



An den Grossen Rat

24.1095.01

BVD/P241095

Basel, 25. September 2024

Regierungsratsbeschluss vom 24. September 2024

## Tramnetzentwicklung Basel

**Dritter Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz**

sowie

### Ratschlag

**betreffend Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und die Gesamtkoordination**



# Inhalt

<b>1. Begehren</b>	<b>3</b>
<b>2. Ausgangslage</b>	<b>3</b>
<b>3. Angebotsentwicklung</b>	<b>3</b>
3.1 Warum braucht es die Angebotsentwicklung?	3
3.2 Wirkungsziele Tramnetz 2030	6
3.3 Stand Planung Angebotsentwicklung	7
3.4 Ausblick weitere Entwicklung Angebot	9
<b>4. Infrastrukturausbau</b>	<b>10</b>
4.1 Infrastrukturausbau Horizont 2030	11
4.2 Infrastrukturausbau späterer Horizont	16
<b>5. Ausblick</b>	<b>20</b>
5.1 Zweckmässigkeitsüberprüfung	20
5.2 Kommunikation und Partizipation	21
<b>6. Finanzen</b>	<b>22</b>
6.1 Bisherige Ausgaben und weitere Finanzierungen	22
<b>7. Formelle Prüfungen</b>	<b>25</b>
<b>8. Antrag</b>	<b>25</b>
<b>9. Anhang</b>	<b>27</b>

## 1. Begehren

Im 2019 hat der Regierungsrat dem Grosse Rat letztmals zur Tramnetzentwicklung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz berichtet. Mit vorliegendem Bericht informiert der Regierungsrat den Grosse Rat über den aktuellen Stand der Tramnetzentwicklung und legt den zugehörigen Plan zur Genehmigung vor. Zudem gibt er einen Ausblick auf die nächsten Schritte.

Mit vorliegendem Bericht beantragt der Regierungsrat dem Grosse Rat zudem, eine Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung in der Höhe von 3,4 Mio. Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale zu bewilligen.

## 2. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat mit GRB 12/38/10G vom 19. September 2012 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes (Streckenplan TNE) im Kanton Basel-Stadt basierend auf dem Studienauftrag „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“ („Tramnetz 2020“) genehmigt. Er hat zudem eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von 350 Mio. Franken zur Umsetzung des Tramstreckenausbaus gesprochen. Des Weiteren hat er den Regierungsrat beauftragt, regelmässig über den Stand der Umsetzung zu berichten und für jede einzelne Tramstrecke eine Zweckmässigkeitsbetrachtung durchzuführen.

Im Jahr 2015 hat der Regierungsrat dem Grosse Rat einen ersten Bericht zur Tramnetzentwicklung vorgelegt und über die Resultate der Zweckmässigkeitsbetrachtungen sowie den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes berichtet. 2019 informierte der Regierungsrat mit dem zweiten Bericht zur Tramnetzentwicklung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz.

Im Rahmen der Beratung zum zweiten Bericht hat der Grosse Rat die Regierung beauftragt, das Liniennetz zu überarbeiten. In einem gemeinsamen Prozess mit dem Kanton Basel-Landschaft, den beiden Transportunternehmen BVB und BLT sowie der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz (IGöV NWCH) wurde daraufhin das Tramnetz 2030 entwickelt. Die involvierten Partner haben sich darin über die Weiterentwicklung des Linien- und Streckennetzes verständigt.

Der vorliegende dritte Bericht informiert über folgende Themen:

- Angebotsentwicklung: Stand der Planungen, aktualisierte und etappierte Liniennetzplanung
- Infrastrukturausbau: Stand der Planungen und Umsetzungen zu aktuellen Tramprojekten
- Partizipationsprozess und Kommunikation
- Stand der Rahmenausgabenbewilligungen für die Planung und den Ausbau des Tramstreckennetzes
- Ausblick

## 3. Angebotsentwicklung

### 3.1 Warum braucht es die Angebotsentwicklung?

Die Region Basel ist wirtschaftlich erfolgreich und bietet eine hohe Lebensqualität. Zu einer attraktiven Region gehört ein gutes ÖV-Angebot mit Tramlinien, welche die Fahrgäste möglichst schnell und direkt an ihren Zielort bringen. Durch eine langfristige Planung und den gezielten Ausbau des

ÖV-Angebots wird die Region für ihre Einwohnerinnen und Einwohner noch attraktiver. Die Weiterentwicklung des Tramnetzes ermöglicht eine umweltfreundliche Erschliessung der Stadt und hilft mit, die Klimaziele zu erreichen, auch wenn Kanton und Region wachsen.<sup>1</sup>

Das heutige ÖV-Netz kann auf viele Stärken zählen: Die Quartiere und besonders das Zentrum sind gut erschlossen. Dank einem zweckmässigen Tramnetz mit einem dichten Netz an Haltestellen gelangen die Fahrgäste bequem an ihr Ziel. Sie zeigen sich denn auch in Umfragen regelmässig sehr zufrieden mit dem Angebot. So haben die Fahrgäste den ÖV in der 2023 durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfrage als sehr gut beurteilt (Indexwert von 78 Punkten auf einer Skala von 100). Dieser Wert entspricht in etwa jenen der früheren Umfragen (2021: 80 Punkte; 2019: 77 Punkte). Der ÖV ist zudem einer der Gründe, warum Expats die Stadt Basel schätzen. Doch es gibt auch Aspekte, die verbessert werden müssen:

### **Der Tramverkehr wird behindert**

- Zu viele Tramlinien  
Heute fahren bis zu sieben Linien zwischen der Schifflande und dem Aeschenplatz. Es kommt immer wieder zu Tramstaus, was die Fahrzeit verlängert und den Fussverkehr im Zentrum behindert.
- Blockaden  
Ist eine Tramstrecke in der Innenstadt wegen eines Unfalls, einer technischen Störung oder einer Demonstration blockiert, müssen zahlreiche Linien weiträumig umgeleitet werden. In der Folge kommt es zu Kursausfällen und Verspätungen auf dem gesamten Netz.
- Mangelnde Stabilität und Zuverlässigkeit  
Die hohe Tramdichte im Stadtzentrum und kurze Haltestellenabstände behindern den Fahfluss der Tramlinien. In der Folge leiden die Fahrplanstabilität und die Zuverlässigkeit des Systems.
- Lange Fahrzeiten  
Das dichte Haltestellennetz hat zwar den grossen Vorteil, dass die Fusswegdistanzen zur nächstgelegenen Tramhaltestelle kurz sind. Gleichzeitig bedeutet es, dass die Trams viele Stopps einlegen, was die Fahrzeit verlängert. Für die Fahrzeit nachteilig ist auch die Tatsache, dass im Dezember 2021 fünf Doppelhaltestellen (Marktplatz, Barfüsserplatz, Heuwaage, Bankverein und Aeschenplatz) aufgehoben wurden, so dass alle Trams die Haltestelle immer an der gleichen Position bedienen. Die Umstellung auf Einfachhaltestellen entsprach einem Bedürfnis der Fahrgäste, für die das Einsteigen so einfacher ist. Schliesslich hat auch die Führung der Linien durch die Innenstadt einen negativen Effekt auf die Fahrzeiten (z.B. Bahnhof SBB–Marktplatz–Claraplatz–Kleinhüningen).

### **Entwicklung erfordert Ausbau**

Basel ist das Zentrum einer prosperierenden Region. Jedes Jahr entstehen im Kanton hunderte neuer Arbeitsplätze, was zusätzliche Menschen zum Arbeiten und Wohnen in die Region zieht. Einwohnende und Unternehmen legen grossen Wert auf eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV. Die Weiterentwicklung des ÖV gibt Investoren und Firmen Planungssicherheit: sie engagieren sich weiterhin am Standort Basel. Die Anbindung neuer Wirtschafts- und Siedlungsgebiete an den ÖV macht Basel zu einer Region der kurzen Wege und trägt entscheidend zur hohen Standortattraktivität und Lebensqualität bei.

### **Das Tram bleibt wichtig für Basel**

Das Tram ist in Städten wie Basel nach wie vor nicht wegzudenken. Und dies, obwohl sich die Mobilität seither stark weiterentwickelt hat und Busse insbesondere in der Stadt Basel zu grossen Teilen elektrifiziert sind. Die Fahrleistung des ÖV gemessen in Kurskilometern zeigt auf, wie viele

---

<sup>1</sup> Zu diesem Schluss kommt auch eine im Jahr 2021 vom Büro mobil'homme im Auftrag des Kantons Basel-Stadt und der BVB durchgeführte Studie: «[...] die Entwicklung des Angebots muss wie geplant fortgesetzt werden, um die Attraktivität des ÖV langfristig zu steigern und die Ziele hinsichtlich Verkehrsverlagerung und der Verminderung des CO<sub>2</sub>-Fussabdrucks zu erreichen.»

Kilometer Trams, Busse und S-Bahnen pro Jahr zurücklegen. In der Stadt Basel ist das Tram mit rund 6 Mio. Kurskilometern das öffentliche Verkehrsmittel mit der höchsten Fahrleistung, gefolgt vom Bus mit knapp 5,4 Mio. Kurskilometern und der S-Bahn mit gerade mal 0,5 Mio. Kurskilometern. Betrachtet man die Transportleistung, d.h. die Summe von allen Fahrgästen zurückgelegter Kilometer, übernimmt das Tram mit 134 Mio. Personenkilometern (Pkm) den weitaus grössten Anteil im Basler ÖV. Die in den Bussen zurückgelegten Personenkilometer betragen mit 71 Mio. Pkm gerade mal gut die Hälfte und die S-Bahn weist mit 38 Mio. Pkm nochmals einen deutlich tieferen Wert aus. Mit ähnlich vielen Kurskilometern wie bei den Bussen ist die Transportleistung des Trams fast doppelt so hoch, was die Effizienz des Trams verdeutlicht.<sup>2</sup>

Dies wird sich in den kommenden Jahren nicht wesentlich ändern – und wenn, dann wird die Forderung nach klimaneutraler Mobilität dem Tram noch mehr Aufschwung geben. Das Tram hat im Vergleich zu anderen Transportmitteln wesentliche Vorteile. Dies haben auch viele andere Regionen erkannt. Alle grösseren Agglomerationen der Schweiz bauen derzeit ihr Tramnetz aus (Genf, Bern, Zürich, Lausanne), dies gilt auch für mit Basel vergleichbare Städte im benachbarten Ausland (Freiburg, Stuttgart, Strasbourg).

- **Flächeneffizient**

In der dichten Stadt spielt der Flächenbedarf des Verkehrs eine grosse Rolle. Je dichter ein Raum bebaut ist, desto besser kann der ÖV seine Vorteile ausspielen: effiziente Nutzung des wertvollen Strassenraums dank hoher Beförderungskapazität, geringe Abgasemissionen und kein Bedarf an Parkplätzen. Das Tram ist das flächeneffizienteste Transportmittel im städtischen Verkehr: Der Flächenbedarf pro beförderte Person ist kleiner als jener anderer Transportmittel, auch als jener von Mehrgelenkbussen. Ein gut besetztes Tram befördert in derselben Zeit mehr Fahrgäste von A nach B als ein gut besetzter Bus. Gäbe es in Basel keine Trams, müssten die Mobilitätsbedürfnisse durch andere Verkehrsmittel gedeckt werden. Dies würde ein Mehrfaches des heutigen Autoverkehrs bedeuten und wäre von der Stadt nicht mehr zu bewältigen. Der Verkehr würde Strassen und Quartiere verstopfen.

- **Umweltfreundlich**

Ende November 2022 sprach sich die Basler Stimmbevölkerung deutlich dafür aus, dass Basel-Stadt seine Treibhausgas-Emissionen auf Kantonsgebiet bis 2037 auf Netto-null senkt. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, muss auch der Verkehr möglichst umweltfreundlich sein. So schreibt denn auch das Umweltschutzgesetz vor, neue Gebiete mit dem ÖV zu erschliessen und anzubinden. Das Tram als klimafreundliches Rückgrat des ÖV und Transportmittel mit der höchsten Fahr- und Transportleistung im Basler ÖV sowie mit der grössten Flächeneffizienz trägt einen wesentlichen Teil dazu bei, dass Basel-Stadt seine Klimaziele erreichen kann. Indem Eigentrasse wenn immer möglich begrünt werden, leistet das Tram zudem einen Beitrag zu einem guten Stadtklima.

- **Hoher Fahrgastkomfort**

Das Tram bietet für die Fahrgäste den höheren Komfort als der Bus. Dies zeigen die Fahrgastbefragungen, die seit 2009 im Auftrag der vier Nordwestschweizer Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn alle zwei Jahre durchgeführt werden.<sup>3</sup> Die Trams der neueren Generationen haben zudem eine noch höhere Beförderungskapazität und erfüllen höchste Ansprüche in Bezug auf Sicherheit, Energieverbrauch, Lärmemissionen, Barrierefreiheit und Fahrkomfort.

- **Tram als Baustein einer hochwertigen Baukultur**

Besonders zahlreiche französische Städte setzen das Tram für die städtebauliche Aufwertung ihrer Zentren ein. Eine konsequente Neuordnung des Strassenverkehrs schafft Raum für eine

---

<sup>2</sup> Die Zahlen zur Fahr- und Transportleistung entstammen dem Städtevergleich Mobilität 2021; Städtekonferenz Mobilität, Oktober 2023

<sup>3</sup> Die Zufriedenheit mit dem Fahrkomfort im Tram war bei der letzten Umfrage signifikant höher als die Zufriedenheit mit dem Fahrkomfort im Bus (Mittelwerte Bewertung Fahrkomfort: Tram 76 Punkte, Bus: 71 Punkte).

umfassende Aufwertung und Begrünung des öffentlichen Raums. In Grünräume oder verkehrsarme Bereiche sorgfältig integrierte Tramtrassen werden zum zentralen Baustein einer neuen Urbanität, die ohne eine sehr leistungsfähige Alternative zum Auto nicht möglich wäre. Zugleich verleihen das Netz und die an die lokale Baukultur angepassten Haltestellen den Städten und Vororte eine neue Struktur.

### **Tramentwicklung und S-Bahn-Ausbau ergänzen sich**

S-Bahn-, Tram- und Busnetz sind Systeme, die sich gegenseitig ergänzen. Die S-Bahnlinien bringen die grossen Pendlerströme aus der Region nach Basel. Rund um Basel fungiert das Tramsystem als Mittelverteiler, erschliesst die Agglomerationsgemeinden mit einem dichteren Haltestellenetz als die Bahn und bindet diese an die Kernstadt an. Innerhalb Basels kommt den Tram- und Buslinien die Feinverteilung und Erschliessung der Stadtquartiere zu. Nachfragegerecht werden dabei Tramlinien (bei hoher Nachfrage) oder Buslinien (bei mittlerer und kleiner Nachfrage) eingesetzt.

Damit das Gesamtsystem effizient und leistungsfähig ist und die Passagiere nicht unnötige Umwege machen müssen, ist eine gute Verknüpfung der Systeme essentiell. Darauf wird in der Planung der drei Netze ein Fokus gelegt. Netzergänzungen eines Systems sollen auch den anderen ÖV-Systemen zugutekommen, damit diese aufeinander abgestimmt entwickelt werden können.

Die Schaffung effizienter Durchmesserlinien mit dem Herzstück ermöglicht langfristig, die S-Bahnlinien im Stadtgebiet an mehreren Bahnhöfen mit dem Tram- und Busnetz zu verknüpfen, was vor allem den Bahnhof SBB entlastet. Für die Feinerschliessung behalten Tram und Bus innerhalb der Stadt Basel und der inneren Agglomeration aber auch langfristig ihre Bedeutung.

## **3.2 Wirkungsziele Tramnetz 2030**

Das Tramnetz 2030 ist ein wichtiger Meilenstein in der Tramnetzentwicklung. Mit dem Bau kurzer Tramstrecken durch den Petersgraben und den Claragraben sowie der Margarethenverbindung können die akuten Probleme im Tramnetz gelöst werden, indem der Tramverkehr auf der Achse Bankverein–Barfüsserplatz–Schiffplände reduziert wird. Dies wird dazu beitragen, den Tramverkehr zu beschleunigen und ihn pünktlicher und weniger störungsanfällig zu machen. Der Fokus liegt zudem auf dem Tram als Entwicklungsmotor zur Erschliessung des grössten Entwicklungsgebietes des Kantons Basel-Stadt, dem Areal klybeckplus. Das Tramnetz 2030 verfolgt also mehrere Ziele: die Verbesserung von Zuverlässigkeit und Stabilität des Tramnetzes, dessen Beschleunigung sowie die Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete.

### **- Verbesserung der Zuverlässigkeit und Stabilität**

Die Innenstadt muss mit dem ÖV sehr gut erschlossen bleiben, der Tramverkehr auf dem zentralen Korridor soll aber reduziert werden. Neu sollen mit dem Tramnetz 2030 weniger Linien über die Achse zwischen Schiffplände und Barfüsserplatz verkehren. Die Entlastung dieser Strecke – das Fundament der Weiterentwicklung – basiert auf der Realisierung von drei Kernelementen: neue kurze Tramstrecken im Claragraben, Petersgraben und beim Margarethenstich. Neben der dringend nötigen Entlastung bringen diese Verbindungen deutlich mehr Flexibilität und Stabilität ins Tramnetz. So wird es möglich, im Störfall effiziente Umleitungsrouten zu fahren. Eine Störung führt dadurch nicht mehr zu Ausfällen und Verspätungen im gesamten Tramnetz, wie dies heute der Fall ist.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Die Anzahl und Dauer der betrieblichen Einschränkungen haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Während die Innenstadt im Jahr 2019 wegen Demos/Kundgebungen für die Tramlinien noch 13 Mal während durchschnittlich 100 Minuten nicht befahrbar war, stieg diese Zahl 2023 auf über vierzig und die Dauer im Schnitt auf fast drei Stunden. Die Kosten pro Sperrung betragen nach Angaben der BLT je nach Umfang, Verlauf und Dauer der Sperre ca. 5'000–10'000 Franken, summierten sich im Jahr 2023 also auf 200'000–400'000 Franken.

- **Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete**

Mit dem Tramnetz 2030 werden die neuen Entwicklungsgebiete Klybeckplus, Campus Gesundheit und die Binneringerstrasse in Allschwil erschlossen. Die in den neuen Quartieren entstehenden Wohnungen und Arbeitsplätze erhalten damit direkte und schnelle Verbindungen ins Zentrum und an den Bahnhof SBB.

- **Beschleunigung**

Fahren weniger Linien auf demselben Streckenabschnitt, sinkt die Wartezeit vor den Haltestellen und Kreuzungen. Der Fahrfluss kann verbessert und die Fahrzeit insgesamt gesenkt werden. Dies wirkt auch dem verlangsamen Effekt der neuen Einfachhaltestellen entgegen. So kann die Reisegeschwindigkeit insgesamt erhöht werden, was ein wichtiges Kriterium für die Attraktivität einer Tramlinie ist.<sup>5</sup>

### 3.3 Stand Planung Angebotsentwicklung

Mit dem Tramnetz 2030 haben sich die im Entwicklungsprozess involvierten Partner Basel-Stadt, Basel-Landschaft, BVB, BLT und die IG ÖV Nordwestschweiz auf die Weiterentwicklung des Tramnetzes in der Region Basel verständigt. Das Liniennetz 2030 sieht im Vergleich zu heute folgende Anpassungen vor, die mit den zusätzlichen Netzelementen Petersgraben, Claragraben und Margarethenverbindung sowie der neuen Tramstrecke im Klybeck möglich werden:

- **Margarethenverbindung → Linie 17: S-Tram vom Leimental an den Bahnhof SBB**

Die Linie 17 kann dank der Margarethenverbindung aus dem Innenstadtkorridor verlegt werden. Durch die neue Linienführung wird der Bahnhofzugang von der Margarethenbrücke gestärkt. Dies entlastet nicht nur den zentralen Korridor durch die Innenstadt, sondern auch den Centralbahnplatz. Künftig dürfte rund die Hälfte der Fahrgäste den Bahnhof Basel SBB über die Margarethenbrücke beziehungsweise den Markthallenplatz betreten oder verlassen. Die Linie 17 wird als beschleunigte Linie zur S-Bahn des Leimentals, indem sie dieses leistungsfähig an den Bahnhof SBB, das Kleinbasel und den Badischen Bahnhof anbindet. Mit dem S-Tram sparen die Fahrgäste aus dem Leimental auf der Fahrt zum Bahnhof Basel SBB bis zu zwölf Minuten Reisezeit. Gleichzeitig wird die Zuverlässigkeit erhöht, indem das Leimental nicht nur via Heuwaage, sondern auch via Margarethenverbindung an das Stadtnetz angebunden wird. Beides erhöht die Attraktivität des ÖV und entlastet das Gundeldinger Quartier vom Autoverkehr.

- **Petersgraben → Linie 16: vom Uniquartier/Spitäler via Margarethenbrücke ins Gundeli**

Die Tramlinie 16 erschliesst via Petersgraben das Uniquartier und die Spitäler. Sie bindet diese direkt an den Bahnhof SBB und das Gundeli an. Über den geplanten neuen Bahnhofzugang von der Margarethenbrücke entsteht auch eine schnelle Verbindung vom Bahnhof SBB zum Barfüsserplatz. Die Linie 16 fährt nicht mehr über den Marktplatz und entlastet somit den Innenstadtkorridor. Dank des Haltes am Barfüsserplatz gelangen Personen vom Bruderholz/Gundeli weiterhin direkt ins Stadtzentrum.

- **Petersgraben → Linie E11: vom Uniquartier/Spitäler via Margarethenbrücke ins Dreispitzareal**

Die Einsatzlinie E11 verstärkt in den Hauptverkehrszeiten die Linie 16 im Petersgraben und verbindet zusätzlich das Dreispitzareal und das Birseck direkt mit der Universität. Sie ermöglicht ausserdem direkte Verbindungen vom Bahnhof St. Johann zu den Spitälern. Auch diese Netzergänzung erhöht die Flexibilität und Stabilität im täglichen Betrieb.

- **Claragraben → Linie 1: schnell vom Klybeck und Kleinbasel zum Bahnhof SBB**

Der Streckenabschnitt am Claragraben ermöglicht eine neue Linienführung der Tramlinie 1. Vom Klybeck und dem unteren Kleinbasel stellt sie via Claragraben ganztägig eine schnelle

---

<sup>5</sup> Vgl. dazu z.B. die Studie von mobil'homme (2021) zum Einfluss der COVID-19-Krise auf den öffentlichen Verkehr in der trinationalen Agglomeration Basel: «Alle Szenarien zeigen, dass die Reisegeschwindigkeit in allen Fällen ein Kriterium *sine qua non* ist. Daher müssen alle geplanten Massnahmen zur Verbesserung der kommerziellen Geschwindigkeit und der Zuverlässigkeit umgesetzt werden.»

Verbindung an den Bahnhof SBB sicher. Zudem entlastet sie die stark ausgelastete Linie 8 sowie die Buslinie 30 und schafft zusätzliche Kapazitäten im Hinblick auf die Transformationsareale in Basel Nord. Indem die Linie 1 nicht mehr am Centralbahnplatz wendet, entlastet sie auch diesen und trägt zur Entflechtung der Linien bei. Die Netzergänzung erhöht zudem die Flexibilität und Stabilität im täglichen Betrieb.

- **Letten und Weil am Rhein → Linie 8: von Allschwil via Bahnhof SBB bis nach Weil am Rhein**

Die Tramlinie 8 erschliesst im Westen den Entwicklungsschwerpunkt im Raum Binningerstrasse. Es sind insgesamt drei neue Haltepunkte vorgesehen. Die Verlängerung trägt nicht nur zu einer besseren Erschliessung des Gebietes Letten bei, sondern verhindert auch Mehrverkehr im Neubad-Quartier. Im Norden ist eine Verlängerung der Linie vom Bahnhof Weil am Rhein bis zum Läublinpark geplant. Weitere Stadtteile von Weil am Rhein werden so besser mit dem Tram erschlossen.

- **Klybeck → Linie 14: vom Klybeckareal in die Stadt und weiter**

Das grösste städtische Entwicklungsgebiet, das ehemalige Werkareal Klybeck, wird sich in den kommenden Jahren zu einem lebendigen, durchmischten Stadtquartier mit Wohnungen für rund 8'500 Menschen und bis zu 7'500 Arbeitsplätzen wandeln. Es wird künftig von der Linie 14 erschlossen werden, welche die zentrale Rolle zur Anbindung des Klybeckareals an die Stadt und das Umland übernimmt.

Die Anpassungen an den Linienführungen (inkl. Anpassung der Linie 15) sind auf Abbildung 1 ersichtlich.

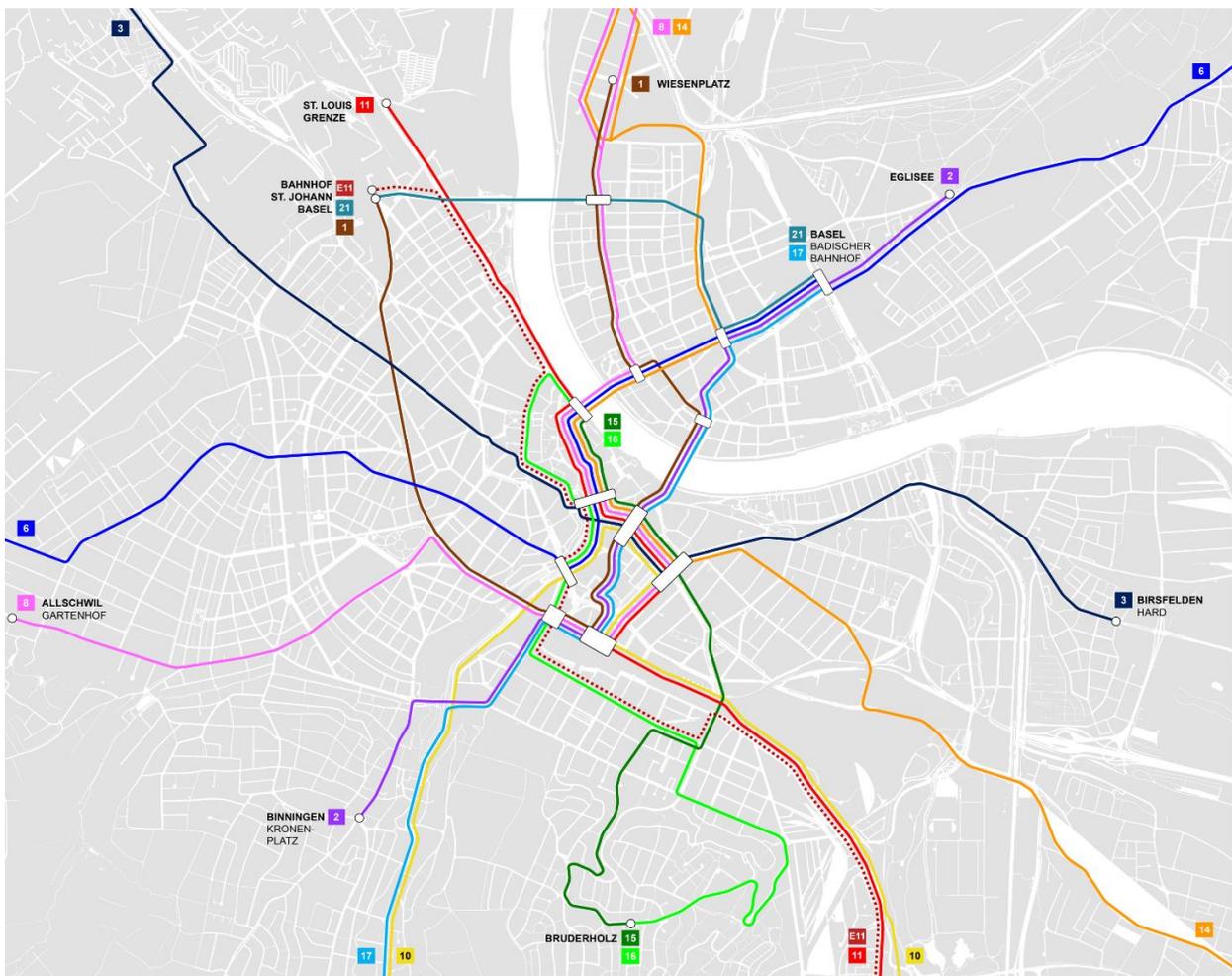


Abbildung 1: Liniennetz 2030

### 3.4 Ausblick weitere Entwicklung Angebot

Mit dem Tramnetz 2030 werden die drängendsten Herausforderungen zeitnah angegangen. Das Tramnetz muss jedoch auch darüber hinaus mit der Entwicklung der Region Basel Schritt halten können. Für diese längerfristige Planung sind folgende Angebotserweiterungen vorgesehen:

#### - **Tram Bachgraben**

Das Gewerbegebiet Bachgraben entwickelt sich dynamisch: In den nächsten Jahren sollen rund 6'000 neue Arbeitsplätze entstehen. Mit dem Tram Bachgraben erhält das Gebiet eine hochwertige Erschliessung mit direkter Anbindung an die S-Bahn am Bahnhof St. Johann und ans Kleinbasel (Messeplatz/Badischer Bahnhof). Die Stärkung dieser tangentialen Führung entlastet die vom Durchgangsverkehr stark betroffenen Achsen in Grossbasel West und bietet eine Alternative zu bestehenden Verbindungen via Innenstadt. D.h. die Erreichbarkeit von Basel wird erhöht, die Pendlerinnen und Pendler erhalten eine attraktive Alternative zum Auto und die Strassen in und um Basel werden entlastet.

#### - **Tram 30 Grossbasel: Abschnitt Steinengraben–Heuwaage**

Die heutige Buslinie 30 verzeichnet im Abschnitt Bahnhof SBB–Universität schon seit Jahren eine sehr hohe Nachfrage, die in den Hauptverkehrszeiten regelmässig die Kapazitätsgrenzen überschreitet. Die Buslinie soll zur leistungsfähigeren Anbindung der beiden Campus an den Bahnhof SBB auf Trambetrieb umgestellt werden und via den neuen Bahnhofszugang Margarethenbrücke einen schnellen Zugang zu den Perrons erhalten. Zusätzlich könnten die Linien 16 und E 11, die via Petersgraben verkehren, mit der Führung über das Heuwaageviadukt beschleunigt werden. Auf dem Areal des Universitätsspitals Basel (Campus Gesundheit) sind markante städtebauliche Veränderungen im Gang, die sich in den nächsten Jahrzehnten fortsetzen werden. Die Entwicklungen sollen mit den geplanten Neubauten auf dem Life Science-Campus abgestimmt werden.

#### - **Tram 30 Grossbasel: Cityring (Abschnitt Schanzenstrasse–Schützengraben)**

Zu einem späteren Zeitpunkt ist eine Verlegung des Trams 30 vom Petersgraben in den Cityring denkbar. Weiterhin im Petersgraben verkehren würden die aus dem Tramnetz 2030 umgelegten Linien 16 und E11. Die Tramlinie 30 würde ab dem Steinengraben in die Achse Schützengraben–Schanzenstrasse verlegt. Dadurch könnte neben der schnellen Erreichbarkeit des Gebiets Schällemätteli und des Life Science-Campus eine direkte Linienführung weiter über die Johanniterbrücke realisiert werden.

#### - **Tram 30 Kleinbasel**

Mit der Verlegung der Tramlinie 30 in die Schanzenstrasse kann eine Weiterführung ins Kleinbasel realisiert werden, namentlich ab der Johanniterbrücke über die Feldbergstrasse bis zum Badischen Bahnhof. Damit werden die Uni und die Spitäler auch ab dem Badischen Bahnhof direkt mit dem Tram erreichbar. Auch auf diesem Abschnitt ist die Nachfrage bereits heute so hoch, dass die Buslinie in den Hauptverkehrszeiten alle drei bis vier Minuten verkehrt.

#### - **Tram Klybeckquai–Westquai**

Im Basler Norden befinden sich die grössten Entwicklungsgebiete des Kantons. Die Transformation verschiedener Industrie- und Hafenable zu Stadtquartieren mit Gewerbe- und Wohnflächen wird die Verkehrsnachfrage dort massiv erhöhen. Die Qualität und Leistungsfähigkeit der ÖV-Erschliessung ist entscheidend für die Attraktivität dieser Gebiete, das Tram dient dabei als Rückgrat und Impulsgeber. Das Tram Klybeckquai–Westquai ist die Folgetappe des Trams Klybeck, es erschliesst die Areale entlang des Rheins.

## 4. Infrastrukturausbau

Die Tramnetzinfrastruktur muss auf das aktualisierte Liniennetz abgestimmt sein. Wie in Kapitel 3.3 erwähnt, müssen für die Umsetzung des Tramnetz 2030 vier neue, mehrheitlich sehr kurze Streckenabschnitte gebaut werden. Sie machen das Tramnetz zukunftsfähig, indem es stabiler und wirtschaftlicher wird.

### Vordringliche Neubaustrecken

Die für das Tramnetz 2030 vordringlichen Neubaustrecken sind im Streckenplan TNE, Stand Januar 2024 (vgl. Anhang), aufgeführt. Ebenfalls im Streckenplan TNE eingetragen sind die in der Umsetzung später terminierten Tramprojekte wie beispielsweise das Tram Kleinhüningen–Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke).

Seit der letzten Berichterstattung sind keine zusätzlichen Netzelemente identifiziert worden, die im Streckenplan neu aufzunehmen sind. Die vordringlichen Neubaustrecken und die nächsten Ausbauelemente sind nachfolgend in Form von Faktenblättern kurz beschrieben. Die Faktenblätter enthalten eine Beschreibung von Lage und Länge der Strecke, Kosten und Nutzen, aktuellem Projektstand und nächsten Schritten sowie den Stand betreffend die Finanzierung.

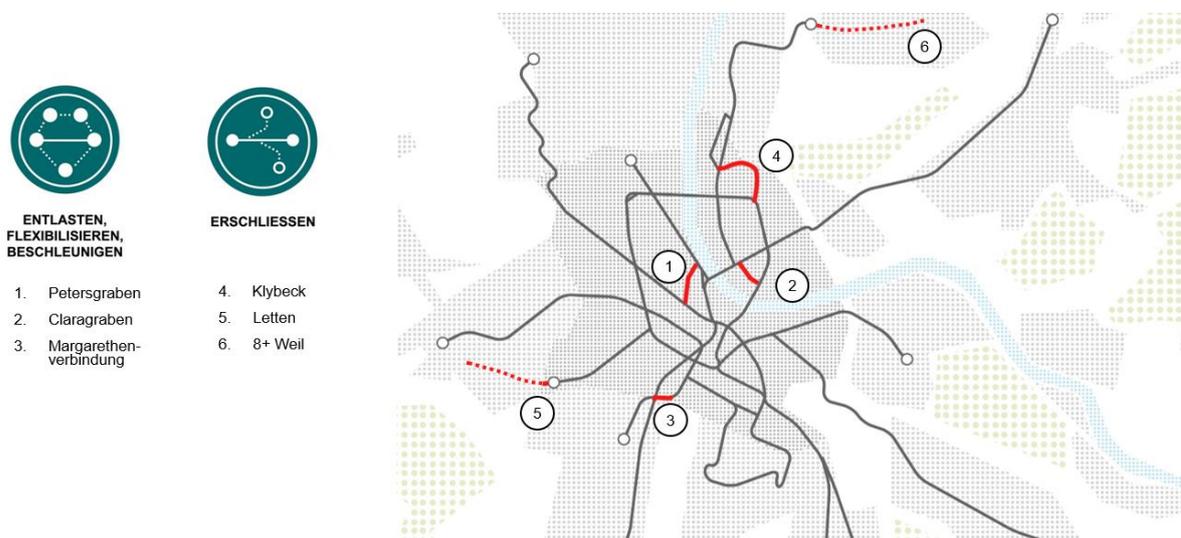


Abbildung 2: vordringliche Neubaustrecken Tramnetz 2030

### Finanzierungsbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm

An der Finanzierung von Verkehrsprojekten in Städten und Agglomerationen beteiligt sich der Bund mit dem Programm Agglomerationsverkehr (AP), sofern die Projekte die Anforderungen des Programms erfüllen und wirkungsvoll aufeinander abgestimmt sind.<sup>6</sup> Für die Projekte Margarethenverbindung, Claragraben und Petersgraben liegen bereits Finanzierungsbeschlüsse des Bundes vor (vgl. dazu die Faktenblätter in Kap. 4.1). Die Mitfinanzierung ist an die Bedingung geknüpft, dass sich die Gebietskörperschaften auf einen definierten Realisierungszeitpunkt verpflichten.<sup>7</sup> Erfolgt der Baubeginn später oder wird die Infrastruktur gar nicht gebaut, kann dies zu einem Malus in Form eines tieferen Beitragssatzes in der nächsten Programmgeneration führen. Dies schadet nicht nur dem verursachenden Kanton, sondern allen am Agglomerationsprogramm beteiligten Partnern.

Das Projekt Claragraben verzögert sich aufgrund von Abhängigkeiten zum Fernwärmeausbau und Nachbesserungen zugunsten des Veloverkehrs und der Begrünung. Der ursprünglich vorgesehene Termin und die vorgegebene Frist für die Realisierung können deshalb nicht eingehalten werden.

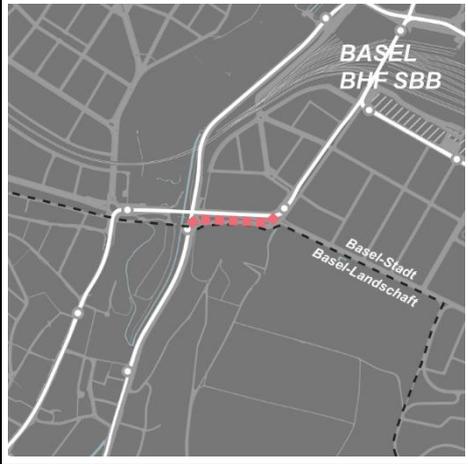
<sup>6</sup> Der Bund beschliesst Beiträge an Vorhaben in Vierjahresetappen, sogenannten Generationen. Den Beitragssatz legt er nach Prüfung der Programme der jeweiligen Generation in Abhängigkeit von deren Wirkung fest. Bisher lag er für das Agglomerationsprogramm Basel zwischen 35 und 40%.

<sup>7</sup> Vgl. Art. 18 der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV)

Der Regierungsrat hat daher, in Absprache mit den am Agglomerationsprogramm beteiligten Nachbarbehörden, beschlossen, aufgrund der Verzögerungen das Projekt beim Bund abzumelden. Sobald die Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs und der Begrünung in der Projektierung erfolgt sind, wird Basel-Stadt das Projekt im Agglomerationsprogramm wieder anmelden.

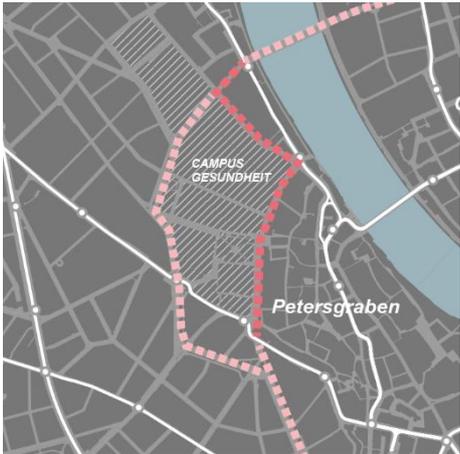
## 4.1 Infrastrukturausbau Horizont 2030

### Margarethenverbindung (MVB)

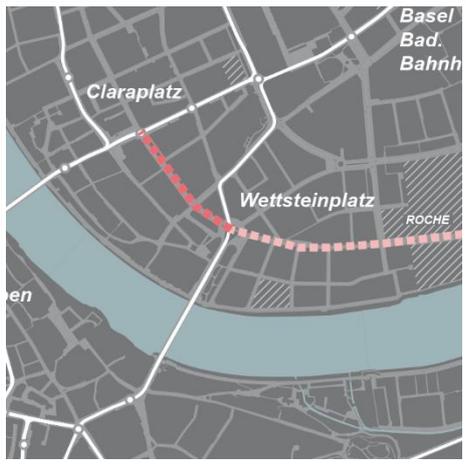
	<p><b>Lage:</b> Verbindet die Haltestellen Margarethen und Binningen, Dorenbach via Margarethenstich</p> <p><b>Länge:</b> ca. 300 m</p> <p><b>Tramlinie:</b> Linie 17</p> <p><b>Nutzen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direktere und schnellere Anbindung Leimental an den Bahnhof Basel SBB und an die Arbeitsplatzgebiete Roche/Badischer Bahnhof</li> <li>- Entlastung Stadtzentrum von Tramlinien</li> <li>- Entlastung Gundeli-West vom Autoverkehr</li> <li>- Chance, im Zuge Umgestaltung der Heuwaage Tramwendeschleife aufzuheben und Platz für Begrünung zu gewinnen</li> </ul>
<p><b>Kosten:</b> (gerundet, inkl. MWST)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 21 Mio. Franken für das Kernprojekt (exkl. Haltestellen) Basis Ratschlag 2014 (±20% Kostengenauigkeit)</li> </ul>
<p><b>Projektstand:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Baubewilligung (eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfügung) wurde 2017 durch den Bund erteilt.</li> <li>- Beide Haltestellen wurden bereits gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) barrierefrei umgebaut. Diese Kosten sind von den Gesamtprojektkosten abzuziehen.</li> </ul>
<p><b>Finanzierung:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beitrag Bund (AP1<sup>8</sup> max. 7 Mio. Franken)</li> <li>- BS: Grossratsbeschluss 7.1.2015 (11,4 Mio. Franken)</li> <li>- BL: Finanzierung wurde im Jahr 2017 abgelehnt.</li> </ul>
<p><b>Nächste Schritte:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BS: Ausarbeitung aktualisierter Ratschlag</li> <li>- Finanzierungsschlüssel BL/BS zu klären</li> </ul>
<p><b>Baubeginn:</b> <b>Inbetriebnahme:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2026</li> <li>- ab Ende 2027</li> </ul>
<p><b>Was, wenn die Infrastruktur nicht gebaut wird:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leimental mit über 62'000 Einwohnenden hat nach wie vor keine schnelle Verbindung an den Bahnhof SBB und zu den Arbeitsplatzgebieten.</li> <li>- Es wird weiterhin vorwiegend das Auto verwendet, um aus dem Leimental an den Bahnhof SBB und ins Stadtgebiet zu gelangen.</li> <li>- Keine Entlastung der Achse Theater–Barfüsserplatz–Marktplatz–Schifflande–Claraplatz</li> </ul>

<sup>8</sup> Agglomerationsprogramm 1. Generation

**Petersgraben (PEG)**

	<p><b>Lage:</b> Verbindet die Schanzenstrasse (UKBB) via Spitalstrasse und Petersgraben mit dem Leonhardsgraben.</p> <p><b>Länge:</b> ca. 1 km</p> <p><b>Tramlinie:</b> Linien 16 und E11</p> <p><b>Nutzen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mehr Flexibilität im Tramnetz erhöht die Betriebsstabilität und schafft Netzrobustheit</li> <li>- Entlastung Stadtzentrum und St. Johannis-Vorstadt</li> <li>- Leistungsfähige Verbindungen zum Bahnhof SBB ab dem Campus Gesundheit und Uniquartier</li> <li>- Entlastung der stark frequentierten Buslinie 30 in diesem Abschnitt</li> </ul>
<p><b>Kosten:</b> (gerundet, inkl. MWST)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 20 Mio. Franken (ohne Spitalstrasse und ohne Energieleitungstunnel)</li> <li>Basis Vorstudie (<math>\pm 30\%</math> Kostengenauigkeit)</li> </ul>
<p><b>Projektstand:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorprojekt inkl. Spitalstrasse in Überarbeitung</li> </ul>
<p><b>Finanzierung:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beitrag Bund (AP4, max. 8,5 Mio. Franken)</li> <li>- BS: noch nicht beschlossen</li> </ul>
<p><b>Nächste Schritte:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überarbeitung Vorprojekt: Nachbesserung in Bezug auf Velo und Fernwärme, zusätzlicher Raum für Bäume und Grünflächen, da gleichzeitig ein Energieleitungstunnel realisiert werden kann (konzentrierter Raumbedarf im Untergrund)</li> <li>- Einbezug Spitalstrasse/Schanzenstrasse</li> <li>- Ausarbeitung Ratschlag</li> </ul>
<p><b>Baubeginn:</b> <b>Inbetriebnahme:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frist AP4 per Ende 2028</li> <li>- ab 2031</li> </ul>
<p><b>Was, wenn die Infrastruktur nicht gebaut wird:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Weniger Flexibilität und Robustheit bei Störungen</li> <li>- Keine Entlastung der Achse Theater–Barfüsserplatz–Marktplatz–Schifflande</li> <li>- Die heute beengte St. Johannis-Vorstadt kann nicht vom Tramverkehr entlastet werden; weiterhin zu wenig Platz für Fuss- und Veloverkehr</li> <li>- Hohe Betriebskosten der Busanbindung von Universität und Campus Gesundheit</li> <li>- Weiterhin Überlastung der Buslinie 30</li> </ul>

### Claragraben (CLA)

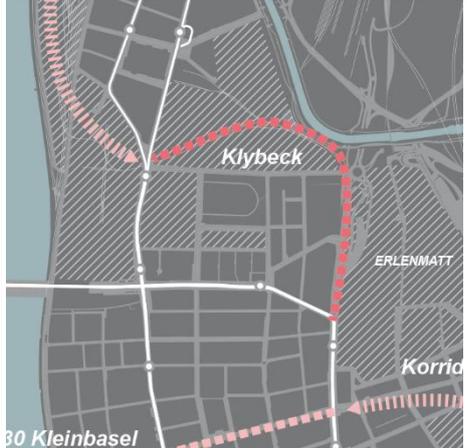
 <p>The map shows the Claragraben (CLA) project route in red, connecting Claraplatz and Wettsteinplatz. Key landmarks include the Basel Bad. Bahnhof, Roche, and the Rhine river.</p>	<p><b>Lage:</b> Verbindet den Wettsteinplatz via Clara-graben mit dem Claraplatz</p> <p><b>Länge:</b> ca. 650 m</p> <p><b>Tramlinie:</b> Linie 1</p> <p><b>Nutzen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direkte, schnelle Verbindung vom Klybeck und Claraplatz zum Bahnhof Basel SBB</li> <li>- Mehr Flexibilität im Tramnetz → Erhöhung Betriebsstabilität und Netzrobustheit</li> <li>- Attraktivere Erschliessung des oberen Kleinbasels und der östlichen Innenstadt</li> </ul>
<p><b>Kosten:</b> (gerundet, inkl. MWST)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 25 Mio. Franken (ohne Energieleitungstunnel) Basis Korridorstudie (±50% Kostengenauigkeit)</li> </ul>
<p><b>Projektstand:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorprojekt in Überarbeitung</li> </ul>
<p><b>Finanzierung:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- AP3 abgemeldet &gt; Bundesbeitrag wieder offen</li> <li>- BS: noch nicht beschlossen</li> </ul>
<p><b>Nächste Schritte:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Überarbeitung Vorprojekt mit Fokus Sicherheit Velo- und Fussverkehr, Begrünung</li> <li>- Abgleich mit dem Fernwärmeausbau und den anstehenden Erhaltungsmassnahmen sowie Neubau Energieleitungstunnel</li> <li>- Ausarbeitung Ratschlag</li> </ul>
<p><b>Baubeginn:</b> <b>Inbetriebnahme:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frist AP3 per Ende 2025<sup>9</sup> nicht erreichbar</li> <li>- Inbetriebnahme ab 2033</li> </ul>
<p><b>Was, wenn die Infrastruktur nicht gebaut wird:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lange Fahrzeiten von Basel Nord und vom Kleinbasel zum Bahnhof SBB</li> <li>- Ungenügende Netzflexibilität, unattraktive Umleitungsrouten bei Störungen</li> </ul>

<sup>9</sup> Inkl. Nachfrist von drei Jahren (von 2025 auf 2028)

**Letten (LET)**

	<p><b>Lage:</b> Weiterführung ab Kantonsgrenze resp. ab der Haltestelle Neuweilerstrasse bis zur Schulanlage Gartenhof</p> <p><b>Länge:</b> ca. 1.3 km (BS: 0.15 km)</p> <p><b>Tramlinie:</b> Linie 8</p> <p><b>Nutzen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Direktverbindung von Allschwil-Letten zum Bahnhof Basel SBB und in die Innenstadt</li> <li>- Entlastung Neubadquartier vom Durchgangsverkehr und damit Erhöhung Modal-Split-Anteil ÖV</li> <li>- Bessere Erschliessung des Quartiers Allschwil-Letten</li> </ul>
<p><b>Kosten:</b> (gerundet, inkl. MWST)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 76 Mio. Franken (Kostenanteil BS 8,5 Mio. Franken) Basis Vorprojekt (±20% Kostengenauigkeit)</li> </ul>
<p><b>Projektstand:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BL: Vorlage zur Projektierung im Landrat BL noch nicht behandelt.</li> <li>- BS: Abschluss Vorprojekt 2025</li> </ul>
<p><b>Finanzierung:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beitrag Bund (AP4, max. 32,5 Mio. Franken)</li> <li>- BS, BL und Allschwil noch nicht beschlossen</li> </ul>
<p><b>Nächste Schritte:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BL: Bereinigung Vorprojekt; Ausarbeitung Bauprojekt</li> <li>- BS: Ausarbeitung Ratschlag</li> </ul>
<p><b>Baubeginn: Inbetriebnahme:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frist AP4 per Ende 2028</li> <li>- ab 2031</li> </ul>
<p><b>Was, wenn die Infrastruktur nicht gebaut wird:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine direkte Erschliessung Allschwil Süd an den Bahnhof Basel SBB und an die Innenstadt</li> <li>- ungenügende ÖV-Erschliessung und damit auch in Zukunft tiefer Modal Split führt zu Zunahme Autoverkehr mit negativen Auswirkungen auf Basel West (Quartier Neubad)</li> </ul>

## Klybeck (KLY)

	<p><b>Lage:</b> Über den Riehenring in nördliche Richtung durch den neuen Stadtteil im Klybeckareal zum Klybeckplatz (Haltestelle Ciba)</p> <p><b>Länge:</b> ca. 1 km</p> <p><b>Tramlinie:</b> Linie 14</p> <p><b>Nutzen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung Quartier Erlenmatt und Entwicklungsareal Klybeck an die Stadt und das Umland</li> <li>- Mit der Transformation wird das Gebiet zwischen Rhein und Wiese geöffnet</li> <li>- Aufwärtskompatibel mit der Weiterführung in Richtung Klybeckquai–Westquai</li> </ul>
<p><b>Kosten:</b> (gerundet, inkl. MWST)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 60 Mio. Franken</li> <li>- Basis Vorstudie (±30% Kostengenauigkeit)</li> </ul>
<p><b>Projektstand:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorprojekt in Erarbeitung</li> </ul>
<p><b>Finanzierung:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anmeldung in AP6 vorgesehen</li> <li>- BS: noch nicht beschlossen</li> </ul>
<p><b>Nächste Schritte:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fertigstellung Vorprojekt</li> <li>- Im Rahmen Nutzungsplanung und Bebauungsplan: Festlegen der definitiven Bau- und Strassenlinien, genaue Führung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie Gestaltung und Begrünung Klybeckplatz</li> <li>- Ausarbeitung Ratschlag</li> </ul>
<p><b>Baubeginn:</b> <b>Inbetriebnahme:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frist AP6 per Ende 2034</li> <li>- ab 2035</li> </ul>
<p><b>Was, wenn die Infrastruktur nicht gebaut wird:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine adäquate ÖV-Erschliessung des neuen Entwicklungsgebiets Klybeckplus als grösstes Transformationsareal der Region</li> <li>- Reduzierte Attraktivität des Gebiets für potenzielle Bewohnende und Unternehmen und damit für Investoren mangels direkter Anbindung an die Innenstadt</li> <li>- Limitierender Faktor; Stadtentwicklung nicht im geplanten Ausmass möglich</li> <li>- Bremst Stadtentwicklung zeitlich</li> </ul>

Mit Ausnahme des Trams Klybeck, das im AP5 angemeldet werden soll, liegen für alle Projekte aus dem Tramnetz 2030 Finanzierungsbeschlüsse des Bundes vor. Wie eingangs beschrieben, hätte eine zu späte oder Nichtrealisierung eines oder mehrerer Projekte in mehrfacher Hinsicht negative Auswirkungen. Es ist deshalb essenziell, dass der Kanton wie auch die Stakeholder aus Politik und Wirtschaft alle notwendigen Anstrengungen unternehmen, um die Realisierung der Projekte termingerecht zu ermöglichen.

## 4.2 Infrastrukturausbau späterer Horizont

Mit dem Tramnetz 2030 werden die drängendsten Herausforderungen zeitnah angegangen; das Tramnetz muss aber auch darüber hinaus weiter ausgebaut werden. In diesem Kapitel wird über die geplanten Projekte und deren Stand berichtet.

Im Rahmen der laufenden Vorstudien zum Tram Bachgraben (BAC) und Tram 30/Grossbasel (30GB) konnten die Streckenführungen der beiden Tramprojekte definiert und räumlich festgelegt werden. Gegenüber dem letzten Tramnetzbericht von 2018 (aktualisiert 2019, GRB) sind diese beiden Elemente im Streckenplan TNE (vgl. Anhang) nicht mehr als Korridore, sondern als Strecken dargestellt.

Die beiden Tramprojekte Tram Klybeckquai–Westquai (KLY–WES) und Tram 30 Kleinbasel (30KB) sind weiterhin als Korridore im Streckenplan TNE eingetragen. Für das Tram Klybeckquai–Westquai ist eine Korridorstudie in Vorbereitung. Für das Tram 30 Kleinbasel soll die Korridorstudie (Anbindung Badischer Bahnhof und Machbarkeit Feldbergstrasse) ab 2025 ausgelöst werden.

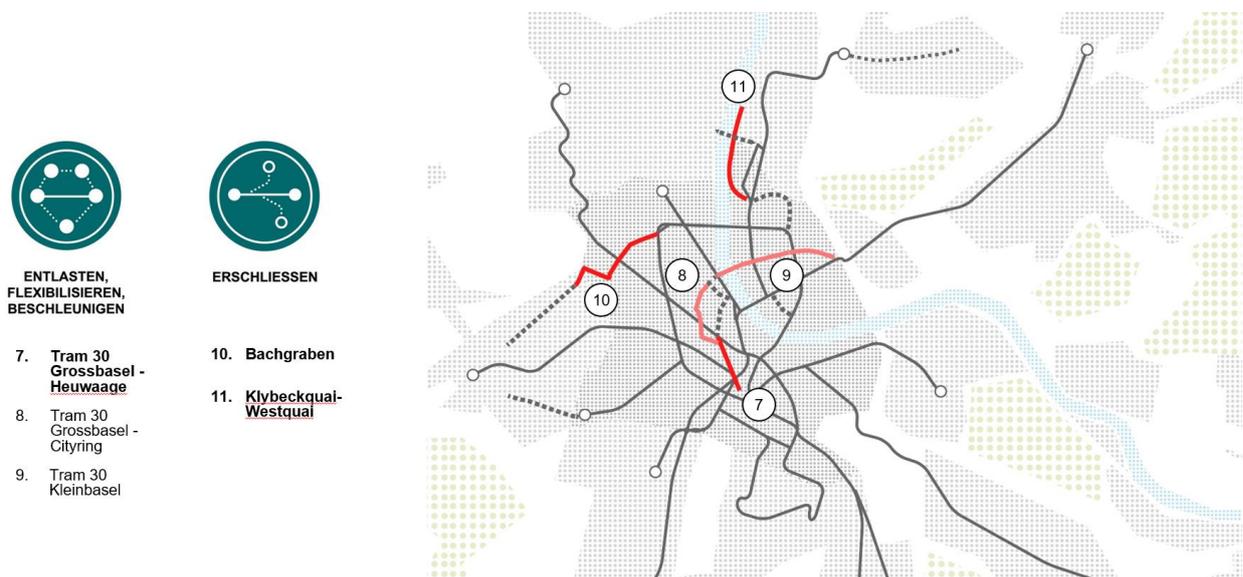
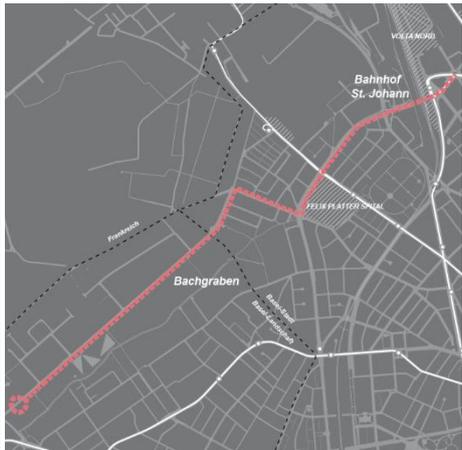
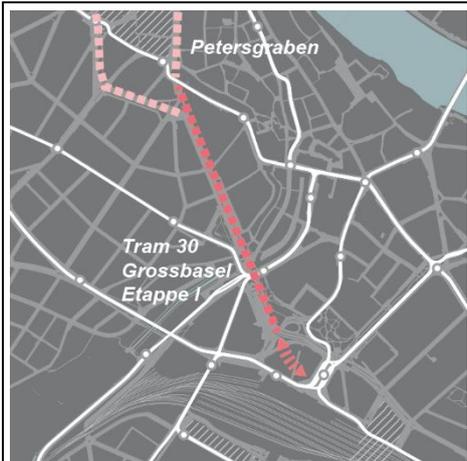


Abbildung 3: Neubaustrecken im späteren Horizont (nach Tramnetz 2030)

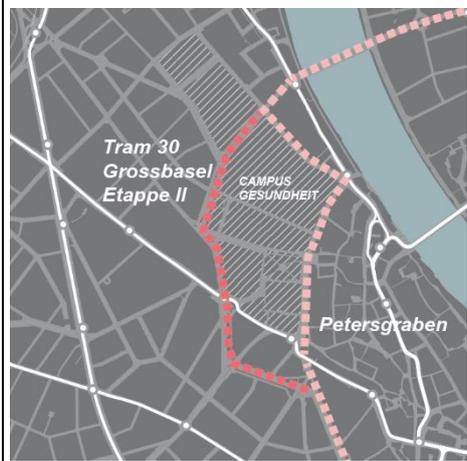
**Tram Bachgraben (BAC)**

	<p><b>Lage:</b> Hegenheimermattweg (ab Grabenring)–Belforterstrasse–Hegenheimerstrasse–Luzerner-ring–Bahnhof St. Johann</p> <p><b>Länge:</b> ca. 3.2 km</p> <p><b>Tramlinie:</b> noch offen</p> <p><b>Nutzen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Anbindung Wirtschaftsstandort Bachgraben deutlich stärken</li> <li>- neue Direktverbindungen für Grossbasel West und nördliches St. Johann</li> <li>- Verkehrsentslastung Wohnquartiere Grossbasel West</li> </ul>
<p><b>Kosten:</b> (gerundet, inkl. MWST)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 160 Mio. Franken</li> <li>- Basis Vorstudie (±30% Kostengenaugigkeit)</li> </ul>
<p><b>Projektstand:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorstudie abgeschlossen</li> <li>- Verkehrstechnische Machbarkeit nachgewiesen; Voraussetzung für verlässlichen Trambetrieb und für Erhalt der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes: vorgängige Inbetriebnahme des Zubringers Bachgrabens (ZUBA)</li> <li>- Vertiefte Abklärungen zur Machbarkeit in Bezug auf Werkleitungen im Untergrund abgeschlossen</li> </ul>
<p><b>Finanzierung:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anmeldung in AP6 vorgesehen</li> <li>- BS noch nicht beschlossen</li> </ul>
<p><b>Nächste Schritte:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösung Vorprojekt (Start Ende 2024)</li> </ul>
<p><b>Baubeginn:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- noch offen</li> </ul>
<p><b>Inbetriebnahme:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nach 2035</li> </ul>
<p><b>Was, wenn die Infrastruktur nicht gebaut wird:</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine adäquate ÖV-Erschliessung, in der Folge hohes MIV-Aufkommen und zunehmende Überlastung</li> <li>- Das Gebiet verliert an Attraktivität für Investoren</li> <li>- Negative Auswirkungen auf Wohnumfeld Basel West</li> <li>- Zunahme Emissionen (Luft/Lärm)</li> </ul>

**Tram 30 Grossbasel (30GB)**



Etappe I (Steinengraben/Heuwaage)



Etappe II (Schanzenstrasse/Schützengraben)

<b>Lage:</b>	Verbindet den Raum Bahnhof Basel SBB via Heuwaage-Viadukt mit dem Life Sciences-Campus, Gesundheit und Universität.
<b>Länge:</b>	ca. 1.0 Kilometer (Etappe I) ca. 1.2 Kilometer (Etappe II)
<b>Tramlinie:</b>	Linie 30
<b>Nutzen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- effizienterer Betrieb (Tram statt Bus) auf der Direktverbindung vom Bahnhof SBB Richtung St. Johann resp. zu den publikumsintensiven Räumen der Universität und des Campus Life Science und Gesundheit</li> <li>- Chance, mit den anstehenden Erneuerungsarbeiten an der städtischen Infrastruktur den gesamten Verkehrsraum in diesem Gebiet neu zu organisieren</li> </ul>

<b>Kosten:</b> (gerundet, inkl. MWST)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 140 Mio. Franken</li> <li>- Basis Vorstudie (<math>\pm 30\%</math> Kostengenauigkeit) für Etappe I (Steinengraben/Heuwaage) und Etappe II (Schanzenstrasse/Schützengraben)</li> </ul>
---------------------------------------	--

<b>Projektstand:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorstudie; verkehrstechnische Machbarkeit gegeben</li> <li>- Bautechnische und statische Herausforderungen können entlang Tramstrecken bewältigt werden (inkl. statische Ertüchtigung Heuwaage-Viadukt)</li> <li>- Vertiefte Abklärungen zur Machbarkeit im Untergrund in Bezug auf Werkleitungen abgeschlossen</li> <li>- Hohes Potenzial für Verbesserungen zugunsten des Stadtklimas und der aktiven Mobilität</li> <li>- Insgesamt sehr komplexe Herausforderungen auf der gesamten Streckenführung</li> </ul>
----------------------	---

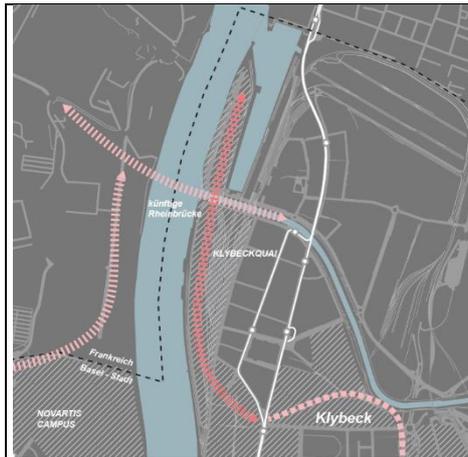
<b>Finanzierung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agglomerationsprogramm, spätere Generation</li> <li>- BS nicht beschlossen</li> </ul>
----------------------	--

<b>Nächste Schritte:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auslösung Vorprojekt Etappe I ab Anfang 2025</li> <li>- Abschnitt Bahnhof SBB–Auf der Lyss (Heuwaage/Steinengraben) mit Petersgraben kombinieren (über Petersgraben–Spitalstrasse)</li> <li>- Auslösung Vorprojekt Etappe II offen (Abschnitt Schützengraben–Schanzenstrasse)</li> </ul>
<b>Baubeginn:</b> <b>Inbetriebnahme</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- noch offen</li> <li>- nach 2035</li> </ul>
<b>Was, wenn die Infrastruktur nicht gebaut wird:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine adäquate ÖV-Erschliessung ab Bahnhof SBB mit Tram für die wichtigen Grossbasler Stadträume der Universität sowie des Campus Life Science und Gesundheit</li> <li>- Kapazitätsengpass ab/zu Basel Bahnhof SBB verstärkt sich, Betriebsaufwand Bus steigt</li> <li>- Hohe MIV-Belastung und tiefe stadträumliche Qualität entlang Cityring</li> </ul>

**Tram 30 Kleinbasel (30KB)**

	<p><b>Lage:</b> Zwischen Johanniterbrücke und Bad. Bahnhof; Westabschnitt entlang Feldbergstrasse; Ostabschnitt ab Knoten Riehenring offen</p> <p><b>Länge:</b> ca. 2 km</p> <p><b>Tramlinie:</b> Linie 30</p> <p><b>Nutzen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leistungsfähige Tramanbindung von Uni und Spitäler an den Badischen Bahnhof über zusätzliche Rheinquerung (Johanniterbrücke)</li> <li>- deutliche Verbesserung der Robustheit im Tramnetz dank zusätzlicher Rheinquerung</li> </ul>
	<p><b>Kosten:</b> (gerundet, inkl. MWST) - noch offen</p> <p><b>Projektstand:</b> - Korridor- und Machbarkeitsstudie</p> <p><b>Finanzierung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Agglomerationsprogramm, spätere Generation</li> <li>- BS nicht beschlossen</li> </ul> <p><b>Nächste Schritte:</b> - Start Machbarkeits- und Korridorstudie ab 2025</p> <p><b>Frist Baubeginn</b> - noch offen</p> <p><b>Was, wenn die Infrastruktur nicht gebaut wird:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kapazitätsengpass zwischen Gross- und Kleinbasel verstärkt sich, Betriebsaufwand Bus steigt</li> <li>- Hohe MIV-Belastung und tiefe stadträumliche Qualität Feldbergstrasse</li> <li>- Ungenügende Flexibilität Tramnetz (Rheinquerung)</li> </ul>

## Tram Klybeckquai–Westquai (KLY-WES)



<b>Lage:</b>	Verbindet das Areal «klybeckplus» via Klybeckplatz mit der Westquai-Halbinsel und erschliesst die Gebiete entlang des Klybeckquais und Westquais
<b>Länge:</b>	Ca. 1.5 Kilometer
<b>Tramlinie:</b>	Linie 14
<b>Nutzen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Direkte Erschliessung Klybeckquai und Westquai an die Stadt und das Umland</li> <li>- Stärkung des ÖV als Rückgrat der Mobilität in Basel Nord</li> <li>- Unterstützung bisheriger Industrie- und Hafenable</li> </ul>
<b>Kosten:</b> (gerundet, inkl. MWST)	- noch offen
<b>Projektstand:</b>	- Korridor- und Machbarkeitsstudie in Vorbereitung
<b>Finanzierung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agglomerationsprogramm, spätere Generation</li> <li>- BS nicht beschlossen</li> </ul>
<b>Nächste Schritte:</b>	- Abstimmung auf aktualisiertes städtebauliches Leitbild, Abschluss Korridor- und Machbarkeitsstudie Ende 2025
<b>Frist Baubeginn</b>	- noch offen
<b>Was, wenn die Infrastruktur nicht gebaut wird:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Arealentwicklung ohne Erschliessung Mobilität</li> <li>- Entwicklung des Gebiets wird stark verlangsamt und beschränkt. Das Gebiet verliert an Attraktivität für Investoren.</li> </ul>

## 5. Ausblick

Die Tramnetzentwicklung ist ein kontinuierlicher Planungsprozess in einem sehr dynamischen Umfeld. Im Hinblick auf die nächste Berichterstattung zum Ausbau der Tramstrecken ist die über den Horizont 2030 hinausgehende Liniennetzplanung erneut zu überprüfen. Dies auf Basis der Daten zur räumlichen Entwicklung sowie der (zu erwartenden) Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Ebenfalls zu überprüfen ist die Zweckmässigkeit zusätzlicher Traminfrastrukturen mit einem späteren Horizont als 2030 hinaus. Die Weiterentwicklung soll kommunikativ eng begleitet und die Bevölkerung einbezogen werden.

### 5.1 Zweckmässigkeitsüberprüfung

Die Zweckmässigkeit der Traminfrastruktur ist periodisch zu überprüfen. Dabei sind neue oder veränderte Netzelemente aus dem Streckenplan TNE (vgl. Anhang) im Hinblick auf ihre Kosten und auf ihre Nutzenwirkung zu bewerten, dies unter Berücksichtigung der Entwicklungen von Bevölkerung und Wirtschaft. So hat der Standort Basel in den letzten Jahren als Wohn- und Arbeitsort weiter stark an Attraktivität gewonnen. Damit steigt beispielsweise die Bedeutung des Trams Bachgraben oder jene des Trams Klybeckquai–Westquai.

Bereits im ersten Bericht an den Grossen Rat zur Tramnetzentwicklung (Bericht 15.0754.01 vom 8. Juli 2015) sind alle neu zu planenden Infrastrukturelemente einer Zweckmässigkeitsbetrachtung unterzogen worden. Der Regierungsrat möchte die Zweckmässigkeitsbetrachtung ab 2025 aktualisieren.

Mit dem Tramnetz 2030 ist im Vergleich zum Tramnetz, das der Zweckmässigkeitsbetrachtung 2015 zugrunde lag, ein neueres Liniennetz hinterlegt. Dieses, gepaart mit den aktuellen Strukturdaten (Arbeitsplätze, Einwohnende), bildet die Basis für die zu erstellende Zweckmässigkeitsprüfung. Der Fokus liegt dabei auf Elementen aus dem späteren Horizont wie zum Beispiel dem Tram 30 Grossbasel Etappe II oder dem Tram Klybeckquai–Westquai.

Der Regierungsrat möchte dadurch sicherstellen, dass die damalige Priorisierung, die in das Tramnetz 2030 mündete, auf Basis der heutigen Bedürfnisse und Ansprüche weiterentwickelt wird. Die Resultate sind dem Grossen Rat im nächsten Tramnetzbericht darzulegen. Über eine allfällige Aufnahme, einen Verzicht auf eine Traminfrastruktur aus dem Streckenplan TNE oder über eine Anpassung der Priorisierung entscheidet der Grosse Rat.

Nicht Teil dieser Zweckmässigkeitsprüfung werden weitere Elemente des Infrastrukturausbaus sein, die sich zwar im Themenspeicher des Streckenplans TNE befinden, aber aus unterschiedlichen Gründen zurückgestellt wurden. Es handelt sich um die Korridore Dreispitz–St. Jakob, Dreispitz, Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse, Saint-Louis Grenze–Huningue Port. Mögliche Veränderungen in der Priorisierung und Bearbeitung ergeben sich aus der geplanten Zweckmässigkeitsprüfung.

## **5.2 Kommunikation und Partizipation**

Dem klaren politischen Auftrag zum Ausbau des Tramnetzes steht immer wieder die Ablehnung einzelner konkreter Projekte gegenüber. So wurde in Basel-Stadt 2014 die Finanzierung für das Tram Erlenmatt und in Basel-Landschaft 2017 die Finanzierung für den Margarethenstich sowie 2021 für das Tram Salina Raurica abgelehnt.

Mit einer verstärkten Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit soll die Bevölkerung intensiver in die Entwicklung einbezogen werden, um mehrheitsfähige Lösungen für den Ausbau des Tramnetzes zu erhalten.

### **Tramnetz 2030**

Die Kommunikation und Partizipation in Bezug auf die Tramnetzentwicklung werden sich in den kommenden Jahren besonders auf das Tramnetz 2030 konzentrieren. Die Kommunikation zielt darauf ab, über die mit dem Tramnetz 2030 verbundenen Angebotsverbesserungen und damit über den Nutzen des Tramsystems als Ganzes zu informieren. Einzelne Projekte sollen so als Teile verstanden werden, deren Realisierung – oder auch Nichtrealisierung – Folgen für das gesamte System hat – und damit auch auf die Möglichkeiten der Angebotsgestaltung.

Dazu wird es einen geeigneten Mix an verschiedenen Kommunikationsmassnahmen brauchen, wobei besonders der Dialog mit der Bevölkerung – z.B. durch verschiedene Informationsveranstaltungen – gesucht wird. Um die Konsistenz der Kommunikation über einen längeren Zeitraum sicherzustellen, hat das BVD einen Agenturauftrag für die nächsten vier Jahre ausgeschrieben und vergeben. Die Zusammenarbeit ist im ersten Quartal 2024 gestartet.

### **Weitere Entwicklung**

Um die Entwicklung, die über das Tramnetz 2030 hinausgeht, zu schärfen und mehrheitsfähig zu gestalten, bietet sich eine weiterführende Partizipation an. Deshalb sollen in einem ersten Schritt Ideen, Wünsche und Erwartungen von Bevölkerung, Interessensvertretern und Verbänden an den öffentlichen Verkehr sowie die Einschätzungen zum künftigen Mobilitätsverhalten erfasst werden. Auf Basis der Erkenntnisse aus der Mitwirkung erfolgt die fachliche Arbeit am Zielbild Tramnetz.

## 6. Finanzen

### 6.1 Bisherige Ausgaben und weitere Finanzierungen

Mit der Berichterstattung zum Ausbau des Tramstreckennetzes werden dem Grossen Rat jeweils die Kosten der bisherigen Infrastrukturausbauten (Investitionsrechnung) wie auch die Planungs- und Projektierungsaufwände (Erfolgsrechnung BVD) für die Weiterbearbeitung der Tramnetzausbauten dargelegt.

Es zeigt sich, dass die Umsetzung der TNE insgesamt höhere Infrastrukturkosten bedingt als bisher angenommen. Die Kosten für die vordringlichen Neubaustrecken gem. Kap. 4.1 fallen schätzungsweise um bis zu 30% höher aus als bisher berechnet, was innerhalb der phasenbedingten Kostengenauigkeit liegt. Als Gründe für die Kostensteigerung sind Erweiterungen des Projektperimeters (Einbezug Spitalstrasse in Tram Petersgraben), komplexere Rahmenbedingungen (z.B. Werkleitungen/Fernwärme) als auch die generelle Teuerung zu nennen. In der anstehenden Kostenermittlung der Projektierungsphase werden die Kosten jedes Neubauprojekts detaillierter ermittelt und im Anschluss im Rahmen einzelner Ratschläge dem Grossen Rat vorgelegt. Anstehend sind Tram Petersgraben, Tram Claragraben und nachfolgend Tram Klybeck. Als nächstes unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat den aktualisierten Ratschlag zur Margarethenverbindung. Deren Kosten entsprechen den ursprünglich geschätzten, die mit der phasenbedingten Genauigkeit berechnet werden konnten.

#### **Bisherige Ausgaben Investitionsrechnung**

Der Grosse Rat hat mit GRB 12/38/10G vom 19. September 2012 eine Rahmenausgabenbewilligung für den Ausbau des Tramstreckennetzes (RAB TNE) in der Höhe von 350 Mio. Franken für die Planung, Projektierung und Realisierung von neuen Streckenabschnitten des Tramnetzes gesprochen. Bisher wurden sehr viel weniger Mittel als geplant ausgegeben (siehe Tabelle unten). Dies hängt in erster Linie mit den negativen Abstimmungsergebnissen zu den Projekten Tram Erlentmatt und Margarethenstich zusammen.

Im letzten Tramnetzbericht wurden die bereits vorgängig über Ratschläge bewilligten Mittel für die Realisierung des Projektes Tram 3 Basel–Bahnhof Saint-Louis und die Kosten für die Bewilligung des Bauprojekts Margarethenstich ausgewiesen. Als neue Investition kommt mit dem vorliegenden, dritten Tramnetzbericht das Verbindungsgleis am Centralbahnplatz dazu. Der Grosse Rat hat mit GRB 20/04/18G vom 22. Januar 2020 für die Erstellung dieser Gleisverbindung insgesamt 1,92 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung – Investitionsbereich 2, Öffentlicher Verkehr, Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz als Darlehen an die BVB – bewilligt.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die bisherigen Ausgaben zulasten der Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz mit Stand per Ende 2023.

**Tabelle 1: Zusammenstellung der gerundeten Ausgaben und des Stands der Rahmenausgabenbewilligung TNE (RAB TNE)**

<b>Rahmenausgabenbewilligung Tramnetz (RAB TNE)</b>		
	Beschlüsse	bisher abgerechnete Ausgaben
Gesamtbetrag	GRB 12/38/10G	Fr. 350'000'000
Tram 3 Basel–Bahnhof Saint-Louis, Bauprojekt und Realisierung inkl. Darlehen BVB	GRB 14/26/10G	Fr. –16'440'000
Tram Margarethenstich, Baubewilligung BAV	GRB 15/02/07G	Fr. –166'000
Verbindungsgleis Centralbahnplatz Nord	GRB 20/04/18G	Fr. –2'370'000
Projektierungsgelder Vorprojekte, total 1,5 Mio. Franken für Tram Claragraben, Tram Petersgraben und Tram Klybeck	RRB 18/38/11	Fr. –670'000
<b>Stand per Ende 2023 (Restbetrag)</b>		<b>Fr. 330'354'000</b>

**Bisherige Ausgaben Erfolgsrechnung**

Der Grosse Rat hat mit GRB 12/38/10G vom 19. September 2012 eine Ausgabenbewilligung über 4,0 Mio. Franken zulasten der Erfolgsrechnung des BVD (Planungspauschale) für die Weiterbearbeitung der Tramnetzausbauten beschlossen. Diese Mittel wurden für die interne Planung und Gesamtkoordination sowie für die Vergabe von Machbarkeitsabklärungen und Vorstudien an externe Ingenieurbüros bewilligt. In den sechs Jahren 2013 bis Ende 2018 wurden insgesamt 3,3 Mio. Franken ausgegeben (vgl. erster Teil). Diese Gelder wurden für Zweckmässigkeitsbetrachtungen, die Erarbeitung des Streckenplans TNE und erste strategische Studien sowie Vorstudien zu den damals priorisierten Tramprojekten verwendet.

Am 12. Februar 2020 hat der Grosse Rat mit GRB 20/07/09G für die raschere Weiterbearbeitung und Planung der Tramnetzentwicklung eine zweite Ausgabenbewilligung über 3,3 Mio. Franken beschlossen. In den letzten fünf Jahren 2019 bis Ende 2023 wurden zusätzlich 3,85 Mio. Franken aus der Ausgabenbewilligung ausgegeben. Diese Gelder sind u.a. für Vorstudien zu den Tramprojekten Claragraben, Petersgraben und Klybeck aufgewendet worden. Ebenfalls wurde eine umfassende Liniennetzplanung und ein Kommunikationskonzept zum Tramnetz 2030 erarbeitet. In den beiden letzten Jahren sind die vom Grossen Rat als beschleunigt auszuarbeitenden Studien für die Projekte Tram 30 Grossbasel und Tram Bachgraben entwickelt worden. Für das Tram Klybeckquai–Westquai sind erste Korridorabklärungen ebenfalls vorliegend.

Die jährlichen Ausgaben in den Jahren 2019–2023 betragen durchschnittlich 780'000 Franken. In diesen Beträgen sind auch die Finanzierung der Kreditstellen für die Planung, Gesamtkoordination sowie Kommunikation enthalten.

Tabelle 2: Zusammenstellung der verwendeten Mittel 2013–2023 und der weiteren notwendigen Mittel aus der Planungspauschale

<b>Erfolgsrechnung BVD (Planungspauschale)</b>		
	bestehende Tranchen	Antrag Erhöhung Tranchen
GRB 12/38/10G über Fr. 4,0 Mio. vom 19. September 2012		
Ausgaben 2013	Fr. 170'000	
Ausgaben 2014	Fr. 820'000	
Ausgaben 2015	Fr. 650'000	
Ausgaben 2016	Fr. 610'000	
Ausgaben 2017	Fr. 550'000	
Ausgaben 2018	Fr. 500'000	
<i>Ausgaben 2013 bis Ende 2018</i>	<i>Fr. 3'300'000</i>	
GRB 20/07/09G über Fr. 3,3 Mio. vom 12. Februar 2020		
Ausgaben 2019	Fr. 500'000	
Ausgaben 2020	Fr. 550'000	
Ausgaben 2021	Fr. 750'000	
Ausgaben 2022	Fr. 1'050'000	
Ausgaben 2023	Fr. 950'000	
<i>Ausgaben 2019 bis Ende 2023</i>	<i>Fr. 3'800'000</i>	
<b>Ausgaben insgesamt bis Ende 2023</b>	<b>Fr. 7'100'000</b>	
<b>Restbetrag (per Ende 2023)</b>	<b>Fr. 200'000</b>	
geplante Ausgaben 2024		Fr. 400'000
geplante Ausgaben 2025		Fr. 800'000
geplante Ausgaben 2026		Fr. 800'000
geplante Ausgaben 2027		Fr. 700'000
geplante Ausgaben 2028		Fr. 700'000
	<b>Fr. 7'300'000</b>	<b>Fr. 3'400'000</b>

Da Planungsarbeiten und übergeordnete Aufgaben nicht zulasten der Rahmenausgabenbewilligung TNE bzw. der Investitionsrechnung finanziert werden sollen, beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat mit vorliegendem Bericht, eine Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung in der Höhe von 3,4 Mio. Franken zulasten der Erfolgsrechnung des BVD (Planungspauschale) für die Jahre 2024–2028 zu bewilligen.

### Finanzierung weiterer Vorprojekte

Mit GRB vom 12/38/10G vom 19. September 2012 wurden ebenfalls Mittel für die Projektierung der Vorprojekte bereitgestellt. Anders als für die Realisierungskosten, ist für die Finanzierung der Vorprojekte kein Grossratsentscheid notwendig. Nach Aufnahme der Beträge ins Investitionsprogramm kann der Regierungsrat die benötigten Mittel zu Lasten der RAB TNE freigeben.

Mit der letzten Berichterstattung an den Grossen Rat hat der Regierungsrat für die Ausarbeitung der Vorprojekte Tram Claragraben, Tram Petersgraben und Tram Klybeck zulasten der Investitionsrechnung – Investitionsbereich 2, Öffentlicher Verkehr, RAB TNE Ausgaben in der Höhe von 1,5 Mio. Franken bewilligt. Der aktuelle Stand der RAB TNE ist in der Tabelle 1 ersichtlich.

Der Regierungsrat möchte die Planung und Projektierung der Tramnetzentwicklung weiter vorwärtsbringen. Nebst der Aktualisierung der Zweckmässigkeit (vgl. Kapitel 5.1), sollen auch die Vorprojekte für das Tram Bachgraben und Tram 30 Grossbasel Etappe I erarbeitet werden. Entsprechend sollen die Vorprojekte ab 2025 beim BVD ausgelöst werden. Der Regierungsrat hat dafür insgesamt 3.70 Mio. Franken für die beiden Vorprojekte bewilligt. Zudem sind die Korridor- und Machbarkeitsstudien für das Tram Klybeckquai–Westquai und für das Tram 30 Kleinbasel weiterzubearbeiten. Der Regierungsrat berichtet über die Ergebnisse im Rahmen der nächsten Berichtserstattung zur Tramnetzentwicklung.

## 7. Formelle Prüfungen

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

## 8. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## **Grossratsbeschluss**

### **Dritter Bericht zur Tramnetzentwicklung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz**

sowie

### **Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und die Gesamtkoordination**

(vom [Datum eingeben])

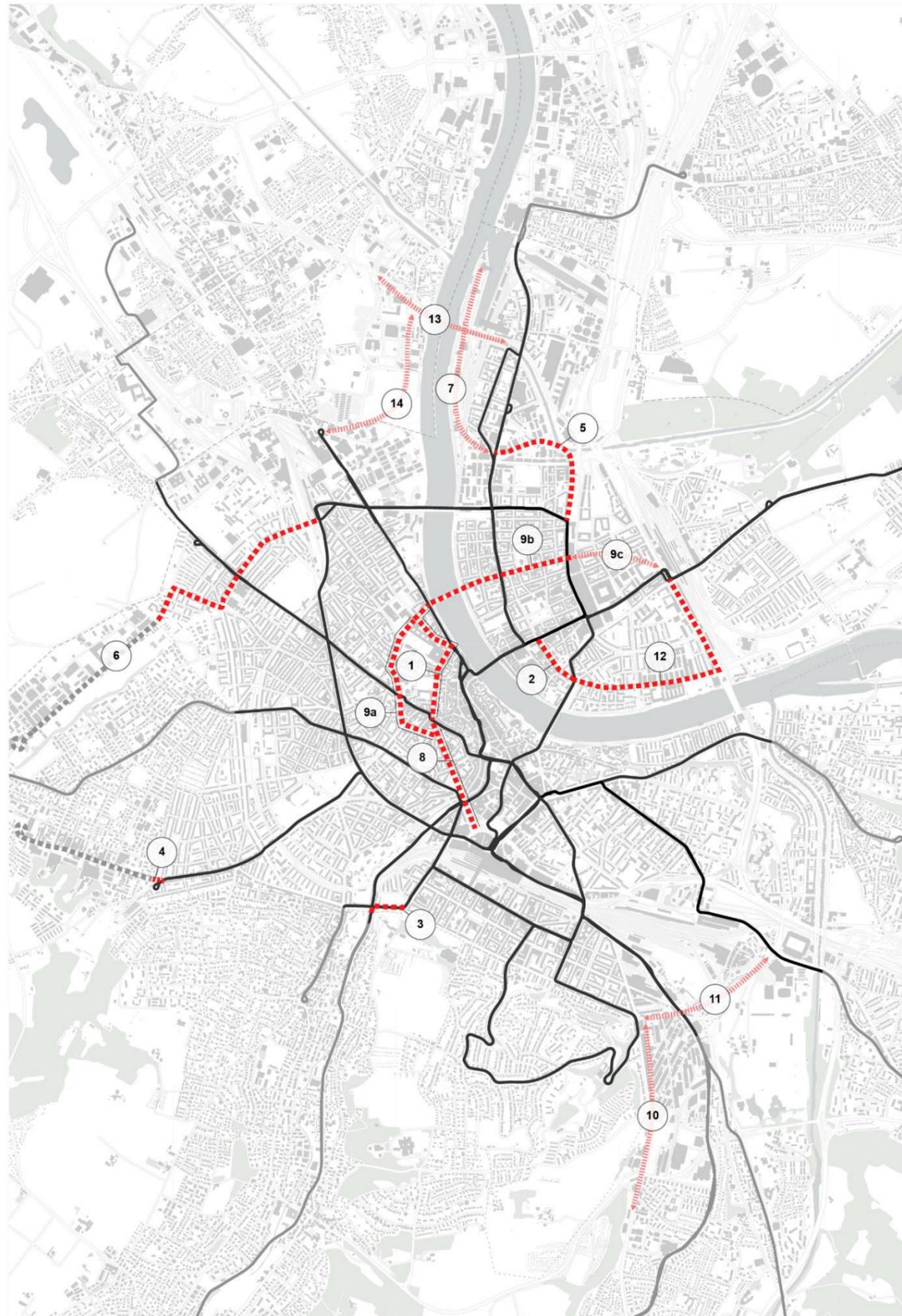
Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Der Grosse Rat genehmigt den aktualisierten Plan zum Tramstreckennetz, Stand Januar 2024
2. Der Grosse Rat bewilligt für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung Ausgaben in der Höhe von insgesamt Fr. 3'400'000 zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.

## 9. Anhang

Abbildung 4: Aktualisierter Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes, Stand Mai 2024



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

**Mobilität**

Tramnetzentwicklung Basel  
Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes

Streckenplan TNE

- ① Tram Petersgraben<sup>1</sup> (Petersgraben - Spitalstrasse)
- ② Tram Claragraben
- ③ Tram Margerethenverbindung
- ④ Tram Letten
- ⑤ Tram Klybeck
- ⑥ Tram Bachgraben
- ⑦ Korridor Tram Klybeckquai – Westquai
- ⑧ Tram 30<sup>1</sup> – Grossbasel, Etappe I (Steingraben - Heuwaage)
- ⑨a Tram 30<sup>2,3</sup> – Grossbasel, Etappe II (Schanenstrasse - Schützengraben)
- ⑨b Tram 30<sup>2</sup> – Kleinbasel (Johanniterbrücke, Feldbergstrasse)
- ⑨c Korridor Tram 30<sup>2</sup> – Kleinbasel (Anbindung Riehenring - Bad. Bahnhof)
- ⑩ Korridor Tram Dreispitz – St. Jakob
- ⑪ Korridor Tram Dreispitz
- ⑫ Tram Grenzacherstrasse - Schwarzwaldstrasse
- ⑬ Korridor Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke)
- ⑭ Korridor Tram Saint-Louis Grenze – Huningue Pont

<sup>1</sup> Tram 30 Grossbasel, Etappe I: 1, 8

<sup>2</sup> Tram 30 Grossbasel, Etappe II: 8, 9a

<sup>3</sup> Tram 30 Grossbasel, Gesamtstrecke: 8, 9a, 9b, 9c

- Neue Tramstrecken
- ◄◄ Neue Tramstrecken als Korridor
- Bestehende Tramstrecken
- Neue Tramverlängerungen Kanton Basel-Landschaft
- Bestehende Tramstrecken ausserhalb Kanton Basel-Stadt

Schematische Darstellung der Tramstrecken