



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.1670.03 / 08.5111.03

BVD/P091670/P085111
Basel, 10. Mai 2011

Regierungsratsbeschluss
vom 10. Mai 2011

Ratschlag und Bericht

betreffend

Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative)

und

Gegenvorschlag für eine Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und die Bereitstellung von Finanzmitteln und personellen Ressourcen für den Ausbau des Tramnetzes

sowie

Bericht zum Anzug Urs Müller-Walz und Konsorten betreffend die Johanniterbrücke als Trambrücke? Oder: Entlastung der Innerstadt via Tramverbindung Johanniterbrücke

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Vorstösse zum Tramnetz	3
2.1 Kantonale Volksinitiative "Ja zur Tramstadt Basel" (Traminitiative)	3
2.2 Anzug Urs Müller-Walz und Konsorten betreffend die Johanniterbrücke als Trambrücke? Oder: Entlastung der Innerstadt via Tramverbindung Johanniterbrücke (P085111)	4
3. Ausgangslage	6
3.1 Rechtliche Grundlagen zum öffentlichen Verkehr	6
3.2 Renaissance des Trams	7
3.3 Tramprojekte Basel-Stadt	7
3.3.1 Was macht der Kanton Basel-Stadt bereits?	7
3.3.2 Was beabsichtigt der Regierungsrat künftig zu tun?	8
4. Beurteilung der politischen Vorstösse aus Sicht des Regierungsrats	9
4.1 Beurteilung der Forderungen der Volksinitiative „Tram-Initiative“	9
4.1.1 Zu den Zielen der Initiative	9
4.1.2 Zum Buchstaben A der Initiative	9
4.1.3 Zum Buchstaben B der Initiative	10
4.2 Beurteilung der Forderungen des Anzugs Urs Müller-Walz und Konsorten (P085111)	11
5. Gegenvorschlag zur Tram-Initiative	11
5.1 Übersicht	11
5.2 Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr	12
5.3 Investitionsmittel für den Ausbau Tramnetz	13
5.4 Planungs- und Projektierungsmittel	14
6. Anzug Urs Müller-Walz betreffend Tramverbindung Johanniterbrücke (P085111)	14
7. Anträge	17

1. Begehren

Mit diesem Bericht und Ratschlag beantragen wir Ihnen, dem nachfolgend unterbreiteten Gesetzesvorschlag für eine Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr sowie der Bereitstellung von Finanzmitteln und personellen Ressourcen zum Ausbau des Tramnetzes, im Sinne eines Gegenvorschlages zur Volksinitiative "Ja zur Tramstadt Basel" (Tramininitiative) zuzustimmen.

Ausserdem beantragen wir Ihnen, die Initiative und den Gegenvorschlag der Gesamtheit der Stimmberechtigten gleichzeitig zur Abstimmung vorzulegen und den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative und die gleichzeitige Annahme des Gegenvorschlags zu empfehlen.

2. Vorstösse zum Tramnetz

2.1 Kantonale Volksinitiative "Ja zur Tramstadt Basel" (Tramininitiative)

Die Kantonale Volksinitiative "Ja zur Tramstadt Basel" (Tramininitiative) ist zustande gekommen. Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. März 2010 vom Bericht des Regierungsrats zur rechtlichen Zulässigkeit der Tramininitiative (Schreiben 09.1670.01) Kenntnis genommen und – entgegen dem Antrag des Regierungsrats – die Überweisung an das Appellationsgericht zum Entscheid über die rechtliche Zulässigkeit der Initiative beschlossen. Das Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt als Verfassungsgericht hat mit Urteil vom 13. Oktober 2010 die Initiative als rechtlich zulässig erklärt. An der Sitzung vom 10. November 2010 hat der Grosse Rat die Initiative dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

Die Initiative verlangt Folgendes:

„Die Basler Gesetzgebung ist im Rahmen des bundesrechtlich Zulässigen wie folgt zu ergänzen:

- A. Sowohl das Umweltschutzgesetz (USG) in seinem § 13 wie auch das Gesetz über den Öffentlichen Verkehr (ÖVG) in seinem § 2 sind **gleich lautend** wie folgt zu ergänzen:

USG: (III. Umweltbelastungen aus dem Verkehr / 1. Grundsätze / § 13.) **neu Abs. 6:**

ÖVG: (I. Grundlagen / Zweck / § 2.) **neu Abs. 2:**

Der Kanton sorgt dafür, dass im Orts- und Regionalverkehr zur Verwirklichung der im Gesetz genannten Ziele das System Tram mit seinem heutigen Streckennetz erhalten und ausgebaut wird. Dies dient insbesondere der Reduktion der Luftschadstoffbelastung, der Entlastung der Innerstadt sowie der direkten Anbindung der Quartiere und Agglomerationsgemeinden ans Regio-S-Bahnnetz. Das Tram übernimmt innerhalb der Agglomeration (Stadtgebiet und Agglomerationsgemeinden) die Hauptlast des Verkehrsaufkommens. Das Nähere regelt Anhang 1 zum ÖVG.

B. ÖVG neu Anhang 1, § 1:**Aktuelle Tramnetzergänzung**

- Abs. 1 Um die Innerstadt zu entlasten, um weitere Quartiere direkt ans Regio-S-Bahnnetz anzubinden sowie zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung wird das Tramnetz durch eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Grossbasel und dem Kleinbasel via Johanniterbrücke unter Anbindung des Kinderspitals, der Universitätsspitäler sowie unter Einbezug der ganzen Feldbergstrasse ergänzt.
- Abs. 2 Die Behörden gewährleisten den Baubeginn bis spätestens 6 Jahre nach Annahme der Initiative.

ÖVG neu Anhang 1, § 2:**Spätere Tramnetzergänzungen**

- Abs. 1 Um die Innerstadt zu entlasten, um weitere Quartiere oder Agglomerationsgemeinden direkt ans Regio-S-Bahnnetz anzubinden sowie zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung wird das Tramnetz erweitert. Stark frequentierte Buslinien sind dabei durch Tramlinien zu ersetzen. Im Weiteren sind geeignete zusätzliche Tram-Streckenführungen zu schaffen.
- Abs. 2 Abfolge und Zeitplan richten sich nach den Frequenzen, dem Nutzen für die betroffene Wohnbevölkerung und für das betroffene Kleingewerbe sowie nach der Luftschadstoffbelastung.
- Abs. 3 Werden die von Bund und Kanton vorgegebenen Reduktionsziele in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung am Ort der vorzusehenden Projekte nicht erreicht, so sind weitere geeignete Projekte gemäss diesem Anhang unverzüglich an die Hand zu nehmen. Die Frist gemäss § 1, Abs. 2 dieses Anhangs gilt sinngemäss.“

2.2 Anzug Urs Müller-Walz und Konsorten betreffend die Johanniterbrücke als Trambrücke? Oder: Entlastung der Innerstadt via Tramverbindung Johanniterbrücke (P085111)

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 4. Juni 2008 den nachstehenden Anzug Urs Müller-Walz und Konsorten zur Berichterstattung dem Regierungsrat überwiesen. Aufgrund des Zwischenberichts des Regierungsrats vom 8. Juni 2010 hat der Grosse Rat an seiner Sitzung vom 8. September 2010 beschlossen, den Anzug stehen zu lassen.

„Die Tram- und Busachse Innerstadt - Mittlere Brücke - Claraplatz ist durch den öffentlichen Verkehr stark belastet. Die Route über die Wettsteinbrücke bringt eine gewisse Entlastung, vor allem im Verkehr zwischen Bahnhof SBB - Messe. Mit dem Neubau der Johanniterbrücke 1965 - 1967 verschwand die Ringlinie Tram 2 Bahnhof SBB - Spalentor - Johanniterbrücke - Bad. Bahnhof - Wettsteinbrücke - Bahnhof SBB. Es war die Zeit der längst überholten Ideen von vierspurigen Schnellstrassen mitten durch die Stadt. Für die Cityring Idee war das Tram nur lästig.

Wie auch der Regierungsrat bestätigt, war die Aufhebung dieser Tram-Ringlinie 2 ein Fehler. Im Bericht des Regierungsrat zur unformulierten Initiative „Ja zum Trolleybus“ vom 26. September 2006 schrieb die Regierung zu den damaligen Argumenten der Initianten auf Seite 11 folgendes: "Zu lit G (Gegen kurzfristige Entscheide): Die Tramlinie 2 über die Johanniterbrücke wurde seinerzeit durch eine Trolleybuslinie ersetzt. Dies war aus heutiger Sicht in der Tat ein Fehlentscheid, weil durch die Umstellung eine wichtige Ausweich- und Umleitroute im Tramnetz wegfiel und das BVB-Netz so abgewertet wurde."

Heute ist die Buslinie 30, Bad. Bahnhof - Bahnhof SBB, die erfolgreichste Buslinie auf dem Netz der BVB. Gleichzeitig zeichnet sich die Linie leider durch eine sehr schlechte Fahrplanstabilität aus. In den Morgenstunden ziehen Menschen aus dem Kleinbasel das Tram 8 vor, weil die Gewissheit, am Bahnhof den gewünschten Zug zu erreichen, trotz längerer Fahrzeit beim Tram gegeben ist, auf der heutigen Busachse indessen nicht.

Das Kleinbasel ist in den nächsten Jahren ein wichtiges Entwicklungsgebiet. Neue Wohnquartiere und Einkaufszentren sind am Entstehen. Mehrbelastungen durch Wohnen und Einkaufen sind absehbar. Die Entwicklung neuer Tram-Angebote auf der Achse Innerstadt sind kaum möglich. Bereits für die per Ende 2008 neu geplante Buslinie 31/38 wird es eng.

Andererseits sind neue Tramlinien im Kleinbasel bereits in Diskussion. Die Verlängerung der Linie 8 nach Weil kann verwirklicht werden, was wichtige zusätzliche Frequenzen in Richtung Claraplatz und die Innerstadtachse bringen wird. Ähnliches gilt in Bezug auf die weiteren Stichworte und Optionen wie Erlenmatt oder Stückiareal. Auch unter solchen Umständen muss dem Einbezug der Johanniterbrücke als Tramverbindung grosse Bedeutung zukommen.

Die Anzugsstellerinnen bitten daher den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

1. Unter welchen Voraussetzungen ist eine direkte Tramlinienführung über die Johanniterbrücke zur besseren Erschliessung der Grossräume Bahnhof SBB, Universität, Frauen- und Kinderspital, Klinikum 1, Feldbergstrasse sowie Erlenmatt/Badischer Bahnhof denkbar und machbar.
2. Unter welchen baulichen Voraussetzungen und Anpassungen kann die bestehende Johanniterbrücke für den Tramverkehr genutzt werden.
3. Wie gross sind die Vorteile einer Tramverbindung über die Johanniterbrücke in Bezug auf die allgemeine Steigerung der ÖV-Attraktivität und die Fahrplanstabilität aus?
4. Wie weit kann eine Tramverbindung über die Johanniterbrücke zu einer gewissen Entlastung der Innerstadtachse führen?
5. Als wie gross lässt sich dank einer Tramverbindung über die Johanniterbrücke der ökologische Nutzen, insbesondere die Reduktion der Schadstoffbelastung, bewerten?
6. Inwieweit lassen sich durch eine Tramverbindung über die Johanniterbrücke neue sinnvolle Verknüpfungen einzelner Tram- und Buslinien schaffen?
7. In welcher Grössenordnung würden die Kosten zur Realisierung einer solchen Tramverbindung über die Johanniterbrücke zu liegen kommen?
8. Als wie gross lässt sich der wirtschaftliche Nutzen einer Tramverbindung über die Johanniterbrücke insbesondere durch die attraktivere und wirtschaftlichere Anbindung volkswirtschaftlich bedeutsamer Räume wie der Universität, des Universitätsspitals sowie des unteren Kleinbasels (inkl. Messe, Erlenmatt) bewerten?
9. Kann der Bau dieser Tramlinie ins Investitions- und ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden?

Urs Müller-Walz, Patrizia Bernasconi, Jörg Vitelli, Michael Wüthrich, Stephan Maurer, Loretta Müller“

3. Ausgangslage

3.1 Rechtliche Grundlagen zum öffentlichen Verkehr

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt richtet seine Verkehrspolitik an den folgenden in der **Kantonsverfassung** festgeschriebenen Grundsätzen aus:

§ 30. *1 Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr genießt Vorrang.*

2 Der Staat setzt sich für einen attraktiven Agglomerationsverkehr, für rasche Verbindungen zu den schweizerischen Zentren und für den Anschluss an die internationalen Verkehrsachsen auf Schiene, Strasse sowie auf Luft- und Wasserwegen ein.

Zum öffentlichen Verkehr machen das Umweltschutzgesetz und insbesondere das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vertiefte Aussagen.

Das **Umweltschutzgesetz** (§13, vgl. Anhang 1) hält zusammenfassend fest, dass

- die Verkehrsemissionen zu stabilisieren und vermindern sind (§13),
- Massnahmen getroffen werden, den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen (§13b),
- die umweltfreundlichen Verkehrsmittel gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt werden (§13b).

Im Zusammenhang mit der Traminitiative sind folgende Artikel des **Gesetzes über den öffentlichen Verkehr** relevant:

Zweck

§ 2. Dieses Gesetz bezweckt die Verbesserung der Standortqualität des Kantons als Wirtschafts- und Wohnstandort durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personen- und Güterverkehr, die Erschliessung des Kantonsgebiets und die Abwicklung eines grösstmöglichen Teils des Personen- und Gütertransports mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln.

Angebotsziele

§ 3. Der Kanton

- a) stellt im öffentlichen Personenverkehr die Grundversorgung in den Bereichen Orts- und Regionalverkehr sicher; er strebt dabei unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einen möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr an;*
- b) wirkt auf die bestmögliche Bedienung von Basel-Stadt im nationalen und internationalen Fernverkehr hin;*
- c) fördert die Verlagerung des Gütertransports auf umweltverträgliche Verkehrsmittel;*
- d) sorgt für die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den Kantonen und der Eidgenossenschaft sowie ausländischen Gebietskörperschaften und schweizerischen Agglomerationsgemeinden;*
- e) misst der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität besonderes Gewicht bei.*

² *Der Kanton und die Gemeinden achten unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit auf eine hohe Qualität des Angebots und auf eine leistungsfähige Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere auch mit dem übergeordneten öffentlichen Verkehr.*

Finanzierung von Investitionen und Investitionsbeiträgen

§ 15. Die Finanzierung von Investitionen und Investitionsbeiträgen erfolgt mit Einzelkrediten entsprechend den Bestimmungen des Finanzhaushaltsgesetzes.

3.2 Renaissance des Trams

Nach dem Höhepunkt der Tramentwicklung um 1920, als in Europa aber auch in Übersee fast alle Gross- und Mittelstädte, teilweise sogar Kleinstädte über Tramlinien verfügten, verlor das Tram mit der Zunahme des Individualverkehrs an Bedeutung. Einzelne Tramlinien oder gar ganze Tramnetze wurden aufgegeben. In den 1960er Jahren kam es weltweit zu einem Stilllegungsboom: Das Tram stand der Vision der autogerechten Stadt im Weg resp. in der Strasse. So hat Basel beispielsweise die ehemalige Linie durch die Feldbergstrasse über die Johanniterbrücke zum Spalentor und Schützenhaus Mitte der 1960er Jahre entfernt.

Ab 1980 kam es jedoch zu einem Umdenken und es wurden in ganz Europa neue Strassen- und Stadtbahnbetriebe eröffnet. Seither erlebt das Tram in vielen Ländern eine Renaissance. Gerade in den Nachbarländern Deutschland und Frankreich haben viele Städte ihre Tramnetze ausgebaut oder wieder eingeführt. Nantes, Grenoble und Strassburg waren die Pioniere in Frankreich, inzwischen verkehren auch in Mulhouse wieder mehrere Tramlinien. Strassburg hat innert 17 Jahren ein knapp 60 km langes Streckennetz neu gebaut. In der Schweiz werden die Tramnetze ebenfalls ausgebaut, so auch in Zürich, Genf und Bern. Die Wiedereinführung des Trams läuft meist parallel mit städtebaulichen Neugestaltungen und Verkehrsberuhigungen in Innenstädten.

3.3 Tramprojekte Basel-Stadt

3.3.1 Was macht der Kanton Basel-Stadt bereits?

Nachdem die Traminfrastruktur – mit Ausnahme der Direktanbindung der Vorortstramlinien an den Bahnhof SBB im Jahr 2001 (Projekt EuroVille) - während Jahrzehnten kaum verändert wurde, ist nun vor wenigen Jahren bezüglich Tramnetzerweiterung eine neue Dynamik entstanden. Die relevanten strategischen Planwerke (kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm Basel und ÖV-Programm 2010 – 2013) enthalten heute eine Vielzahl von Tramprojekten, die sich im Bau oder in Planung befinden oder die geprüft werden sollen. Folgende Tabelle gibt eine Übersicht über diejenigen Tramprojekte, die sich aktuell in Planung oder im Bau befinden:

Was	Stand	Geplante Inbetriebnahme
Tram 8 Weil	Im Bau	Mitte 2013
Tramverbindung Margarethenstich	- Projektierungskredite in BS und BL gesprochen - Vorprojekt in Erarbeitung	Dez. 2014
Tram Erlenmatt	- Projektierungskredit gesprochen - Vorprojekt in Erarbeitung	Dez. 2016
Tram 3 Saint-Louis	- Projektierungskredit gesprochen - Vorprojekt in Erarbeitung	Dez. 2018
Tram Erlenmatt-Kleinhüningen	- Planungsstudie in Erarbeitung	offen
Tram Dreispitz	- Planungsstudie in Erarbeitung	offen

3.3.2 Was beabsichtigt der Regierungsrat künftig zu tun?

Neben den genannten Tramprojekten gibt es eine Vielzahl weiterer Ideen, die einen unterschiedlichen Konkretisierungsgrad aufweisen. Der Grosse Rat hat am 16. Dezember 2010 den Planungskredit für das Projekt „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“ gesprochen. Das Projekt wird aufzeigen, wie sich das Tramnetz bis ins Jahr 2020 entwickeln soll und welche Traminfrastrukturmassnahmen dazu in welcher Reihenfolge umgesetzt werden müssen. Im zweiten Teil des Projekts wird ein umsetzbares Betriebskonzept und für neue Infrastrukturelemente eine grobe Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbeurteilung auf Stufe Vorstudie erarbeitet. Die Studie wird auch Antworten darauf geben, inwiefern bereits bestehende Ideen und Forderungen zum Ausbau des Tramnetzes weiterverfolgt werden sollen (z.B. Tram Johanniterbrücke, Erschliessung Uni/Spitäler, Tram Roche usw.). Die Resultate liegen voraussichtlich im Verlaufe des Jahres 2012 vor.

Aufgrund der Ergebnisse aus dem Prozess zur Tramnetzentwicklung werden also konkrete Infrastrukturmassnahmen abgeleitet. Nach Abschluss der strategischen Planung beabsichtigt der Regierungsrat, die einzelnen Infrastrukturprojekte voranzutreiben und dem Grossen Rat Vorlagen für deren Projektierung und Bau vorzulegen.

4. Beurteilung der politischen Vorstösse aus Sicht des Regierungsrats

4.1 Beurteilung der Forderungen der Volksinitiative „Tram-Initiative“

4.1.1 Zu den Zielen der Initiative

Die Initiative fordert Ergänzungen des Umweltschutzgesetzes (USG) und des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG). Mit den vorgeschlagenen Gesetzesänderungen will die Initiative die folgenden drei übergeordneten Ziele erreichen: die Reduktion der Luftschadstoffbelastung, die Entlastung der Innenstadt sowie die direkte Anbindung weiterer Quartiere und Agglomerationsgemeinden ans Regio-S-Bahnnetz. Der Regierungsrat stützt diese Ziele grundsätzlich und hält Folgendes fest:

- Reduktion Luftschadstoffbelastung:
Der ÖV kann vor allem dann einen Beitrag zur Lufthygiene leisten, wenn der Modal Split zugunsten des ÖV erhöht werden kann. Der Regierungsrat will den öffentlichen Verkehr deshalb schwerpunktmässig dort ausbauen, wo ein grosses Potenzial zur Nachfragesteigerung besteht. Die erwartete Modal-Split-Veränderung ist bei der Bewertung von ÖV-Projekten ein wichtiges Kriterium.
- Entlastung Innenstadt:
Die Achse Barfässerplatz-Marktplatz-Schiffplände ist heute stark von Trams befahren. Die Entlastung der Innenstadt, die auch der Flexibilisierung des Netzes bei Umleitungen dient, ist deshalb eines der Ziele einer Tramnetzoptimierung. Allerdings besteht ein Zielkonflikt zwischen der gewünschten Entlastung und der guten Erreichbarkeit der Innenstadt.
- Direkte Anbindung weiterer Quartiere ans Regio-S-Bahnnetz:
Gemäss kantonalem Richtplan ist die Verknüpfung des Regio-S-Bahnnetzes mit Tram und Bus (und Langsamverkehr) zu optimieren. Eine Umstellung von Bus- auf Tramlinien – wie von der Initiative verlangt – führt jedoch nicht automatisch zur Anbindung weiterer Quartiere ans Regio-S-Bahnnetz. Aus Sicht des Regierungsrats ist es zudem nicht entscheidend, ob die S-Bahn-Haltestelle mit dem Bus oder dem Tram erreicht wird, sondern dass man möglichst direkt zu ihr gelangt.

4.1.2 Zum Buchstaben A der Initiative

Die Initiative fordert erstens generell den Erhalt und Ausbau des heutigen Tram-Streckennetzes. Diese Stossrichtung deckt sich mit den Absichten des Regierungsrats. Wie in Kapitel 3.3 erläutert, befindet sich - nach einem jahrzehntelangen Beinahe-Stillstand in der Tramnetzentwicklung - nun eine Vielzahl von Tramprojekten im Bau oder in Planung.

Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative hat das Volk beschlossen, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet (ohne Hochleistungsstrassen) langfristig abnehmen soll, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10% gegenüber heute. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, sind verschiedene Massnahmen nötig. Damit die gute Erreichbarkeit von Basel-Stadt gewährleistet bleibt, müssen

alternative Angebote bereitgestellt werden. Dazu gehört die Sicherstellung eines leistungsfähigen und zuverlässigen öffentlichen Verkehrs. Auch vor diesem Hintergrund steht es ausser Frage, dass der Regierungsrat das Tramnetz weiter ausbauen will.

In der Frage des Ausbaus des Tramnetzes besteht daher Übereinstimmung zwischen den Zielen des Regierungsrats und dem Anliegen der Initiative. Im Gegensatz zur Initiative betrachtet der Regierungsrat das heutige Streckennetz jedoch nicht als unantastbar. Die unflexible Sicherung des bestehenden Netzes lehnt er ab. Das Tramnetz muss an zukünftige Nutzungen und Bedürfnisse angepasst werden können. Der Regierungsrat möchte zukünftige Entwicklungen nicht verbauen und die Möglichkeit offen lassen, ein Teilstück des bestehenden Tramnetzes aufzuheben oder zu verlegen, falls sich dies als sinnvoll erweist und die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr gewährleistet bleibt bzw. sogar verbessert wird. Der Regierungsrat lehnt es deshalb ab, den Erhalt des heutigen Tram-Streckennetzes gesetzlich festzulegen.

Die Regio-S-Bahn und das Tram sind das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und Agglomeration Basel, der Bus ergänzt das ÖV-System. Der Regierungsrat will jedoch nicht den Fehler der 60er Jahre wiederholen und dogmatisch auf einen einzigen Verkehrsträger setzen. Eine generelle Bevorzugung eines öffentlichen Verkehrsträgers – Tram statt Bus – erscheint dem Regierungsrat nicht zielführend. Er möchte die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen, sondern ihre jeweiligen Vorteile nutzen und sie sinnvoll miteinander ergänzen. Diesen Grundsatz hat er auch in seinem Gegenvorschlag zur Trolleybus-Initiative stets betont. Das Ziel muss ein attraktiver öffentlicher Verkehr als Gesamtsystem sein.

Der Regierungsrat erachtet es als sinnvoll, den bereits eingeleiteten Ausbau des Tramnetzes gesetzlich festzuhalten. Das Tram-Streckennetz soll insgesamt ausgebaut werden, das heisst die Gesamtlänge des Tram-Streckennetzes soll verlängert werden. Um das Gesetz kurz und verständlich zu halten, möchte er die Gesetzesergänzung aufs Wesentliche beschränken und nur in einem Gesetz, im Gesetz über den öffentlichen Verkehr, vornehmen. Eine Wiederholung in ähnlichem Wortlaut im Umweltschutzgesetz, wie von der Initiative gefordert, ergibt keinen Zusatznutzen.

4.1.3 Zum Buchstaben B der Initiative

Im zweiten Teil verlangt die Initiative den Bau und Betrieb einer neuen Tramstrecke von der Feldbergstrasse über die Johanniterbrücke zu den Universitätsspitalern sowie die Umstellung weiterer stark frequentierter Buslinien auf Trambetrieb. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass konkrete Tramprojekte vor ihrer Umsetzung hinsichtlich ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses sorgfältig geprüft und mit anderen Vorhaben zum Ausbau des Tramnetzes verglichen werden sollten. Das Erstellen von Traminfrastrukturen ohne vorherige eingehende Prüfung der Zweckmässigkeit ist methodisch und fachlich nicht richtig und wirtschaftlich nicht vertretbar. Für finanzielle Beiträge des Bundes aus dem Infrastrukturfonds des Agglomerationsprogramms ist der Ausweis eines guten Kosten-Nutzen-Verhältnisses zudem entscheidend. Angesichts der weiteren im Raum stehenden Ideen für Erweiterungen des Tramnetzes ist es angezeigt, alle diese Vorhaben in einer Gesamtschau gleichzeitig hinsichtlich ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses inkl. ihrer Netzwirkung zu analysieren und zu bewerten. Basierend auf dieser Prüfung sollte dann das weitere Vorgehen beschlossen werden. Genau

diesen Weg beschreitet der Regierungsrat mit dem Projekt „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“, dem der Grosse Rat im Dezember 2010 zugestimmt hat (vgl. Kapitel 3.3.2). Der Bau einer neuen Tramstrecke ohne vorherige Prüfung ist daher abzulehnen.

Das Festlegen einer einzelnen Traminfrastruktur im Gesetz erscheint dem Regierungsrat grundsätzlich nicht sinnvoll. Die generelle Stossrichtung – der Ausbau des Tramnetzes – soll jedoch gemäss Kapitel 4.1.2 im Gesetz festgehalten werden.

4.2 Beurteilung der Forderungen des Anzugs Urs Müller-Walz und Konsorten (P085111)

Die Forderung des Anzugs – eine Tramverbindung über die Johanniterbrücke – wurde von der Initiative aufgenommen. Wie in Kapitel 4.1.3 ausgeführt, möchte der Regierungsrat alle im Raum stehenden Ideen zum Ausbau des Tramnetzes gesamtheitlich analysieren und bewerten. Er hat deshalb nach Zustimmung des Grossen Rats zum beantragten Planungskredit die Studie „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“ in Auftrag gegeben. Die Beantwortung der einzelnen Fragen folgt in Kapitel 6.

5. Gegenvorschlag zur Tram-Initiative

5.1 Übersicht

Gestützt auf seine Beurteilung der Forderungen der Traminitiative möchte der Regierungsrat der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberstellen.

Es handelt sich hierbei um folgende drei Elemente:

- **Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr**
- **Erhöhung bzw. Berücksichtigung von Investitionsmitteln in der Finanzplanung zur Finanzierung des Ausbaus des Tramnetzes**
- **Planungs- und Projektierungsmittel zur Beschleunigung des Tramnetzausbaus**

Diese drei Bausteine sollen einerseits die willkommene Unterstützung der Initiative für den Ausbau des Basler Tramnetzes aufnehmen und zugleich das weitere Vorgehen gezielt auf die vom Regierungsrat bereits eingeleiteten Massnahmen ausrichten. Sie werden im Folgenden erläutert.

5.2 Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr

Gemäss den Erläuterungen in Kapitel 4.1.2 schlägt der Regierungsrat vor, § 3 Buchstabe a) des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr mit einer Bestimmung zum Ausbau des Tramnetzes gemäss der folgenden Synopse zu ergänzen (*gelb hinterlegt: neue Bestimmung*).

Gesetz über den öffentlichen Verkehr Basel-Stadt (ÖVG BS) vom 10. März 2004	Gesetz über den öffentlichen Verkehr Basel-Stadt (ÖVG BS) Entwurf
I. Grundlagen	I. Grundlagen
<p>ANGEBOTSZIELE</p> <p>§ 3. Der Kanton a) stellt im öffentlichen Personenverkehr die Grundversorgung in den Bereichen Orts- und Regionalverkehr sicher; er strebt dabei unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einen möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr an;</p> <p>b) wirkt auf die bestmögliche Bedienung von Basel-Stadt im nationalen und internationalen Fernverkehr hin;</p> <p>c) fördert die Verlagerung des Gütertransports auf umweltverträgliche Verkehrsmittel;</p> <p>d) sorgt für die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den Kantonen und der Eidgenossenschaft sowie ausländischen Gebietskörperschaften und schweizerischen Agglomerationsgemeinden;</p> <p>e) misst der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität besonderes Gewicht bei.</p> <p>2 Der Kanton und die Gemeinden achten unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit auf eine hohe Qualität des Angebots und auf eine leistungsfähige Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere auch mit dem übergeordneten öffentlichen Verkehr.</p>	<p>ANGEBOTSZIELE</p> <p>§ 3. Der Kanton a) stellt im öffentlichen Personenverkehr die Grundversorgung in den Bereichen Orts- und Regionalverkehr sicher; er strebt dabei unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einen möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr an. Er sorgt dafür, dass im Orts- und Regionalverkehr das Tram-Streckennetz insgesamt ausgebaut wird und setzt sich dafür ein, dass die Regio-S-Bahn und das Tram innerhalb der Agglomeration (Stadtgebiet und Agglomerationsgemeinden) die Hauptlast des Verkehrsaufkommens übernehmen.</p> <p>b) wirkt auf die bestmögliche Bedienung von Basel-Stadt im nationalen und internationalen Fernverkehr hin;</p> <p>c) fördert die Verlagerung des Gütertransports auf umweltverträgliche Verkehrsmittel;</p> <p>d) sorgt für die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den Kantonen und der Eidgenossenschaft sowie ausländischen Gebietskörperschaften und schweizerischen Agglomerationsgemeinden;</p> <p>e) misst der Steigerung der Wohn- und Lebensqualität besonderes Gewicht bei.</p> <p>2 Der Kanton und die Gemeinden achten unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit auf eine hohe Qualität des Angebots und auf eine leistungsfähige Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere auch mit dem übergeordneten öffentlichen Verkehr.</p>

Der Regierungsrat möchte mit dieser Gesetzesergänzung den bereits eingeleiteten Ausbau des Tramnetzes gesetzlich festhalten. Der exakte Erhalt des bestehenden Streckennetzes findet hingegen keinen Eingang ins Gesetz.

Die Gesetzesänderung wird unmittelbar nach ihrer Rechtskraft wirksam.

5.3 Investitionsmittel für den Ausbau Tramnetz

Um die vorgeschlagene Gesetzesänderung zum Ausbau des Tramnetzes umsetzen zu können, braucht es finanzielle Mittel. Der Regierungsrat möchte ein deutliches Zeichen setzen für den beförderlichen Ausbau des Tramnetzes. Er hat für diesen Zweck in seiner langfristigen Planung insgesamt Mittel in Höhe von CHF 150 Mio. für laufende und neue Tramprojekte berücksichtigt bzw. eingestellt.

Die CHF 150 Mio. sollen für Folgendes verwendet werden:

- die Planung neuer Tramnetzinfrastrukturen,
- die Projektierung neuer Tramnetzinfrastrukturen,
- den Bau neuer Tramnetzinfrastrukturen,
- die Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit Tramnetzerweiterungen,
- Bauherrenleistungen für die Phasen Bauprojekt, Ausführungsprojekt und Realisierung der einzelnen Tramprojekte (befristete Projektstellen im Bau- und Verkehrsdepartement oder externe Mandate).

Diese Mittel dienen vor allem dem Ausbau des städtischen Tramnetzes. Sie können aber auch für den Anteil des Kantons Basel-Stadt an der Finanzierung kantons- oder landesgrenzenüberschreitender Tramprojekte verwendet werden.

Die Mittel werden NICHT verwendet für

- Unterhalt/Ersatz der Traminfrastruktur
 - > im Investitionsprogramm sind dafür die Rahmenkredite Gleisanlagen 2009-2012 bzw. 2013-2020 eingestellt,
- Umbau bestehender Haltestellen gemäss den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)
 - > der Regierungsrat wird dem Grossen Rat einen separaten Kredit beantragen,
- Reduktion ÖV-Behinderungen und Bau von Wartehallen
 - > der Grosse Rat hat einen eigens dafür zu verwendenden Kredit gesprochen.

Diejenigen Tramprojekte, für die bereits Planungsstudien oder Vorprojekte in Erarbeitung sind – namentlich Tram Margarethenstich, Erlenmatt, Saint-Louis, Erlenmatt-Kleinhüningen, Dreispitz – werden gemäss heutiger Schätzung Baukosten zu Lasten Basel-Stadt im Umfang von rund CHF 135 Mio. verursachen. Der Kanton rechnet damit, dass der Bund davon einen geschätzten Anteil von rund CHF 55 Mio. übernehmen wird, so dass die genannten laufenden Tramprojekte den Kanton rund CHF 80 Mio. kosten werden. Mit den verbleibenden rund CHF 70 Mio. können weitere, neue Tramprojekte, abgestimmt auf die Ergebnisse

aus dem Prozess Tramnetz Basel 2020, finanziert werden (z.B. Tram Johanniterbrücke: Für das Vorhaben gemäss Traminitiative wäre je nach Umfang und Ausgestaltung ungefähr mit Kosten in der Grössenordnung von CHF 60 - 200 Mio. zu rechnen. Unter Berücksichtigung eines zu erwartenden Bundesbeitrags aus dem Infrastrukturfonds des Agglomerationsprogramms könnte ein Tramprojekt dieser Grössenordnung folglich mit diesen Mitteln gerade finanziert werden.)

Bei der Verwendung der CHF 150 Mio. werden die Ausgaben- und Vollzugskompetenzen des Grossen Rates und des Regierungsrates gemäss Finanzhaushaltgesetz (FHG) berücksichtigt. Für Ausgaben, welche eine Limite von CHF 300'000 bzw. CHF 1'500'000 übersteigen, wird der Regierungsrat dem Grossen Rat separate Ausgabenberichte bzw. Ratschläge unterbreiten.

Ein Ausbau des Tramnetzes hat auch einen Ausbau der Betriebsleistung zur Folge. Mit den Mitteln aus der Investitionsplanung sollen jedoch nur Infrastrukturausbauten finanziert werden. Dies bedeutet, dass mit Inbetriebnahme der einzelnen neuen Traminfrastrukturen jeweils auch das ÖV-Globalbudget nach Bedarf angepasst werden muss. Das ÖV-Globalbudget wird jeweils Ende Jahr vom Grossen Rat genehmigt. Im Sinne der finanziellen Nachhaltigkeit wird der Regierungsrat bei künftigen Ratschlägen zum Ausbau des Tramnetzes die ungefähren Auswirkungen auf das ÖV-Globalbudget aufzeigen.

Da dieser Beschluss zur Investitionsplanung vom Regierungsrat in eigener Kompetenz gefällt wurde, bildet er nicht formellen Bestandteil des Gegenvorschlages. Er steht aber in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gegenvorschlag.

5.4 Planungs- und Projektierungsmittel

Die aus dem Projekt „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“ abgeleiteten Tramnetzinfrastrukturen sollen nach Abschluss des Projekts im Jahr 2012 nahtlos weiterbearbeitet werden können. Es gilt, vertiefte Machbarkeitsstudien, Vorprojekte und Bauprojekte für die einzelnen Tramnetzergänzungen auszuarbeiten und diese dann gestaffelt zu realisieren. Für Projektierung und Bau stehen die oben erwähnten Mittel zur Verfügung.

Um das gesteigerte Investitionsvolumen verwaltungsintern zu bewältigen und so die in der Investitionsplanung berücksichtigten Mittel auch tatsächlich ausschöpfen zu können, ist aus heutiger Sicht notwendig, dass die internen Ressourcen im Bau- und Verkehrsdepartement befristet aufgestockt werden. Um die nahtlose Weiterbearbeitung der aus der strategischen Tramnetzplanung abgeleiteten Traminfrastrukturen zu gewährleisten und den weiteren Tramnetzausbau zu beschleunigen, beantragt der Regierungsrat deshalb einen befristeten Kredit für die Erhöhung der internen Planungs- und Projektierungsmittel von CHF 2.25 Mio. mit einer Laufzeit von fünf Jahren (2013 – 2017).

6. Anzug Urs Müller-Walz betreffend Tramverbindung Johanniterbrücke (P085111)

Die Traminitiative nimmt die Forderungen aus dem Anzug Urs Müller-Walz betreffend Tramverbindung Johanniterbrücke auf und geht sogar einen Schritt weiter, indem sie nicht nur die

Prüfung der neuen Tramverbindung fordert sondern gar deren definitiven Bau. Gestützt auf die obigen Analysen und Ausführungen zur Tram-Initiative nimmt der Regierungsrat zu den Fragen des Anzugs Urs Müller-Walz und Konsorten wie folgt Stellung:

1. *Unter welchen Voraussetzungen ist eine direkte Tramlinienführung über die Johanniterbrücke zur besseren Erschliessung der Grossräume Bahnhof SBB, Universität, Frauen- und Kinderspital, Klinikum 1, Feldbergstrasse sowie Erlenmatt/Badischer Bahnhof denkbar und machbar.*

Die vom Bau- und Verkehrsdepartement in Auftrag gegebene Studie Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020 wird über die Zweckmässigkeit und Machbarkeit einer neuen Tramverbindung über die Johanniterbrücke Aufschluss geben.

2. *Unter welchen baulichen Voraussetzungen und Anpassungen kann die bestehende Johanniterbrücke für den Tramverkehr genutzt werden.*

Inwieweit die Johanniterbrücke ein neues Tramtrasse aufnehmen könnte oder welche baulichen Massnahmen dazu notwendig wären, kann erst aufgrund einer vertieften baulichen Machbarkeitsstudie beurteilt werden. Der Regierungsrat beabsichtigt, diesen Planungsschritt dann auszulösen, wenn die Ergebnisse aus der strategischen Planung eine Weiterbearbeitung der Tramverbindung über die Johanniterbrücke rechtfertigen.

3. *Wie gross sind die Vorteile einer Tramverbindung über die Johanniterbrücke in Bezug auf die allgemeine Steigerung der ÖV-Attraktivität und die Fahrplanstabilität aus?*

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung im Rahmen der strategischen Tramnetzplanung wird den Nutzen einzelner Tramnetzergänzungen aufzeigen und miteinander vergleichen. Zu den zu untersuchenden Netzergänzungen gehört auch die Tramverbindung Johanniterbrücke.

4. *Wie weit kann eine Tramverbindung über die Johanniterbrücke zu einer gewissen Entlastung der Innerstadtachse führen?*

Eine Tramverbindung über die Johanniterbrücke schafft zweifellos eine alternative Route zur Innenstadtachse. Allerdings erschliesst sie die Innenstadt nicht direkt und ist somit für Besucherinnen und Besucher der Innenstadt im engeren Sinne nicht attraktiv. Eine alternative Route zur Innenstadt wird aber in Bezug auf die Flexibilität bei Betriebsstörungen und -unterbrüchen grosse Vorteile bringen.

5. *Als wie gross lässt sich dank einer Tramverbindung über die Johanniterbrücke der ökologische Nutzen, insbesondere die Reduktion der Schadstoffbelastung, bewerten?*

Auch diese Frage lässt sich erst in einem fortgeschrittenen Projektstadium beantworten. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung im Rahmen der laufenden strategischen Tramnetzplanung wird erste Anhaltspunkte liefern. Genaue Aussagen dazu sind Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

6. *Inwieweit lassen sich durch eine Tramverbindung über die Johanniterbrücke neue sinnvolle Verknüpfungen einzelner Tram- und Buslinien schaffen?*

Sinnvolle Verknüpfungen im ÖV-System aufgrund neuer Tramnetzelemente zu untersuchen, ist explizit Gegenstand der laufenden strategischen Planung Tramnetz Region Basel 2020.

7. *In welcher Grössenordnung würden die Kosten zur Realisierung einer solchen Tramverbindung über die Johanniterbrücke zu liegen kommen?*

Aufgrund erster, sehr grober Kostenschätzungen ist mit einer Grössenordnung von CHF 60 Mio. bis 200 Mio. für eine neue Tramverbindung über die Johanniterbrücke zu rechnen. Die Höhe des Betrags hängt massgeblich davon ab, ob über das Tramtrasse auf der Brücke hinaus neue Gleise Richtung Universität / Bahnhof SBB und/oder entlang der Feldbergstrasse gebaut werden sollen.

8. *Als wie gross lässt sich der wirtschaftliche Nutzen einer Tramverbindung über die Johanniterbrücke insbesondere durch die attraktivere und wirtschaftlichere Anbindung volkswirtschaftlich bedeutsamer Räume wie der Universität, des Universitätsspitals sowie des unteren Kleinbasels (inkl. Messe, Erlenmatt) bewerten?*

Erst eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse wird den wirtschaftlichen Nutzen aufzeigen. Ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis ist Voraussetzung für intakte Realisierungschancen des Projekts.

9. *Kann der Bau dieser Tramlinie ins Investitions- und ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden?*

Gerade um auf eine Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms zählen zu können, muss ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis des Vorhabens nachgewiesen werden können. Über den Antrag auf Aufnahme ins Agglomerationsprogramm wird der Regierungsrat daher erst nach Vorliegen der Ergebnisse der strategischen Tramnetzplanung entscheiden. Die Entscheidung darüber fällt in den kantonsüberschreitenden Gremien zur Steuerung des Agglomerationsprogramms.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die von den Anzugstellerinnen und -stellern formulierten Fragen insbesondere auf die technische Machbarkeit und wirtschaftliche Zweckmässigkeit einer Tramverbindung über die Johanniterbrücke beziehen. Sie lassen sich erst aufgrund von vertieften Projektstudien inkl. Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsuntersuchungen detailliert beantworten. Dazu müssten bereits grössere finanzielle Aufwendungen getätigt werden. Im Sinne einer kostenbewussten und stufengerechten Planung möchte der Regierungsrat vertiefte Studien für gezielte Netzergänzungen aber erst aufgrund der Ergebnisse aus der strategischen Tramnetzplanung Region Basel 2020 auslösen. Die strategische Tramnetzplanung wird den Nutzen einzelner Tramnetzergänzungen grob aufzeigen und miteinander vergleichen. Zu den zu erwägenden Netzergänzungen gehört unter anderen auch die Tramverbindung Johanniterbrücke.

Der Gegenvorschlag des Regierungsrats zur Traminitiative ist demnach auch als Antwort auf den Anzug Urs Müller-Walz zu verstehen. Der Regierungsrat zeigt darin auf, wie er mit dem Vorschlag für eine neue Tramverbindung über die Johanniterbrücke in stufengerechten Planungsschritten zu verfahren gedenkt.

Der Regierungsrat beantragt daher, den Anzug Urs Müller-Walz betreffend Tramverbindung Johanniterbrücke als erledigt abzuschreiben.

7. Anträge

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 16. April 1997 am 27. April 2011 geprüft.

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung wurde vom Justiz- und Sicherheitsdepartement am 13. April 2011 auf ihre Übereinstimmung mit den Richtlinien des Regierungsrates über die formelle Gesetzestechnik und die geschlechtsneutrale Gesetzessprache überprüft, wobei keine Mängel festgestellt werden konnten.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt der Regierungsrat dem Grossen Rat folgende Anträge:

1. Dem nachstehenden Entwurf zu einem Grossratsbeschluss zur Volksinitiative "Ja zur Tramstadt Basel" (Traminitiative) und einem Gegenvorschlag zuzustimmen.
2. Den Anzug Urs Müller-Walz und Konsorten betreffend die Johanniterbrücke als Trambrücke? Oder: Entlastung der Innerstadt via Tramverbindung Johanniterbrücke als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Anhänge:

Entwurf Grossratsbeschluss zur Volksinitiative "Ja zur Tramstadt Basel" (Traminitiative) und einem Gegenvorschlag

Auszug über die relevanten Paragraphen aus dem Umweltschutzgesetz

Grossratsbeschluss zur Volksinitiative “Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative) und einem Gegenvorschlag

(vom [REDACTED])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den Ratschlag Nr. [REDACTED] und in den Bericht Nr. [REDACTED] der [REDACTED]-Kommission beschliesst:

I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlages zu der von 3'113 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten, mit Urteil vom 13. Oktober 2010 vom Appellationsgericht als Verfassungsgericht als rechtlich zulässig erklärten, und vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 10. November 2010 an den Regierungsrat überwiesenen Volksinitiative “Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative) mit dem folgenden Wortlaut:

„Die Basler Gesetzgebung ist im Rahmen des bundesrechtlich Zulässigen wie folgt zu ergänzen:

- a. Sowohl das Umweltschutzgesetz (USG) in seinem § 13 wie auch das Gesetz über den Öffentlichen Verkehr (ÖVG) in seinem § 2 sind **gleich lautend** wie folgt zu ergänzen:

USG: (III. Umweltbelastungen aus dem Verkehr / 1. Grundsätze / § 13.) **neu Abs. 6:**

ÖVG: (I. Grundlagen / Zweck / § 2.) **neu Abs. 2:**

Der Kanton sorgt dafür, dass im Orts- und Regionalverkehr zur Verwirklichung der im Gesetz genannten Ziele das System Tram mit seinem heutigen Streckennetz erhalten und ausgebaut wird. Dies dient insbesondere der Reduktion der Luftschadstoffbelastung, der Entlastung der Innerstadt sowie der direkten Anbindung der Quartiere und Agglomerationsgemeinden ans Regio-S-Bahnnetz. Das Tram übernimmt innerhalb der Agglomeration (Stadtgebiet und Agglomerationsgemeinden) die Hauptlast des Verkehrsaufkommens. Das Nähere regelt Anhang 1 zum ÖVG.

- b. **ÖVG neu Anhang 1, § 1:**

Aktuelle Tramnetzergänzung

Abs. 1 Um die Innerstadt zu entlasten, um weitere Quartiere direkt ans Regio-S-Bahnnetz anzubinden sowie zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung wird das Tramnetz durch eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Grossbasel und dem Kleinbasel via Johanniterbrücke unter Anbindung des Kinderspitals, der Universitätsspitäler sowie unter Einbezug der ganzen Feldbergstrasse ergänzt.

Abs. 2 Die Behörden gewährleisten den Baubeginn bis spätestens 6 Jahre nach Annahme der Initiative.

ÖVG neu Anhang 1, § 2:

Spätere Tramnetzergänzungen

Abs. 1 Um die Innerstadt zu entlasten, um weitere Quartiere oder Agglomerationsgemeinden direkt ans Regio-S-Bahnnetz anzubinden sowie zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung wird das Tramnetz erweitert. Stark frequentierte Buslinien sind dabei durch Tramlinien zu ersetzen. Im Weiteren sind geeignete zusätzliche Tram-Streckenführungen zu schaffen.

Abs. 2 Abfolge und Zeitplan richten sich nach den Frequenzen, dem Nutzen für die betroffene Wohnbevölkerung und für das betroffene Kleingewerbe sowie nach der Luftschadstoffbelastung.

Abs. 3 Werden die von Bund und Kanton vorgegebenen Reduktionsziele in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung am Ort der vorzusehenden Projekte nicht erreicht, so sind weitere geeignete Projekte gemäss diesem Anhang unverzüglich an die Hand zu nehmen. Die Frist gemäss § 1, Abs. 2 dieses Anhangs gilt sinngemäss.“

wird beschlossen:

1.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 wird wie folgt geändert:

§ 3 Abs. 1 lit a erhält folgende neue Fassung:

a) stellt im öffentlichen Personenverkehr die Grundversorgung in den Bereichen Orts- und Regionalverkehr sicher; er strebt dabei unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einen möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr an. Er sorgt dafür, dass im Orts- und Regionalverkehr das Tram-Streckennetz insgesamt ausgebaut wird und setzt sich dafür ein, dass die Regio-S-Bahn und das Tram innerhalb der Agglomeration (Stadtgebiet und Agglomerationsgemeinden) die Hauptlast des Verkehrsaufkommens übernehmen.

2.

Zur sofortigen Weiterbearbeitung und Beschleunigung der aus dem Projekt Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020 abgeleiteten Tramnetzausbauten wird für die interne Planung und Projektierung im Bau- und Verkehrsdepartement ein Kredit von CHF 2'250'000 für fünf Jahre (2013-2017) gewährt.

II.

Die Initiative und der Gegenvorschlag sind den Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.

Für den Fall, dass sowohl die Volksinitiative als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative "Ja zur Tramstadt Basel" (Traminitiative) zu verwerfen und den vorliegenden Gegenvorschlag anzunehmen.

Die angenommene Vorlage wird mit Eintritt der Rechtskraft wirksam.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, ist die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und der Planungs- und Projektkredit nochmals zu publizieren. Dieser Beschluss unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Der Beschluss wird nach Eintritt der Rechtskraft sofort wirksam.

III.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Auszug aus dem Umweltschutzgesetz (§13):

1. ZIELE

§ 13. Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.

² *Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrsleistungszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Strassennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.*

³ *Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.*

3. MASSNAHMEN

§ 13B. Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.

² *Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.*

³ *Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.*