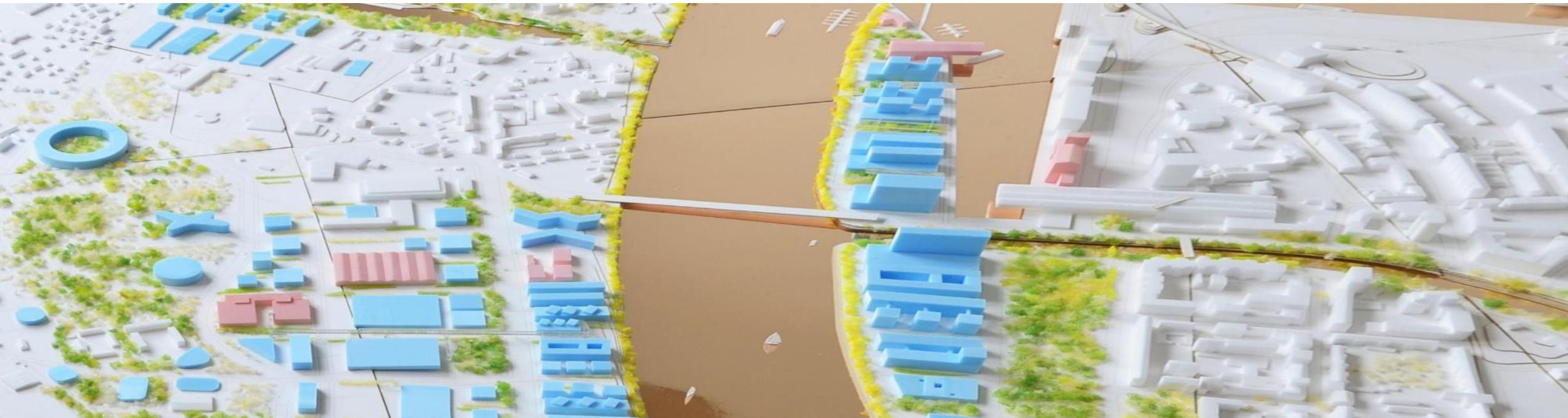


Lutz Ickert

Neue Rheinbrücke im 3Land: Warum und für wen?

Basel, 07. Dezember 2022



Agenda

Warum?

1. Hintergrund: Entwicklungen Raumkonzept 3Land
2. Kernelement im Raumkonzept: Neue Rheinbrücke

Für wen?

3. Verkehrliche Wirkungen
4. Kosten und Nutzen

5. Fazit

Vorwort

- Studie im Auftrag vom Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB):
«Kosten-Nutzen-Studie der Rheinbrücke im 3Land»
- 2020 – 2022
- Arbeitsgemeinschaft INFRAS / Güller Güller / SERUE



Güller Güller
architecture urbanism



⇒ www.3-land.net/de/downloads

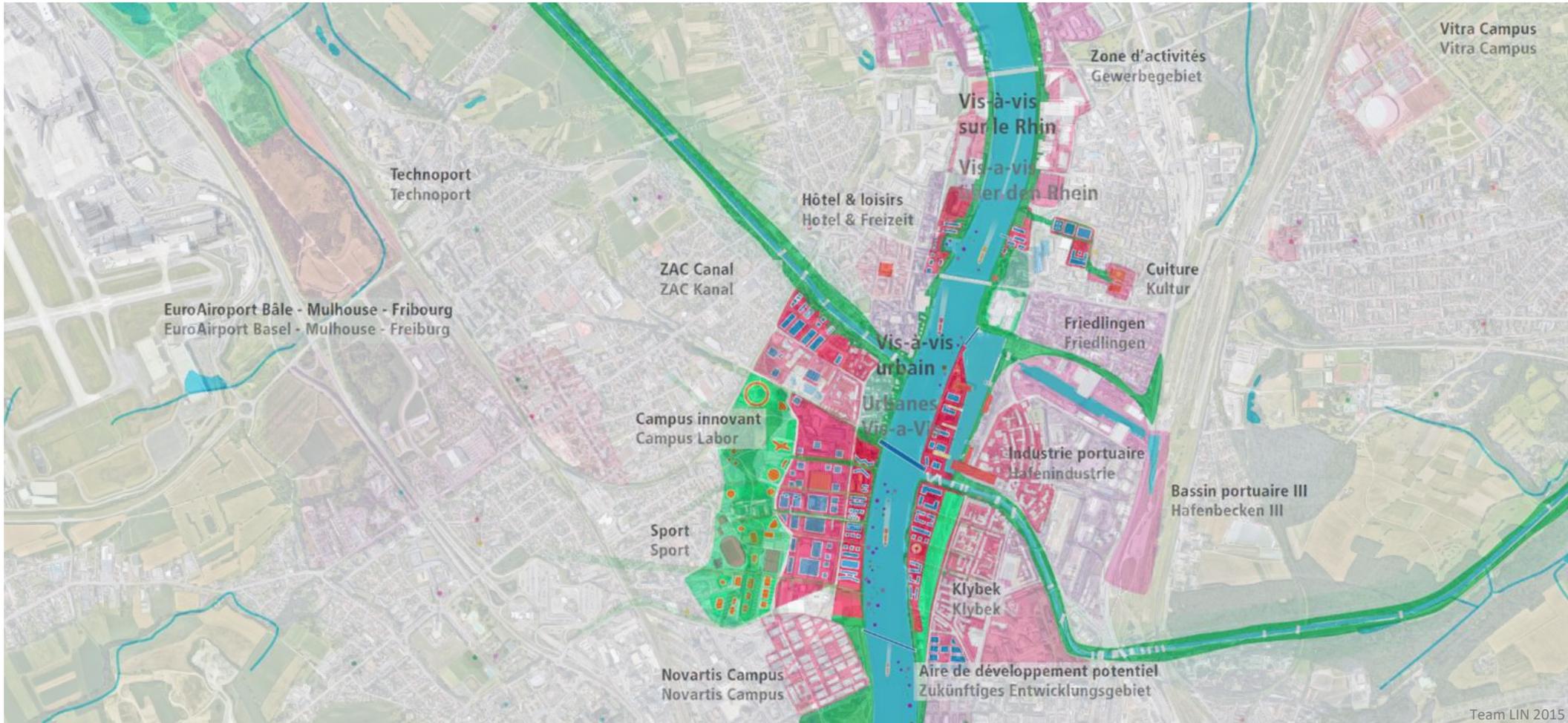
<https://3-land.net/de/downloads.html?file=files/3land/assets/downloads/02-studien/2022-kosten-nutzen-analyse-rheinbruecke/2022-3land-kna-synthese-de.pdf&cid=13730>



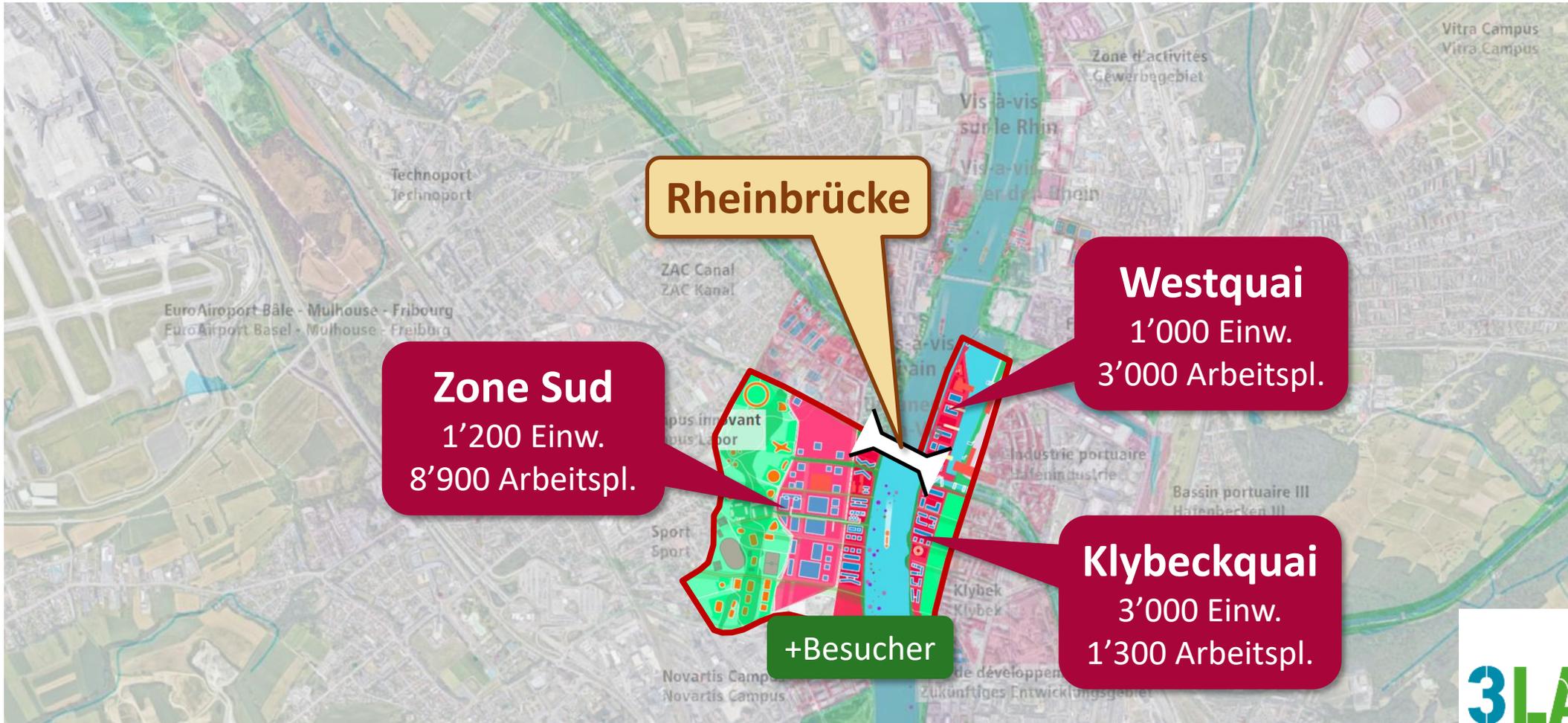
3Land



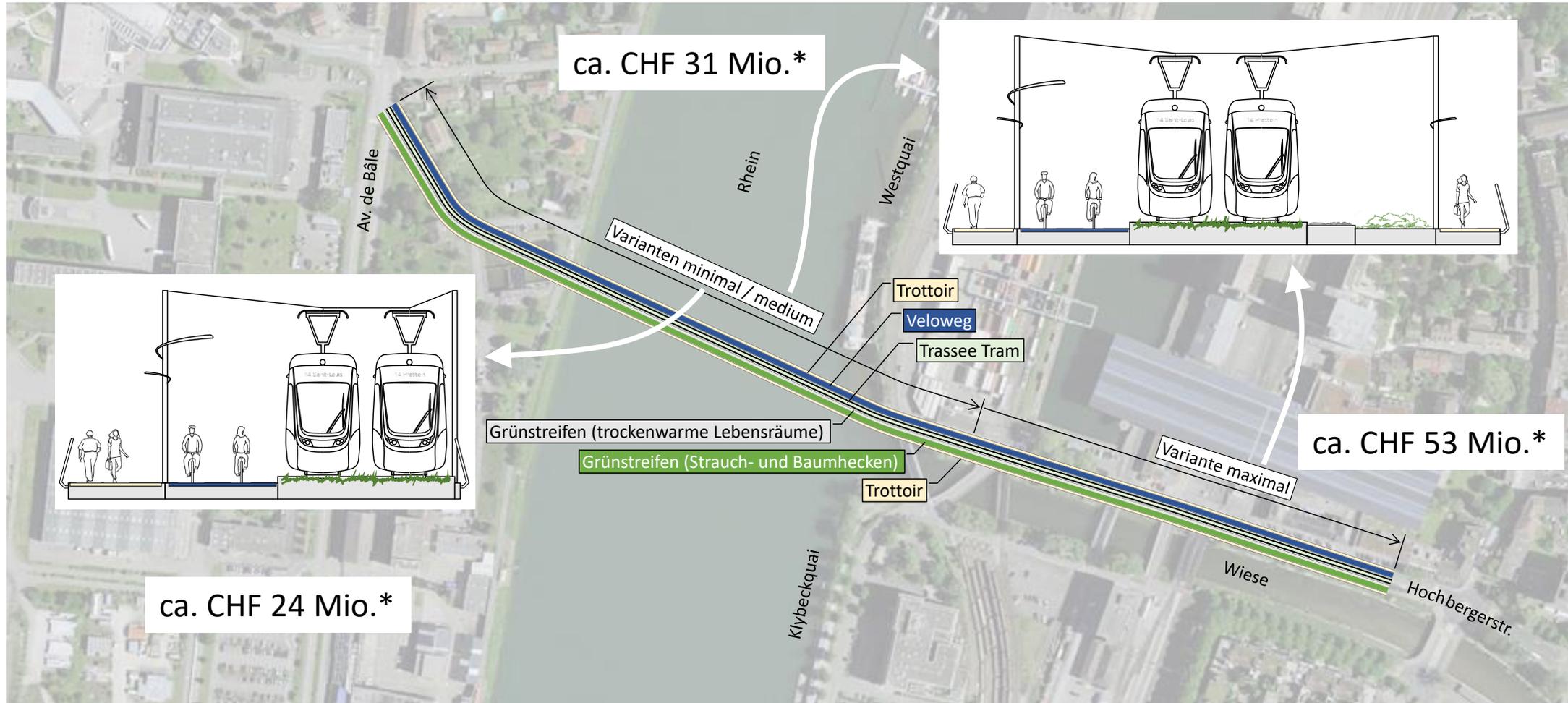
3Land: Raumkonzept



Kernzonen 3Land mit Rheinbrücke

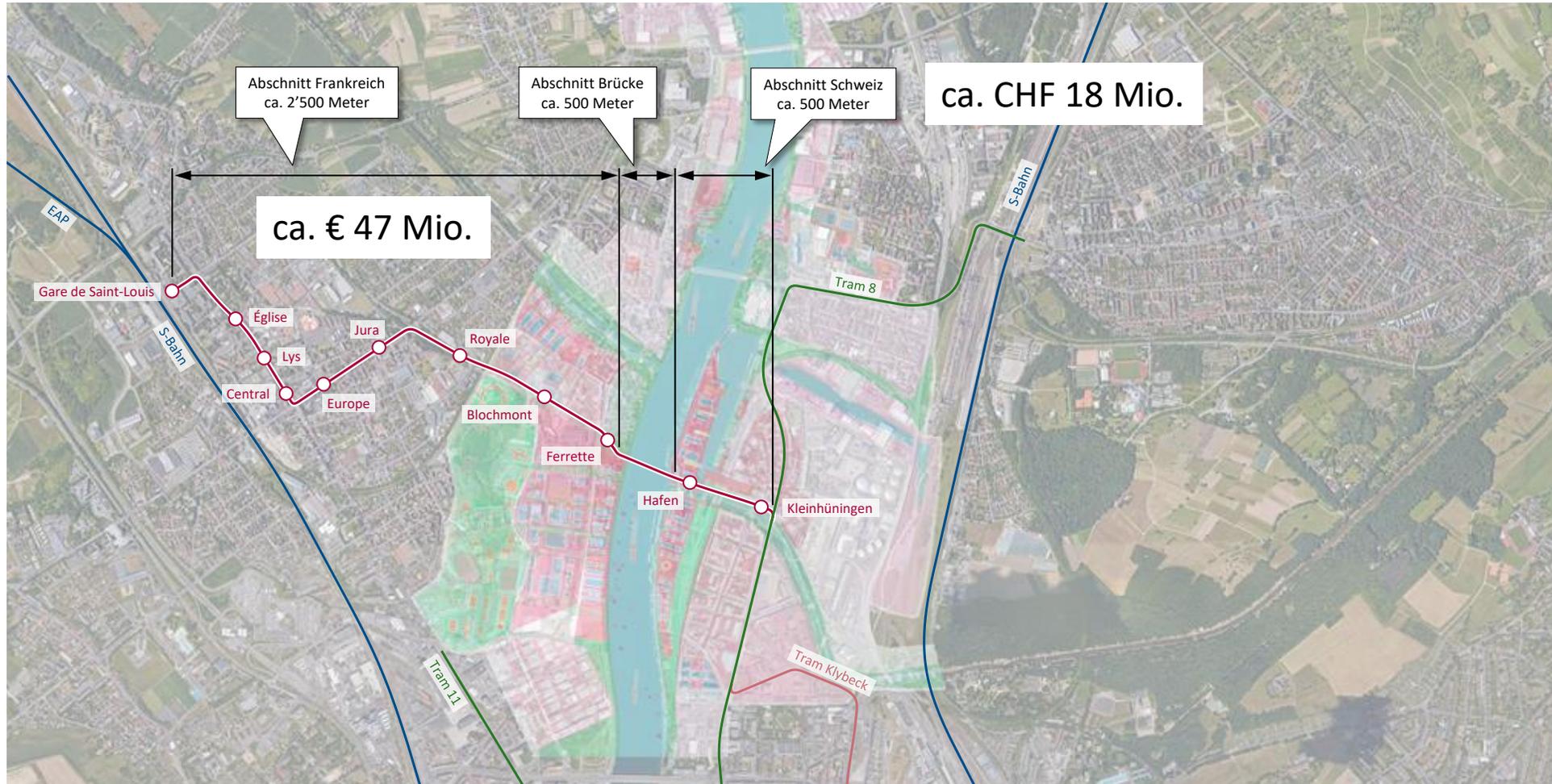


Neue Rheinbrücke: Varianten

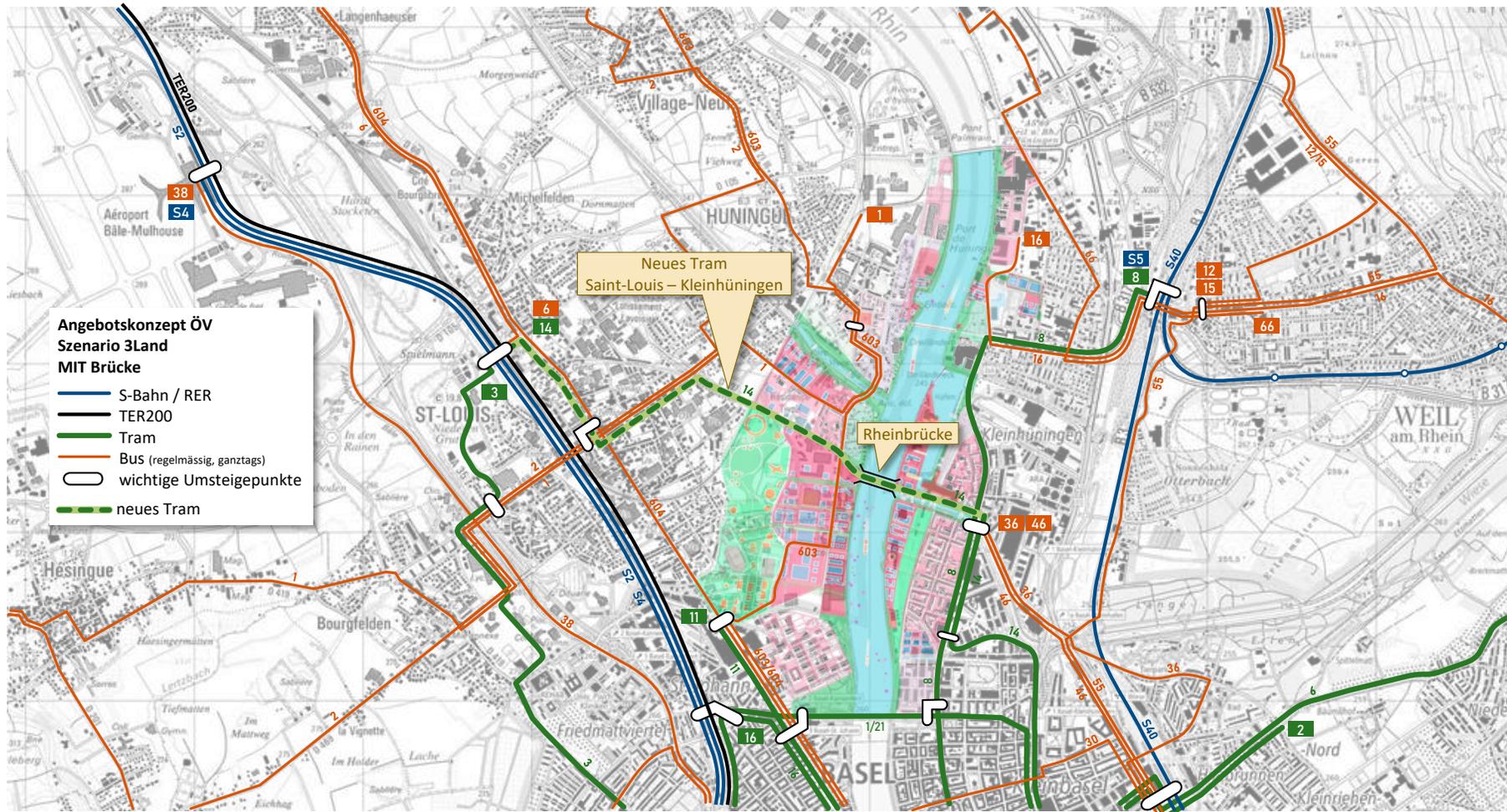


* zu französischen Kostensätzen

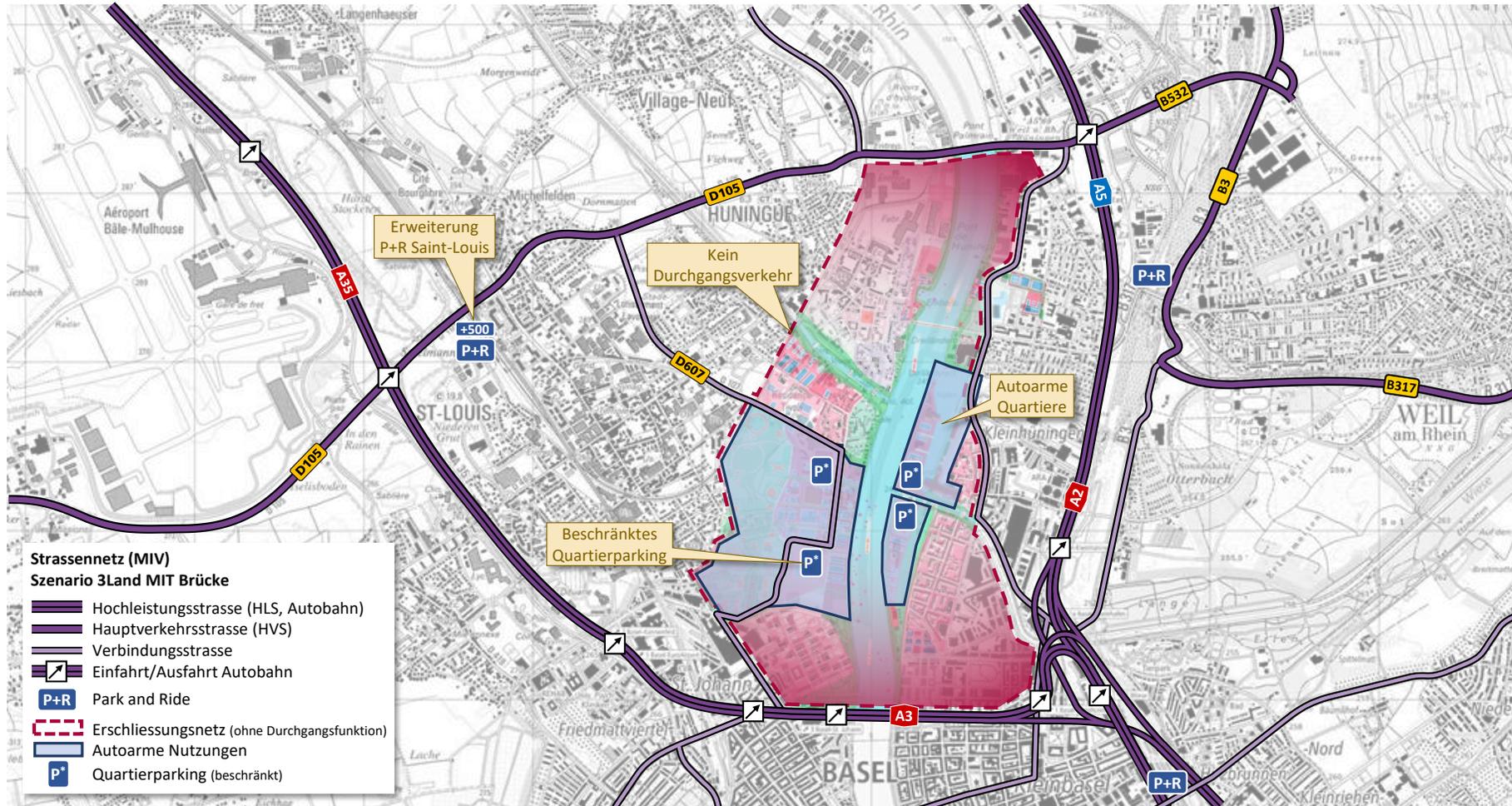
Neue Rheinbrücke: Tram Saint-Louis – Kleinhüningen



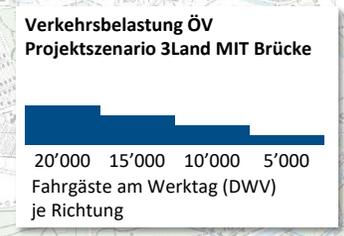
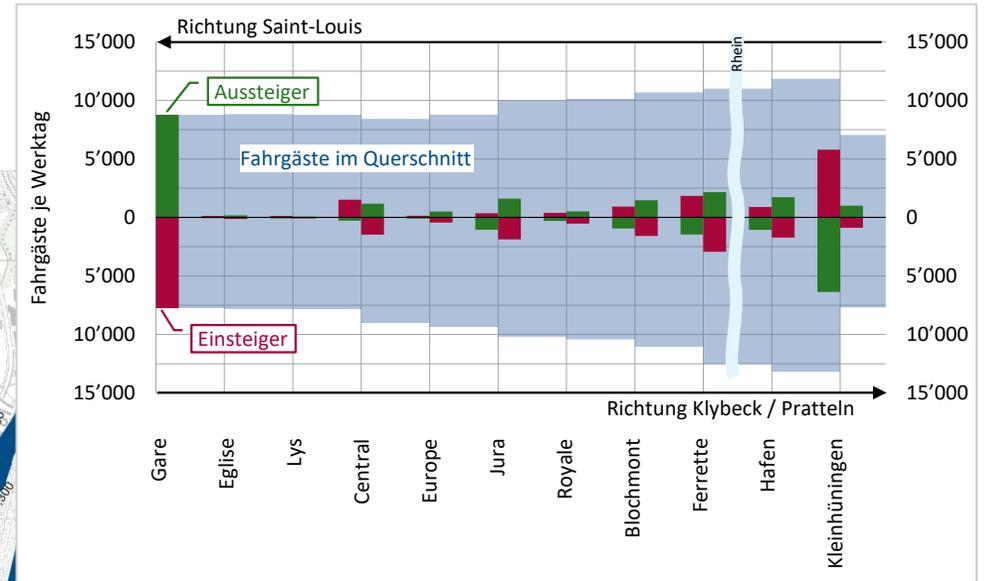
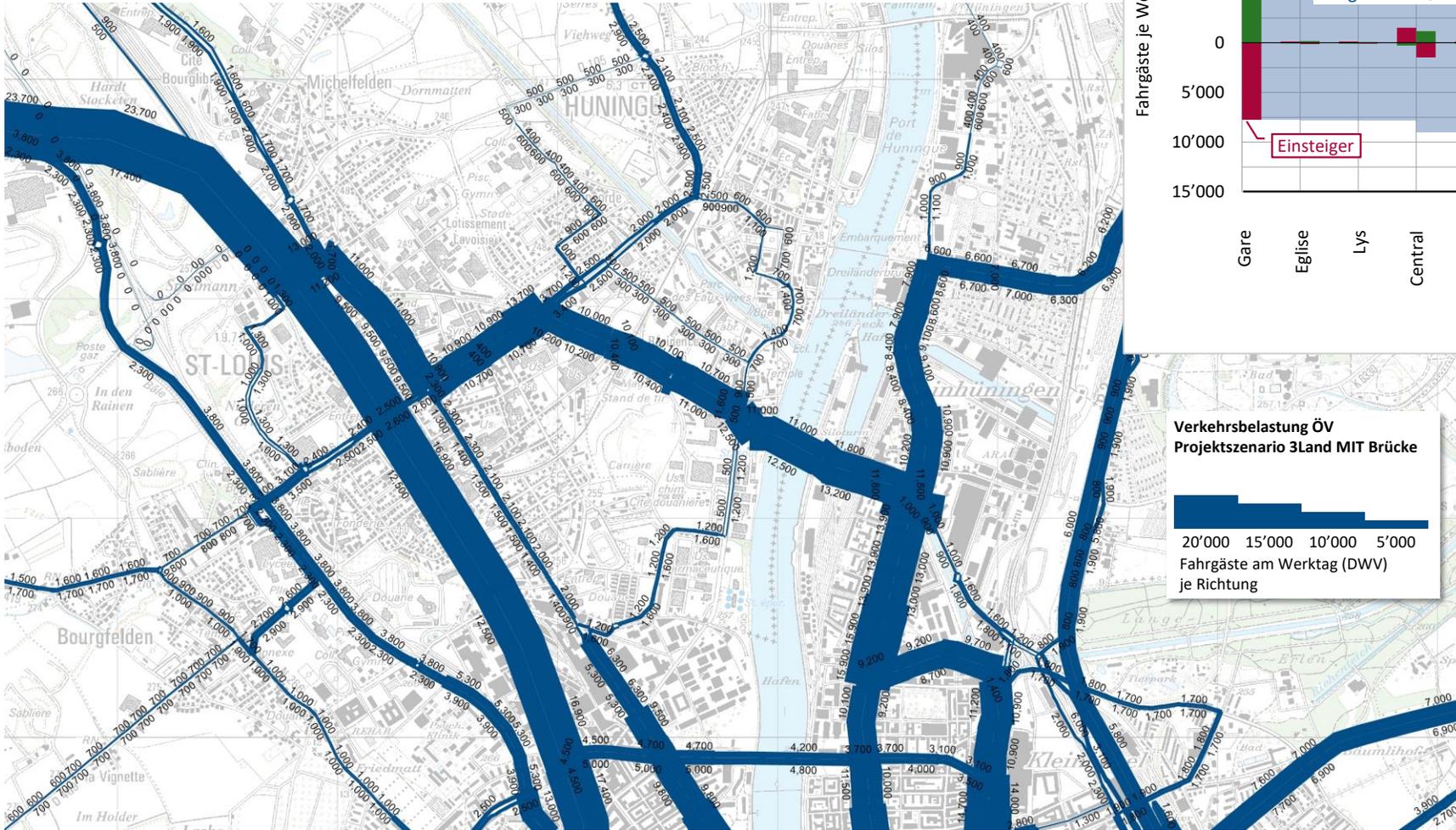
Neue Rheinbrücke: Tram Saint-Louis – Kleinhüningen



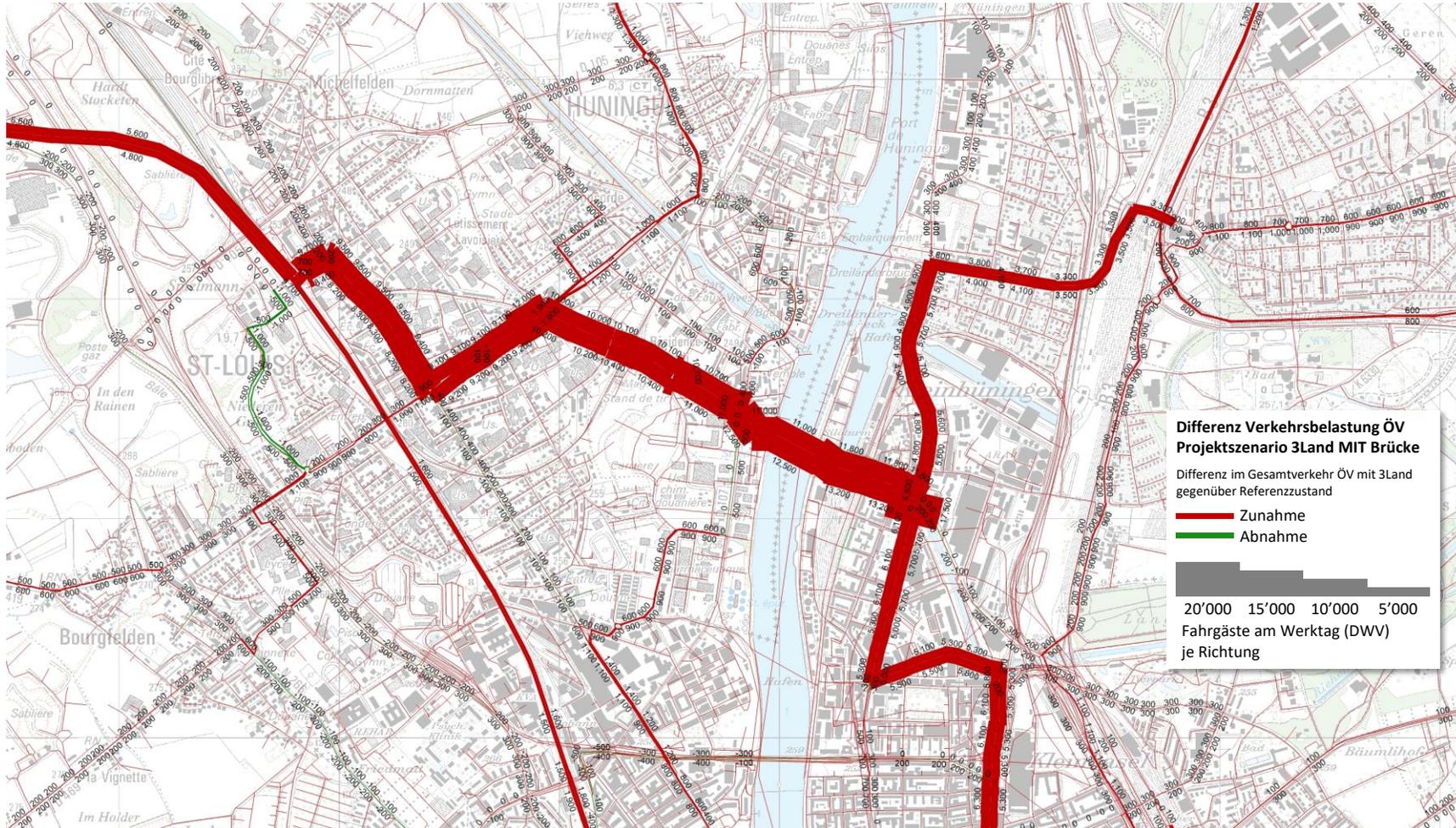
Neue Rheinbrücke: Situation MIV



Verkehrliche Wirkungen (ÖV)

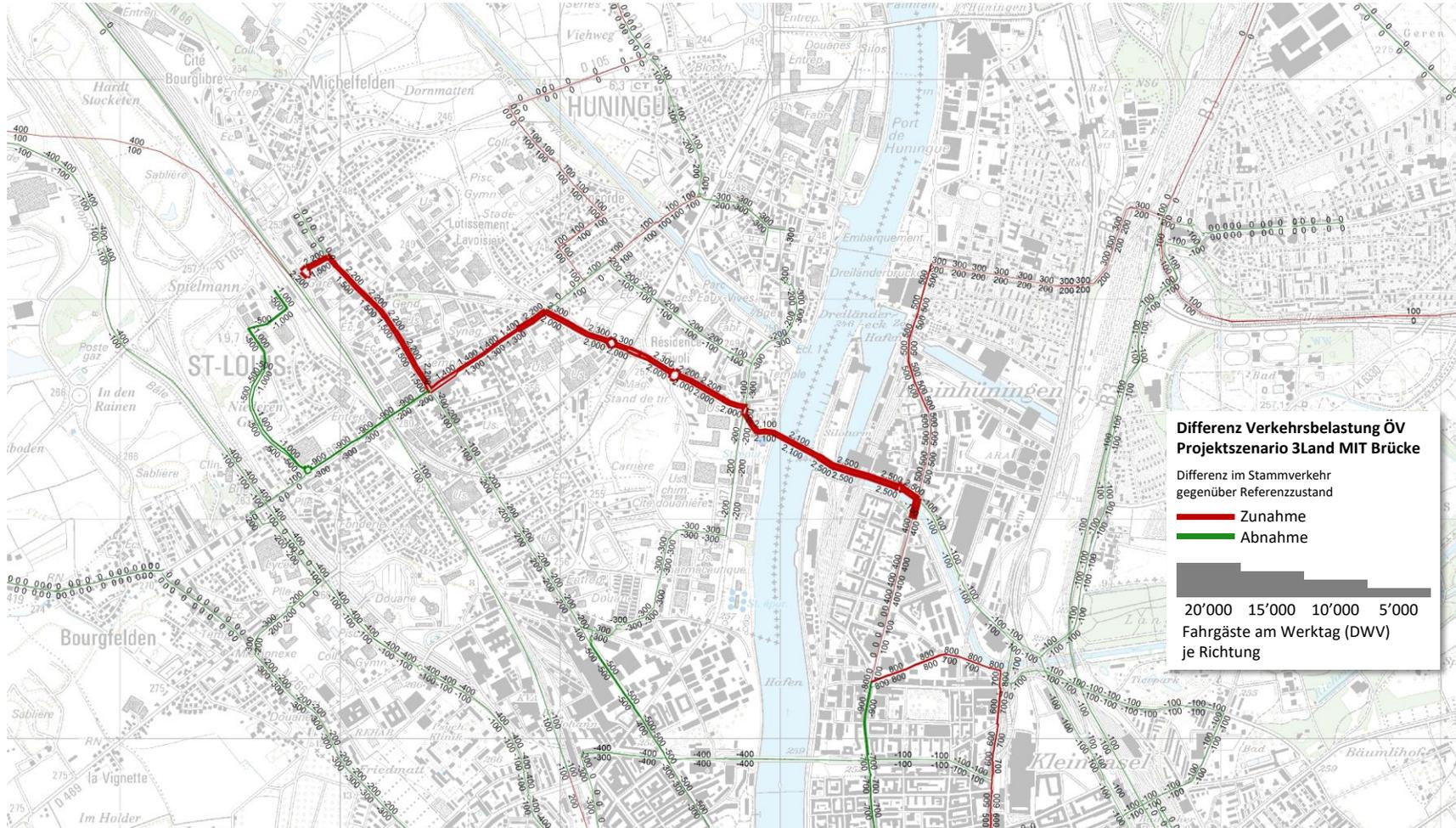


Verkehrliche Wirkungen (ÖV)



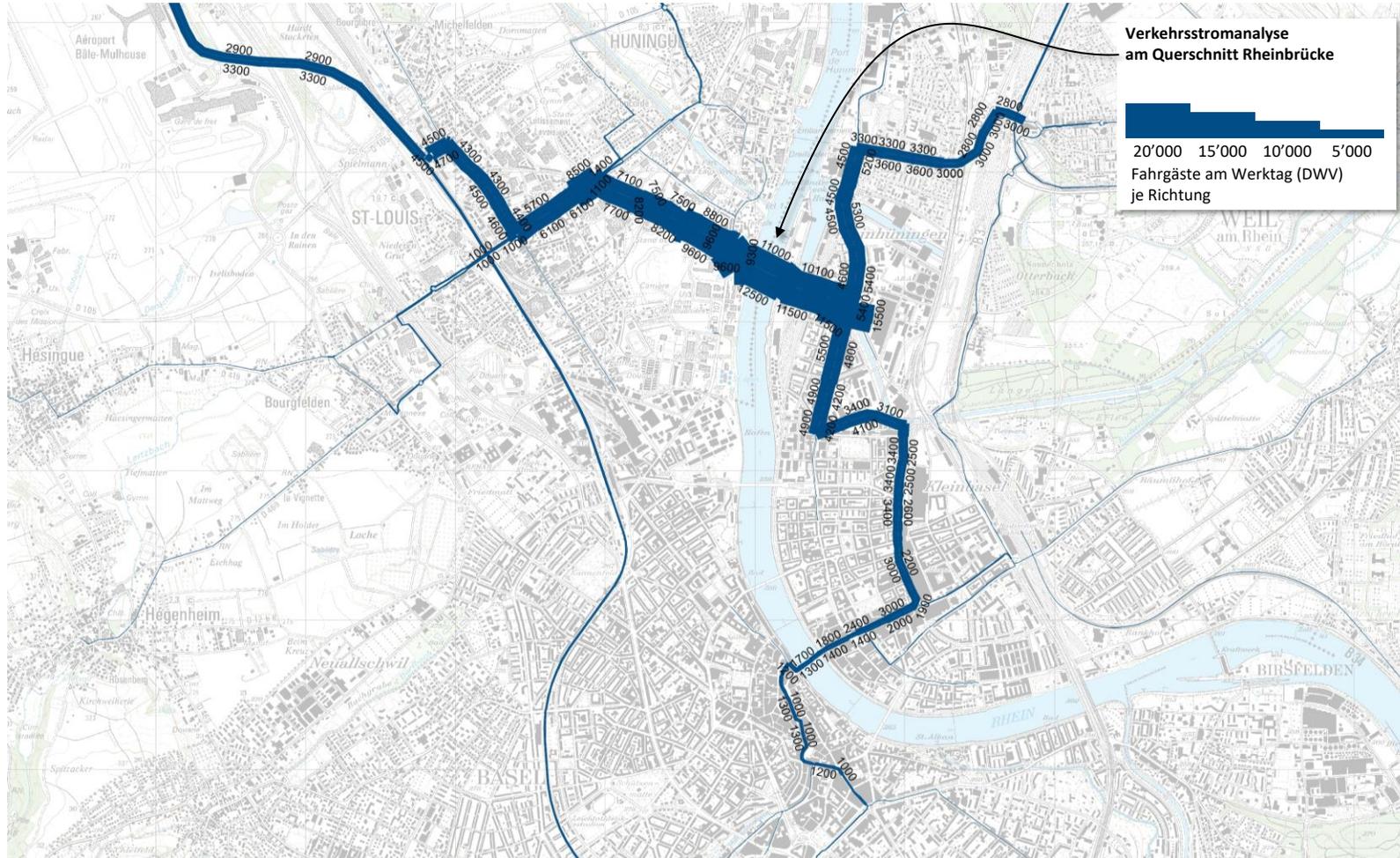
- Bei Interpretation beachten: Vergleich zu Referenzzustand ohne Entwicklung und ohne Brücke!
- Denn: Einen Zustand mit 3Land aber ohne Brücke wird und soll es nicht geben.
- Daher: Differenzplot zeigt vor allem die Veränderung im Verkehrssystem ÖV mit 3Land und mit Brücke.

Verkehrliche Wirkungen (ÖV, nur Stammverkehr)



- Neue kurze, für viele Stammrelationen auch direkte, Verbindung im Nordwesten der Agglomeration.
- Überwiegend (grenzüberschreitender) Pendlerverkehr.

Verkehrliche Wirkungen (ÖV)

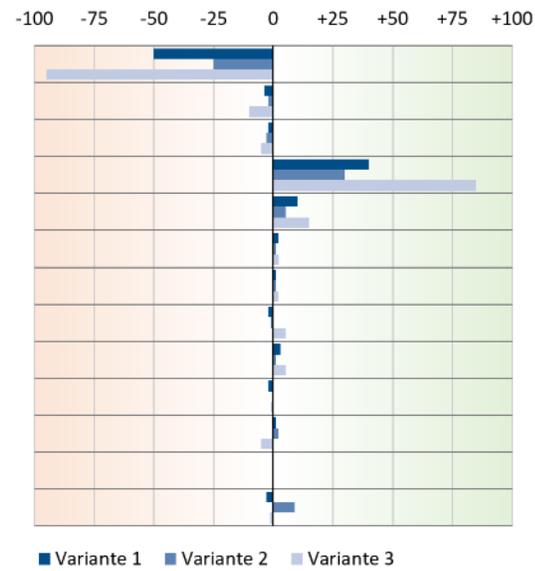


- Auf franz. Seite:
ca. ein Drittel EAP, ein
Drittel Saint-Louis und
ein Drittel Lokalverkehr
Huningue.
- Rechtsrheinisch:
ca. ein Drittel Weil am
Rhein, ein Drittel Klein-
hüningen und ein Drittel
Klein-/Grossbasel.
- Ein Teil der Lokalverkehrs
Huningue/Kleinhüningen ist
Kurzstreckenverkehr 3Land.

Kosten und Nutzen

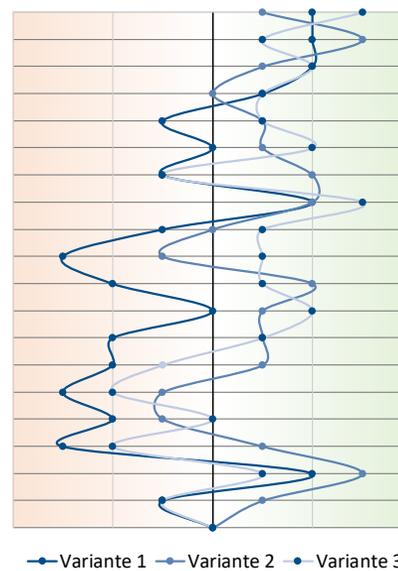
Kosten-Nutzen-Analyse

- Nutzen-Kosten-Differenz (p.a.)
- Nutzen-Kosten-Verhältnis



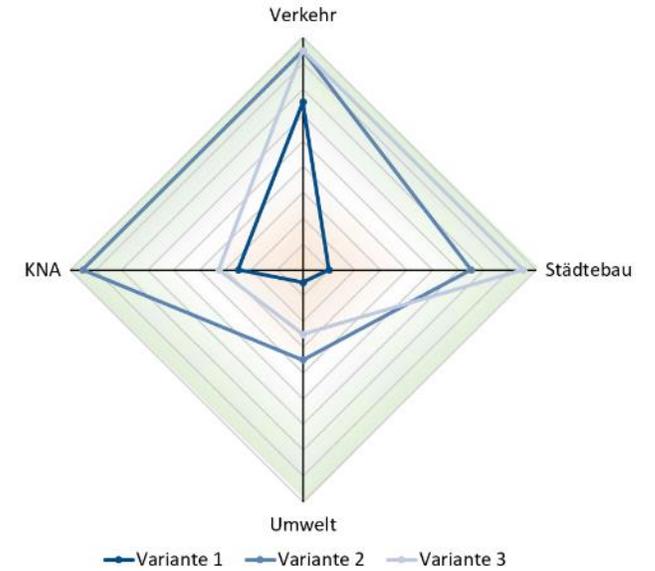
Vergleichswertanalyse

- Vergleichswerte (Punkte)
- nach Zielkategorien

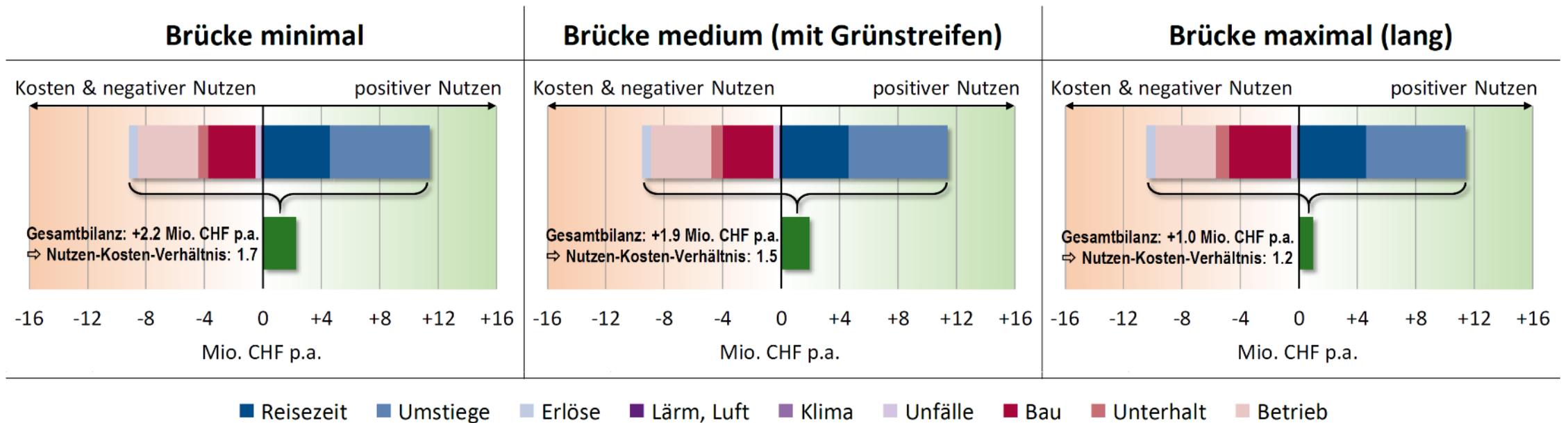


Synthese

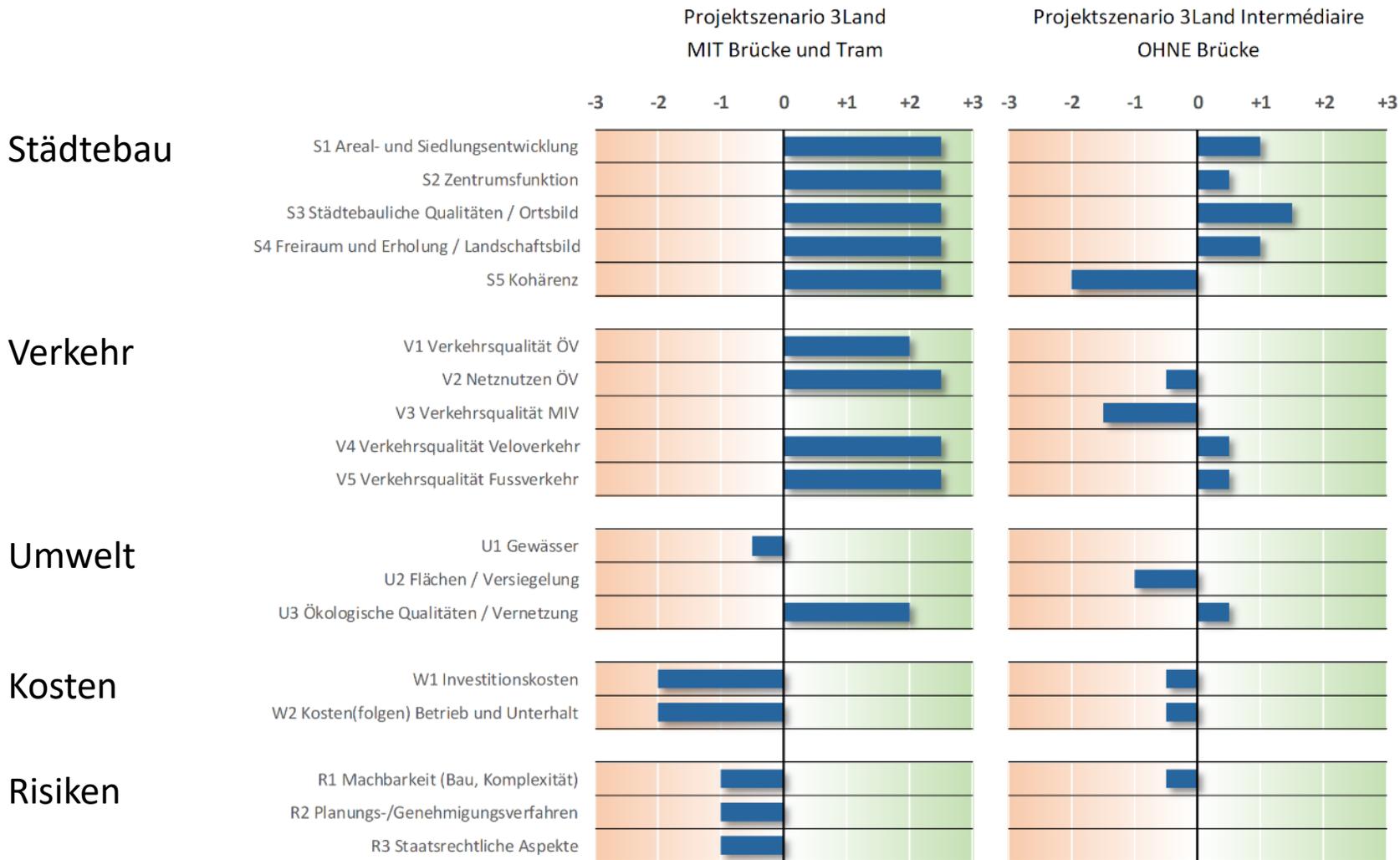
- Gegenüberstellung
- Gesamtfazit



Kosten und Nutzen: Teil 1 – «klassische» KNA



Kosten und Nutzen: Teil 2 – Vergleichswertanalyse



Kosten und Nutzen: Synthese

- Aus volkswirtschaftlicher Sicht zeigt sich ein **positives Ergebnis** bei der Monetarisierung von Kosten und Nutzen.
 - Der Hauptnutzen liegt (wie so oft) in der **Verkürzung von Reisezeiten** und der Einsparung von Umsteigevorgängen.
 - Sensitiv reagiert das Kosten-Nutzen-Verhältnis auf die Kostensätze zur Erstellung der Brücke: **Schweizer Baukosten** erhöhen die Kostenseite, so dass diese dann in etwa auf gleicher Höhe wie der Nutzen zu liegen kommt (in der Variante medium).
- Aus städtebaulicher, verkehrlicher und ökologischer Sicht werden die an das 3Land verknüpften **Erwartungen hinsichtlich der Siedlungsentwicklung** mit einer neuen Rheinbrücke am besten erreicht.
- Eine Weiterentwicklung der bestehenden Areale im 3Land ohne Brücke (Intermediär Szenario) wäre zwar denkbar, dürfte aber bei Weitem nicht die städtebaulichen Qualitäten erreichen wie mit Brücke. Zudem besteht die Gefahr von deutlichem Mehrverkehr auf der Strasse.
- Die Rheinbrücke und das Tram sind kompatibel zur Tramnetzentwicklung und zum Herzstück.

Fazit

- Brücke? Bauen! Zusammen mit dem Tram Saint-Louis – Kleinhüningen.
 - Variante? Kurz.
 - Wenn in Studien der ökologische Vorteil eines Grünstreifens bestätigt wird, wäre die breitere Variante (medium) zu bevorzugen.
 - Da die Breite der Brücke deutlich weniger kostenrelevant ist als die Länge, könnte auch erwogen werden, noch grosszügigere Platzverhältnisse für den Velo- und Fussverkehr zu schaffen.
 - Frühzeitig anfangen! Denn: Kommt die Brücke erst nach der «Stadtentwicklung», werden anderweitig verkehrliche Tatsachen geschaffen.
 - Kostenteiler: für Brücke «politisch» bestimmen, Tram je Land unter Beteiligung Deutschlands.
- ⇒ **Mit der Rheinbrücke gewinnt die trinationale Agglomeration Basel ein gewichtiges neues verbindendes Element: städtebaulich und verkehrlich.**



Lutz Ickert

Dipl.-Verkehrsing.
Bereichsleiter, Partner

INFRAS

Forschung und Beratung
Sennweg 2, 3012 Bern

t +41 31 370 19 15

lutz.ickert@infras.ch

www.infras.ch