz der BVB an (siehe Abbildung 3).

Die heutige Wendeschleife der Endhaltestelle „Burgfelden Grenze“ an der Waldighoferstrasse wird aufgehoben und durch eine Kap-Haltestelle ersetzt. Dafür wird eine neue Wendeschleife im Bereich der Landesgrenze rund um das bestehende Zollgebäude am Burgfelderhof erstellt (siehe Abbildungen 5, 8 und 9).

Vom Betriebsablauf her ist vorgesehen, dass die von der BVB betriebene Linie 3 künftig im Tagesverkehr im 7.5-Minuten-Takt bis zur Landesgrenze geführt wird. Jedes zweite Tram fährt weiter nach Saint-Louis. Trams aus Saint-Louis kommend fädeln sich im Bereich der Wendeschleife Zoll mittels Überholgleis wieder in den 7.5-Minuten-Takt ein, analog der Tramverlängerung Linie 8 von Basel nach Weil am Rhein im Bereich Wiesendamm.

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) werden in Basel – wie auch in der ganzen Schweiz – die Tram- und Bushaltestellen hindernisfrei gestaltet. Bei Neuanlagen wie diesem Projekt werden die Anforderungen von Anfang an ins Projekt integriert.

5.2 Projekt

5.2.1 Übergangsbereich Luzernerring

Aufgrund der geometrischen Rahmenbedingungen und der Schnittstelle zum Projekt LuWa gibt es in diesem Abschnitt keinen grossen Variantenspielraum bei der Strassenraumgestaltung.



Abbildung 3 Übergang LuWa bis Waldighoferstrasse

In Richtung Frankreich wird in Analogie zum Projekt Umgestaltung Luzernerding/Wasgenring (LuWa) der ÖV und der MIV im Mischtrasse geföhrt, die Fahrstreifenbreite betröhgt 4.20 m. Damit wird ein sicheres Nebeneinanderfahren von Velo und Tram möglich.

In Richtung Stadt wird ab der Waldighoferstrasse der ÖV und der MIV ebenfalls im Mischtrasse geföhrt. Bis zur Oltingerstrasse ist das Mischtrasse 4.50 m breit. Entlang der Baumreihe werden auf Strassenniveau zwei Parkfelder mit total 13 Parkplätzen angeordnet. Nach der Oltingerstrasse fährt das Tram im Eigentrassee in Richtung Haltestelle Luzernerding. Zwischen den Baumrabatten werden nochmals 6 Parkplätze angeordnet. Heute weist dieser Abschnitt 12 weisse und 16 blaue Parkplätze auf. Im Einmündungsbereich der Bungestrasse werden 2 weitere blaue Parkplätze wegen der Wertstoffsammelstelle aufgehoben. Diese Sammelstelle ist heute in der Burgfelderstrasse platziert. Insgesamt entfallen in diesem Abschnitt 12 weisse und 18 blaue Parkplätze gegenüber 19 neuen blauen Parkplätzen.

Die Einmündungen Bungestrasse und Oltingerstrasse werden mit Trottoirüberfahrten ausgestattet. Damit wird der Fussgängerverkehr vortrittsberechtigt, die Schnittstelle zwischen Hauptverkehrsstrasse und Erschliessungsstrasse besonders hervorgehoben. Nach dem Fussgängerübergang Bungestrasse (Projekt LuWa) kann das Tram im Schutz der LSA in Seitenlage verschwenken. In Analogie zum Projekt LuWa betröhgt die Fahrstreifenbreite für den MIV in Richtung Stadt 3.60 m.

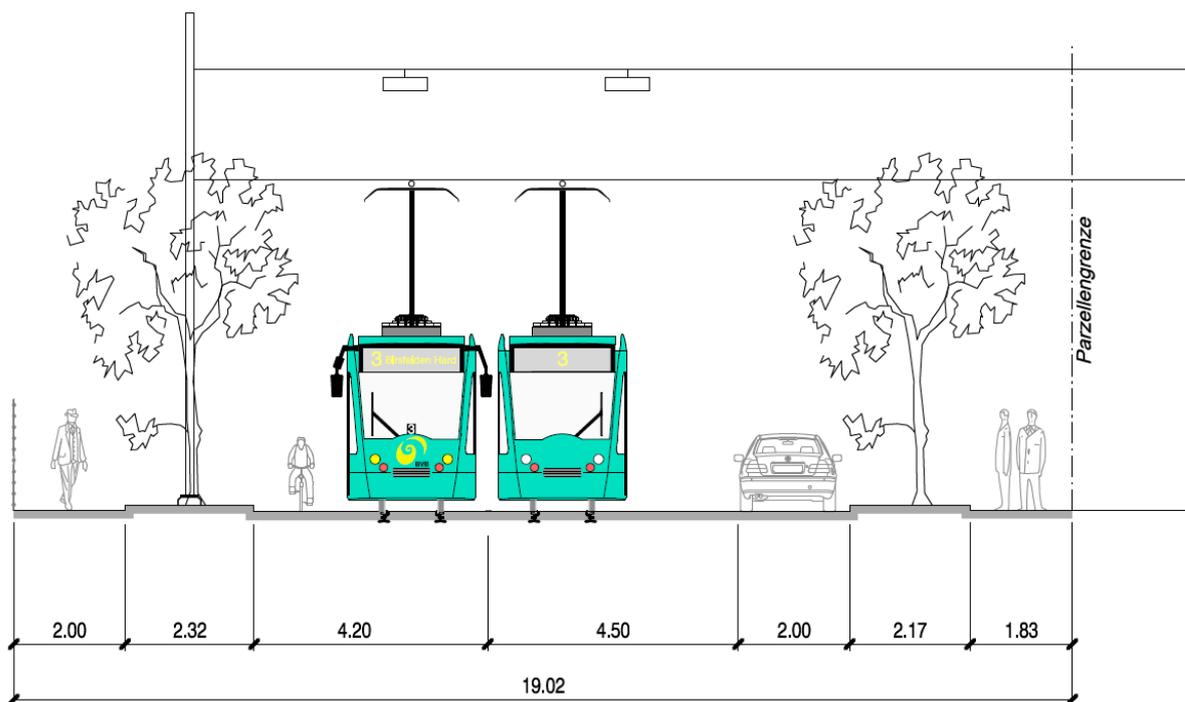


Abbildung 4 Querschnitt Burgfelderstrasse 225, Blick in Richtung Stadt

Im gesamten Abschnitt ist das Trottoir sowohl westlich wie östlich mit einer Baumreihe von der Strasse abgetrennt. Die bestehende Lindenallee wird dabei im Rahmen des Projektes Tram 3 ersetzt.

5.2.2 Abschnitt Milchsuppe mit Haltestelle Waldighoferstrasse

Der Abschnitt Milchsuppe umfasst den Strassenabschnitt mit der Haltestelle an der Waldighoferstrasse bis vor die Abzweigung Im Burgfelderhof. Die Haltestelle Waldighoferstrasse wird als Kap-Haltestelle mit Velolichtinsel ausgeführt.



Abbildung 5 Bereich Haltestelle Waldighoferstrasse/Theodor Herzl-Strasse

Im Rahmen eines Variantenstudiums wurden für die Haltestelle verschiedene Lösungsansätze untersucht. Zum Schluss standen die beiden Varianten „konventionelle Kap-Haltestelle“ und „Kap-Haltestelle mit Velolichtinsel“ analog der Haltestelle Hünigerstrasse/Elsässerstrasse auf der Tramlinie 11 zur Diskussion.

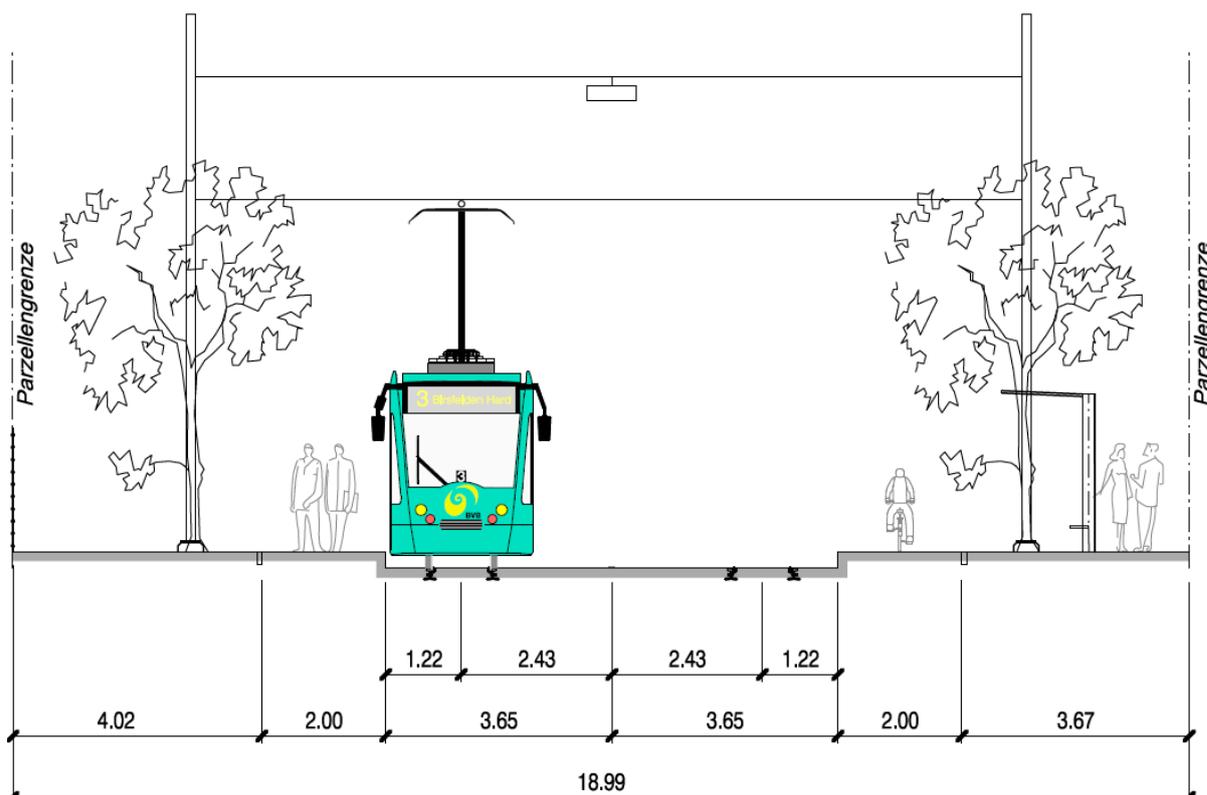


Abbildung 6 Querschnitt im Bereich Haltestelle Waldighoferstrasse mit Velolichtinsel, Blick in Richtung Stadt

Obwohl die Haltestelle Hünigerstrasse als Prototyp im Sinne eines Versuchs erst noch erstellt wird, hat sich die Projektleitung Tram 3 entschieden, im Hinblick auf das Thema Pend-

lerroute und aufgrund der gleichen räumlichen Rahmenbedingungen auch bei dieser neuen Haltestelle eine Velolichtinsel vorzusehen. Dabei besteht die Auflage, eine Realisierung nur dann durchzuführen, wenn der Versuch Hünigerstrasse/Elsässerstrasse erfolgreich sein wird (erste Erkenntnisse hierzu liegen ab Anfang 2015 vor).

Die Kap-Haltestelle mit der Velolichtinsel wird nördlich und südlich von einem lichtsignalge- steuerten Fussgängerübergang eingefasst.

Im Haltestellenbereich werden auf beiden Seiten je fünf Bäume angeordnet. Die Wurzelbe- reiche werden mit Baumrosten abgedeckt.

Die Haltestelle wird in Fahrtrichtung Stadt mit einer Wartehalle Typ „mono“, einem Billettau- tomaten und dynamischer Fahrgastinformation (DFI), in Fahrtrichtung Frankreich mit einer Haltestellenstele ausgerüstet.

Die Fahrbahnbreite im Abschnitt der Kap-Haltestelle beträgt aufgrund der Auflagen betref- fend Sondertransporte und Lifeline- und Notfallachsenroute total 7.30 m.

Nördlich der Haltestelle Waldighoferstrasse wird die Strasse in einen konstanten Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 9.40 m überführt. Die Fahrstreifenaufteilung besteht aus einem Velostreifen zu 1.50 m je Fahrtrichtung und aus je einer Mischverkehrsspur ÖV/MIV zu 3.20 m.

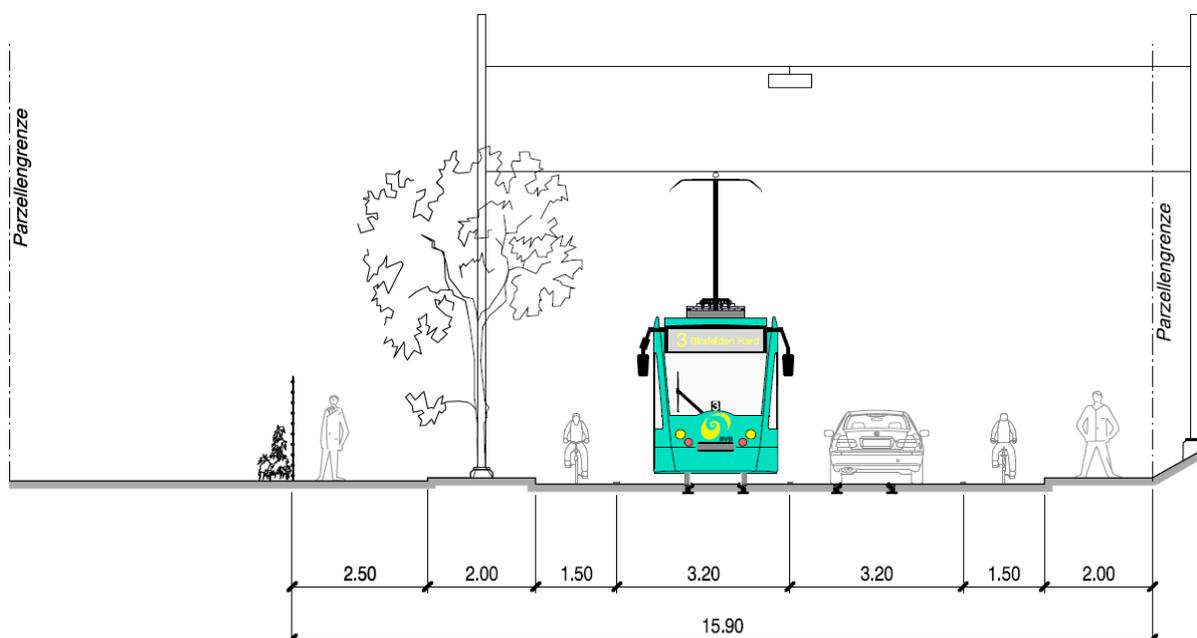


Abbildung 7 Querschnitt zwischen Theodor Herzl-Strasse und Abzweigung Im Burgfelderhof, Blick in Richtung Stadt

Aufgrund der Funktion als Basisveloroute werden die Einmündungen Theodor Herzl-Strasse und Im Burgfelderhof nicht mit einer Trottoirüberfahrt ausgestattet.

Zwischen Tramhaltestelle und der Einmündung Im Burgfelderhof wird entlang des östlichen Trottoirs eine neue Baumreihe in durchgängiger Grünrabatte von 2.0 m Breite angeordnet. Das Trottoir selbst ist 2.50 m breit. Die bestehende Baumreihe vor den Liegenschaften Burgfelderstrasse 253 bis 257 wird zu Gunsten des neuen Strassenraumes entfernt.

Das westliche Trottoir ist 2.0 m breit und wird ab Theodor Herzl-Strasse bis zum Eingang der Freizeitgärten geführt. Da das Trottoir keine Fortsetzung hat, wird in diesem Bereich ein nicht signalisierter Fussgängerübergang angeboten. In diesem Bereich entfallen die 5 ausgewiesenen Parkplätze der blauen Zone sowie die nicht offizielle Längsparkierung entlang der Freizeitgärten bis zur Tankstelle, welche fast ausschliesslich von Pendlern genutzt wird. Im Einmündungsbereich der Theodor Herzl-Strasse in die Burgfelderstrasse werden aufgrund der Strassenverbreiterung 4 weisse Parkplätze aufgehoben. 2 weisse Parkplätze werden in blau ummarkiert.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass im Abschnitt Basel-Stadt von insgesamt 41 Parkplätzen (davon 18 weiss und 23 blau), im neuen Projekt weiterhin 21 blaue Parkplätze angeboten werden können.

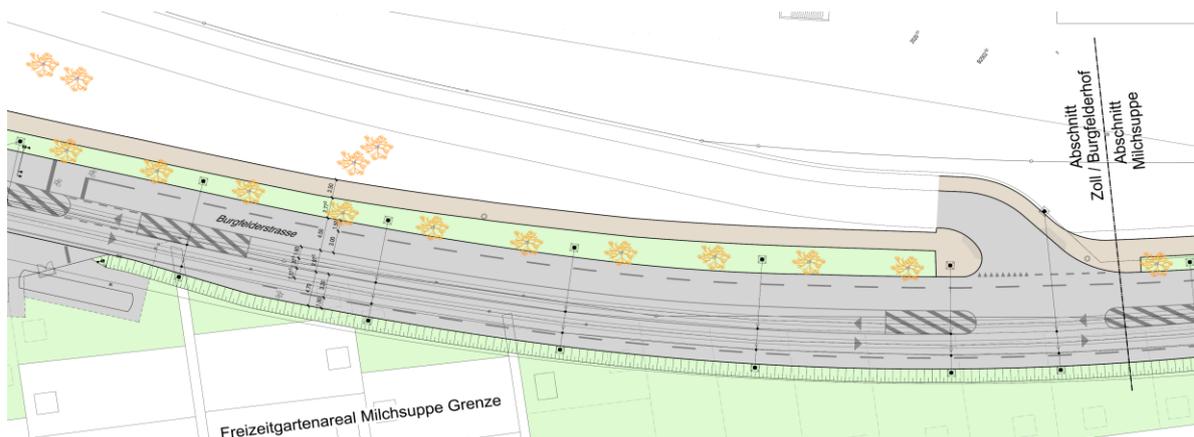


Abbildung 8 Abschnitt im Bereich Abzweigung Im Burgfelderhof

Die Strassenlinie muss zu Lasten der Freizeitgärten neu definiert werden. Dabei wird die vorderste Gartenreihe teilweise um bis zu 50 % verkleinert. In Absprache mit der Stadtgärtnerei werden auf der verbleibenden Fläche keine neuen Gartenparzellen ausgeschieden, sondern die Restflächen dienen zusammen mit der Böschung als ökologische Ausgleichsflächen.

Ab der Einmündung Im Burgfelderhof kann das Tram auf einem Eigentrassee in Richtung Zoll fahren. Die MIV-Spur ist 3.0 m breit, mit einem daneben liegenden 1.5 m breiten Velostreifen. Die Grünrabatte der bestehenden Baumreihe (Breite variabel) kann leicht verbreitert werden.

5.2.3 Abschnitt Zoll mit neuer Wendeschleufe



Abbildung 9 Bereich Zoll

In Richtung Frankreich regeln Lichtsignale auf Höhe der Tankstelle das Tram mit Velo und MIV und ermöglichen ein konfliktfreies Verschwenken des Trams in die seitlich gelegene Haltestelle Burgfelderhof/Zoll. Durch die Verschwenkung des Trams quert der Velostreifen das Gleis schiefwinklig. Bei der aktuellen Gleisgeometrie beträgt der Querungswinkel 24° ; ideal wären 30° oder mehr. Im Hinblick auf die im Bereich einer Zollanlage zwingend vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h ist dieser Zustand (analog dem Tram 8) vertretbar.

Nach Bedienung der Haltestelle fährt das Tram entweder via Pfaffenholz nach Saint-Louis Bahnhof oder hat seinen Endaufenthalt in der Wendeschleufe, welche sich teilweise auf französischem Gebiet befindet. Auf dem französischen Teil ist die Eigentümerin der Parzelle die Einwohnergemeinde Basel-Stadt. Auf Schweizer Gebiet ist die Eigentümerin die Schweizerische Eidgenossenschaft.

Bei einem Endaufenthalt fährt das Tram aus Basel, durch eine weitere Tramsicherungsanlage (TSA) gesichert, auf das Wartegleis nördlich des bestehenden Zollgebäudes.

Das Wartegleis ist so konzipiert, dass ein von Saint-Louis kommendes Tram das wartende Tram überholen und die Haltestelle Zoll Burgfelden in Richtung Stadt bedienen kann. Es ist eine TSA zum sicheren Betriebsablauf der Tramfahrten untereinander vorgesehen. Diese Haltestelle ist 45° abgewinkelt zwischen der Tankstelle und dem Zollgebäude angeordnet, wofür Teile der Bundesparzelle und Teile der Freizeitgärten beansprucht werden. Gemäss aktuellem Planungsstand soll die Nutzung der Bundesparzelle mit einer Dienstbarkeit geregelt werden.

Das bestehende öffentliche WC südlich des Zollgebäudes wird abgebrochen, ebenso das Gebäude der Immobilien Basel (IBS), in dem heute eine Geldwechselstube eingemietet ist. Entlang des neuen Perrons in Richtung Stadt wird eine neue öffentliche WC-Anlage zusammen mit einer Servicestation und einem Personal-WC der BVB eingerichtet.

Fährt das Tram in Richtung Stadt los, wird der Verkehr aus Richtung Frankreich kommend mit einer TSA zurückgehalten, ebenso die von der Tankstelle ausfahrenden Fahrzeuge.

Nach der Tankstelle beginnt wieder der unter Kapitel 5.2.2 beschriebene Regelquerschnitt mit 4.70 m Breite, 3.20 m für MIV und ÖV im Mischtrassee, 1.50 m für den Velostreifen.

Die heutige Tankstellenanlage nutzt derzeit ihre Baurechtsparzelle nicht zu 100 % aus, weshalb sich die Firma BP mit dem Gedanken getragen hat, die gesamte Anlage um- und auszubauen. Diesbezüglich besteht auch schon ein Projekt und erste Gespräche mit dem Bau- und Gastgewerbeinspektorat haben ebenfalls stattgefunden. Eine vertiefte Analyse der Zonenordnung hat jedoch ergeben, dass ein Ausbau der Anlage nicht möglich ist, da die Baurechtsparzelle in der Grünzone liegt. Die Tankstelle kann nur im beschränkten Masse angepasst werden.

Im Zollbereich selbst wird eine überdachte und flexibel nutzbare Multifunktionsfläche eingerichtet. Dafür ist ein Wettbewerb vorgesehen. Im Regelfall steht je Fahrtrichtung eine MIV-Spur von 3.50 m Breite zur Verfügung. Dazwischen ist ein 6.0 m breiter Mehrzweckstreifen angeordnet. Auf diesem werden Kontrollen des Grenzwachtkorps (GWK) stattfinden, es können sich dort Fahrzeuge aufstellen oder Ausnahmetransporte während der Abfertigung der Zollformalitäten abgestellt werden.

Im Zollgebäude sind heute fünf Mehrzimmerwohnungen vorhanden, die an Familien des GWK vermietet sind. Nach Ansicht des Bundesamtes für Bauten und Logistik (BBL) und des GWK werden diese Wohnungen wegen der Tramführung an Qualität verlieren und künftig nicht mehr an Familien zu vermieten sein. Es ist deshalb vorgesehen, zehn Wohneinheiten für alleinstehendes Grenzwachtpersonal zur Verfügung zu stellen. Entsprechend sind zehn Dienstparkplätze vorzusehen, welche südlich des Zollgebäudes angelegt werden.

Aufgrund der Auflagen bezüglich Freihaltung der Durchfahrtsbreiten für Ausnahmetransporte und der Lifeline- und Notfallachse kann die Abfertigungskabine künftig nicht mehr zwischen den beiden Fahrstreifen liegen. Es ist deshalb geplant, südlich des Zollgebäudes in Richtung Stadt eine neue, ebenerdig zugängliche Zollkabine mit ca. 26 m² zu erstellen.

Im Abschnitt Zoll sind diverse Kunstbauten erforderlich. Es handelt sich dabei um folgende Elemente:

- Stützmauerkonstruktion Haltestelle Zoll Burgfelden in Richtung Frankreich; als Abgrenzung zum Burgfelderhof
- Treppen-/Lifanlage südlich der Haltestelle Zoll als direkter Zugang zur Überbauung Im Burgfelderhof, dem REHAB und dem Bürgerspital
- Stützmauer im Bereich Wendeschlaufe zum Ausgleich der Terrainunterschiede im Gartenbereich
- Neue Zollkabine (ca. 26 m² Nutzfläche)
- Neues Zolldach (ca. 400 m² Dachfläche)
- Neue Servicestation und WC-Anlage BVB
- Neues öffentliches WC Haltestelle Zoll/Burgfelderhof in Richtung Stadt

Nach dem Zoll befindet sich auf französischem Boden der Sportplatz Pfaffenholz, welcher im Besitz des Kantons Basel-Stadt ist und vom Sportamt betrieben wird. Die neue Tramverbindung führt auf französischer Seite über den genannten Sportplatz entlang des REHAB Basel, Zentrum für Querschnittgelähmte und Hirnverletzte und Schweizerisches Paraplegikerzentrum Basel. Die Patienten des REHAB benötigen grösstmögliche Ruhe und zum Schutz ihrer Intimsphäre einen ausreichendem Sichtschutz. Eine Tramführung direkt entlang der Landesgrenze (Abstand zum Gebäude ungefähr 20 m) würde diese Bedingungen nicht erfüllen. Daher wird das Tram in ausreichendem Abstand (mindestens 45 m) zum REHAB geführt, hierzu bedarf es einer Verschiebung von Sportfeldern und einer Umgestaltung der Landschaftsflächen mit Lärm- und Sichtschutzmassnahmen, an der sich Basel-Stadt (65%) und der Bund (35%) mit 2.365 Mio. Franken beteiligen. Die Anpassungen im unmittelbaren Trasseebereich des Trams sind Bestandteil der Kosten des Abschnitts Frankreich.

5.3 Umweltaspekte

Für die Tramverlängerung Linie 3 muss neben der Baubewilligung nach Eisenbahngesetz (EBG) beim Bund auch ein Infrastrukturkonzessionsgesuch eingereicht werden, da es sich um ein neu betriebenes Netzstück handelt. Die neue Tramstrecke entspricht dem Anlagentyp 12.1 gemäss Anhang UVPV, weshalb ein zweistufiges Umweltverträglichkeitsprüfverfahren durchzuführen ist.

Zusammenfassend kann nach Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung Stufe 1 bezogen auf die Umwelt folgendes Fazit gezogen werden:

- In der Bauphase kommt es in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärm, Erschütterung, Boden, Abfälle, Biosphäre sowie dem Bereich Velo- und Fuss-/Wanderwege zu geringen bis mittleren Belastungen, die jedoch mit geeigneten Massnahmen weitgehend ausgeglichen werden können. In den Bereichen Luft und Lärm wirken sich die Grösse und Dauer der Baustelle aus. Die Zuordnung der relevanten Massnahmenstufen auf Basis des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) Richtlinien „Luftreinhaltung auf Baustellen“ und „Baulärmrichtlinie“ erfolgt in der 2. Stufe der UVP (Plangenehmigungsverfahren).
- In der Betriebsphase stellt das Projekt für die Bereiche Lärm und Erschütterung insgesamt eine Verbesserung dar. Entlang der neuen Strecke kommt es zwar bei drei Liegenschaften zu Grenzwertüberschreitungen, welche spezielle Lärmschutzmassnahmen erfordern (Lärmschutzfenster zu Lasten Projekt). Im Gegenzug profitieren jedoch mehrere Liegenschaften vom Wegfall der heutigen Wendeschleife bei der Waldighoferstrasse sowie durch den künftigen Einsatz des Tramtyps Flexity. Im Bereich Biosphäre werden Baum- und Flächenbilanz unterschieden. Die reine Flächenbilanz verschlechtert sich zwar geringfügig, das Manko wird jedoch ausgeglichen, da zusätzliche Rabatten und Grünstreifen angelegt und bestehende Flächen im Bereich des Familiengartenareals deutlich aufgewertet werden können. Die Baumbilanz verschlechtert sich. Bei einem Bestand von 100 Bäumen, 82 Fällungen und 76 Neupflanzungen besteht zurzeit eine negative Bilanz vom minus 6 Bäumen, welche speziell zu ersetzen sind. Im Zuge des Bauprojektes müssen dafür Ersatzstandorte definiert werden.

Unter der Berücksichtigung der im UVB formulierten Auflagen und Bedingungen, entspricht das vorliegende Projekt den schweizerischen Umweltgesetzen inklusive den entsprechenden Verordnungen und Richtlinien. Präzisierungen erfolgen auf der Stufe des Plangenehmigungsverfahrens.

5.4 Flächenbilanz und Landerwerb

Im Gegensatz zu anderen innerstädtischen Umgestaltungs- und Strassensanierungsprojekten kommt die Tramführung mit ihren separaten Velostreifen nicht ohne zusätzliche Verkehrsflächen aus. Dies wird zu neuen Strassenlinien führen und mit Zonenplananpassungen verbunden sein⁶. Die Flächenbilanz zeigt auf, dass diese Verkehrsflächen primär zu Lasten der Freizeitgärten zwischen Theodor Herzl-Strasse und Zoll geschaffen werden.

Die Vermehrung der Grünflächen um ca. 2'300 m² entsteht primär dadurch, dass auf den verbleibenden Flächen des Freizeitgartenareals entlang der Burgfelderstrasse keine neuen Freizeitgärten mehr angeordnet werden, sondern die Fläche in Abstimmung mit der Stadtgärtnerei als ökologische Ausgleichsfläche angelegt wird.

Die heutige Wendeschleife Waldighoferstrasse wird zurückgebaut. Sie befindet sich aktuell in der Zone für Nutzung im öffentlichen Interesse (NÖI). Nach einer entsprechenden Umzonung könnten auf dem Areal (ca. 1'200 m²) auch Wohnnutzungen vorgesehen werden.

Im Vorfeld der Erarbeitung des Ratschlages wurden mit allen betroffenen Landeigentümern Gespräche geführt und entsprechende Vorabklärungen getroffen. Insbesondere wurden Gespräche mit der Stadtgärtnerei betreffend der Freizeitgärten, mit dem Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL) und dem Grenzwachtkorps (GWK) betreffend Zoll, mit dem Bürgerspital wegen dem Burgfelderhof und Sportplatz Pfaffenholz, sowie mit der Firma BP Europe wegen der Tankstelle geführt. Mit der IBS wurden die Themen des öffentlichen WC's und der Wechselstube geklärt. Die mit dem Landerwerb verbundenen Kosten sowie allfällige Minderwerte etc. sind in Absprache mit der kantonalen Bodenbewertungsstelle in den vorliegenden Kostenvoranschlag eingeflossen.

Ein allfälliger Mehrwert für die Umnutzung der alten Wendeschleife wurde nicht berücksichtigt.

⁶ Grundlage hierfür: Ratschlag Basisratschlag – Zonenplanrevision P120740 / P095337 / P115063, Kapitel 6.3.2

Flächenbilanz:

	Bestehend [m ²]	Projekt [m ²]	Veränderung
Mischtrasse (MIV / ÖV)	7'000	7'400	+400
Velostreifen	0	1'200	+1'200
Trottoir, Haltestellen, öff. WC etc.	3'700	4'500	+800
Grünflächen	3'400	5'700	+2'300
Freizeitgärten	4'000	0	-4'000
Tankstelle	800	600	-200
Wechselstube / öff. WC	500	0	-500
Alte Wendeschleife (NÖI)	1'200	0	-1'200
Mögliche Entwicklungsfläche	0	1'200	+1'200
Total	20'600	20'600	0

Mit der neuen Tramführung rund um den Zoll ist eine neue Anordnung der bestehenden 10 Parkplätze (PP) für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Grenzwachtkorps erforderlich. Ein Teil der neu angeordneten Parkplätze liegt in der heute ausgewiesenen Grünzone. Gemäss dem Bau- und Planungsgesetz (BPG, 730.100) sind Parkplätze in der Grünzone nicht gestattet. Deshalb wird eine Anpassung der Zonen vorgeschlagen. Konkret bedeutet dies ein Abtausch zwischen Grünzone und NÖI (Nutzungen im öffentlichen Interesse). Diese Zonenänderung wird im Zuge des Plangenehmigungsverfahrens im Jahr 2014 öffentlich aufgelegt und ist unter Erfüllung der Bedingungen des §106 BPG durch den Regierungsrat zu beschliessen. Diese Zonenanpassung hat keine finanziellen Auswirkungen, weil es sich um einen Flächenabtausch handelt.

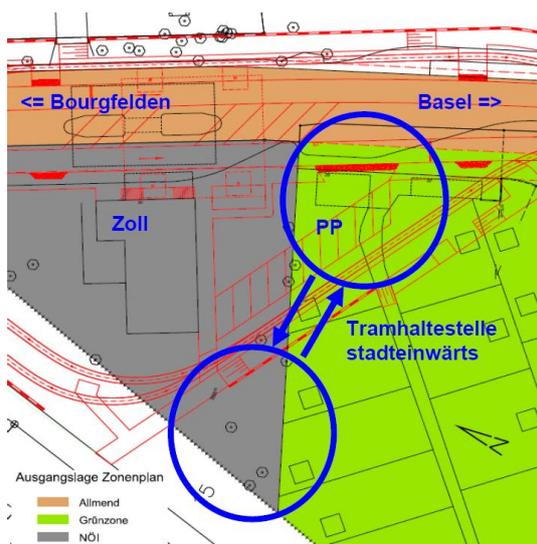


Abbildung 10 Schematische Darstellung vom Abtausch der Zonen Grünzonen – NÖI

6. Detaillierte Kostenzusammenstellung

Die gesamthaft anfallenden Kosten für den Abschnitt Basel-Stadt belaufen sich auf 32'780'000 Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

		in CHF
1	Grundstücke	1'010'000
	Landerwerb diverser Parzellen	480'000
	Lärmschutzfenster	30'000
	Anpassung Tankstelle	250'000
	Anpassung Zollgebäude	250'000
2	Strassenbau	3'060'000
	Provisorien und Schutzeinrichtungen	50'000
	Abbrüche und Abtransporte Aushub	514'000
	Lieferung und Versetzen neue Randabschlüsse	710'000
	Lieferung und Einbau Strassenbeläge	848'000
	Strassenentwässerung	660'000
	Zuschlag nicht separat erfasster Positionen (ca. 10%)	278'000
3	Gleis- / Fahrleitungsbau / Werkleitungen zu Lasten Projekt	9'360'000
	Gleisbau BVB	6'810'000
	Elektrische Anlagen BVB	1'865'000
	Elektrizität	63'000
	Öffentliche Beleuchtung	211'000
	Fernwärme	69'000
	Gas	30'000
	Wasser	312'000
4	Ausbau und Umgebung	7'075'000
	Stützmauer Burgfelderhof	451'000
	Treppenanlage mit Lift	453'000
	Abbrüche und Neubau Zollanlage (Schutzdach, Abfertigung, etc.)	1'040'000
	Abbruch bestehende WC-Anlage, neue WC-Anlage	350'000
	Rückbau Freizetgärten und Anpassung	485'000
	Diverse Abbrüche und Anpassungen	180'000
	Anpassung Sportplatz Pfaffenholz	1'790'000
	Haltestelleninfrastruktur	660'000
	Begrünung	1'096'000
	Signalisationen und Markierungen	30'000
	Lichtsignalanlagen	540'000
5	Baunebenkosten	1'240'000
	Qualitätskontrollen und Vermessung	150'000
	Bewilligungen	10'000
	Öffentlichkeitsarbeit	220'000
	Verkehrsmanagement	860'000
6	Honorare (ca. 20 % auf Pos. 1-5)	4'350'000
	Externe Projektleitung / Oberbauleitung	1'065'000
	Projektierung und Bauleitung	2'557'000
	Architektur, Spezialisten und Experten	728'000
7	Diverses	1'950'000
	Anteil Strasse (10% auf Pos. 1-6)	1'490'000
	Anteil Gleis- und Fahrleitungsbau (5% auf Pos. 1-6)	460'000
Total		28'045'000
Mehrwertsteuer 8%		2'250'000
Total Investitionen		30'295'000
Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung		2'485'000
Total		32'780'000

7. Termine und Bauablauf

7.1 Termine

Bei der Festlegung der Termine ging es namentlich um die Abstimmung der Realisierung mit den französischen Partnern und der Festlegung eines gemeinsamen Inbetriebnahmetermins.

Das aktuelle Terminprogramm für den Abschnitt Basel-Stadt sieht wie folgt aus:

- Genehmigung durch den GR (voraussichtlich) Frühjahr/Sommer 2014
- Erstellung des Bauprojektes und des Auflageprojektes inkl. UVB
2. Stufe bis Sommer 2014
- Planaufgabe nach Eisenbahngesetz EBG (Federführung BAV) Herbst 2014
- Projektgenehmigung durch das BAV Herbst 2015
- Vorbereitung Bauarbeiten und Baubeginn Vorbereitungsarbeiten Herbst 2015
- Baubeginn Hauptarbeiten Ende 2015
- Inbetriebnahme Ende 2017
- Fertigstellung 2018

Auf französischer Seite werden die Arbeiten ebenfalls ab Herbst 2015 beginnen und zeitgleich mit Basel Ende 2017 abgeschlossen sein. Damit wird das Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis voraussichtlich Ende 2017 in Betrieb gehen.

7.2 Bauablauf

Bei der Festlegung des Bauablaufkonzeptes ist darauf zu achten, dass sowohl der anfallende Pendlerverkehr effizient bewältigt als auch der Baustellenbetrieb ökonomisch abgewickelt werden können.

Aufgrund der Erfahrung aus der Baustelle LuWa (Gleisersatz in der Burgfelderstrasse) wird davon ausgegangen, dass während der Hauptarbeiten im Gleis- und Strassenbau zeitweise mit einem grossräumigen Einbahnregime gerechnet werden muss. Das bedeutet: der Verkehr in Richtung Frankreich kann über die Burgfelderstrasse fahren, während der Verkehr in Richtung Stadt über die Rue des Carrières (Gemeinde Hégenheim) - Hegenheimerstrasse geleitet werden muss.

Die im Rahmen des Tramprojektes zu erstellenden Werkleitungsarbeiten legen nahe, dass es nicht nur während der Gleisbauarbeiten zu erheblichen Verkehrsbehinderungen kommen wird. Aufgrund der kurzen Bauzeit und zur Reduktion der Behinderungen ist ein zeitweiliger Zweischichtbetrieb vermutlich unabdingbar.

Der gesamte Bauablauf und die erforderlichen Verkehrslenkungsmassnahmen werden jederzeit mit der französischen Bauherrschaft vom Tram 3 abgestimmt.

8. Kosten Abschnitt Basel Stadt

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich basierend auf dem Baupreisindex Nordwestschweiz, Basis Oktober 2010, April 2013 = 102.9 Punkte auf 32.780 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenaugigkeit \pm 20 %]

Übersicht Gesamtkosten	Fr.
Zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kapitel 7.1)	
Neue Ausgaben	25'425'000
Gebundene Ausgaben	4'670'000
Zwischentotal	30'095'000
Zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kapitel 7.2)	
Ausgaben zu Lasten Planungspauschale	200'000
Folgekosten	
Entwicklungsbeitrag (für 5 Jahre)	45'000
Folgekosten (jährlich)	2'440'000
Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.), Anteil Basel-Stadt	32'780'000
pro memoria	
zu Lasten Dritter, (s. Kapitel 7.3)	2'015'000

8.1 Ausgaben zu Lasten Investitionsrechnung

8.1.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben betragen gesamthaft 25.425 Mio. Franken und beinhalten einen Anteil von 34.8% resp. 0.525 Mio. Franken am Restwert des Bauwerks Burgfelderstrasse⁷. Es kann festgehalten werden, dass sich – vorbehältlich der Zustimmung der eidgenössischen Räte – der Bund voraussichtlich an den Gesamtkosten mit 35% beteiligen wird (zuzüglich Teuerung und MwSt.). Die Bundesbeiträge werden diesem Projekt gutgeschrieben. Für den Kostenanteil des Bundes zum Gesamtprojekt tritt der Kanton in Vorleistung, der Bundesbeitrag ist daher Teil des Ratschlags.

Die neuen einmaligen Ausgaben setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenaugigkeit \pm 20 %]

Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten Umgestaltung Perimeter Bungestrasse- Landesgrenze	14'470'000
Restwert	525'000
Zwischentotal Strassenprojekt	14'995'000
Bahnbau	10'430'000
Total neue Ausgaben(inkl. MwSt.)	25'425'000

⁷ Der Laufmeterpreis für ein Doppelgleis (Gleisanlagen, Weichen, elektrische Anlagen, Haltestelleninfrastruktur, Gleisschmieranlagen) beträgt 13'450 Franken ohne MwSt. und entspricht dem der aktuellen Tramprojekte Margarethenstich, Lörracherstrasse, Wendeschlaufe Elsässerstrasse.

8.1.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen die notwendigen Aufwendungen für die Erneuerung der heutigen Burgfelderstrasse zwischen Bungestrasse und Landesgrenze ohne jegliche Veränderung der Situation, unter Einbezug des abgeschriebenen Teils des Bauwerks. Die Kosten belaufen sich auf 2.500 Mio. Franken und gehen zu Lasten der RAB Erhaltungsplanung Infrastruktur Strassenbau. Die Gleisanlage Abschnitt Bungestrasse bis zur heutigen Endhaltestelle ist komplett abgeschlossen. Die Erneuerungskosten für den Gleisbau betragen 2.170 Mio. Franken und gehen zu Lasten der RAB Erhaltung Gleisanlagen.

[Kostengenauigkeit ± 20 %]

Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
RAB Erhaltung Strassen (IB 1)	2'500'000
RAB Erhaltung Gleisanlagen (IB 2)	2'170'000
Total gebundene Ausgaben (inkl. MwSt.)	4'670'000

8.2 Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung

8.2.1 Ausgaben zu Lasten Planungspauschale

Mit der neuen Tramverbindung sollen auch gestalterische Akzente gesetzt werden. Hierzu gehört eine Aufwertung des Bereichs am Zoll Burgfelderhof. Für die Neugestaltung der Zollabfertigung wird ein Wettbewerb durchgeführt. Die Kosten von maximal 200'000 Franken gehen zu Lasten der Planungspauschale und liegen in der Kompetenz des Regierungsrats.

8.2.2 Folgekosten

Da zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Verlängerung der Tramlinie 3 im Abschnitt Basel-Stadt das endgültige Entwicklungs- und Funktionsziel der Grün- und Freiflächen noch nicht erreicht ist, bedarf es in den ersten fünf Jahren zusätzlich zum ordentlichen Pflegeaufwand einen Entwicklungsaufwand von insgesamt 45'000 Franken.

Für den Trambetrieb von Basel nach Saint-Louis Bahnhof entstehen dem Kanton Basel-Stadt als Besteller der ÖV-Leistung gemäss Richtofferte der BVB vom September 2013 Abgeltungskosten von 1'850'000 Franken (+/- 20%). Während des Tagesverkehrs mit seinem 15-Minuten-Takt werden auf der verlängerten Linie 3 zwei zusätzliche Tramkurse, in den Schwachverkehrszeiten am Abend bzw. Sonntagvormittag ein zusätzlicher Tramkurs zum Einsatz kommen.

Der Unterhalt der Gleisinfrastruktur erhöht sich aufgrund der neuen Streckenlänge bis Bahnhof Saint-Louis um 500'000 Franken pro Jahr. Die Kostentragung wird nach Vorlage des rechtskräftigen Beschlusses partnerschaftlich geregelt

Die Strassenfläche vergrössert sich um 2'400m². Dadurch erhöht sich der Strassenunterhalt bei der Reinigung pro Jahr um 15'000 Franken, bezüglich Belagsunterhalt um 5'000 Franken. Für den Unterhalt des Lifts werden weitere 20'000 Franken eingestellt.

Durch die Grünflächenerweiterung entsteht auf der Basis des Vorprojektes ein erhöhter Unterhaltsaufwand. Gemäss Schätzung der Stadtgärtnerei beträgt dieser 50'000 Franken pro Jahr.

[Kostengenauigkeit \pm 20 %]

Übersicht Folgekosten zu Lasten Erfolgsrechnung		Fr.
Betriebskosten	BVB	1'850'000
Mehrwertabgabefonds		
- Entwicklungsbeitrag (für die ersten 5 Jahre)	SF	45'000
Unterhaltsbudgets (jährlich wiederkehrend)		
- Folgekosten Unterhalt BVB	BVB	500'000
- Pflege Bäume und Vegetationsflächen	SF	50'000
- Reinigungsaufwand / Belagsunterhalt / Liftunterhalt	TBA	40'000
Total Folgekosten zu Lasten Erfolgsrechnung (inkl. MwSt.)		2'485'000

8.3 Ausgaben Dritter

Die Ausgaben Dritter umfassen die Aufwendungen der Werkleitungseigentümer für die mit dem Projekt koordinierten Werkleitungserneuerungen auf Allmend. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags.

[Kostengenauigkeit \pm 20 %]

Übersicht Ausgaben Dritter	Fr.
IWB Elektrizität	440'000
IWB Gas	420'000
IWB Wasser	1'070'000
Swisscom	85'000
Total Ausgaben Dritter (inkl. MwSt.)	2'015'000

8.4 Vorgesehene Kosten zu Lasten des Pendlerfonds

Das Wirkungsziel des Pendlerfonds liegt darin, Projekte zu fördern, die dazu beitragen, den Parkierdruck auf Allmend zu reduzieren und bisherige Pendlerfahrten nachhaltig auf den öffentlichen Verkehr oder die kombinierte Mobilität zu verlagern. Insbesondere dient der Pendlerfonds der Förderung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen, von Quartierparkings und der Anschubfinanzierung von neuen ÖV-Angeboten, die im Zusammenhang mit Park-and-Ride-Anlagen stehen oder die hauptsächlich dem Pendlerverkehr dienen. Mit der neuen Tramverbindung werden an den Haltestellen Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen geschaffen, welche hochwertige Angebote für die kombinierte Mobilität bieten. Mit einer finanziellen Unterstützung der französischen Partner in Höhe von 2 Mio. Franken aus dem Pendlerfonds könnten alle Massnahmen des Projekts Tram 3 realisiert werden, um den gewünschten Verlagerungseffekt auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen. Entsprechende Abklärungen wurden getroffen, es sind genug finanzielle Mittel im Pendlerfonds vorhanden. Aufgrund der reduzierten Bundessubventionen für den Agglomerationsverkehr übersteigen die aktuellen Nettoausgaben der CC3F den genehmigten Kredit auf französischer Seite um Fr. 2'415'000. Ein Teil der Finanzierung für die Infrastruktur soll daher durch einen Antrag an den Pendlerfonds des Kantons Basel-Stadt in Höhe von Fr. 2'000'000 gesichert werden. Ein

entsprechendes Gesuch wird von den französischen Projektpartnern noch gestellt und sollte von der Regierung unterstützt werden. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des Ratschlags.

Investitionskosten und Finanzierung

8.5 Kosten Abschnitt Frankreich

Die Kosten im Abschnitt Frankreich belaufen sich ab Phase Bauprojekt auf 56.420 Mio. Franken. Die Kosten basieren auf einem Umrechnungsfaktor Euro zu Schweizerfranken von 1.40. In Frankreich fallen keine Kosten für die Mehrwertsteuer an.

Die Kosten gliedern sich wie folgt:

[Kostengenauigkeit ± 20 %]

Kosten Abschnitt Frankreich	Fr.
Übergeordnete Kosten	6'385'000
Landerwerb	3'500'000
Baukosten	46'535'000
Total Ausgaben Abschnitt Frankreich (exkl. MwSt.)	56'420'000

8.6 Total Investitionskosten

[Kostengenauigkeit ± 20 %]

Investitionskosten	Fr.
Abschnitt Basel-Stadt (inkl. MwSt., ohne Kosten zu Lasten Erfolgsrechnung und Planungspauschale)	30'095'000
Abschnitt Frankreich	56'420'000
Total	86'515'000

8.7 Finanzierung

Wie unter Kapitel 1 bereits erwähnt, wird das Projekt zu 35% durch den Bund finanziert. Im Agglomerationsprogramm sind auf der Basis April 2005 für das Projekt Tram 3 30.740 Mio. Franken exklusiv Teuerung und exklusiv MwSt. eingestellt. Die Bundesbeteiligung von 30.740 Mio. Franken bezieht sich auf die Basis April 2005. Der vorliegende Kostenvoranschlag hat die Kostenbasis April 2013, weshalb die Bundesbeteiligung entsprechend indexiert werden muss. Der Bund verwendet dabei den sogenannten Bahnteuerungsindex (BTI). Teuerungsbereinigt und inklusive Mehrwertsteuer für den Abschnitt Basel-Stadt beträgt der Bundesanteil auf der Kostenbasis des vorliegenden Ratschlags maximal 37.780 Mio. Franken.

Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, wie sich die Finanzierung des Bundes zum aktuellen Investitionskostenvoranschlag verhält.

Kosten- und Finanzierungsübersicht Tramverlängerung Linie 3 - Vergleich zum IP (Ohne Kosten laufender Unterhalt und Kosten Dritte)

Abschnitt	KV Aggloprogramm Basel (2012)	KV Aggloprogramm Basel (2005)	Finanzierung			
			KV aktuell 2013 ab Bauprojekt	Anteil Bund	Anteil Basel-Stadt (Invest./gebunden)	Anteil Frankreich
	BTI 130.5	BTI 114.3	BTI 131.5			
Basel-Stadt	28'700'000.00	25'137'241.38	30'095'000	10'535'000	19'560'000	
Strasse			17'495'000	6'125'000	11'370'000	
Tram			12'600'000	4'410'000	8'190'000	
Frankreich	69'500'000.00	60'872'413.79	56'420'000	19'745'000	0	36'675'000
Maîtrise d'Œuvre			6'385'000	2'235'000		4'150'000
Acquisition Foncières			3'500'000	1'225'000		2'275'000
Travaux			46'535'000	16'285'000		30'250'000
Total	98'200'000.00	86'009'655.17	86'515'000	30'280'000	19'560'000	36'675'000
					<i>in Euro:</i>	26'195'000

Bericht ARE Juni 2013, Basis 2005, exkl. MwSt. **87'820'000.00**  **30'740'000** Teuerungsindex BTI 122.8

Beitrag Bund aufindexiert auf April 2013
Zuzüglich MwSt. Abschnitt Basel-Stadt

35'370'000 Teuerungsindex BTI 131.5
2'410'000

Maximale Beteiligung Bund total, Basis Ratschlag (April 2013)
Kostenanteil Bund gemäss aktuellem Projekt, Basis Ratschlag (April 2013)

37'780'000 aufindexiert, inkl. MwSt.
30'280'000
7'500'000

Differenz

Der Darstellung ist zu entnehmen, dass das teuerungsbereinigte Kostendach der Bundesbeteiligung inkl. MwSt. aufgrund des aktuellen Kostenvoranschlages um 7.500 Mio. Franken nicht ausgeschöpft wird. Dies ist massgeblich darin begründet, dass bei den Projektkostenberechnungen zuhanden des Agglomerationsprogramms im Jahr 2012 noch mit einem Wechselkurswert von 1.55 gerechnet wurde. Der aktuelle Kostenvoranschlag basiert auf einem Kurswert von 1.40. Die definitive Festlegung des Kurswertes erfolgt dann im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund.

Anlässlich dieser Finanzierungsvereinbarung wird auch im Detail festgelegt, welche Projektbestandteile schlussendlich subventionsberechtigt sind. Der maximale Beitrag des Bundes an den Abschnitt Basel-Stadt beträgt 10.535 Mio. Franken.

9. Bericht zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Juni 2011 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Verlegung der Tramendhaltestelle 3 an die Grenze Burgfelden dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Der Grosse Rat hat am 8. Dezember 2010 einen Projektierungskredit für die Tramverlängerung der Linie 3 zum Bahnhof St. Louis bewilligt. Nach Frankreich soll das Tram im 15 Minuten-Takt verkehren, auf der Schweizer Seite wie bis anhin im 7.5 Minuten-Takt. Die Endhaltestelle soll auf baselstädtischem Gebiet am alten Ort bleiben. Ende der Achtzigerjahre hatte das Tiefbauamt ein Projekt ratschlagsreif ausgearbeitet, das die Verlängerung

der Tramlinie 3 auf der Schweizer Seite bis an die Grenze vorsah. Damit hätten das Gebiet des Burgfelderhofs, das Paraplegikerzentrum und das Sportzentrum Pfaffenholz ideal und attraktiv erschlossen werden können. Das Projekt wurde dann aus verschiedenen Gründen nicht ausgeführt.

Mit der Tramverlängerung 3 nach Frankreich bietet sich die Gelegenheit, diese Idee nun umzusetzen. Die Verlegung der Endhaltestelle hat eine Fahrzeitverlängerung von ca. 1 Minute zur Folge, bedingt aber nicht den Einsatz eines zusätzlichen Tramkurses auf der Linie 3. Das obgenannte, schlecht erschlossene Gebiet auf der Schweizer Seite, kann also ohne betriebliche Mehrkosten attraktiv erschlossen werden. Zudem bietet sich die Möglichkeit, auf der alten Wendeschlaufe attraktive Wohnungen zu bauen.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob die Endhaltestelle der Tramlinie 3 auf der Schweizer Seite, im Rahmen der Tramverlängerung nach St. Louis, an die Grenze verlegt werden könnte.

Jörg Vitelli, Michael Wüthrich, Christoph Wydler, Heiner Vischer, Toni Casagrande, Bruno Jagher, Brigitte Heilbronner, Stephan Luethi-Brüderlin, Aeneas Wanner, Balz Herter“

Am 13. März 2012 hat der Regierungsrat das erste Mal zu o. g. Anzug berichtet und ihn stehen gelassen mit dem Hinweis, dass er im Ratschlag Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis abschliessend dazu berichten wird. Mit dem vorliegenden Bericht kommen wir diesem Auftrag nach.

Der Regierungsrat stellt fest, dass mit der neuen Tramlinienverbindung die Anliegen des Anzugs Jörg Vitelli und Konsorten vollumfänglich erfüllt werden. In seinem damaligen Bericht vom 13. März 2012 (P115111) führte er aus, dass es zu einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung kommt. Die Verlegung der Wendeschlaufe an den Zoll ermöglicht es, das Areal der heutigen Wendeschlaufe einer neuen Nutzung zuzuführen. Der neue Wendeschlaufenstandort führt zu keinem erhöhten Betriebsaufwand, der Einsatz eines zusätzlichen Tramkurses auf „dem kurzen Umlauf“ (Birsfelden – Burgfelden Grenze) ist nicht erforderlich. Eine Realisierung erscheint mit den technischen, betrieblichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen umsetzbar.

Bezugnehmend auf die damalige Anzugsbeantwortung zeigt sich, dass das Projekt im Sinne der Anliegen der Anzugssteller erarbeitet worden ist. Die Wendeschlaufe am Zoll bildet einen integralen Bestandteil des Vorprojektes Abschnitt Basel-Stadt. Sie ist technisch und betrieblich umsetzbar, die gesetzlichen Rahmenbedingungen werden erfüllt. Die aus dieser Massnahme resultierenden zusätzlichen Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung IB2 liegen bei unter 1 Mio. Franken. Die Tramverlängerung bis zum Zoll Burgfelderhof führt zu keinem zusätzlichen Betriebsaufwand.

10. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 geprüft.

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

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen zudem, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Verlegung der Tramendhaltestelle 3 an die Grenze Burgfelden als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss
Tram 3 Ratschlagsplan

Grossratsbeschluss

Ratschlag

Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis, Abschnitt Basel-Stadt

(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 Verlängerung der Tramlinie 3 ab Endhaltestelle „Burgfelden Grenze“ bis zur Landesgrenze wird eine Ausgabe in der Höhe von 32'780'000 Franken bewilligt (Baupreisindex Nordwestschweiz, Basis Oktober 2010, April 2013 = 102.9 Pte).

Die Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 14'995'000 Neue Ausgaben für die Umgestaltung und den Strassenbau zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr». (Tiefbauamt, Position 6170.250.20007)
- Fr. 10'430'000 Neue Ausgaben für den Gleisbau zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr». (BVB, Position 6618.500.26307)
- Fr. 2'500'000 Gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard, zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen. (Tiefbauamt, Position 6170.250.52000)
- Fr. 2'170'000 Gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleise nach heutigem Standard zwischen Bungestrasse und heutiger Endhaltestelle zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr» Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Gleisbau. (BVB, Position 6618.500.29001)
- Fr. 200'000 Gebundene Ausgaben für den Studienauftrag zu einer neuen Gestaltung der Überdachung im Zollbereich (Architekturwettbewerb) zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Planungspauschale. (Generalsekretariat, Position 6018.700/313.100)

- Fr. 1'850'000 für den Betrieb der Tramlinie 3 von Basel nach Saint-Louis Bahnhof als weiterer Schritt der Umsetzung des Tramnetz 2020 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.
(Globalbudget ÖV, Position 6618.500/361.410, 6618.500.60001)
- Fr. 45'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds.
(Generalsekretariat, Position 6010.100.00042)
- Fr. 500'000 wiederkehrend für den Gleisunterhalt der zusätzlichen Gleismeter auf dem ganzen Streckenabschnitt zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.
(Globalbudget ÖV)
- Fr. 50'000 wiederkehrend für den Unterhalt der Vegetationsflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.
(Stadtgärtnerei)
- Fr. 40'000 wiederkehrend für die Strassenreinigung zusätzlicher Verkehrsflächen und Unterhalt am Strassenbelag und Liftunterhalt zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements.
(Tiefbauamt)

Die vorgesehenen Subventionen des Bundes werden von der bewilligten Ausgabe in Abzug gebracht.

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk das Gesamtprojekt ablehnen würde.

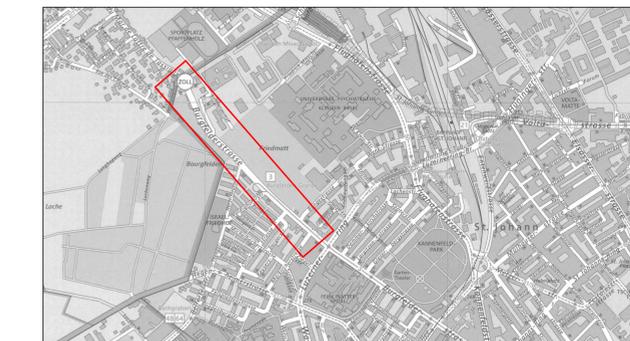
2. Ziffer 1 steht unter dem Vorbehalt, dass das Projekt Tram 3 durch den Bund vom B- in den A-Horizont eingestuft wird.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.



LEGENDE

- neuer Randabschluss mit Anschlag
- - - neuer Randabschluss ohne Anschlag
- neues Tram
- - - Randabschluss / Tram entfernen
- Markierung bestehend
- - - Markierung entfernen
- neue Markierung
- Trottoirabsenkung bestehend
- Trottoirabsenkung entfernen
- neue Trottoirabsenkung
- Fahrbahnbelag
- Trottoirbelag
- Pflasterung (in Sand verlegt)
- Pflasterung (in Mörtel verlegt)
- Chaussierung
- Grünfläche (Rasen/Magerwiese)
- Gebäude bestehend
- Stützmauer
- Baum bestehend
- neuer Baum
- Baum entfernen
- Ein- und Ausgänge
- Ein- und Ausfahrten
- Brunnen bestehend
- Werkstoffsammelstelle entfernen
- neue Werkstoffsammelstelle
- neuer Mast FL / ÖB
- neuer Mast FL mit Auflieger
- neuer Mast LSA
- Plakatstandorte APG (beleuchtet)



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
 Städtebau & Architektur - Planungsamt
 Communauté de Communes des Trois Frontières

tram3 Tram 3: Basel - Bahnhof Saint-Louis
 Projektteil Basel-Stadt

AGLD PROGRAMM BASEL IBA Basel 2020
 FORMAT 231 x 30
 REG.

Abschnitt Zoll / Burgfelderhof, Milchsuppe, Übergang Luzernerring	DATUM	GEZ	IND	BAJ	PL	BVD
	20.12.2013	BY	TJG			
Vorprojekt						
Übersicht Ratschagspläne						
Projektverfasser: AEGERTER & BOSSHARDT						
Mst. 1:500						
Nr. 9093/0004						