

Nr.: 141/2016/1

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	05.09.2016
■ Fachbereich		
■ Verfasser/-in	Hoehler, Ulrich	
■ Telefon	07621 410-3000	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	nicht öffentlich	05.10.2016
Kreistag	öffentlich	19.10.2016

Tagesordnungspunkt

Zuschussantrag der Stadt Weil am Rhein - Verlängerung der Tramlinie 8 (Projekt Tram 8+)

Beschlussvorschlag

Der Landkreis Lörrach bekennt sich zu seinem Ziel, den Öffentlichen Personennahverkehr zum Vorteil für die gesamte Landkreisbevölkerung zu stärken. Dies erfolgt in erster Linie im Rahmen der Nahverkehrsplanung in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises. Im Einzelfall beteiligt sich der Landkreis außerdem an Projekten anderer Aufgabenträger.

Für die Verlängerung der Tramlinie 8 von der Wendeschleife durch die Hauptstraße bis zum Läublinpark (Projekt Tram 8+) wird der Stadt Weil am Rhein ein Zuschuss zu den Investitionen in Höhe von *fünf Prozent der Investitionskosten, maximal 1 Mio. EUR* gewährt.

Der Zuschuss ist an folgende Bedingungen geknüpft:

- 1.) Im Rahmen der Standardisierten Bewertung wird die Wirtschaftlichkeit des Projekts nachgewiesen.*
- 2.) An den Projektkosten beteiligen sich neben dem Landkreis auch die Stadt Weil am Rhein, das Land Baden-Württemberg und der Schweizer Bund (z. B. Agglomerationsprogramm).*
- 3.) Eine Übernahme von Betriebskosten ist ausgeschlossen.*

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Fördervereinbarung mit der Stadt Weil abzuschließen.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	54.70	ÖNVV
Produkt(e)	54.70.01	Förderung der ÖPNV-Infrastruktur
Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)		Ein zukunftsorientiertes, bedarfsgerechtes und umweltschonendes Mobilitätsangebot ist im Landkreis sichergestellt
Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?)		Der Landkreis wirkt bei der bedarfsgerechten Ausgestaltung des ÖPNV aktiv mit
Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):		

■ **Personelle Auswirkungen:** nein ja, ggf. Erläuterung

■ **Finanzielle Auswirkungen:** nein ja,

<input type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
		€	€	
<input checked="" type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	1 Mio. €		€ 1 Mio. €	2019-2022

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2015	2016	2017	2018	ab 2019
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2015	2016	2017	2018	ab 2019
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung						1 Mio. €
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						zu planen

■ **Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

Begründung

■ Sachverhalt

Diese Beschlussvorlage ist mit der im Umweltausschuss am 06.07.2016 vertagten Vorlage 141/2016 identisch mit Ausnahme der kursiv gesetzten Abschnitte.

Die Stadt Weil am Rhein hat beim Landkreis einen Zuschuss zur Verwirklichung einer Verlängerung der bestehenden Tramlinie 8 innerhalb des Stadtgebiets beantragt (Projekt Tram 8+).

Projektbeschreibung

Die bisherige Tramlinie 8 (verlängert von Basel nach Weil am Rhein) verläuft bis zur Endhaltestelle „Bahnhof“ und endet mit einer Wendeschleife an der Leopoldshöhe. Geplant wird nun eine Verlängerung über den Schlaufenkreisel hinaus durch die Hauptstraße bis zum Läublinpark. Die Gesamtstrecke ist ca. 1,5 km lang und hat eine Gleislänge von ca. 3.240 m. Der Arbeitstitel lautet „Traml 8+“. Für das Projekt wurde eine Machbarkeitsstudie vom Ingenieurbüro Mailänder Consult GmbH (Mailänder Consult) erstellt.

1) Streckenführung

Die Gesamtstrecke lässt sich grob in zwei Abschnitte unterteilen:

- Streckenabschnitt 1: Wendeschleife Leopoldshöhe bis Sparkassenplatz
- Streckenabschnitt 2: Sparkassenplatz bis Läublinpark

Nach einer ersten Abstimmung der Stadt Weil am Rhein mit den Basler Verkehrsbetrieben (BVB) soll die bisherige Wendeschleife an der Leopoldshöhe bestehen bleiben. Die geplante Trassenverlängerung führt über den Schlaufenkreisel durch die Hauptstraße, bis zur geplanten Wendeschleife im Läublinpark.

Die Trassierung der Tramgleise im vorhandenen Fahrbahnraum der Hauptstraße wird von Mailänder Consult als unkritisch gesehen.

Die Machbarkeitsstudie sieht den Neubau von insgesamt drei Bahnsteigen (Haltestellen) vor. Die Haltestellen, mit einer Nutzungslänge von jeweils 45 m, sollen im Bereich der Sparkasse, beim Berliner Platz und beim Läublinpark angeordnet werden.

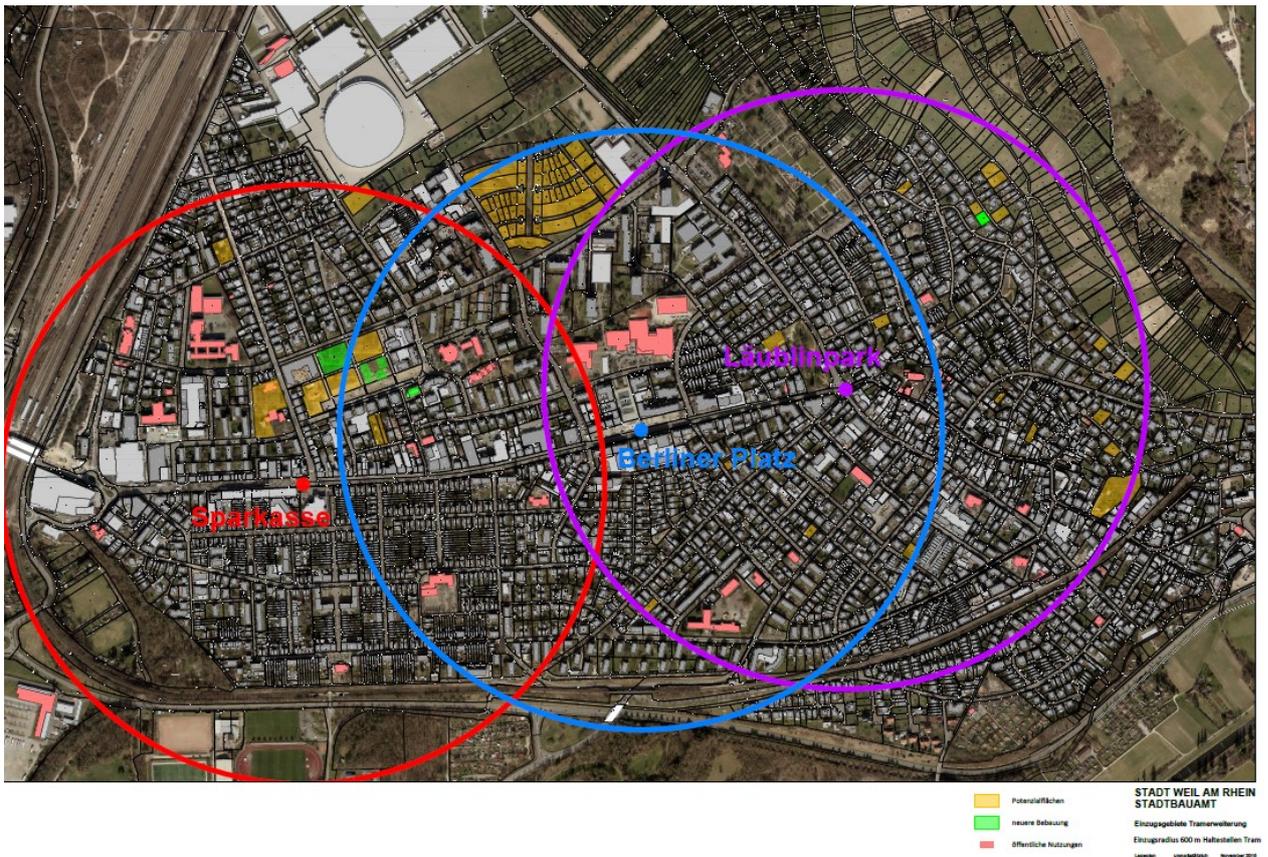
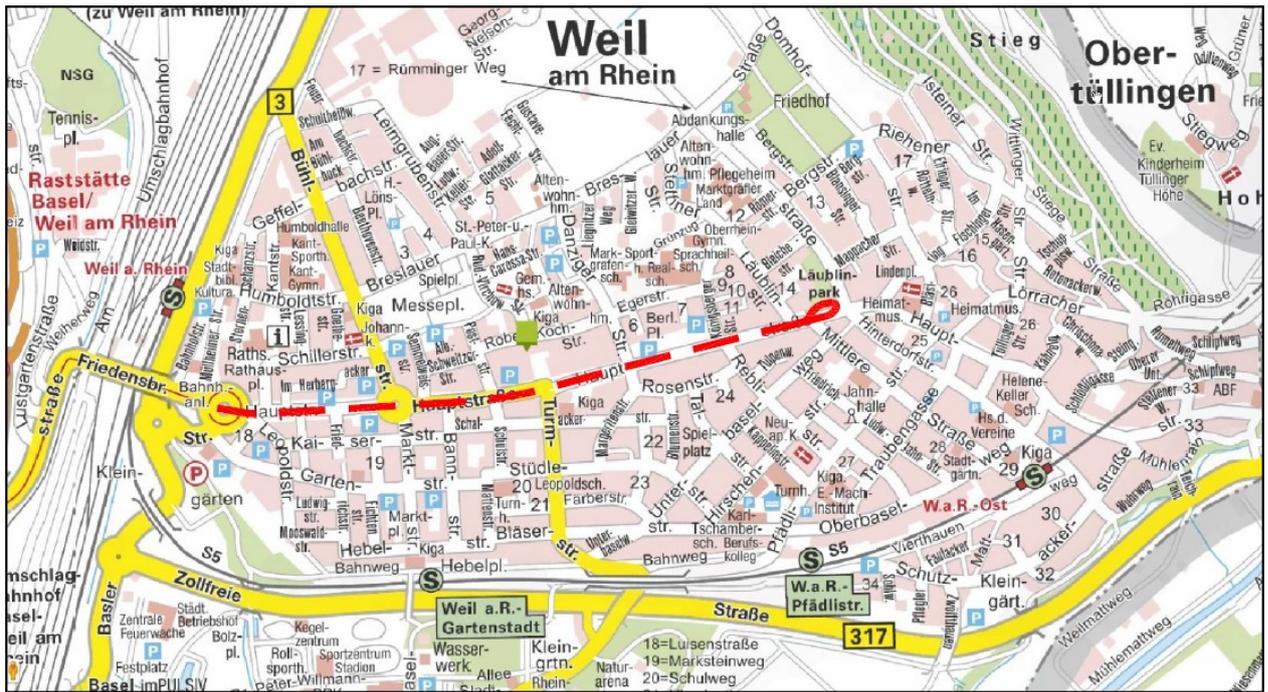
2) Verkehrlicher Nutzen

Durch die Traml 8+ können die beiden Stadtteile Leopoldshöhe und Weil-Ost, somit die gesamte Kernstadt von Weil am Rhein mit rund 15.000 Einwohnern, schienenmäßig direkt mit dem Bahnhof Weil am Rhein und dem Zentrum Basels verbunden werden. Hierbei wurde ein Einzugsgebiet von 600 m um die jeweiligen Haltestellen zugrunde gelegt.

Für Weil am Rhein wurden 2015 4.192 Grenzgängerbewilligungen erteilt. Hiervon entfallen alleine auf die beiden Kanton Basel-Stadt und Basel-Land 3.714 (Quelle: WSW). Diese sind potentielle Nutzer der Tram 8.

Zudem werden die beiden Entwicklungsgebiete „Messeplatz“ und „Hohe Straße“ durch die beiden neuen Haltestellen „Sparkasse“ und „Berliner Platz“ erschlossen.

Der Einzugsbereich, die Entwicklungsgebiete und der Lageplan sind aus den nachfolgenden Abbildungen ersichtlich.



Die Traml 8+ und die damit verbundene Aufwertung der Hauptstraße, tragen zu einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt bei und setzen die Priorisierung des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs im urbanen Bereich fort.

3) Kostenschätzung

Die Grobkostenschätzung von Mailänder Consult geht von einem Volumen von 18 - 20 Mio. EUR aus. Die Kosten für Planung, Bauüberwachung und Projektmanagement sind in dieser Summe berücksichtigt.

4) Zeitplan

Das Projekt wurde für das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation („A“-Horizont) angemeldet. Der Zeithorizont hierbei ist 2019 bis 2022.

Daneben sollen noch im Laufe dieses Jahres Gespräche mit dem Land Baden-Württemberg über eine Bezuschussung aufgenommen werden. Hierfür wird zurzeit die standardisierte Bewertung, die Voraussetzung für die Bezuschussung durch das Land Baden-Württemberg ist, durch die Firma Intraplan fortgeschrieben.

Bewertung

Verkehrlich (1)

Der hohe verkehrliche Nutzen des Projekts ist unbestritten. Dies bezieht sich insbesondere auf die innerstädtische ÖPNV-Erschließung. Mit den beschriebenen Einzugsbereichen in Weil am Rhein werden erhebliche Bevölkerungsteile mit einer umweltfreundlichen und komfortablen Tram bedient und voraussichtlich auch zum Umstieg auf den ÖPNV (innerhalb der Stadt wie auch in Richtung Basel) bewegt. Ob ein wesentlicher Nutzerzuwachs auch außerhalb der angelegten 600 m-Radien generiert werden kann, ist unbekannt (Park&Ride, Bike&Ride, Fußverkehr).

Verkehrlich (2)

Die entstehende Parallelbedienung von Haltestellen auf der Hauptstraße in Weil am Rhein müsste aus der Perspektive des Landkreises durch eine Umplanung der Buslinie 55 Kandern Busbahnhof - Rümplingen - Binzen - Haltingen - Weil am Rhein - Basel Claraplatz beantwortet werden (vgl. auch das Positionspapier der Stadt in der **Anlage**). In der Tat ließe sich so eine innerstädtische „Schleife“ der Linie kürzen oder abschneiden, was der pünktlichen Fahrbarkeit entgegen kommt. Stauproblematiken auf der Linie 55 bestehen allerdings insbesondere im Nadelöhr Haltingen. Daher wäre zu prüfen, ob die Busverbindung in einer völlig neuen Struktur ggf. stark abgekürzt nur noch zwischen Kandern und der Haltestelle „Weil am Rhein Bahnhof“ verkehren soll. Dies erforderte Neuplanungen für die Anbindung des Stadtteils Otterbach sowie neue Lösungen hinsichtlich der Bedienung (aus dem Kandertal) in Richtung Basel Innenstadt.

Finanziell

Die Stadt Weil am Rhein sieht folgende Finanzierungspartner für das Infrastruktur-Projekt:

- Land Baden-Württemberg
- Schweiz (Agglomerationsprogramm, ggf. auch Pendlerfonds Kanton Basel Stadt)
- Landkreis Lörrach
- Stadt Weil am Rhein

Es ist nachvollziehbar, dass andere Finanzierungspartner, insbesondere das Land, eine finanzielle Beteiligung auch des Landkreises wünschen, um das Projekt ebenfalls zu unterstützen.

Einschätzungen zur Auswirkung auf künftige Betriebskosten – als Aufgabenträger ist der

Landkreis im Zusammenhang mit der Buslinie 55 betroffen – können nicht abgegeben werden.

Der Zuschusswunsch wurde auf 1 Mio. EUR beziffert. Eine Konkretisierung auf Planungs- oder Baukosten ist nicht erfolgt. In finanztechnischer und zeitlicher Hinsicht ist es für den Landkreis voraussichtlich am günstigsten, wenn der Zuschuss zu abgerechneten Baukosten im angestrebten Verwirklichungszeitraum 2019 bis 2022 erfolgt. Hinsichtlich der Zahlungsvoraussetzungen wird vorgeschlagen, den Zuschuss zu gewähren, sobald 50% des beabsichtigten Investitionsvolumens von 20 Mio. EUR getätigt sind. Dies und weitere Einzelheiten sind in einer Fördervereinbarung zwischen dem Landkreis und der Stadt Weil am Rhein festzulegen.

Der oben unterbreitete Beschlussvorschlag (fixe Summe von 1 Mio. EUR), über den durch den Kreistag zu entscheiden ist, gibt den Zuschussantrag der Stadt Weil am Rhein wieder.

Der Beschlussvorschlag in dieser Vorlage wurde gegenüber der ursprünglichen Vorlage 141/2016 um zielführende Bedingungen und einen Auftrag an die Verwaltung ergänzt. Außerdem umfasst er nunmehr als ersten Punkt eine Positionierung mit Blick auf Projekte anderer Aufgabenträger des Nahverkehrs, die wie hier im Einzelfall zum Wohle der gesamten Landkreisbevölkerung unterstützt werden können.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

- Anlagen
 - Positionspapier der Stadt Weil am Rhein, 14.06.2016
 - *Fragen und Antworten zum Zuschussantrag, Stand 20.09.2016*
 - *Schreiben der Kreistagsfraktion der Freien Wähler/Unabhängigen vom 31.07.2016*
 - *Scheiben der SPD-Kreistagsfraktion vom 01.08.2016*