

Der Glaubenskrieg um das Erlenmatt-Tram

Gegner der Erschliessung führen Kostenargumente ins Feld

Von Aaron Agnolazza

Basel. Der Streit um das Erlenmatt-Tram wird gehässiger: Das von SP-Grossrat Jörg Vitelli präsidierte Komitee «Pro Tram» reagierte auf das Referendum der bürgerlichen Parteien mit einer geharnischten Mitteilung und warf den Gegnern des Projekts vor, Bundesgelder zu verspielen. Ein paar wenige Hardliner in den Reihen von LDP und CVP würden der bürgerlichen Allianz ein Referendum aufzwingen und die Wohnlichkeit im neuen Quartier Erlenmatt angreifen.

Das Komitee «Pro Tram» kann mit der 2009 eingereichten Tram-Initiative bereits einen grossen Erfolg vorweisen: So erreichte das Komitee, dass die Regierung einen Gegenvorschlag vorlegte, der Investitionen in das Tramnetz von 350 Millionen Franken verteilt über zehn Jahre vorsieht. Nach dem Ja des Grossen Rats zog das Komitee «Pro Tram» die Tram-Initiative zurück.

Ein Fünftel dieser 350 Millionen soll nun nach dem Entscheid des Grossen Rats für das Erlenmatt-Tram verwendet werden. Insgesamt knapp 77 Millionen Franken will das Parlament für den Bau des Erlenmatt-Trams und die damit verbundene Neugestaltung des Vorplatzes beim Badischen Bahnhof aufbringen. Für die bürgerlichen Parteien kommt das nicht infrage: Nur Tage nach der Abstimmung im Grossen Rat haben diese ein überparteiliches Komitee gebildet und das Referendum gegen das Erlenmatt-Tram ergriffen.

33000 Franken pro Meter

Die Parteien CVP, LDP, FDP und SVP stossen sich besonders an den Kosten für das Erlenmatt-Tram, wie schon die Debatte im Grossen Rat zeigte. Der Vertreter der Kommissionsminderheit und Vizepräsident der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek), LDP-

Grossrat Heiner Vischer, monierte: «Das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt in keiner Weise.»

Ein Blick auf die Details des Ratschlags der Regierung über das Tram Erlenmatt zeigt anschaulich, was Heiner Vischer mit seiner Kritik meint: Der neue Gleisabschnitt, der vom Badischen Bahnhof durch die Schwarzwaldallee und die Erlenstrasse zum Riehenring führen soll, kostet den Basler Steuerzahler rund 68 Millionen Franken, dafür hat der Bund rund 12 Millionen Fördergelder zugesagt. Für die 1,2 Kilometer lange Strecke ergibt sich damit ein Preis von 33 000 Franken pro Laufmeter. Zum Vergleich: Bei der vergleichbaren Gleisneulegung der Elsässerstrasse betrugen die Kosten mit 16 000 Franken knapp die Hälfte. Teuer wurde das Projekt vor allem, weil 15 Millionen Franken Mehrkosten für die Verstärkung des Schwarzwaldtunnels hinzukamen.

Bei den Befürwortern des Erlenmatt-Trams zieht das Kostenargument jedoch nicht, vielmehr wird mit anderweitigen Argumenten versucht, das Tram zu rechtfertigen. Obwohl der Gegenvorschlag zur Tram-Initiative festschreibt, dass prioritär jene Projekte behandelt werden sollen, die das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, hat die Kommissionsmehrheit unter der Führung des grünen Uvek-Präsidenten Michael Wüthrich diese Vorgabe in ihrem Bericht ausgeblendet. Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass diese Vorgabe aus dem Jahr 2012 für das Erlenmatt-Tram nicht gilt, da der Planungsauftrag für dieses bereits 2009 erteilt worden sei. Zudem habe der Bund das Erlenmatt-Tram in sein Agglomerationsprogramm aufgenommen und würde den finanziellen Zuschuss von 12,4 Millionen Franken wieder zurückziehen, wenn das Projekt auf die lange Bank geschoben werde, befürchtet eine Mehrheit der Uvek.

Für die Kommissionsminderheit zählt das Kosten-Nutzen-Verhältnis jedoch sehr wohl, wie LDP-Grossrat Heiner Vischer anlässlich der Grossratsdebatte zum Ausdruck brachte: «Ursprünglich ist man im Jahr 2007 bei der Einreichung für die Mitfinanzierung des Bundes von Kosten von 31 Millionen Franken ausgegangen.» Jetzt sei es mehr als doppelt so viel, unter diesen Umständen wäre ein Ausbau nie bewilligt worden. Auch wirtschaftlich macht die Tramlinie aus Sicht der Kommissionsminderheit keinen Sinn.

Die heutige Buslinie 30, die das Erlenmattquartier erschliesst, sei mit durchschnittlich nur 15 Fahrgästen pro Fahrt besetzt – ein Tram würde damit zum Verlustgeschäft und sei mit dem Umweltschutzgesetz des Kantons nicht vereinbar.

Maximal zu 17 Prozent gedeckt

Die Kommissionsminderheit gibt zu bedenken, dass die vorgesehene 1,2 Kilometer lange Strecke die im Umweltschutzgesetz vorgeschriebene Rentabilität nicht erreiche und darum abzulehnen sei. So beträgt die Kostendeckung des Erlenmatt-Trams lediglich elf Prozent. Sofern das auf Eis gelegte Shoppingcenter auf der Erlenmatt wider Erwarten doch noch gebaut wird, würde die Kostendeckung auf immerhin 17 Prozent steigen. Im Vergleich zum gesamten Liniennetz weisen die Basler Verkehrsbetriebe im Schnitt einen Kostendeckungsgrad von 60 Prozent aus.

Im Grossen Rat hatte die Kommissionsminderheit mit ihren Argumenten dennoch keine Chance: Die bürgerlichen Parteien unterlagen in der Schlussabstimmung mit 40 zu 50 Stimmen. Für das ergriffene Referendum bleibt jetzt noch bis zum 7. Dezember Zeit, um die erforderlichen 2000 Unterschriften zusammenzubringen.

www.tram-erlenmatt-nein.ch