

# «Das Erlenmatt-Tram ist schlicht zu teuer»

Uvek-Vizepräsident und LDP-Grossrat Heiner Vischer erklärt, warum er das Erlenmatt-Tram bekämpft

Von Aaron Agnolazza

**BaZ:** Herr Vischer, sind Sie gegen den öffentlichen Verkehr?

**Heiner Vischer:** Ich muss hier etwas klarstellen: Wir sind gar nicht gegen den ÖV, wir haben rot-grüne Ansinnen wie das Tramnetz 2020 unterstützt und dafür gestimmt, dass 350 Millionen Franken statt wie ursprünglich 150 aus dem Rahmenkredit für das Tramnetz 2020 verwendet werden. Das zeigt klar, dass wir für einen weiteren Ausbau des ÖV sind, und dem Tram im Speziellen. Wir sind aber dagegen, dass dies in einem Rahmen passiert, der unverantwortlich ist. Wenn ein Projekt überproportional viel kostet, dann ist es logisch, dass wir wie im konkreten Fall dagegen sind.

**Nehmen wir das konkrete Beispiel: Warum sind Sie gegen das Erlenmatt-Tram?**

Die Kosten liegen auf dem Tisch und wir sagen, das passt nicht ins Konzept, weil es mit 68 Millionen Franken schlicht unverhältnismässig und zu teuer ist. Es ist aus unserer Sicht nichts Schlechtes daran, wenn wir die Kosten thematisieren.

**Das Komitee «Pro Tram» spricht von einigen wenigen «Anti-Tram-Hardlinern» aus CVP und LDP. Was sagen Sie zu diesem Vorwurf?**

Diese Formulierung kommt aus Kreisen von «Tram-Hardlinern». Diese sagen auch, dass Basel eine Tram-Stadt ist und dass der ÖV nur mit Trams Sinn macht. Das ist eine Hardliner-Position, wir aber sind nicht gegen Trams an sich, sondern gegen das Erlenmatt-Tram, weil es zu teuer ist. Kommt hinzu, dass selbst die Verwaltung zugeben musste, über die hohen Kosten von 68 Millionen Franken erschrocken zu sein. Ursprünglich wurde nämlich mit 31 Millionen geplant, heute kostet es mehr als doppelt so viel als damals veranschlagt.

**Warum ist das Erlenmatt-Tram so teuer geworden?**

Das kann uns nicht einmal die Verwaltung genau erklären. Die Verstärkung des Schwarzwaldtunnels kostet

15 Millionen Franken, und damit mehr als erwartet. Es bleiben aber immer noch Mehrkosten in der Höhe von 22 Millionen übrig. Was ist denn hier passiert? Ich kann mir nicht erklären, wie das Projekt derart massiv teurer werden konnte.

**Man könne nicht nur mit den Kosten argumentieren, sagen die Befürworter, mit dem Referendum verhinderten die Bürgerlichen die Erschliessung des Novartis-Campus.**

Das ist ein Argument, das aus der Luft gegriffen ist. Die Traminie 21 der BVB, die zu Stosszeiten zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof St. Johann verkehrt, bedient den Novartis-Campus innert weniger Minuten. Das heisst, die Infrastruktur ist da, man könnte sich aber sicherlich überlegen, das Tram den ganzen Tag fahren zu lassen, wenn Novartis ihren Campus weiter ausbaut und die Passagierströme zunehmen.

**«Mit der bestehenden Infrastruktur können wir das Erlenmatt-Quartier bereits erschliessen.»**

**Wie wollen Sie das Erlenmatt-Quartier erschliessen?**

Die Buslinie 30 verkehrt schon heute auf der Strecke des geplanten Erlenmatt-Trams und ist im fraglichen Abschnitt jeweils nur mit durchschnittlich 15 Personen besetzt. Mit der bestehenden Infrastruktur können wir also das Erlenmatt-Quartier bereits heute vollumfänglich erschliessen – ohne 68 Millionen Franken für ein neues Tram auszugeben.

**Das Erlenmatt-Tram sei der Bevölkerung aber versprochen worden, sagt Ihr Uvek-Kollege Michael Wüthrich (GB).**

Dieses Versprechen ist vor rund zehn Jahren abgegeben worden. Seither hat sich viel geändert. Die Annahmen für die Kosten eines Trams waren damals, wie bereits gesagt, mit 31 Millionen Franken komplett anders als die heutigen. Man muss sich deshalb



**Wirtschaftlichkeit als Faustpfand.** Die Bürgerlichen hätten ohne Bedingungen dem Tramnetz 2020 nicht zugestimmt, sagt Heiner Vischer. Foto Moira Mangione

die Freiheit nehmen, zu sagen, dass sich die Rahmenbedingungen verändert haben.

**Mit Ihrem Referendum verspielen Sie aber dennoch bereits zugesagte Fördergelder des Bundes in der Höhe von zwölf Millionen Franken.**

Das ist richtig, diese Fördergelder würden nicht kommen. Aber das Tramstück ist auch mit 56 Millionen immer noch viel zu teuer und der Kosten-Nutzen-Faktor bleibt immer noch bei nur 11,5 Prozent.

**«Das Versprechen wurde vor zehn Jahren gegeben, seither hat sich viel geändert.»**

**Dieser Kosten-Nutzen-Faktor beim Erlenmatt-Tram ist mit besagten 11,5 Prozent enorm tief. Wie wirtschaftlich müsste das Tram denn sein?**

Die BVB hatten einen durchschnittlichen Kosten-Nutzen-Faktor von 60 Prozent. Selbst mit einem Shoppingcenter wären wir nur bei 17 Prozent, ob dieses aber je kommt, ist bekanntlich mehr als fraglich. Der Betrieb einer solchen Linie lohnt sich also nicht.

**Die Wirtschaftlichkeit ist im kantonalen Gesetz über den ÖV aber festgelegt.**

Dass die Wirtschaftlichkeit festgeschrieben wird, war das Faustpfand der Bürgerlichen, als es um unsere Unterstützung für das Tramnetz 2020 ging. Sonst hätten wir nicht die 200 Millionen Franken mehr gesprochen.

**Die Befürworter sagen aber, dass das Erlenmatt-Tram davon nicht tangiert sei, weil das ÖV-Gesetz erst aus dem Jahr 2012 stammt.**

Dieses Argument der Befürworter verfährt nicht. Einerseits sagen sie, dass das Gesetz das Erlenmatt-Tram nicht betrifft, weil es schon früher versprochen wurde. Andererseits soll es aus dem Rahmenkredit für das Tramnetz 2020 finanziert werden, der aber erst 2012 unter Vorbehalt der Gesetzesänderung im ÖV-Gesetz genehmigt wurde.