
Zuschussantrag der Stadt Weil a. R. - Verlängerung der Tramlinie 8 hier: **Fragen der Kreistagsfraktionen**

■ Sachverhalt / Information

Nach der Vertagung des Zuschussantrags der Stadt Weil a. R. im Umweltausschuss am 06.07.2016 haben die Kreistagsfraktionen verschiedene Fragen vorgelegt. Die folgenden Antworten wurden gemeinsam mit der Antragstellerin erarbeitet:

- 1.) **Wann wird die Nutzen-Kosten-Untersuchung vorliegen? (Frage der Fraktion Freie Wähler/Unabhängige vom 31.07.2016)**

Die Standardisierte Bewertung, welche die Firma Intraplan erarbeitet, wird erst 2017 vorliegen. Bei einem Gespräch der Stadt Weil a. R. mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg wurde die Frage aufgeworfen, von welcher Version 2000, 2006 oder 2016 ausgegangen werden soll. Es ist Wunsch des Ministeriums, für die Bewertung die Version 2016 zu Grunde zu legen. Diese tritt nach Aussage des Ministeriums in ca. drei Monaten in Kraft.

- 2.) **Kann in der Nutzen-Kosten-Untersuchung eine regionale Verkehrsbedeutung etwa durch Fahrgastgewinne auf den Linien 55 und 6/16 nachgewiesen werden? Können regionale Verkehrsgewinne prognostiziert werden, wie sie etwa durch eine "schlankere Führung" der Linie 55 durch das Weiler Stadtgebiet entstehen könnte? (Hinweis der SPD-Fraktion vom 01.08.2016)**

Zusatzfrage: Wo werden die Vorteile für das Kandertal gesehen? (Frage der Fraktion Freie Wähler/Unabhängige vom 31.07.2016)

Eine Anbindung der Linie 55 an den Bahnhof Weil a. R. (Alternativvorschläge im Positionspapier der Stadt Weil a. R. vom 14.06.2016) bedeutete zunächst eine neue sinnvolle Zubringer-/Abbringerfunktion für die S-Bahn S5, da hierdurch Haltingen und die Kandertalgemeinden mit einer Haltestelle in Bahnhofsnähe angebunden würden. Außerdem stehen eine Fahrzeitverkürzung und eine Fahrplanstabilisierung innerhalb des Stadtgebiets im Raum. In der Tat ließen diese voraussichtlich die Attraktivität und somit die Nutzerzahlen ansteigen.

Ein von der Stadt Weil a. R. bei der Firma PTV in Auftrag gegebenes Gutachten für die Linie 55 kommt zu folgenden Kernaussagen:

Für die Fahrgäste aus Richtung Kandertal ergibt sich je nach Ziel ein deutlicher Fahrzeitgewinn.

- Für Fahrgäste mit dem Ziel Vitra ändert sich im Wesentlichen nichts, dies ist abhängig von den nötigen Fußwegen im Werksgelände.
- Fahrgäste mit dem Ziel Weil am Rhein Innenstadt haben eine kürzere Fahrzeit bei einem etwas weiteren Fußweg oder einen Umstieg in die Tram zu bewerkstelligen, je nach Ziel in der Innenstadt sind die Auswirkungen in der Summe neutral.
- Für Fahrgäste zum Kant-Gymnasium ergibt sich eine Fahrzeitverkürzung von etwa fünf Minuten sowie eine Direktanbindung an die Schule (entfall eines Fußweges).
- Für Fahrgäste aus Richtung Kandertal in Richtung Basel (insbesondere Berufspendler) ergibt sich ebenfalls eine Fahrzeitverkürzung von ca. fünf Minuten. Die Beschleunigung wird von den Fahrgästen zudem durch die entfallende Umwegfahrt durch Weil am Rhein eine als deutliche Attraktivitätssteigerung empfunden.

Eine Prognose zu den Fahrgastgewinnen insgesamt ist nur schwer möglich. Für seriöse Aussagen ist die Standardisierte Bewertung abzuwarten. Die BVB hat der Stadt Weil a. R. auf Nachfrage mitgeteilt, dass sie ein zusätzliches Marktpotential auf der „Tram 8+“ von 400.000 Einsteigern (Grobschätzung) sieht. Wie sich dies auf die Linie 6/16 und 55 auswirkt, kann nur die Untersuchung zeigen.

- 3.) **Wie sieht bei bis jetzt geschätzten Kosten von 18 bis 20 Mio. EUR die Gesamtfinanzierung aus? Auf wen sollen welche Finanzierungsanteile entfallen? Wie wird der vorgeschlagene Anteil des Landkreises i.H.v. 1 Mio. EUR begründet? (Frage der Fraktion Freie Wähler/Unabhängige vom 31.07.2016)**

Angefragt wurden neben dem Landkreis auch das Land Baden-Württemberg und der Schweizer Bund (Agglomerationsprogramm Basel). Konkrete Antworten stehen noch aus. Daher kann zu den Finanzierungsanteilen noch keine Aussage gemacht werden.

Bei der beantragten Zuschusshöhe hat sich die Stadt Weil a. R. an den Kosten orientiert. Das Kostenvolumen bei der Verlängerung bis zum Bahnhof belief sich auf 28,5 Mio. EUR (Zahlenangaben variieren, auch unter Berücksichtigung von Kursschwankungen SFR – EUR). Darin enthalten war auch die Trambrücke mit 8,1 Mio. EUR. Zieht man diese Summe ab und berücksichtigt die Teuerungsrate, so sind beide Projekt kostenmäßig vergleichbar. Vor diesem Hintergrund besteht der Wunsch der Stadt Weil a. R. nach der gleichen Zuschusshöhe wie beim ersten Verlängerungsprojekt.

- 4.) **Wie hoch waren die Kosten beim ersten Verlängerungsprojekt und wie ist damals die Aufteilung erfolgt? (Frage der Fraktion Freie Wähler/Unabhängige vom 31.07.2016)**

Gesamtaufwand im Abschnitt Weil a. R.: ca. 28,5 Mio. EUR

Finanzierungsanteile:

Schweizer Bund	12,40 Mio.
Kanton Basel Stadt	1,50 Mio.
Baseler Verkehrs-Betriebe	1,00 Mio.
Land	9,65 Mio.
Landkreis	1,00 Mio.
Stadt	3,00 Mio.

- 5.) Hinweis auf Ziffer 3 im Beschluss des Kreistags vom 12.03.2008 für den ersten Bauabschnitt: "Die finanzielle Beteiligung des Landkreises erfolgt unter der Bedingung, dass sich der Kanton Basel-Stadt auf weitere Verhandlungen über eine Kostenbeteiligung an der Fortführung der Tramlinie 8 über den Haltepunkt Leopoldshöhe hinaus einlässt." Gibt es schon Signale vom Kanton Basel-Stadt? (Frage der Fraktion Freie Wähler/Unabhängige vom 31.07.2016)

Die damalige Beschlussfassung hatte insoweit keine rechtliche Verbindlichkeit, sondern war in der Kreistagssitzung ausweislich des Protokolls bewusst als politische Forderung verstanden worden. Eine Beteiligung des Kantons Basel-Stadt oder der Basler Verkehrs-Betriebe am Projekt Tram 8+ ist nicht zu erwarten.

- 6.) Besteht bei den künftigen Betriebskosten der Linie 55 ein Risiko für den Landkreis? (Frage der Fraktion Freie Wähler/Unabhängige vom 31.07.2016)

Die Linie 55 beruht auf Genehmigungen in zwei Teilstücken:

Teil 1 Basel – Haltingen: Zuständigkeit des Regierungspräsidiums für den grenzüberschreitenden Linienverkehr der Linie 55 des Stadtverkehrs Weil a. R. (aktuell bis 31.03.2021)

Teil 2 Haltingen – Kandern: Zuständigkeit des Landratsamts für den Regionalverkehr aktuell bis 30.09.2017)

Mit dem neuen Nahverkehrsplan, der die bestehende Bedienqualität der Linie 55 aufgreift, tritt der Landkreis in die Verantwortung für die bislang getätigten Zuschüsse der Kanderntalgemeinden ein. Aktuelle Fahrgastzahlen (Einsteiger) auf dem Abschnitt Kandern – Haltingen legen nahe, dass dieser Regionalabschnitt der Linie wichtige Einnahmen generiert. Die Einnahmefunktion im *Regionalabschnitt* ist als mindestens ebenso hoch anzusetzen wie im *städtischen* Abschnitt. Unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Attraktivitätssteigerung durch eine geänderte Linienführung (siehe unter 2.) lässt sich ein durch das Projekt Tram 8+ ausgelöstes Risiko für den Landkreis daher nicht feststellen.

- 7.) Wie könnte eine Fördervereinbarung aussehen? Welche Bedingungen würden aufgenommen? (Frage der Fraktion Freie Wähler/Unabhängige vom 31.07.2016)

Für das erste Verlängerungsprojekt liegt keine Finanzierungsvereinbarung vor. Vielmehr wurde der Beitrag des Landkreises im Zuge von Rechnungen der Stadtwerke Weil a. R. nach Baufortschritt erbracht.

Für alle Seiten zielführend erscheinen folgende Abreden/Bedingungen:

- Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Projekts im Rahmen der Standardisierten Bewertung (siehe oben zu 1.)
- Zwingende Beteiligung an den Projektkosten auch durch die Stadt Weil am Rhein, das Land Baden-Württemberg und den Schweizer Bund (z. B. Agglomerationsprogramm)
- Begrenzung des Landkreiszuschusses auf einen Maximalbetrag (1 Mio. EUR) und zugleich auf einen prozentualen (fünf Prozent) der Investitionskosten
- Ausschluss der Übernahme von Betriebskosten durch den Landkreis