

Parlament streitet über Kosten für neue Tramlinie

Erlenmatt Die 1,2 Kilometer lange Strecke verschlingt 66 Millionen Franken – Bürgerliche drohen bereits mit dem Referendum

VON HANS-MARTIN JERMANN

Kaum ein politisches Themenfeld ist in Basel so umstritten wie der Verkehr. Dies zeigt sich nun wieder beim geplanten Bau einer neuen Tramverbindung vom Badischen Bahnhof an den Riehenring. Mit hauchdünnem Mehr sagt die vorbereitende Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek) des Grossen Rates Ja zum Erlenmatt-Tram. Sieben Befürwortern von SP, Grünem Bündnis (GB) und GLP stehen sechs Gegner der bürgerlichen Parteien CVP, FDP, LDP und SVP gegenüber. Der Bau der neuen Strecke soll 2016 in Angriff und im zweiten Halbjahr 2019 in Betrieb genommen werden.

Tunnel-Überquerung ist teuer

Entzündet hat sich der Streit in der Uvek an den Kosten: Die Gesamtinvestitionen betragen rund 66 Millionen Franken für die 1,2 Kilometer lange Strecke (rot markiert in der Karte rechts). Pro Laufmeter ergibt dies einen Preis, der doppelt so hoch liegt wie jener der Gleisneulegung in der Elsässerstrasse. Ein Grund für die hohen Kosten – da sind sich Befürworter und Gegner einig – ist die Überquerung des Schwarzwaldtunnels. Dessen Decke muss technisch aufwendig verstärkt werden, um die Last der Trams aushalten zu können.

«Beim Erlenmatt-Tram ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis schlecht», fin-

«Rund um den Badischen Bahnhof ist das Potenzial für den ÖV riesig.»

Michael Wüthrich, GB-Grossrat

det LDP-Grossrat Heiner Vischer. Der Sprecher der Uvek-Minderheit wird dem Grossen Rat bei der Beratung Mitte Oktober beantragen, das Geschäft an die Regierung zurückzugeben. Neben den hohen Kosten sei der Nutzen der neuen Verbindung vergleichsweise tief: Die voraussichtlichen Einnahmen würden gerade einmal 12 Prozent der Kosten decken; auf dem gesamten Streckennetz der BVB beträgt der Kostendeckungsgrad durchschnittlich 60 Prozent. «Wie sich das Erlenmatt-Quartier entwickelt, ist unklar. So steht der geplan-



Vom Badischen Bahnhof könnten ab 2019 Trams Richtung Erlenmatt und Riehenring fahren. VISUALISIERUNG ZVG, KARTE ZVG/ BARBARA ADANK



te Bau des Shopping-Centers in den Sternen.» Angesichts dieser Unwägbarkeiten fordert Vischer, das Quartier zumindest mittelfristig kostengünstiger mit Bussen zu erschliessen.

Für Michael Wüthrich, Grünen-Grossrat und Sprecher der Uvek-Mehrheit, wäre dies kurzfristig. Die neue Verbindung sei vordergründig

teuer. «Langfristig wird sie sich aber lohnen», ist Wüthrich überzeugt. Das Tram werde die Entwicklung des Quartiers unterstützen. Zudem müsse die Erschliessung in einem grösseren planerischen Zusammenhang gesehen werden. So will der Kanton die Linie in einem nächsten Schritt vom Riehenring Richtung Hochberger-

strasse nach Kleinhüningen und – in einem weiteren Schritt – über den Rhein nach Huningue ziehen. Eine weitere Option wäre eine Tramstrecke vom Badischen Bahnhof durch die südliche Schwarzwaldallee und die Grenzacherstrasse an den Wettsteinplatz. Damit könnte die markante Zunahme der Arbeitsplätze in den nächsten Jahren am Hauptsitz der Roche aufgefangen werden.

Dem Volk wurde Tram versprochen

«Rund um den Badischen Bahnhof ist das Potenzial für den ÖV riesig», sagt Wüthrich. Bei der Umsetzung der vom Volk beschlossenen Städte-Initiative, die in Basel eine Reduktion des Autoverkehrs um 10 Prozent bis 2020 verlangt, sei von zentraler Bedeutung, dass der Badische Bahnhof als Umsteigeknoten weiterentwickelt werden könne. Wüthrich erinnert ferner an den Volksentscheid zum Erlen-

«Letztlich geht es um die Frage, ob wir in Basel Tramlinien bauen wollen, die sich nie rechnen.»

Heiner Vischer, LDP-Grossrat

matt-Quartier: Damals sei eine Tramverbindung versprochen worden. Die Planung hierzu sei bereits weit fortgeschritten; der Bund hat einen Beitrag von 12,4 Millionen Franken in Aussicht gestellt. «Er würde sich von der Mitfinanzierung zurückziehen, sollte der Kanton das Projekt auf die lange Bank schieben», gibt er zu bedenken.

Vischer überzeugt das alles nicht. Der Bundesbeitrag ändere nichts daran, dass das Projekt viel zu teuer sei; dieses werde mittlerweile auf den doppelten Betrag veranschlagt wie zu Beginn der Planung. «Da ist es doch das Natürlichste der Welt, dass wir nochmals fragen, ob wir uns dieses Tram leisten können.» Der Grosse Rat wird den Bau mit grosser Wahrscheinlichkeit trotzdem absegnen. In diesem Fall müssten sich die Bürgerlichen das Referendum in Betracht ziehen, findet Vischer und fügt an: Es gehe um weit mehr als um 1,2 Kilometer Tram-schienen. «Letztlich geht es um die Frage, ob wir Tramlinien bauen wollen, die sich nie rechnen werden.»

Ärger wegen alter Geleise

Im Grossen Rat ist demnächst der Bau neuer Geleise ein Thema – Nationalrat Markus Lehmann (CVP) stört sich derzeit allerdings darüber, wie die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) mit ihren bestehenden Geleisen umgehen. An der **Burgfelderstrasse** beim Felix-Platter-Spital (siehe Bild) seien die Geleise in einem



derart schlechten Zustand, dass sie eine Gefahr für Velofahrer und andere Verkehrsteilnehmer darstellen.

«Schlimme Stürze sind hier programmiert», schüttelt Lehmann den Kopf. Er fragt sich, ob die BVB in diesem Fall gemäss Werkeigentümerverantwortung im Obligationenrecht nicht haftbar gemacht werden könnten. Er fordert die BVB auf, die Geleise baldmöglichst zu sanieren oder wenigstens ein Warnschild anzubringen: «Doch nicht einmal das schaffen die Verantwortlichen», schüttelt der CVP-Politiker den Kopf.

Mit der Klage konfrontiert, verweisen die BVB auf den **geplanten Gleisersatz im Jahr 2015**. «Wir wissen, dass wir auf diesem Abschnitt Erneuerungsbedarf haben», sagt Mediensprecherin Jelena Dobrovojevic. Gleisinspektoren kontrollierten das Schienennetz regelmässig. «Würden sie feststellen, dass der Belag so stark beschädigt ist, dass man reagieren muss, würde das auch gemacht.»

Lokale Flickmassnahmen gehören zum Alltagsgeschäft der BVB, für den Abschnitt Strassburgerallee/Burgfelderplatz seien jedoch keine geplant; die **Betriebssicherheit sei gewährleistet**. (HAJ/HPA)