



An den Grossen Rat

15.0754.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 18 November 2015

Kommissionsbeschluss vom 18. November 2015

**Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
zum Bericht Tramnetzentwicklung Basel**

1. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat am 19. September 2012 einem Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative) und damit einem Ausbau des Tramstreckennetzes zugestimmt. Ein Bestandteil des Beschlusses war die Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (ÖV-Gesetz) mit folgender Bestimmung:

§ 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.

Mit seinem Bericht 15.0754.01 vom 8. Juli 2015 ist der Regierungsrat erstmals seiner Pflicht gemäss § 4^{bis} Abs. 3 ÖVG nachgekommen. Er geht in seinen Ausführungen auf die Ergebnisse der generellen Zweckmässigkeitsbetrachtung zur Weiterentwicklung des Tramnetzes in Basel sowie die daraus abgeleiteten Priorisierungen bei der Weiterbearbeitung neuer Traminfrastrukturprojekte ein. Der Bericht legt dar, welche Traminfrastrukturprojekte in nächster Zeit mit Vorstudien konkretisiert werden sollen. Dem Grossen Rat obliegt die Genehmigung des aktualisierten Plans über den Ausbau des Tramstreckennetzes (siehe Anhang zum Grossratsbeschluss auf Seite 9 dieses Berichts).

Der Regierungsrat hat das Bau- und Verkehrsdepartement Mitte 2015 beauftragt, Vorstudien für die neuen Tramprojekte Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse, Claragraben und Klybeck – Kleinhüningen sowie eine Studie zur Streckenführung Tram 30 auszuarbeiten. Zwei der drei erstgenannten Vorhaben sollen Ende 2016 beim Agglomerationsprogramm der dritten Generation des Bundes im A-Horizont angemeldet werden. Oberste Priorität genießt dabei das Projekt Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse. Der Bund unterstützt nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsprojekte in urbanen Räumen mit einem finanziellen Beitrag an Verkehrsinfrastrukturen.

Die Projektierung und der Bau neuer Tramstrecken erfolgen vorbehältlich positiver Ergebnisse der Studien zu Zweckmässigkeit und technischer Machbarkeit und der erforderlichen Genehmigungen. In einem ersten Schritt hat das Amt für Mobilität im Bau- und Verkehrsdepartement grobe Abklärungen zu technisch herausfordernden Streckenelementen getroffen und eine vergleichende Zweckmässigkeitsbetrachtung über sämtliche neuen Netzelemente vorgenommen. Nicht Bestandteil dieser Überprüfung waren die politisch bereits beschlossenen Vorhaben Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis und Tramverbindung Margarethenstich.

Die in die Evaluation eingeflossenen Projekte sind anhand von zwei Methoden verglichen worden – der Kosten-Wirksamkeits-Analyse und der Vergleichswertanalyse¹. Aus einer Gesamtsicht sollen Kosten/Nutzen-Überlegungen bei der Priorisierung der Tramprojekte die zentrale Rolle spielen. Dem Ergebnis aus der Kosten-Wirksamkeits-Analyse wird deshalb höheres Gewicht beigemessen. Als prioritär haben sich dabei die folgenden Vorhaben herauskristallisiert:

- Erste Priorität: Claragraben, Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse
- Zweite Priorität: Klybeck – Kleinhüningen, Tram 30, Dreispitz – Motorfahrzeugprüfstation

Die heutigen Industrie- und Hafenflächen in Klybeck und Kleinhüningen gehören zu den wichtigsten und grössten Entwicklungsgebieten in Basel; das Areal Klybeck von Novartis und BASF hat grosses Potenzial für neue Nutzungen. Das Tram Klybeck – Kleinhüningen soll als Entwicklungsmotor dienen.

In der Dreispitzplanung soll künftig die Entwicklung von Teilgebieten im Vordergrund stehen. Die nächsten Entwicklungsschritte sind in der Südspitze auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft geplant. Deshalb wird das Projekt Dreispitz – Motorfahrzeugprüfstation vorerst zurückgestellt.

¹ Zu den beiden Methoden vgl. Kapitel 4.2 des Berichts 15.0754.01) des Regierungsrats betreffend Tramnetzentwicklung Basel

In einem längerfristigen Fokus (dritte Priorität) stehen die Projekte Dreispitz – St. Jakob, Kleinhüningen – Hafen, Petersgraben und Spitalstrasse. Vorerst nicht weiterverfolgt wird das Vorhaben Schützenmattstrasse. Der Regierungsrat beabsichtigt, im Agglomerationsprogramm der dritten Generation zwei Projekte (Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse und entweder Claragraben oder Klybeck – Kleinhüningen) für den A-Horizont, drei Projekte (Tram 30, Dreispitz – Motorfahrzeugprüfstation und entweder Claragraben oder Klybeck – Kleinhüningen) für den B-Horizont und zwei Projekte (Dreispitz – St. Jakob, Kleinhüningen – Hafen) für den C-Horizont anzumelden.

2. Erörterungen der UVEK

Gemäss Antrag des Regierungsrats soll der Grosse Rat den Bericht zur Tramnetzentwicklung zur Kenntnis nehmen und den adaptierten Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigen. Die UVEK hat den Bericht des Regierungsrats an ihren beiden Sitzungen vom 26. August und 30. September 2015 erörtert. Sie hat dazu den Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements, den Leiter Mobilitätsplanung und den Projektleiter zur Tramnetzentwicklung eingeladen.

Absicht hinter dem Ausbau des Tramnetzes ist es, das Tram als Rückgrat des ÖV und als stadt- und umweltgerechtes Verkehrsmittel zu stärken. Neue Arbeitsplatz- und Wohngebiete sollen (besser) an das Tramnetz angeschlossen werden. Mit dem Studienauftrag zum Tramnetz 2020 waren verschiedene Wirkungsziele verbunden, an denen sich seither nichts verändert hat: Attraktives ÖV-Angebot (schnelle, häufige Verbindungen); Anbindung von Entwicklungsgebieten an den ÖV (insbesondere potenzialstarke Gebiete); Wirtschaftlichkeit für die öffentliche Hand (positiver Kosten-Nutzen-Koeffizient); Berücksichtigung von Ökologie und Stadtbild (Eingriffe in verträglichem Masse); abgestimmte Umsetzung des Vorhabens (ausbaufähiges Netz und Etappierbarkeit). In den beiden letzten Jahren ist vor allem die Frage der Wirtschaftlichkeit bzw. des Nutzens der fraglichen Tramstrecken im Vordergrund gestanden (vgl. Kapitel 2.1). Aus den gewonnenen Erkenntnissen hat der Regierungsrat die beschriebene Priorisierung abgeleitet.

2.1 Wirtschaftlichkeit der Streckenelemente

Der Grosse Rat hat im Jahr 2012 nicht nur die technische Machbarkeit, sondern auch die Wirtschaftlichkeit als Voraussetzung für den Bau neuer Tramstrecken vorgegeben. Mit Hilfe eines externen Ingenieurbüros hat das Amt für Mobilität die Wirtschaftlichkeit mit zwei Methoden (Kosten-Wirksamkeits-Analyse und Vergleichswertanalyse) analysiert. Die UVEK kann die Schlussfolgerungen bzw. die aus den beiden Methoden abgeleitete Priorisierung nachvollziehen. Sie unterstützt die Absicht, im Agglomerationsprogramm der dritten Generation die Projekte Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse (vgl. Kapitel 2.2) sowie entweder Claragraben (vgl. Kapitel 2.3) oder Klybeck – Kleinhüningen (vgl. Kapitel 2.4) als A-Projekte anzumelden. Sie empfindet weiter sowohl die Umstufung des Projekts Klybeck – Kleinhüningen von der zweiten in die erste als auch des Projekts Dreispitz – Motorfahrzeugprüfstation von der zweiten in die dritte Priorität als richtig. Die beiden Anpassungen gehen auf die in Kapitel 1 beschriebene beschleunigte (Areal BASF / Novartis) bzw. zurückgestellte (Areal Dreispitz) Arealentwicklung zurück. Damit Entwicklung und Erschliessung des Klybeck-Areals aufeinander abgestimmt werden können, muss man das Tramprojekt jetzt vorantreiben.

Die UVEK stellt weiter fest, dass das Projekt Tram 30 (vgl. Kapitel 2.5) noch nicht die notwendige Reife aufweist, um es Ende 2016 mit guten Aussichten beim Agglomerationsprogramm im A-Horizont anzumelden. So ist beispielsweise der Variantenentscheid zur Streckenführung noch ausstehend. Beim Projekt Kleinhüningen – Hafen muss die Entwicklung des Hafenareals genauer absehbar sein, bevor die Projektierung in Angriff genommen wird.

2.2 Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse

Für eine Tramstrecke durch die Grenzacherstrasse und die Schwarzwaldstrasse sprechen folgende Punkte:

- Verknüpfung der Umsteigeknoten Bahnhof Basel SBB, Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann
- Bessere Anbindung des Wettsteinquartiers und der Roche an den ÖV
- Entlastung der Grenzacherstrasse vom Busverkehr
- Ausweichstrecke bei Betriebsstörungen.

Die UVEK hat sich vor dem Hintergrund des Widerstands der Anwohner der Grenzacherstrasse gegen den Busverkehr die Frage nach der Verträglichkeit einer Tramlinie in dieser Achse gestellt. Gemäss Amt für Mobilität braucht es für die Tramstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Vorgaben der Lärmgesetzgebung müssen eingehalten sein. Das Buskonzept für die Zeit nach dem Bau des Trams Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse liegt noch nicht vor, hat aber hohe Priorität. Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der Buslinien in der Grenzacherstrasse um eine bis zwei Linien reduziert werden kann bzw. muss. Beim Tramprojekt handelt es sich um mehr als ein „Tram Roche“. Ziel ist neben der Reduktion des Busverkehrs auch die bessere Anbindung des Wettsteinquartiers an die wichtigen Zielpunkte und Umsteigeknoten im Netz.

2.3 Tram Claragraben

Eine Tramstrecke durch den Claragraben ermöglicht eine direktere Verbindung von Basel Nord mit dem Bahnhof Basel SBB sowie eine Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr (vgl. Kapitel 2.6). Aus Gesamtsicht weist der Claragraben den höchsten Netznutzen aller untersuchten Tramprojekte auf. Der Wettsteinplatz erhielte bei Realisierung sowohl der Strecke durch den Claragraben als auch durch die Grenzacherstrasse eine Scharnierfunktion.

Die UVEK geht davon aus, dass sich der Nutzen der Projekte Tram Claragraben und Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse gegenseitig positiv beeinflusst. Sie hat sich deshalb die Frage gestellt, ob eine Anmeldung beim Agglomerationsprogramm mit unterschiedlichem Horizonten Sinn macht. Das Amt für Mobilität teilt die Einschätzung der UVEK grundsätzlich, erwartet aber auch von den beiden Einzelvorhaben einen hohen betrieblichen Nutzen. Wichtig ist, beim Baustart des einen Projekts zu wissen, ob auch das andere realisiert wird.

2.4 Tram Klybeck – Kleinhüningen

Mit dem Tram Klybeck – Kleinhüningen wird das Klybeckareal an das Tramnetz angebunden. Der Bund hat den Nutzen dieser Strecke als hoch eingestuft und deshalb im zweiten Agglomerationsprogramm bereits Finanzmittel in Aussicht gestellt. Es handelt sich um ein wichtiges Netzelement für die künftige Stadt- und Hafenarealentwicklung – auch über die Landesgrenze hinweg.

2.5 Tram 30

Das Tram 30 – eine Tramlinie vom Badischen Bahnhof über die Johanniterbrücke zum Bahnhof Basel SBB – war Ursprung der Traminitiative. Der Grosse Rat hat 2012 in seinem Gegenvorschlag zur Initiative beschlossen, auch diese Strecke in den Tramnetzplan aufzunehmen.

Die Analysen des Amts für Mobilität weisen für das Tram 30 ebenfalls einen positiven Nutzen aus. Seine Vorteile wären die Folgenden:

- Direktverbindung der Bahnhöfe und Anbindung wichtiger Arbeitsplatz- und Forschungszentren an das Tramnetz
- Stärkung der künftigen Entwicklung von Campus Gesundheit (Spitäler) und Campus Schällemattli
- Engpassbeseitigung und Verbesserung des Fahrkomforts
- Hoher Anteil an Nutzenden ohne eigenes Auto bzw. mit Abhängigkeit zum ÖV (z.B. Studierende).

Erste statische Abklärungen zeigen, dass das Tram über die Johanniterbrücke fahren könnte. Zur Ertüchtigung der Brücke muss für eine Umnutzung mit Tramverkehr mit Kosten von etwa CHF 18 Mio. gerechnet werden. Davon wären rund CHF 10 Mio. Erhaltungsmassnahmen (Kostengenau-

igkeit +/- 30%).

Im Grossbasel stehen grundsätzlich zwei Streckenführungen zur Disposition: Via Spitalstrasse, Petersgraben und Heuwaage-Viadukt oder via Schanzenstrasse, Schützenhaus und dem bestehenden Trasse zum Bahnhof Basel SBB. Weil sich angrenzend an die Widerlager des Heuwaage-Viadukts die zwei Parkhäuser Elisabethen und Steinen befinden, wäre die statische Herausforderung der ersten Variante relativ gross. Die Kosten für die Ertüchtigung des Heuwaage-Viadukts und der Parkhäuser für den Tramverkehr liegen bei CHF 26 Mio. (Kostengenauigkeit +/- 30%), falls die Ertüchtigung und der Bau der Traminfrastruktur gleichzeitig erfolgen.

Die Wirksamkeit der Linie 30 liesse sich gemäss Verwaltung erhöhen, wenn sie vom Bahnhof Basel SBB in Richtung Dreispitz weitergeführt würde. Eine Linienführung vom Dreispitz durch die Güterstrasse, die Innere Margarethenstrasse zur Heuwaage (als Zugang zur Innenstadt über die Steinvorstadt) und anschliessend durch Austrasse und Schanzenstrasse wäre laut den Ergebnissen aus dem Gesamtverkehrsmodell für viele Trampassagiere attraktiv. Die Anbindung an den Bahnhof Basel SBB erfolgte dann nicht über den Centralbahnplatz, sondern den Bahnhofeingang Gundeldingen bzw. die Haltestelle Markthalle. Eine Mehrbelastung des Centralbahnplatzes würde vermieden, und auf die Ertüchtigung des Heuwaage-Viadukts könnte verzichtet werden. In einer nächsten Phase geht es darum zu untersuchen, welche Linienführung mit welchen Kosten und welchem Nutzen verbunden ist und welche technischen Restriktionen bestehen. Im Studienauftrag zum Tramnetz 2020 sind für alle Tramprojekte ausser dem erst nachträglich aufgenommenen Tram 30 Angebotskonzepte und Streckenführungen definiert worden. Für das Tram 30 stehen die abschliessenden Studien und Abklärungen zu Angebot und Streckenführung noch aus.

Einige Mitglieder der UVEK bedauern, dass das Tram 30 nicht oberste Priorität hat, sondern im nächsten Agglomerationsprogramm „nur“ im B-Horizont angemeldet werden soll. Sie möchten das Tramnetz in erster Linie für die städtische Bevölkerung ausbauen. Beim Gebiet rund um die Feldbergstrasse handelt es sich um eines der am dichtesten besiedelten Gebiete von Basel mit Nachholbedarf bezüglich Tramerschliessung. Der Bus hat seine Kapazitätsgrenze erreicht; Campus Gesundheit und Campus Schällemätteli dürften zu einer weiter steigenden Nachfrage führen. Das Tram ist zudem im Luftreinhalteplan als Massnahme zur Verbesserung der Luftqualität in der Feldbergstrasse aufgeführt.

Andere Mitglieder der UVEK weisen darauf hin, dass beim Tram 30 noch zu viele Fragen offen sind, um es bereits jetzt im A-Horizont anzumelden. Bis Ende 2016 ein Vorprojekt zu erarbeiten ist kaum möglich. Für den Realisierungszeitpunkt dürfte es zudem keine grosse Rolle spielen, ob das Tram 30 im Agglomerationsprogramm der dritten oder der vierten Generation als A-Projekt deklariert wird. Es ist Erfolg versprechender, wenn der Kanton im Agglomerationsprogramm der dritten Generation Projekte anmeldet, die schon weiter entwickelt sind.

2.6 Entlastung der Innenstadt

Ein Ziel des Tramnetzes 2020 ist eine Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr. Voraussetzung dafür ist die Realisierung von mehreren Projekten. Nach Inbetriebnahme des Margarethenstichs wird die Linie 17 über die Wettsteinbrücke statt durch die Innenstadt fahren. Der Claragraben würde es erlauben, die Linie 8 aus der Innenstadt zu nehmen. In den Petersgraben kann gemäss dem Angebotskonzept aus dem Tramnetz 2020 die Linie 15 umgelegt werden, was gegenüber dem heutigen Liniennetz den Wegfall einer weiteren „halben“ Linie bedeuten würde. Der Petersgraben würde mit dem aktuellem Angebotskonzept Tramnetz 2020 aber in erster Linie die Netzflexibilität erhöhen.

Das Netzkonzept verfolgt drei Ziele: Eine Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr, eine Optimierung der Kreuzungsvorgänge (z.B. am Bankverein) und eine Entlastung des Centralbahnplatzes. Die Trams sollen besser auf die beiden Korridore Innenstadt (Mittlere Brücke) und Wettsteinbrücke verteilt werden. Die UVEK hat betreffend Linienführung in erster Linie die geplante Umlegung der Linie 8 diskutiert. Diese soll in Zukunft von Kleinhüningen her kommend am Claraplatz wahrscheinlich neu an der Haltestelle neben der Clarakirche halten und anschliessend durch den Claragraben zum Wettsteinplatz, über die Wettsteinbrücke und die Elisabethenstrasse

zum Bahnhof Basel SBB und von dort wieder auf ihrer angestammten Strecke verkehren. Führt die Linie 8 durch die Elisabethenstrasse, können Querungen der Nauenstrasse „über das Kreuz“ vermieden werden. Heute behindern sich auf dem Centralbahnplatz ein- und ausfahrende Trams gegenseitig, was die Kapazität des Knotens reduziert.

Die UVEK sieht in der neuen Führung der Linie 8 gewisse Vorteile – wahrscheinliche Reduktion auf eine Tramhaltestelle am Claraplatz, schnelle und direkte Verbindung von Basel Nord an den Bahnhof Basel SBB und wichtige Arbeitsplatzgebiete, Entlastung der Innenstadt und Entflechtung am Centralbahnplatz – hinterfragt die Umlegung aber dennoch. Die Anliegen der Stadtbewohner werden im Angebotskonzept der Studie Tramnetz 2020 zu wenig berücksichtigt: Von Kleinhüningen, dem Unteren Kleinbasel, dem Neubad und dem Paulus-Quartier wäre die Grossbasler Innenstadt nur noch über die Haltestelle Bankverein umsteigefrei zu erreichen. Beim Umsteigen am Claraplatz müssten die Fahrgäste aus Richtung Kleinhüningen sogar das Perron wechseln. Die von der Linie 8 bedienten Haltestellen Claraplatz und Bankverein befinden sich am Rande der Innenstadt. Aus der Innenstadt gäbe es zudem nur noch eine Linie zum Bahnhof Basel SBB.

Die UVEK stellt fest, dass eine Entlastung des Tramverkehrs in der Innenstadt kein einfaches Unterfangen ist. Will man möglichst alle Trampassagiere ohne Umsteigevorgang in die Innenstadt befördern, ist die angestrebte Entlastung kaum möglich. Das Liniennetz 2020 ist mit dem Ziel vor Augen entstanden, ein möglichst attraktives Gesamtnetz zu entwickeln. Direktverbindungen von überall nach überall werden aber nie möglich sein. Deshalb sind die Umsteigeknoten ebenfalls ein wichtiges Element des Netzes. Mit der Umlegung der Linie 8 würden einige der am dichtesten besiedelten Quartiere von der Innenstadt abgehängt. Dahinter setzt die UVEK ein Fragezeichen. Sie bittet den Regierungsrat, die im Tramnetz 2020 (der Referenz) vorgesehene Führung der Linie 8 nochmals zu hinterfragen.

Das Amt für Mobilität weist darauf hin, dass das Liniennetz im Gegensatz zur Infrastruktur kurzfristig angepasst werden kann. Zur Planung der neu zu erstellenden Infrastruktur braucht es aber ein angenommenes Liniennetz als Grundlage. Der Prozess der Angebotsplanung wird über das ÖV-Programm und das ÖV-Globalbudget gesteuert. Der Grosse Rat kann seinen Einfluss darüber geltend machen. Beim Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes, den der Grosse Rat jeweils mit den Berichten zur Tramnetzentwicklung genehmigen muss, geht es nicht um die Linieneinführung, sondern ausschliesslich um die Infrastruktur.

2.7 Aktualisierung Tramnetzplan

Der im Jahr 2012 vom Grossen Rat genehmigte, auf dem Studienauftrag „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“ basierende Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt enthält 13 Streckenabschnitte mit insgesamt 11.5 km neuer Tramstrecke. Der aktualisierte Plan im Bericht des Regierungsrats sieht folgende Anpassungen vor:

- Wegfall Tram Erlenmatt nach negativem Volksentscheid
- Neuaufnahme der Variante Schanzenstrasse beim Tram 30 (bisher nur Variante Petersgraben)
- Neuaufnahme der Variante Walkeweg beim Tram Dreispitz – St. Jakob (bisher nur Variante Brüglingerstrasse)

Die UVEK ist mit diesen Änderungen einverstanden. Zusätzlich beantragt sie eine weitere Ergänzung, nämlich die Variante, das Tram 30 vom Badischen Bahnhof via Schwarzwaldallee und Schönaustrasse statt über die bestehende Strecke (Rosentalstrasse – Messeplatz – Riehenring) zur Feldbergstrasse zu führen. Die Mehrheit der UVEK ist der Ansicht, dass diese Streckenführung nicht nur schneller, sondern nach der Ablehnung des Trams Erlenmatt auch sinnvoller ist. Das Erlenmattquartier erhielte mit einer Tramstrecke durch die Schönaustrasse eine zumindest akzeptable Anbindung an das Tramnetz. Der über dem Schwarzwaldtunnel verlaufende Streckenteil wäre kürzer als beim Tram Erlenmatt. Ein Hauptargument der Gegner des Trams Erlenmatt waren bekanntlich die hohen Kosten, die mit der Ertüchtigung der Decke des Schwarzwaldtunnels verbunden wären. Es ist wichtig, dass bei der anstehenden Sanierung der Osttangente mögliche künftige Tramstrecken mitberücksichtigt werden.

Eine Minderheit der UVEK möchte von dieser Ergänzung des Tramnetzplans absehen. Sie empfindet es als „Zwängerei“, würde man das Tram Erlenmatt nun einfach durch ein Tram Schönaustrasse ersetzen. Das Tram 30 könnte aus Sicht der Kommissionsminderheit einen Klumpfuss namens „Tram Erlenmatt“ erhalten, wenn eine Strecke durch die Schönaustrasse beantragt wird. Mit der Neubaustrecke von etwa 1.5 Kilometern würden die Kosten des Trams 30 deutlich steigen und die Wirksamkeit abnehmen. Die Variante Schönaustrasse ohne Kenntnis der damit verbundenen Kosten in den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes aufzunehmen könnte dem Tram 30 letztlich einen Bärendienst erweisen.

Die Kommissionsmehrheit hält fest, dass mit der Aufnahme der Schönaustrasse in den Tramnetzplan kein Variantenentscheid verbunden ist. Es ist durchaus denkbar, dass die Strecke über den Messeplatz aus Nutzen-/Kosten-Überlegungen die bessere Option ist. Man muss aber beide Varianten prüfen, bevor man diesen Entscheid fällt. Zu berücksichtigen ist auch, dass bei einem Trambetrieb durch die Schönaustrasse auf einen Bus in das Erlenmattquartier verzichtet werden könnte. Erweist sich die Variante Schönaustrasse als zu kostspielig, kann sie im Rahmen der Behandlung des nächsten Berichts zur Tramnetzentwicklung voraussichtlich im Jahr 2017 wieder aus dem Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes gestrichen werden. Das ASTRA berücksichtigt eine mögliche Tramstrecke über dem Schwarzwaldtunnel bei dessen Sanierung nur, wenn sie Bestandteil des Netzplans ist.

Gemäss Amt für Mobilität hat der Regierungsrat bewusst darauf verzichtet, kurz nach dem ablehnenden Volksentscheid zum Tram Erlenmatt im Jahr 2014 eine vergleichbare Strecke in den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes aufzunehmen. Auch wenn sie nicht Bestandteil des Tramnetzplans ist, werde die Streckenführung durch die Schönaustrasse „mitgedacht“. Ziel sei es, in spätestens zwei Jahren eine „beste“ Streckenführung für das Tram 30 definiert zu haben – auf beiden Seiten des Rheins.

3. Antrag

Gestützt auf obige Ausführungen beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 10:0 Stimmen bei einer Enthaltung die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Sie hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 18. November 2015 mit 11:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss

Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes, Stand Oktober 2015

Grossratsbeschluss

Bericht zur Tramnetzentwicklung Basel

Resultate der Zweckmässigkeitsbetrachtung

sowie

Stand Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes

und

Aktualisierung des Plans über den Ausbau des Tramstreckennetzes

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Bericht Nr. 15.0754.01 des Regierungsrats vom 8. Juli 2015 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 15.0754.02 vom 18. November 2015:

1. Der Grosse Rat nimmt den Bericht zum Stand Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes vom Mai 2015 und zu den Resultaten der Zweckmässigkeitsbetrachtung sowie das weitere Vorgehen zu Kenntnis
2. Der Grosse Rat genehmigt den aktualisierten Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes, Stand Oktober 2015.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Mobilität

Tramnetzentwicklung Basel, Stand Oktober 2015 Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes

