



Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

09.1670.05

08.5111.04

Basel, 15. August 2012

Kommissionsbeschluss
vom 15. August 2012

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag und Bericht 09.1670.03 betreffend Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative)

und

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

sowie

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

1. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) am 8.6.2011 den Ratschlag und Bericht des Regierungsrats 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 den Bericht zu einem Anzug überwiesen.

Die UVEK hat sich erstmals an ihren Sitzungen vom 24.8.2011 und 7.9.2011 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Zu diesem Zeitpunkt war die vom Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt und der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft gemeinsam in Auftrag gegebene Studie zur strategischen Planung des Tramnetzes Region Basel 2020 im Gang. Um deren Ergebnisse in die Beratung und Beurteilung der Traminitiative einbeziehen zu können, sistierte die UVEK die Behandlung des Geschäfts und beantragte dem Grossen Rat mit Schreiben vom 2.11.2011 und Einverständnis des Initiativkomitees eine Fristverlängerung zur Behandlung der Initiative bis Ende 2012. Der Grosse Rat stimmte dieser Verlängerung am 7.12.2011 zu. Der Regierungsrat hätte sonst gemäss den im Gesetz betreffend Initiative und Referendum definierten Fristen bis Juni 2012 eine Volksabstimmung ansetzen müssen.

Am 8.2.2012 haben das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt und die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft die Ergebnisse der Tramnetzstudie öffentlich kommuniziert. Die UVEK liess sich bereits an ihrer Sitzung vom 1.2.2012 informieren. Sie beauftragte das Bau- und Verkehrsdepartement in der Folge mit weiteren Abklärungen. An ihren Sitzungen vom 2.5.2012, 9.5.2012, 6.6.2012 und 13.6.2012 erarbeitete sie in der Folge einen eigenen Gegenvorschlag zur Traminitiative. Den vorliegenden Bericht verabschiedete sie am 15.8.2012.

2. Initiative und Gegenvorschlag des Regierungsrats

Die Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative) will den Kanton gesetzlich dazu verpflichten, das System Tram im Orts- und Regionalverkehr mit seinem heutigen Streckennetz zu erhalten und auszubauen. Dies soll zu einer Reduktion der Luftschadstoffbelastung, einer Verkehrsentlastung in der Innenstadt sowie einer möglichst direkten Anbindung der Quartiere und Agglomerationsgemeinden an das Netz der Regio-S-Bahn führen. Das Tram soll innerhalb der Agglomeration die Hauptlast des Verkehrsaufkommens tragen. Um diesen Zielen einen Schritt näher zu kommen, verlangt die Initiative den zwingenden Bau einer Tramverbindung über die Johanniterbrücke. Universität, Universitätsspitaler sowie die Wohngebiete rund um die Feldbergstrasse sollen an das Tramnetz angeschlossen werden. Der Baubeginn hätte spätestens sechs Jahre nach Annahme der Initiative zu erfolgen. Neben diesem konkreten Anliegen fordert die Initiative die Schaffung weiterer geeigneter zusätzlicher Tramstrecken sowie den Ersatz stark frequentierter Bus- durch Tramlinien.

Der Regierungsrat unterstützt gemäss seinem Bericht die drei von der Traminitiative genannten Ziele – Reduktion der Luftschadstoffbelastung, Entlastung der Innenstadt sowie Anbindung weiterer Quartiere und Gemeinden an das Netz der Regio-S-Bahn. Er geht mit den Initianten auch einig, dass der Ausbau der Traminfrastruktur in den letzten Jahrzehnten vernachlässigt worden ist. Gleichzeitig stellt er aber bezüglich Ausbau der Traminfrastruktur

in den letzten Jahren eine neue Dynamik fest. Die relevanten strategischen Planwerke (kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm Basel und ÖV-Programm 2010 – 2013) enthalten eine Vielzahl von Tramprojekten, die sich im Bau oder in Planung befinden oder geprüft werden sollen. So sollen gemäss Ratschlag die Tramstrecke nach Weil am Rhein Ende 2013, die Verbindung über den Margarethenstich Ende 2014, das Tram Erlenmatt Ende 2016 und die Linie nach Saint-Louis Ende 2018 in Betrieb genommen werden.

Zu den drei Zielen der Initiative nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

- Beitrag des öffentlichen Verkehrs an die Reduktion der Luftschadstoffbelastung: Der ÖV soll in erster Linie dort ausgebaut werden, wo ein grosses Potenzial zur Nachfragesteigerung besteht. Er leistet vor allem dann einen Beitrag zu einer besseren Luftqualität, wenn sich der Modal Split zu seinen Gunsten erhöht.
- Entlastung Innenstadt: Die Entlastung der Innenstadt, die auch der Flexibilisierung des Netzes bei Umleitungen dient, ist eines der Ziele der Tramnetzoptimierung. Allerdings besteht zwischen einer Entlastung und der direkten Erreichbarkeit der Innenstadt ein gewisser Zielkonflikt.
- Direkte Anbindung weiterer Quartiere an das Netz der Regio-S-Bahn: Gemäss kantonalem Richtplan ist die Verknüpfung der Regio-S-Bahn mit dem Tram- und Busnetz zu verbessern. Eine Umstellung von Bus- auf Tramlinien führt jedoch nicht automatisch zur Anbindung weiterer Quartiere an die Regio-S-Bahn. Von Bedeutung ist vielmehr eine möglichst direkte Verbindung zur nächsten Haltestelle der Regio-S-Bahn, sei dies mit dem Tram oder dem Bus.

Das Ansinnen der Initiative, das Tramnetz auszubauen, wird vom Regierungsrat im Grundsatz unterstützt. Er verweist auf die bereits genannten und auf weitere Projekte. Nicht zuletzt aufgrund der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative durch das Stimmvolk am 28.11.2010 erachtet er einen Ausbau des Tramnetzes als zwingend. Wichtig ist ihm dabei, dass das Tramnetz an künftige Nutzungen und Bedürfnisse angepasst werden kann. Wenn sinnvoll, muss ein Teilstück des bestehenden Tramnetzes aufgehoben oder verlegt werden können. Die von der Initiative geforderte gesetzliche Verankerung des heutigen Tramstreckennetzes lehnt der Regierungsrat deshalb ab. Nicht zielführend erscheint ihm zudem eine generelle Bevorzugung eines öffentlichen Verkehrsträgers – dem Tram – gegenüber einem anderen – dem Bus. Sein Ziel ist ein attraktives ÖV-Gesamtsystem.

Trotz der Vorbehalte gegenüber der Initiative erachtet es der Regierungsrat gemäss Ratschlag als sinnvoll, den bereits eingeleiteten Ausbau des Tramnetzes gesetzlich festzuschreiben. Er schlägt deshalb in seinem Gegenvorschlag zur Traminitiative eine Verankerung des Ausbaus des Tramstreckennetzes im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vor. Bezüglich der konkreten Anliegen der Traminitiative, einer neuen Tramstrecke über die Johanniterbrücke sowie der Umstellung weiterer stark frequentierter Buslinien auf Trambetrieb, meldet der Regierungsrat hingegen Bedenken an. Er spricht sich zwar nicht grundsätzlich gegen ein Tram über die Johanniterbrücke aus, bezeichnet das Erstellen von Traminfrastrukturen ohne vorherige eingehende Prüfung der Zweckmässigkeit aber als methodisch und fachlich falsch und wirtschaftlich nicht vertretbar. Tramprojekte sollen vor ihrer Verwirklichung sorgfältig auf Nutzen und Kosten geprüft und mit anderen Vorhaben verglichen wer-

den. Für finanzielle Beiträge des Bundes aus dem Infrastrukturfonds des Agglomerationsprogramms ist ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis eine unabdingbare Voraussetzung.

Der Gegenvorschlag des Regierungsrats zur Traminitiative besteht aus zwei bzw. drei Bausteinen:

- Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) mit einer Bestimmung, die den Kanton verpflichtet, das Tramnetz auszubauen und dafür zu sorgen, dass Regio-S-Bahn und Tram innerhalb der Agglomeration die Hauptlast des Verkehrsaufkommens übernehmen.
- Planungs- und Projektierungsmittel zur Beschleunigung des Tramnetzausbaus in der Höhe von CHF 2,25 Mio. zur Aufstockung der internen Ressourcen im Bau- und Verkehrsdepartement während fünf Jahren.
- Einstellen von Investitionsmitteln in der Finanzplanung zur Finanzierung des Ausbaus des Tramnetzes in der Höhe von CHF 150 Mio. (in Kompetenz des Regierungsrats und deshalb formell nicht Bestandteil des Gegenvorschlags).

Weil die UVEK aufgrund der Erkenntnisse aus der Strategischen Planung Tramnetz Region Basel 2020 (vgl. Kapitel 3) dem Grossen Rat einen eigenen Gegenvorschlag unterbreitet, geht sie in der Folge nicht weiter auf jenen des Regierungsrats ein. Sie verweist hierfür auf Kapitel 5 des Ratschlags.

3. Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020

Der Grosse Rat hat am 16.12.2010 dem Kredit in der Höhe von CHF 400'000 für das Projekt „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“ zugestimmt. Der Beitrag des Kanton Basel-Landschaft betrug CHF 200'000. Mit dem Vorhaben sollte evaluiert werden, wie sich das Tramnetz in der Region in den nächsten Jahren bis Jahrzehnten entwickeln und welche Traminfrastrukturen dazu in welcher Reihenfolge erstellt werden könnten. Auch bestehende Ideen und Forderungen zum Ausbau des Tramnetzes wie die Strecke über die Johanniterbrücke sollten in diesem Rahmen beurteilt werden.

Das seit Frühjahr 2012 vorliegende Netzdesign Tramnetz 2020 zeigt, wie das Tramnetz in 10 bis 15 Jahren aussehen könnte. Es bildet die Grundlage für den etappierten Ausbau des Tramstreckennetzes. Der Regierungsrat hat die bereits geplanten neuen Tramstrecken in das Agglomerationsprogramm aufgenommen, das er im Juni 2012 beim Bund eingereicht hat. Auch in den überarbeiteten kantonalen Richtplan sollen diese aufgenommen werden.

Für die Studie haben die Auftraggeber (Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt und Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft) fünf voneinander unabhängige Teams beauftragt, ein attraktives, leistungsfähiges und wirtschaftlich zweckmässiges Tramnetzdesign für die Region Basel für den Zeithorizont 2020 zu entwickeln. Die Teams sollten neue Traminfrastrukturen auf ihren Nutzen überprüfen, auf die aktuellen Vorstösse zu Tramprojekten aus der Politik und von Verbänden eingehen und deren allfällige Nichtberücksichtigung in ihrem Netzvorschlag begründen. Nicht Bestandteil des Auftrags war die Beurteilung der technischen, verkehrlichen und räumlichen Machbarkeit der neuen Traminfrastrukturen sowie das Betriebskonzept inkl. Zuteilung möglicher Linien auf die beiden

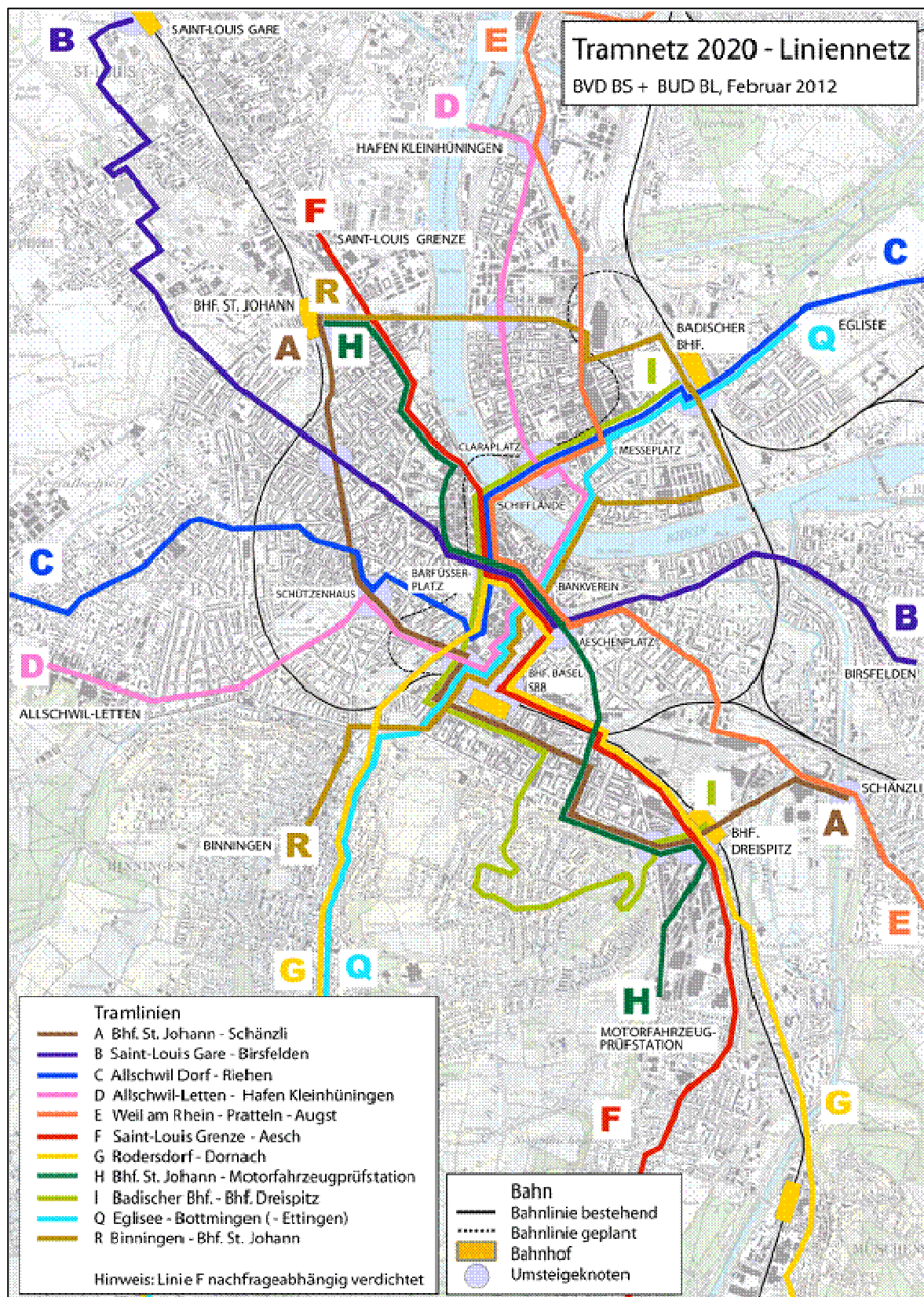
Transportunternehmen BLT und BVB. Wichtig war hingegen die Aufwärtskompatibilität zu einem möglichen Herzstück der Regio-S-Bahn. Es sollen keine Investitionen getätigt werden, die mit dem Herzstück obsolet würden. Die potenziellen Entwicklungen von Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten mussten sich im Netzdesign durch eine angemessene Anbindung an den öffentlichen Verkehr widerspiegeln.

Der Studienauftrag war nicht darauf ausgelegt, aus den fünf eingehenden Netzdesigns eines als Wettbewerbsgewinner zu küren, sondern im Anschluss an die Eingaben von Experten die Vor- und Nachteile der fünf Vorschläge feststellen zu lassen und auf diese Weise Erkenntnisse für ein „optimales“ Netz zu gewinnen. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums liess denn auch keines der fünf Netzdesigns eine Umsetzung ohne Anpassung zu. Deshalb wurde entschieden, eine Synthesevariante zu erarbeiten. Das finale Netzdesign hat die Bezeichnung „Tramnetz 2020“ erhalten.

Abbildung 1 zeigt das Tramnetzdesign 2020 auf der Übersichtskarte. Es basiert auf dem Knotenprinzip. Stadt und Agglomeration Basel entwickeln sich zunehmend zu einem mehrzentrigen Raum. Dies soll mit aufgewerteten und neuen Umsteigeknoten unterstützt und die Erreichbarkeit der Zentren mit dem ÖV dadurch gewährleistet werden. Das Tramnetz wird stärker auf die Regio-S-Bahn ausgerichtet, indem die Tramlinien nicht nur am Bahnhof Basel SBB, sondern auch am Stadtrand (Dreisplatz, St. Johann und Badischer Bahnhof) konsequent mit der S-Bahn verknüpft werden. Zusätzlich sollen eigentliche Tram-Knoten im Stadtinnern entstehen, beispielsweise am Claraplatz oder beim Schützenhaus. Trotzdem erinnert das neue Netzdesign stark an das aktuelle Liniennetz. Es besteht aus mehreren Durchmesserlinien plus einer so genannten Spangenlinie (die heutige Linie 10), die das Stadtzentrum (aus Kapazitätsgründen) zwar anfährt, aber nicht durchquert.

Festzuhalten ist, dass es sich bei der Synthese um das Resultat eines Studienauftrags handelt, nicht um ein Bauprojekt. Alle neuen Infrastrukturen müssen von den zuständigen Parlamenten noch bewilligt werden. Gemäss den Verantwortlichen führt die Synthesevariante zur stärksten Verbesserung aller präsentierten Netzdesigns beim Modal Split, zur stärksten Reisezeitverkürzung und zur stärksten Zunahme der Verkehrsleistung des ÖV gemessen an den Personenkilometern. Es ist allerdings wegen des Knoten-Prinzips auch mit der stärksten Zunahme von Umsteigebeziehungen verbunden.

Abbildung 1: Tramnetz 2020



Das heutige Tramstreckennetz in der Region Basel ist rund 74 Kilometer lang. Mit der Realisierung von Tramnetz 2020 kämen 19 zusätzliche Streckenkilometer hinzu. Folgende Abschnitte befinden sich (teilweise) im Kanton Basel-Stadt:

- Kleinhüningen – Weil am Rhein Bahnhof (2,8 Kilometer, im Bau)
- Margarethenstich (0,35 Kilometer, in Projektierung)
- Badischer Bahnhof – Erlenmatt – Riehenring (1,1 Kilometer, in Projektierung)
- Burgfelden Grenze – Saint-Louis Gare (3,3 Kilometer, in Projektierung)
- Riehenring – Stücki – Hochbergerplatz (1,6 Kilometer, in Planung)
- Leimgrubenweg – Haltestelle Dreispitz – Broadway Dreispitz – Motorfahrzeugprüfstation (1,6 Kilometer, in Planung)
- Petersgraben (0,7 Kilometer)
- Claragraben (0,5 Kilometer)
- Schützenhaus – Schützenmattstrasse (0,25 Kilometer)
- Neuweilerstrasse – Paradies – Letten (1 km)
- Wettsteinplatz – Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse – Badischer Bahnhof (2 Kilometer)
- Dreispitz – St. Jakob (1 Kilometer)
- Hochbergerplatz – Hafen Kleinhüningen (0,5 Kilometer)
- Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johannis-Vorstadt, 0,9 Kilometer)

Nicht Bestandteil des Tramnetzes 2020 ist die von der Traminitiative geforderte Verbindung über die Johanniterbrücke. Von den fünf an der Studie teilnehmenden Teams hat nur eines eine Strecke über diesen Rheinübergang vorgeschlagen. Das Beurteilungsgremium hat die anderen Teams ausdrücklich um Stellungnahme hierzu gebeten und diesen Punkt intensiv diskutiert. Es nennt folgende Argumente gegen eine Tramstrecke über die Johanniterbrücke: Für den zu erreichenden Netzeffekt müsste viel neue Infrastruktur mit erheblichem Kostenaufwand gebaut werden. Im Gegensatz zu anderen Neubaustrecken würde dabei kein weiteres Gebiet an den ÖV angeschlossen, sondern lediglich der Bus durch das Tram ersetzt. Eine Flexibilisierung des Netzes bei Störungen in der Innenstadt ist auch mit der vorgesehenen Linie durch den Petersgraben möglich. Die erwünschte Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr bedingt keine zusätzliche Rheinquerung; sie kann auch mit einer stärkeren Nutzung der bestehenden Brücken mit Tramschienen erreicht werden. Zudem wäre die Aufwärtskompatibilität zum Herzstück der Regio-S-Bahn fraglich. Entsteht mit dem Bau des Herzstücks eine neue S-Bahn-Haltestelle im Gebiet Marktplatz / Universität, reduziert dies die Bedeutung einer Tramlinie über die Johanniterbrücke. Ein Bus auf der Achse Feldbergstrasse – Johanniterbrücke reicht unter dieser Voraussetzung aus. Denkbar ist auch eine zweite Buslinie neben der Linie 30. Sollte das Herzstück nicht realisiert werden, müsste man die Tramverbindung über die Johanniterbrücke allerdings nochmals prüfen. Die vier Teams, die die Johanniterbrücke nicht in ihr Netzdesign aufgenommen haben, führen als weitere Gründe für den Verzicht das hohe Verkehrsaufkommen an den Knoten in der Feldbergstrasse und die lange Fussdistanz von den Stationen der Linie in die Innenstadt an.

Die UVEK erachtet es als wichtig, das Herzstück der Regio-S-Bahn nicht als Hauptargument gegen den Bau einer Tramlinie über die Johanniterbrücke zu verwenden. Die beiden Vorhaben dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Inbetriebnahme eines möglichen Herzstücks liegt noch in ferner Zukunft, während eine Tramlinie über die Johanniterbrücke

zumindest mittelfristig realisierbar wäre. Offen ist zudem auch, ob das Herzstück überhaupt Haltestellen in der Innenstadt aufweisen und wo diese allenfalls liegen würden.

4. Erörterungen der UVEK

Die UVEK hat sich grossmehrheitlich der Haltung des Regierungsrats angeschlossen, der Traminitiative sei ein Gegenvorschlag gegenüberzustellen mit der Empfehlung, diesen anzunehmen und die Initiative zu verwerfen. Unbestritten war in der UVEK gleichzeitig, dass der Gegenvorschlag des Regierungsrats aufgrund der Ergebnisse der Tramnetzstudie 2020 überarbeitet werden muss. Es war Ziel der Kommission, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten, der einerseits die Erkenntnisse der Tramnetzstudie 2020 aufnimmt, andererseits den Anliegen der Traminitiative so weit als möglich entgegenkommt.

Die UVEK hält fest, dass es beim vorliegenden Geschäft um die Haltung gegenüber der Traminitiative und erst in zweiter Priorität um eine Einschätzung der Tramnetzstudie geht. Die Ergebnisse der Tramnetzstudie spielen aber insofern eine Rolle, als sich diese auch mit der Anbindung des Gebiets Universität / Universitätsspital an das Tramnetz auseinandersetzt. Die Synthese der Studie ist dabei als Expertenmeinung zu verstehen und kann der Politik als fachlicher Input dienen. Politische Forderungen dürfen aber selbstverständlich von den Empfehlungen der Fachleute abweichen. Die Forderung nach einer Tramstrecke über die Johanniterbrücke lässt sich je nach politischem Standpunkt auch „nur“ mit lufthygienischen Argumenten rechtfertigen. Die Politik muss letztlich entscheiden, welchen Betrag sie für den Ausbau des Tramnetzes in Basel auszugeben gewillt ist – und welche Projekte dabei Priorität geniessen sollen. Im Sinne einer Gesamtschau hat die UVEK das Bau- und Verkehrsdepartement im Verlauf der Beratung des Geschäfts deshalb gebeten, ihr eine Netzvariante vorzulegen, die nicht nur die Neubaustrecken gemäss Synthese der Tramnetzstudie enthält, sondern auch die von der Traminitiative geforderte Strecke über die Johanniterbrücke und durch die Feldbergstrasse.

Der Vorschlag der UVEK besteht aus vier Elementen (vgl. Kapitel 4.1 bis 4.5), von denen zwei Bestandteil des Gegenvorschlags sind und zwei weitere separate Grossratsbeschlüsse darstellen.

4.1 Anpassung Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)

Der Regierungsrat schlägt in seinem Gegenvorschlag eine Ergänzung von § 3 Abs. 1 lit. a ÖVG mit folgender Bestimmung vor:

Er [Der Kanton] 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.

Die UVEK möchte diese allgemein gehaltene Formulierung präzisieren. Das Tramstreckennetz soll gemäss einem vom Grossen Rat genehmigten Streckenplan (vgl. Kapitel 4.2) ausgebaut werden, die Finanzierung soll über eine Rahmenausgabenbewilligung (vgl. Kapitel 4.3) erfolgen, und der Regierungsrat soll dem Grossen Rat alle zwei Jahre einen Bericht ü-

ber den Stand des Ausbaus des Tramstreckennetzes vorlegen. Weiter soll im Gesetz auch der Ausbau des Netzes der Regio-S-Bahn festgehalten werden.

Als Bestandteil des Gegenvorschlags legt die UVEK dem Grossen Rat folgende Ergänzungen im ÖVG (unterstrichene Stellen) zum Beschluss vor:

§ 3. Angebotsziele

¹ 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 und baut zu diesem Zweck das Tramstreckennetz und die Infrastruktur für die Regio-S-Bahn aus.

§ 4^{bis} Ausbauplan Tramstrecken

¹ Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat einen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Sinne § 3 Abs. 1 lit. a vor.

² Die Finanzierung des Tramstreckenausbaus erfolgt über eine Rahmenausgabenbewilligung „Tramstreckennetz-Ausbau“.

³ Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat alle zwei Jahre über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes Bericht.

4.2 Ausbauplan Tramstrecken (Streckenplan)

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) hält im neuen § 4^{bis} Abs. 1 (vgl. Kapitel 4.1) fest, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vorlegt. Indem der Grosse Rat diesen Plan beschliesst, wird zum Ausdruck gebracht, dass grundsätzlich er über wesentliche Änderungen im Streckennetz befindet. Entsprechend muss er auch Änderungen an diesem Plan genehmigen. Eine solche wäre beispielsweise vorstellbar, wenn sich Gebiete wie der Dreispitz oder das Hafengebiet nicht so entwickeln, wie dies heute erwartet wird. Weil der Plan nicht Bestandteil des ÖVG ist, kommt seine Anpassung keiner Gesetzesänderung gleich und erfolgt deshalb mit einfachem Grossratsbeschluss unter Ausschluss des Referendums.

Unbestritten war in der UVEK die Aufnahme aller Neubaustrecken gemäss Tramnetzstudie 2020 (vgl. Kapitel 3) in den Streckenplan. Zu Diskussionen Anlass gegeben hat die Frage, ob auch eine Verbindung über die Johanniterbrücke berücksichtigt werden soll. Bei einem Verzicht darauf dürfte die Wahrscheinlichkeit eines Rückzugs der Traminitiative minim sein.

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat der UVEK zwei mögliche Varianten einer Streckenführung über die Johanniterbrücke vorgelegt:

- Minimalvariante: Mit Bruttoinvestitionen von rund CHF 70 Mio. verbunden wäre eine zusätzliche Strecke ab Spitalstrasse über die Johanniterbrücke und durch die Feldbergstrasse bis zum Riehenring. Denkbar wäre dann eine Linienführung der Linie I gemäss Tramnetzstudie ab Schiffflände via Spitalstrasse, Johanniterbrücke und Feldbergstrasse statt via Clarastrasse und Rosentalstrasse zum Badischen Bahnhof, nicht jedoch eine Direktverbindung zwischen Basel SBB und Badischem Bahnhof.

- Maximalvariante: Zusätzlich zur Minimalvariante würde eine Strecke über das Heuwaage-Viadukt und den Steinengraben bis zum Bahnhof Basel SBB realisiert. Ab der Haltestelle Universität (Lyss) folgte diese der heutigen Buslinie 30. Zu rechnen wäre hierfür mit Bruttoinvestitionen von rund CHF 150 Mio.

Kostenmässig massgebend sind insbesondere die Strecken über die beiden Kunstbauten Johanniterbrücke und Heuwaage-Viadukt. Die Integration beider Varianten in das Liniennetz Tramnetz 2020 wäre unproblematisch.

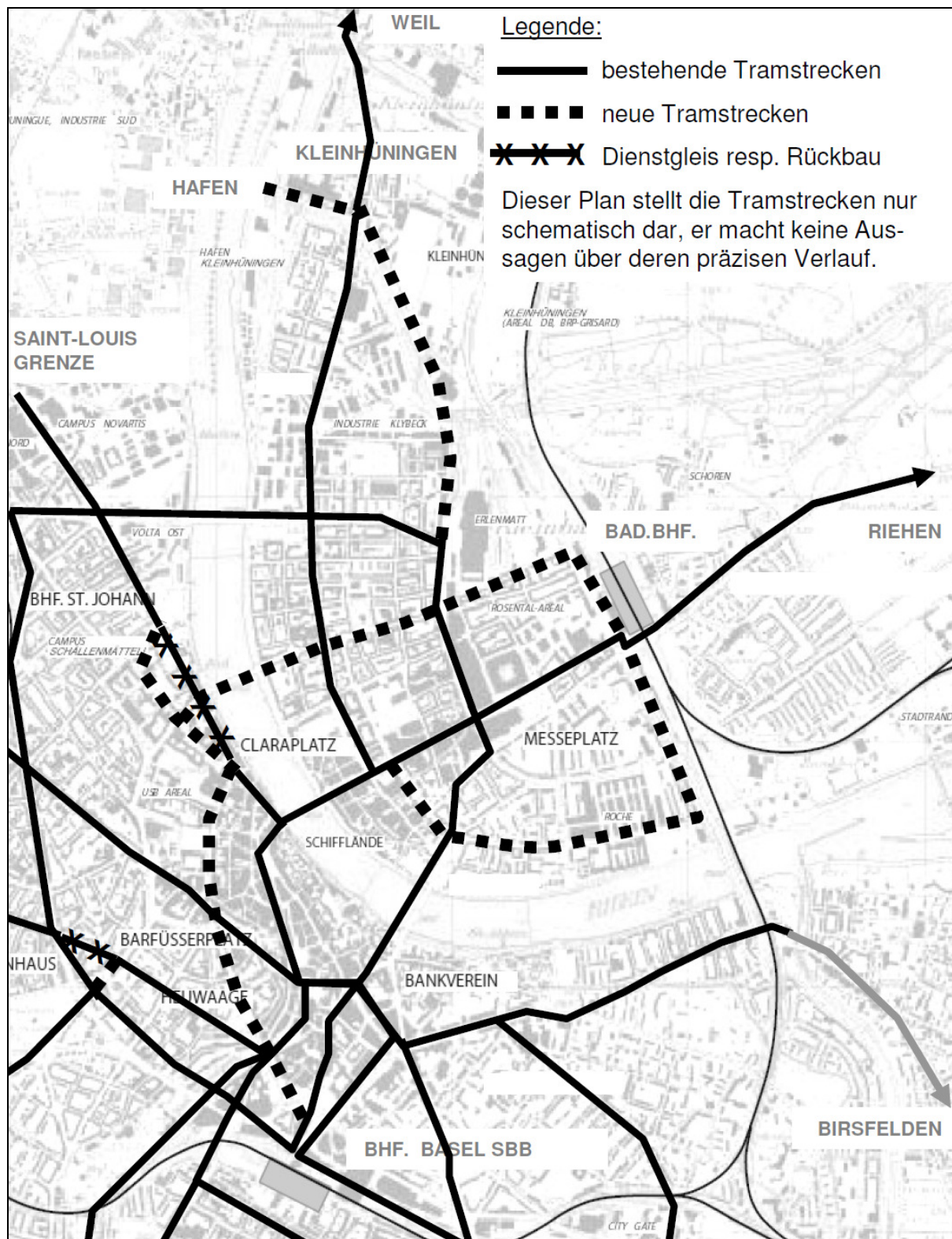
Aus Sicht der UVEK macht vor allem die Ergänzung des Tramnetzes über das Heuwaage-Viadukt und die Johanniterbrücke funktional gesehen Sinn. Baut man nur die Strecke durch den Petersgraben, besteht bei einer Störung zwischen Barfüsserplatz und Aeschenplatz trotzdem keine Umleitungsmöglichkeit. Mit der Maximalvariante stiege die Netz-Flexibilität hingegen wesentlich.

Die Buslinie 30 hat sehr hohe und stark zunehmende Fahrgastzahlen. So hat die Anzahl der Fahrgäste in der morgendlichen Spitzenhalbstunde innerhalb eines Jahres von 249 auf 463 Personen zugenommen. Deshalb musste in der Morgen- und Abendspitze der Takt von 7,5 Minuten auf 3,75 Minuten verdoppelt werden. Gemäss Aussagen der BVB wird sich über kurz oder lang eine Umstellung aus wirtschaftlichen Gründen auf Trambetrieb als sinnvoll erweisen.

Einen noch grösseren Nutzen einer Tramlinie vom Bahnhof SBB über den Heuwaageviadukt – Petersgraben – Johanniterbrücke zum Badischen Bahnhof ergibt sich zudem, wenn diese Strecke als Bestandteil einer Durchmesserlinie ins Tramnetz eingebunden wird.

Die Umstellung auf Trambetrieb dürfte auch eine Verbesserung der Luftqualität in der stark belasteten Feldbergstrasse zur Folge haben.

Die UVEK schlägt deshalb vor, die Maximalvariante in den vom Grossen Rat zu beschliessenden Streckenplan aufzunehmen (vgl. Abbildung 2). Sie hält gleichzeitig fest, dass damit kein Präjudiz für den Bau dieser Verbindung geschaffen wird. Wie bereits ausgeführt, sind die Investitionen für eine solche Streckenführung vergleichsweise hoch. Umgesetzt sollen prioritär diejenigen Ausbauten mit dem besten Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Abbildung 2: Ausbauplan Tramstrecken (Ausschnitt)

Weil Nutzen und Kosten der einzelnen in der Tramnetzstudie 2020 vorgeschlagenen Streckenergänzungen noch nicht bekannt sind, verzichtet die UVEK auch darauf, eine Prioritätenliste zu erstellen oder die einzelnen Vorhaben in Etappen einzuteilen (vgl. Kapitel 4.4). Sie legt dem Grossen Rat folgenden Passus zum Beschluss vor (ausserhalb des Gegenvorschlags):

Unter Vorbehalt des Inkrafttretens von § 4^{bis} Abs. 1 ÖVG wird der Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom 15.8.2012 gemäss Anhang genehmigt.

4.3 Rahmenausgabenbewilligung

Die UVEK ist zum Schluss gekommen, dass das Instrument Rahmenausgabenbewilligung zur Finanzierung des Ausbaus des Tramstreckennetzes grundsätzlich geeignet ist. In der Finanzplanung des Regierungsrats hat eine Rahmenausgabenbewilligung eine höhere politische Verbindlichkeit als eine Vielzahl von (zusammenhängenden) Einzelvorhaben, die aus dem ordentlichen Budget finanziert werden. Hat der Grosse Rat einer Rahmenausgabenbewilligung zugestimmt, befinden sich die daraus zu finanzierenden Vorhaben gewissermassen zwingend in der Investitionsplanung des Kantons. Die Rahmenausgabenbewilligung verpflichtet den Regierungsrat, im gewünschten Sinne aktiv zu werden. Mit der Genehmigung einer Rahmenausgabenbewilligung setzt der Grosse Rat das Zeichen, dass er den Ausbau des Tramstreckennetzes befürwortet und bereit ist, die dafür notwendigen Mittel investieren.

4.3.1 Finanzrechtliche Fragen

Bei Rahmenausgabenbewilligungen überträgt der Grosse Rat die Ausgabenkompetenz gemäss den Bestimmungen des Finanzhaushaltsgesetzes (FHG) an den Regierungsrat. Die UVEK hat deshalb die Frage diskutiert, wie der Grosse Rat bei den einzelnen aus der Rahmenausgabenbewilligung finanzierten Vorhaben seinen Einfluss gleichwohl geltend machen kann. Gemäss Auskunft der Rechtsabteilung des Bau- und Verkehrsdepartements wäre es grundsätzlich möglich, die Kompetenz zur Entnahme von Mitteln aus einer Rahmenausgabenbewilligung in Abweichung zum FHG dem Grossen Rat zuzuweisen. Ausgeschlossen wäre bei einer Zuweisung der Ausgabenkompetenz an den Grossen Rat allerdings das Referendum, wie dies auch der Fall ist, wenn der Regierungsrat Gelder aus einer Rahmenausgabenbewilligung ausgibt. Ergriffen werden könnte das Referendum nur gegen die Rahmenausgabenbewilligung selbst.

In der Praxis dürfte der Ausbau des Tramstreckennetzes so gut wie immer von Umgestaltungsmassnahmen begleitet sein. Diese werden nicht aus der Rahmenausgabenbewilligung finanziert und dürften in allen Fällen als finanzrechtlich neu einzustufen sein. Aufgrund der Regelung im FHG, wonach bei Vorhaben mit gebundenen und neuen Ausgaben ab CHF 300'000 dem Grossen Rat der Gesamtkredit vorzulegen ist, dürfte der Grosse Rat deshalb faktisch auch ohne spezialgesetzliche Regelung über alle einzelnen Ausgaben für Ausbauten des Tramnetzes entscheiden können. Auch bei diesen Beschlüssen ist das Referendum möglich, da die Summe bei allen Bauprojekten über CHF 1,5 Mio. liegen wird. Allenfalls ausgeschlossen bleibt es bei Projektierungskrediten unter der Referendumsschwelle, dies

allerdings unabhängig von der Art der Finanzierung (Rahmenausgabenbewilligung oder ordentliches Budget).

Die UVEK ist mehrheitlich der Meinung, dass eine spezialgesetzliche Übertragung der Ausgabekompetenz an den Grossen Rat nicht notwendig ist. Entsprechend soll mit Bewilligung der Rahmenausgabenbewilligung die Kompetenz zur Mittelentnahme daraus – dem FHG folgend – an den Regierungsrat übertragen werden. Der Grosse Rat soll den Ausbau des Tramnetzes im Grundsatz mit der Zustimmung zur Rahmenausgabenbewilligung beschliessen. Die Mittel in der Rahmenausgabenbewilligung wären somit finanzrechtlich gebunden.

Die UVEK weist darauf hin, dass dem Grossen Rat auch über den Streckennetzplan eine Steuerungsmöglichkeit bleibt. Er kann diesen anpassen, wenn er mit dem Vorgehen des Regierungsrats nicht einverstanden ist. Gelegenheit dazu bietet sich beispielsweise im Rahmen der regelmässigen Berichterstattung des Regierungsrats über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes.

4.3.2 Höhe der Rahmenausgabenbewilligung

In seinem Ratschlag und Bericht zur Traminitiative macht der Regierungsrat den Vorschlag, für den Ausbau des Tramnetzes CHF 150 Mio. in die Investitionsplanung einzustellen. Gegenstand des Gegenvorschlags ist dieser Akt allerdings nicht, da die Investitionsplanung Sache des Regierungsrats ist.

In der UVEK besteht Konsens darüber, dass einerseits die Verbindlichkeit der Ausgaben erhöht, sie also Bestandteil des Gegenvorschlags werden müssen, andererseits die Summe von CHF 150 Mio. bei weitem nicht ausreicht, um das gemäss Tramnetzstudie 2020 vorgeschlagene Netz zu erstellen. Die mit der Erweiterung des Netzes verbundenen Investitionsausgaben belaufen sich ohne Johanniterbrücke in den beiden Basel zusammen auf etwa CHF 450 Mio. für die „gesetzten“ Projekte und CHF 340 Mio. für die neu hinzugekommenen. Der Kanton Basel-Stadt müsste von diesen Beträgen rund CHF 120 Mio. bzw. CHF 275 Mio. übernehmen. Es handelt sich dabei allerdings um Bruttobeträge, die Beteiligung des Bundes ist also noch nicht berücksichtigt. Die im von der UVEK vorgeschlagenen Streckenplan (vgl. Kapitel 4.2) festgehaltenen Ausbauten hätten für den Kanton Basel-Stadt insgesamt Bruttoinvestitionen von schätzungsweise CHF 550 Mio. zur Folge.

Nach intensiver Diskussion hat sich die UVEK letztlich einstimmig bei einer Enthaltung dafür ausgesprochen, in ihren Gegenvorschlag eine Rahmenausgabenbewilligung in Höhe von CHF 350 Mio. mit einem Zeithorizont von zehn Jahren (2013 bis 2022) aufzunehmen. Sie ist sich bewusst, dass sich damit nur ein Teil der im Netzdesign festgehaltenen Projekte umsetzen lässt. Gleichzeitig stuft sie es als ambitiös ein, in diesem Zeitraum überhaupt ein solches Investitionsvolumen zu bewältigen. Einer Genehmigung von Ausgaben für die Jahre zwischen 2023 und 2030 bereits im Jahr 2012 steht die UVEK skeptisch gegenüber. Sie erachtet es als besser, wenn der Grosse Rat nach Auslaufen der Rahmenausgabenbewilligung in zehn Jahren in Kenntnis der aktuellen finanziellen Situation des Kantons über eine zweite Rahmenausgabenbewilligung befindet, um die noch fehlenden Tramstrecken zu erstellen.

Als Bestandteil des Gegenvorschlags legt die UVEK dem Grossen Rat folgenden Passus zum Beschluss vor:

Für die Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes gemäss § 3 Abs. 1 lit. a ÖVG und dem vom Grossen Rat genehmigten Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes wird für den Zeitraum von 2013 bis 2022 eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von CHF 350 Mio. gesprochen.

Die Mittel aus der Rahmenausgabenbewilligung sind für die Planung, die Projektierung und den Bau der neuen Tramnetzinfrastrukturen, für die Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit den Tramnetzerweiterungen sowie für die Bauherrenleistungen der einzelnen Tramprojekte (befristete Projektstellen oder externe Mandate) zu verwenden.

Die Projektierung und der Bau neuer Tramstrecken erfolgen vorbehältlich positiver Ergebnisse der vertiefenden Studien (Zweckmässigkeit und technische Machbarkeit) und dem Erhalt der erforderlichen Genehmigungen.

Partnerschaftliche Projekte mit anderen Kantonen oder dem Ausland werden gemeinsam mit den jeweiligen Partnern geplant, realisiert und finanziert.

4.4 Etappierung und Priorisierung

Das Tramnetz 2020 kann aus Ressourcengründen nur in Etappen umgesetzt werden. Der Regierungsrat möchte den Ausbau auf das Agglomerationsprogramm Basel abstimmen. In seiner Planung sieht er die vier folgenden Etappen vor:¹

Etappe 1 (Baubeginn vor 2015):

- Kleinhüningen – Weil am Rhein Bahnhof (im Bau)
- Margarethenstich (Baubeginn gemäss aktuellem Planungsstand 2015)
- Badischer Bahnhof – Erlenmatt – Riehenring

Die Planung der Vorhaben in Etappe 1 ist bereits abgeschlossen.

Etappe 2 (Baubeginn 2015 bis 2018):

- Burgfelden Grenze – Saint-Louis Gare
- Riehenring – Stücki – Hochbergerplatz

Die Vorhaben der Etappe 2 wurden im Sommer 2012 im Agglomerationsprogramm Basel beim Bund als A-Projekte eingereicht.

Etappe 3 (Baubeginn 2019 bis 2022):

- Leimgrubenweg – Haltestelle Dreispitz – Broadway Dreispitz – Motorfahrzeugprüfstation
- Petersgraben
- Claragraben
- Schützenhaus – Schützenmattstrasse
- Neuweilerstrasse – Paradies – Letten

Die Planung der Vorhaben der Etappe 3 soll möglichst bald in Angriff genommen werden.

Etappe 4 (Baubeginn ab 2023):

- Dreispitz – St. Jakob

¹ Vorhaben, die sich vollständig auf Territorium des Kantons Basel-Landschaft befinden, sind nicht aufgeführt.

- Wettsteinplatz – Grenzachstrasse – Schwarzwaldstrasse – Badischer Bahnhof
- Hochbergerplatz – Hafen Kleinhüningen
- Spitalstrasse

Die Planung der Vorhaben der Etappe 4 wird zu einem späteren Zeitpunkt in Angriff genommen.

Die Bruttokosten für den Kanton Basel-Stadt belaufen sich für die Etappe 1 auf rund CHF 50 Mio., für die Etappe 2 auf rund CHF 70 Mio., für die Etappe 3 auf rund CHF 110 Mio. und für die Etappe 4 auf rund CHF 175 Mio. Ergänzt um das Projekt Johanniterbrücke erhöht sich die Gesamtsumme von rund CHF 400 Mio. bei der Minimalvariante um etwa CHF 70 Mio., bei der Maximalvariante um etwa CHF 150 Mio.

Die UVEK hat intensiv diskutiert, ob und allenfalls wie der Grosse Rat auf die Reihenfolge Einfluss nehmen soll, in der die einzelnen Projekte umgesetzt werden. Insbesondere stellt sich die Frage, ob die gemäss Antrag der UVEK im Streckenplan zusätzlich zu berücksichtigende Johanniterbrücke (vgl. Kapitel 4.2) mit einer gewissen Priorität zu versehen ist, um gegenüber den Initianten der Traminitiative zu signalisieren, dass es sich bei der Aufnahme in den Streckenplan um mehr als nur ein Lippenbekenntnis handelt. Nach Umsetzung aller oben genannten Projekte der Etappen 1 bis 3 dürften nämlich nicht mehr genug Mittel vorhanden sein, um auch noch die Johanniterbrücke in der von der UVEK favorisierten Maximalvariante aus der Rahmenausgabenbewilligung zu finanzieren.

Die UVEK kommt mehrheitlich zum Schluss, der Grosse Rat solle sich vollständig aus der Planung – und damit auch der Definition einer Prioritätenliste – heraushalten. Sie teilt die Ansicht des Regierungsrats, dass prioritär jene Vorhaben umzusetzen sind, die das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Welche dies sind, lässt sich heute mangels entsprechender Analysen nicht definitiv sagen. Die UVEK fordert den Regierungsrat aber auf, das Projekt Johanniterbrücke (inkl. Heuwaageviadukt) möglichst rasch im gleichen Mass zu prüfen wie die anderen Projekte in den vom Regierungsrat vorgeschlagenen Etappen 3 und 4. Sie erwartet, dass diese neue Tramstrecke im nächsten Agglomerationsprogramm aufgeführt wird. Ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Verbindung über die Johanniterbrücke gut, spricht nichts dagegen, diese möglichst bald zu realisieren.

Für die UVEK ist es durchaus vorstellbar, dass sich in der Zuteilung der Projekte zu den Etappen 3 und 4 noch Änderungen ergeben. So ist es beispielsweise nicht ganz einsichtig, warum die Neubaustrecke bei der Roche erst etwa zehn Jahre nach Inbetriebnahme des neuen Roche-Turms realisiert werden soll. Letztlich lässt sich aber nicht im Jahr 2012 entscheiden, welches der im Jahr 2020 noch nicht realisierten Vorhaben zu diesem Zeitpunkt das wichtigste sein wird. Die künftigen Entwicklungsgebiete von Basel (Dreisplatz, Hafen) sind zwar vielleicht bereits heute erkennbar, die Dimension dieser Entwicklungen ist aber noch relativ offen. Sollte sich ein jetzt in den Streckenplan aufgenommenes Element in einigen Jahren als überflüssig erweisen, kann der Grosse Rat den Streckenplan anpassen. Würde er aber heute entscheiden, welche Projekte mit den Mitteln aus der Rahmenausgabenbewilligung zu finanzieren sind, wäre es politisch schwierig, auf sich ändernde Rahmenbedingungen zu reagieren.

Welche Projekte mit der von der UVEK beantragten Rahmenausgabenbewilligung von CHF 350 Mio. finanziert werden, bleibt somit offen. Massgebend dafür müssen Nutzen-Kosten-

Überlegungen sein. Die meisten der anstehenden Projekte werden beim Agglomerationsprogramm des Bundes angemeldet. Ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis ist Voraussetzung für eine Mitfinanzierung durch den Bund.

4.5 Anschubfinanzierung

Zur möglichst umgehenden Weiterbearbeitung der Ausbauprojekte beantragt der Regierungsrat in seinem Ratschlag einen Kredit in Höhe von CHF 2,25 Mio. für interne Planungs- und Projektierungsarbeiten für die Jahre 2013 bis 2017. Weil sich die Zahl der Vorhaben in Folge der Tramnetzstudie erhöht hat, erachtet die UVEK diese Summe als zu tief, will man den auf die Agglomerationsprogramme des Bundes ausgerichteten Terminplan einhalten. Berechnungen des Bau- und Verkehrsdepartements haben ergeben, dass der Kredit auf CHF 4,0 Mio. erhöht werden sollte. Damit können während fünf Jahren 3,5 Projektstellen sowie Studien von externen Planungsbüros finanziert werden.

Die UVEK legt dem Grossen Rat folgenden Passus zum Beschluss vor (ausserhalb des Gegenvorschlags):

Zur sofortigen Weiterbearbeitung und Beschleunigung der Tramnetzausbauten wird für die interne Planung und Projektierung im Bau- und Verkehrsdepartement und für die Vergaben von Vorstudien an externe Planungsbüros ein Kredit von brutto CHF 4'000'000 zu Lasten der Rechnungen der Jahre 2013 bis 2017 bewilligt.

5. Fazit und Anträge an den Grossen Rat

Die Mehrheit der UVEK hat es als ihre Aufgabe erachtet, einen Gegenvorschlag zu präsentieren, der in einer möglichen Volksabstimmung gute Chancen hat, gegenüber der Traminitiative zu obsiegen. Sie zeigt sich überzeugt, dass mit der Anpassung des ÖVG gemäss Kapitel 4.1 sowie der Rahmenausgabenbewilligung in Höhe von CHF 350 Mio. der öffentliche Verkehr effizienter und stärker ausgebaut werden kann als bei einer Annahme der Initiative. Gleichzeitig ist sie überzeugt, dass die Realisierung einer Tramstrecke über die Johanniterbrücke und über das Heuwaageviadukt das Tramnetz verbessern und die Flexibilität erhöhen würde. Diese Überzeugung drückt sie mit der Aufnahme dieser Verbindung in den Streckenplan aus. Hingegen ist es für die UVEK nicht vertretbar, eine politische Priorisierung vorzunehmen und die Johanniterbrücke – ohne Kenntnisse über deren Wirtschaftlichkeit – der nächstmöglichen Ausbaustufe 3 zuzuordnen und mit einer entsprechend hohen Rahmenausgabenbewilligung auch die Finanzierung sicherzustellen.

Weil die Johanniterbrücke gemäss Vorschlag der UVEK lediglich in den Streckenplan aufgenommen wird, konnten die Vertreter des Initiativkomitees noch nicht festhalten, ob sich die Initianten von einem Rückzug der Initiative überzeugen lassen. Für die UVEK ist wichtig festzuhalten, dass mit dem Gegenvorschlag und dem Rahmenkredit von CHF 350 Mio. ein massgeblicher und genereller Ausbau des Tramnetzes ermöglicht wird, der nicht ein einzelnes Projekt bevorzugt, sondern die Prioritäten dort setzt, wo die Kosten im besten Verhältnis zum Nutzen stehen. Für die Abschätzung dieser Nutzen und der Priorisierung ist eine vertiefte Analyse der Projekte um die Johanniterbrücke aber notwendig.

Kurz zusammengefasst stellt die UVEK dem Grossen Rat gemäss ihren Ausführungen in Kapitel 4 dieses Berichts folgende Anträge:

Bestandteil des Gegenvorschlags

- Ergänzung Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG): Der Regierungsrat wird gesetzlich dazu verpflichtet, das Tramstreckennetz und die Infrastruktur der Regio-S-Bahn auszubauen. Er legt dem Grossen Rat für das Tramstreckennetz einen von diesem zu genehmigenden Ausbauplan vor und berichtet alle zwei Jahre über den Stand dessen Umsetzung. Die Finanzierung des Tramstreckenausbaus erfolgt über eine Rahmenausgabenbewilligung.
- Rahmenausgabenbewilligung: Die Rahmenausgabenbewilligung umfasst nicht alle Ausbauschritte. Sie wird betraglich auf CHF 350 Mio. und zeitlich auf zehn Jahre beschränkt. Nach Auslaufen der Rahmenausgabenbewilligung kann der Grosse Rat eine zweite beschliessen, um die noch nicht erstellten Neubaustrecken zu finanzieren.

Separate Grossratsbeschlüsse

- Streckenplan zum Ausbau des Tramnetzes: Im Streckenplan werden alle in der Studie „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“ aufgeführten Neubaustrecken sowie zusätzlich Strecken über das Heuwaage-Viadukt, über die Johanniterbrücke und in der Feldbergstrasse aufgenommen.
- Anschubfinanzierung: Die für den Ausbau des Tramnetzes benötigten Planungs- und Projektierungsmittel werden in einem separaten Beschluss genehmigt, damit nach Beschluss des Grossen Rates unverzüglich – unabhängig von der Volksabstimmung über die Traminitiative oder einem Referendum gegen den Gegenvorschlag im Falle eines Rückzugs der Initiative – mit diesen Arbeiten begonnen werden kann.

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 15. August 2012 mit 7:2 Stimmen verabschiedet und den Vizepräsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 7:2 Stimmen die Annahme der beiliegenden Beschlussentwürfe. Mit 6:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen beantragt sie, den Anzug Urs Müller-Walz und Konsorten betreffend die Johanniterbrücke als Trambrücke? Oder: Entlastung der Innerstadt via Tramverbindung Johanniterbrücke abzuschreiben.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Christian Egeler, Vizepräsident

Beilagen

Entwürfe Grossratsbeschlüsse

Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom 15.8.2012

Grossratsbeschluss

betreffend

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

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag und Bericht 09.1670.03 und den Bericht Nr. 09.1670.05 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

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:

1. 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.

2. 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 Innenstadt 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 und baut zu diesem Zweck das Tramstreckennetz und die Regio-S-Bahn aus.

Es wird folgender neuer § 4 bis eingefügt:

§ 4^{bis} Ausbauplan Tramstrecken

¹ Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat einen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Sinne § 3 Abs. 1 lit. a vor.

² Die Finanzierung des Tramstreckenausbaus erfolgt über eine Rahmenausgabenbewilligung „Tramstreckennetz-Ausbau“.

³ Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat alle zwei Jahre über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes Bericht.

2.

Für die Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes gemäss § 3 Abs. 1 lit. a ÖVG und dem vom Grossen Rat genehmigten Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes wird für den Zeitraum von 2013 bis 2022 eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von CHF 350 Mio. gesprochen.

Die Mittel aus der Rahmenausgabenbewilligung sind für die Planung, die Projektierung und den Bau der neuen Tramnetzinfrastrukturen, für die Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit den Tramnetzerweiterungen sowie für die Bauherrenleistungen der einzelnen Tramprojekte (befristete Projektstellen oder externe Mandate) zu verwenden.

Die Projektierung und der Bau neuer Tramstrecken erfolgen vorbehältlich positiver Ergebnisse der vertiefenden Studien (Zweckmässigkeit und technische Machbarkeit) und dem Erhalt der erforderlichen Genehmigungen.

Partnerschaftliche Projekte mit anderen Kantonen oder dem Ausland werden gemeinsam mit den jeweiligen Partnern geplant, realisiert und finanziert.

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, sind die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und die Rahmenausgabenbewilligung 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.

Grossratsbeschluss

betreffend

Streckenplan für den Ausbau des Tramnetzes im Kanton Basel-Stadt

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag und Bericht 09.1670.03 und den Bericht Nr. 09.1670.05 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

Unter Vorbehalt des Inkrafttretens von § 4^{bis} Abs. 1 ÖVG wird der Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom 15.8.2012 gemäss Anhang genehmigt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Grossratsbeschluss

betreffend

Planung und Projektierung des Ausbaus des Tramnetzes im Kanton Basel-Stadt

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ratschlag und Bericht 09.1670.03 und den Bericht Nr. 09.1670.05 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

Zur sofortigen Weiterbearbeitung und Beschleunigung der Tramnetzausbauten wird für die interne Planung und Projektierung im Bau- und Verkehrsdepartement und für die Vergaben von Vorstudien an externe Planungsbüros ein Kredit von brutto CHF 4'000'000 zu Lasten der Rechnungen der Jahre 2013 bis 2017 bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Anhang: Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vom 15.8.2012

