



An den Grossen Rat

18.1730.02

18.5254.03

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 15. Januar 2020

Kommissionsbeschluss vom 15. Januar 2020

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Bericht zum Stand der Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz und zum Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination

sowie

zum Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innerstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)

und

Mitbericht der Regiokommission

1. Ausgangslage

Am 19. September 2012 hat der Grosse Rat einem Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative) und damit einem Ausbau des Tramstreckennetzes zugestimmt. Die Initiative wurde in der Folge zurückgezogen. Bestandteil des Beschlusses war eine Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz) mit folgendem Wortlaut:

§ 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 Tramstreckenausbau 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 18.1730.01 vom 16. Januar 2019 orientiert der Regierungsrat den Grossen Rat zum zweiten Mal über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes und legt dar, welche Traminfrastrukturprojekte er in nächster Zeit konkretisieren und verwirklichen möchte. Für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung beantragt er Ausgaben in der Höhe von CHF 2.3 Mio. Die damit verbundenen Arbeiten setzen eine Genehmigung des Plans über den Ausbau des Tramstreckennetzes durch den Grossen Rat voraus.

Mit dem Ausbau des Tramstreckennetzes verfolgt der Regierungsrat folgende Ziele: Optimale Erschliessung von Entwicklungsgebieten, Beschleunigung des Tramverkehrs, Entlastung gewisser Streckenteile, Erhöhung der Netzflexibilität und radiale Ausdehnung des Netzes in die Agglomeration. Vor allem in den Hauptverkehrszeiten stösst die Verkehrs- und damit auch die Traminfrastruktur in Basel zunehmend an ihre Grenzen. Weil gemäss Prognosen sowohl die Bevölkerungs- als auch die Arbeitsplatzzahl in den nächsten 20 Jahren weiter zunimmt, muss die Verkehrsinfrastruktur weiterentwickelt werden. Dazu gehört auch das Tramstreckennetz.

Eine Studie von Avenir Suisse¹ bescheinigt Basel unter den zehn grössten Schweizer Städten einen vergleichsweise gut ausgebauten, allerdings sehr langsamen ÖV. Die Ineffizienzen im System „Tram“ sind historisch bedingt: Fast alle Traminien führen durch die Basler Innenstadt und/oder über den Centralbahnplatz. Der Tramverkehr behindert sich deshalb gegenseitig. Dazu kommen eher geringe Abstände zwischen den einzelnen Haltestellen und im Vergleich zu Zürich eine deutlich schlechtere Verknüpfung von Tram- und S-Bahn-Netz. Um die Situation relativ kurzfristig – bis im Jahr 2026 – zu verbessern, möchte der Regierungsrat das Tramstreckennetz mit den drei Elementen Petersgraben, Claragraben und Klybeck erweitern.

Sinn und Zweck der Genehmigung des Plans zum Ausbau des Tramstreckennetzes durch den Grossen Rat ist eine gewisse Planungssicherheit für die Verwaltung bei der weiteren Bearbeitung der darin definierten Projekte. Nicht Bestandteil des vorliegenden Geschäfts sind Ausgabenbewilligungen für die Umsetzung dieser Projekte. Solche legt der Regierungsrat dem Grossen Rat nach Ausarbeitung der jeweiligen Vorprojekte in separaten, referendumsfähigen Ratschlägen vor. Es wäre aber natürlich suboptimal, würde der Grosse Rat in einem ersten Schritt einen Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigen und in einem zweiten Schritt die Umsetzung der darin festgehaltenen Projekte ablehnen. Teilt der Grosse Rat die Haltung des Regierungsrats nicht, sollte er dies möglichst früh – sprich mit dem vorliegenden Geschäft – zum Ausdruck bringen. Er kann den Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes anpassen oder auch ganz ablehnen. Grundsätzlich möchte der Regierungsrat nur Projekte weiter bearbeiten, die politisch möglichst breit abgestützt sind. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Regierungsrat Projekte beim Agglomerationsprogramm des Bundes einreicht, um eine finanzielle Beteiligung des Bundes zu erlangen.

Im Gegensatz zum vorliegenden, auf neue Infrastrukturen ausgerichteten Bericht des Regierungsrats geht es im alle vier Jahre erscheinenden ÖV-Programm in erster Linie um das konkrete

¹ Avenir Suisse (2018). „20 Jahre Schweizer Stadtpolitik“. Eine Bilanz aus liberaler Perspektive. URL: <https://cdn.avenir-suisse.ch/production/uploads/2019/01/20-Jahre-Schweizer-Stadtpolitik.pdf>

Gesamt-ÖV-Angebot der folgenden vier Jahren. Zum Unterschied zwischen Strecken- und Liniennetz sei auf Kapitel 2.2 verwiesen.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Bericht zum Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz und zum Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination* am 13. Februar 2019 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) und zum Mitbericht der Regiokommission überwiesen. Während sich die Regiokommission in ihrem Mitbericht schwerpunktmässig mit der Ausweitung des Tramstreckennetzes in die Agglomeration (grenzüberschreitende Vorhaben) befasst, nimmt die UVEK in erster Linie zu den vom Regierungsrat zur baldigen Realisierung vorgeschlagenen Tramprojekten Stellung. Sie hat sich an ihren Sitzungen vom 6. und 13. Februar, 17. April, 8. und 22. Mai, 28. August und 18. September 2019 mit dem Geschäft auseinandergesetzt.

Zusätzlich überwiesen erhalten hat die UVEK am 21. März 2019 den mit der Entwicklung des Tramstreckennetzes in Zusammenhang stehenden *Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innerstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)*.

2.1 Tram – ein zukunftstaugliches Transportmittel?

In der UVEK wurde mit dem Verweis auf die sich wandelnde Mobilität der Antrag gestellt, den Bericht und Ratschlag an den Regierungsrat zurückzuweisen. Dieser solle sein Konzept vor dem Hintergrund, dass vor allem kurze Strecken immer weniger mit dem ÖV zurückgelegt werden, nochmals einer Prüfung unterziehen. Dass die Bedeutung des innerstädtischen ÖV abnehme, zeigten sowohl die rückläufigen Fahrgastzahlen der BVB als auch der Umstand, dass der Regierungsrat ein weiteres Leihvelo-Angebot etablieren will. Zudem sei ein weiterer Ausbau des Schienennetzes fraglich, seien die BVB doch bereits mit dem Unterhalt des bestehenden überfordert. Zu erwarten sei zudem, dass sich neue Technologien wie Pneutrains durchsetzen werden.

Eine Mehrheit der UVEK teilt diese Argumentation nicht. Der Rückweisungsantrag ist mit 8:3 Stimmen abgelehnt worden. Es wäre aus Sicht der UVEK falsch, aufgrund aktueller Trends wie den E-Trottnetts von einem bewährten System abzukommen. Nach wie vor fahren viel mehr Leute Tram und Bus als Trottnett; dies wird auch so bleiben. Eine Abkehr vom System Tram wäre ein Affront gegenüber jenen Generationen, die Trottnetts nicht nutzen können oder wollen. Ausserdem ist die Reichweite dieser Gefährte deutlich geringer als jene von Tram und Bus. Aus dem Umstand, dass die Gleisinfrastruktur derzeit grösseren Erhaltungsbedarf aufweist, den Schluss zu ziehen, man solle auf ein anderes System setzen, wäre grotesk. Das flächeneffiziente Tram ist das stadtgerechte Verkehrsmittel schlechthin. Viele europäischen Städte bauen ihr Tramnetz aus; das Gegenteil ist von nirgendwo bekannt. Sollte die Zukunft den selbstfahrenden Fahrzeugen gehören, wäre das Tram aufgrund seiner Schienengebundenheit dazu geradezu prädestiniert. Selbstfahrende Trams dürften jedenfalls früher Realität sein als selbstfahrende Autos. Trams werden zudem schon heute 100% elektrisch betrieben. Gut vorstellbar ist, dass sie in Zukunft mit Batterie statt Oberleitung fahren.

2.2 Strecken- vs. Liniennetz

Spricht man von einem Tramstreckennetz, ist damit die Infrastruktur gemeint – also die verlegten Tramschienen. Je grösser und dichter ein Tramstreckennetz ist, desto mehr Möglichkeiten bietet es bei der Gestaltung des Liniennetzes. Dieses legt fest, welche Tramlinie welche Quartiere über welche Strecke miteinander verbindet. Dass es bei angedachten Netzerweiterungen jeweils zu Diskussionen über die Gestaltung des Liniennetzes kommt, erstaunt deshalb nicht.

Ein Liniennetz kann nicht nur basierend auf der vorhandenen Infrastruktur definiert werden, sondern auch in der Theorie. Mit einem theoretischen Liniennetz kann aufgezeigt werden, welche Streckenelemente für ein (noch) besseres Netz wünschbar sind. Zwischen Strecken- und Liniennetz besteht also ein enger Zusammenhang. Beim Ausbau des Tramstreckennetzes geht es aber um die Infrastruktur – um die Frage, welche zusätzlichen Tramstrecken erstellt werden sollen.

Auf einem Streckennetz sind verschiedene Liniennetze möglich. Und ein Liniennetz lässt sich im Gegensatz zu einem Streckennetz kurzfristig an geänderte Bedürfnisse anpassen. Trotzdem sollte man aber zusätzliche Streckenelemente nicht losgelöst von jeglicher Vorstellung über deren künftige Nutzung (dem Liniennetz) erstellen. Wer sich Gedanken über eine Erweiterung des Streckennetzes macht, muss sich davor Gedanken über ein mögliches künftiges Liniennetz machen. Ein attraktives Liniennetz bietet möglichst viele direkte und umsteigefreie Fahrbeziehungen. Dass nicht von jedem Punkt A jeder Punkt B auf dem direktesten Weg ohne umzusteigen erreichbar sein kann, ist allerdings klar. Im Vordergrund stehen deshalb direkte Verbindungen zwischen von den Nutzerinnen und Nutzern besonders nachgefragten Quell- und Zielbeziehungen resp. Fahrstrecken.

Der Ausbau des Tramstreckennetzes soll dafür sorgen, dass das Netz attraktiver wird – sprich die Fahrbeziehungen direkter und kürzer. Da ein Tramnetz nur etappenweise ausgebaut werden kann, gilt es darauf zu achten, dass zu jeder Zeit (nicht erst im Endzustand) ein sinnvolles Netz existiert. In den letzten Jahren wurde geprüft, welche zusätzlichen Traminfrastrukturen wünschbar sind und in welcher Reihenfolge diese sinnvollerweise realisiert werden.

2.3 Streckenplan Tramnetzentwicklung, Stand 2018

Ein Problem des Basler Tramnetzes sind die vielen durch die Innenstadt führenden Linien. Beim heutigen Liniennetz fahren viele Passagiere durch die Innenstadt, die diese gar nicht zum Ziel haben. Der reine innerstädtische Ziel-/Quellverkehr liesse sich problemlos mit einer oder zwei Linien weniger bewältigen. Eine Reduktion der Anzahl Tramzüge – ein Abbau der oft beklagten „Tramwand“ – würde die Attraktivität der Innenstadt ohne Zweifel erhöhen.

Die Reduktion des Tramverkehrs in der Innenstadt ist ein Ziel des Ausbaus des Tramstreckennetzes. Mit neuen Streckenelementen soll der Tramverkehr gleichmässiger auf die beiden Achsen Mittlere Brücke und Wettsteinbrücke verteilt werden. Damit verbunden wären eine höhere Fahrplanstabilität und Netzflexibilität. Aufgrund der hohen Frequenzen ist der Erhaltungsbedarf zwischen Bankverein und Schiffflände besonders hoch. Auch die Bauarbeiten an der Traminfrastruktur, die jeweils zu Vollsperrungen, Umleitungen und anderen Beeinträchtigungen für die Fahrgäste führen, könnten mit weniger Tramverkehr reduziert werden.

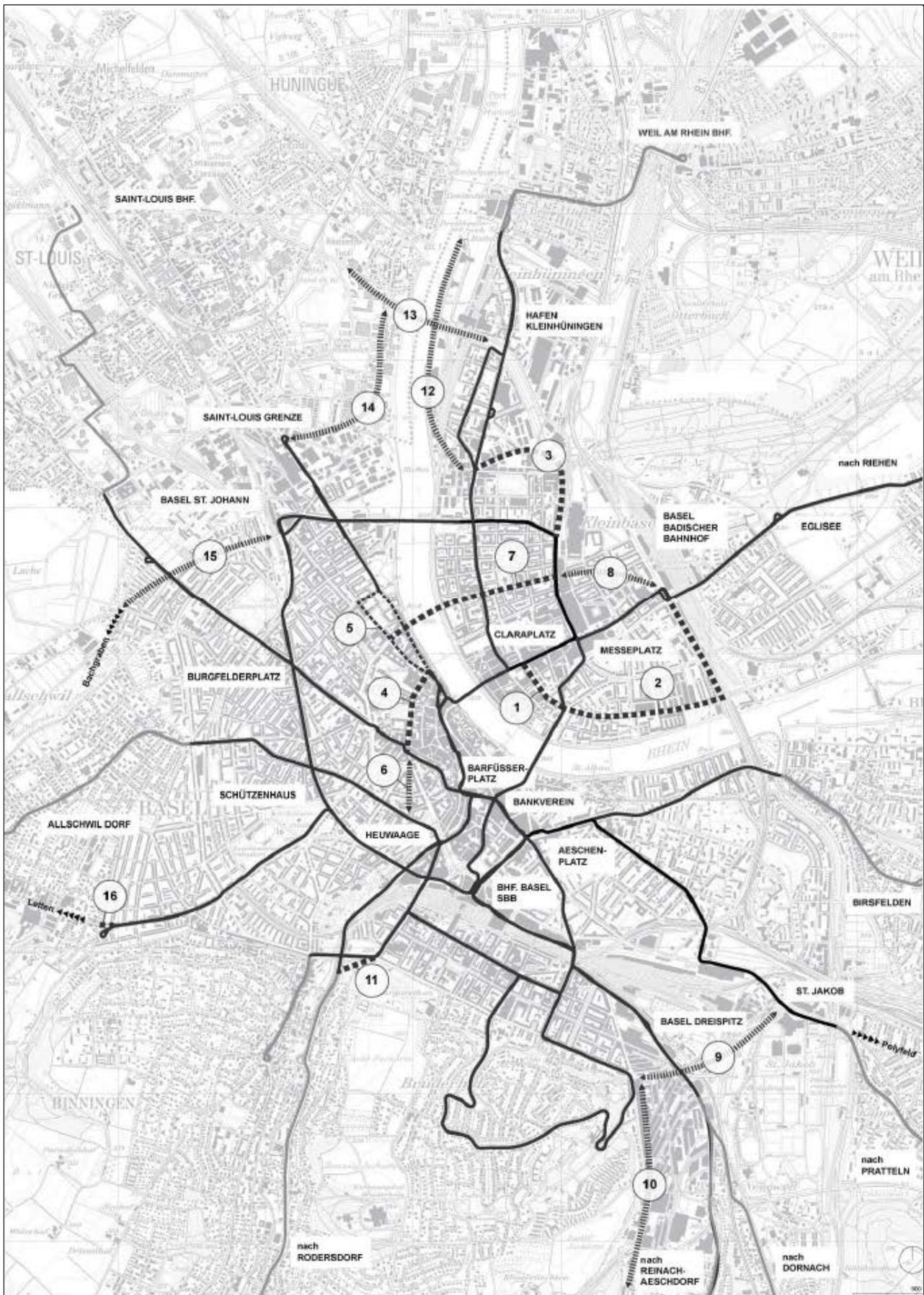
Der Regierungsrat nennt in seinem Bericht die aus seiner Sicht vordringlichen Projekte. Zur Entlastung der Innenstadt beitragen sollen das Tram Claragraben (vgl. Kapitel 2.6) und das Tram Petersgraben (vgl. Kapitel 2.7). Mit dem Tram Klybeck (vgl. Kapitel 2.8) soll ein städtisches Entwicklungsgebiet an das Tramnetz angeschlossen werden. Abbildung 1 zeigt die Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes (Stand September 2018).

Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt
Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK)

- ① Tram Claragraben
 - ② Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse
 - ③ Tram Klybeck
 - ④ Tram Petersgraben (Einzelprojekt, Bestandteil Tram 30 Grossbasel)
 - ⑤ Tram Spitalstrasse (Einzelprojekt, Bestandteil Tram 30 Grossbasel)
 - ⑥ Korridor Tram 30* – Grossbasel
 - ⑦ Tram 30 – Kleinbasel / Johanniterbrücke, Feldbergstrasse
 - ⑧ Korridor Tram 30 – Kleinbasel / Rosental
 - ⑨ Korridor Tram Dreispitz – St. Jakob
 - ⑩ Korridor Tram Dreispitz
 - ⑪ Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West
 - ⑫ Korridor Tram Klybeck – Westquai
 - ⑬ Korridor Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke)
 - ⑭ Korridor Tram Saint-Louis Grenze – Huningue Pont
 - ⑮ Korridor Tram Bachgraben – St. Johann
 - ⑯ Tram Letten
- * Tram 30 als Gesamtstrecke setzt sich aus 4, 5, 6, 7 und 8 zusammen



Abbildung 1: Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes (Streckenplan TNE)



Die drei Streckenabschnitte Claragraben (Nr. 1), Petersgraben (Nr. 4) und Klybeck (Nr. 3) schliessen Lücken im bestehenden Tramstreckennetz. Aufgrund der bereits vorhandenen Infrastruktur macht es Sinn, dies mit der Verlegung von Schienen (und nicht z.B. mit einem Busbetrieb) zu tun.

Die UVEK stellt fest, dass der Streckenplan TNE, Stand 2018 in verschiedenen Punkten von jenem abweicht, den der Grosse Rat im Jahr 2016 auf ihren Antrag genehmigt hat. Vor drei Jahren definierte der Regierungsrat das Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse (Nr. 2) und das Tram Claragraben als vordringlich und reichte diese beim Agglomerationsprogramm des Bundes als A-Projekte ein. Nun definiert er im Bericht an den Grossen Rat die Strecken durch Claragraben und Petersgraben und die Trammerschliessung des Klybeck als prioritär. Beim Tram 30 stellt er eine Streckenführung über den Petersgraben statt über die Schanzenstrasse und den Cityring zur Disposition.

Ein Teil der Kommission war über diese Änderungen erstaunt und stellte sich die Frage, warum der Grosse Rat den Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes überhaupt genehmigt, wenn ihm der Regierungsrat zwei bis drei Jahre später einen „ganz anderen Plan“ vorlegt. Der Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements weist darauf hin, dass sich Pläne verändern können, ja verändern können müssen. Deshalb bringt der Regierungsrat den Grossen Rat alle zwei bis drei Jahre auf den neuesten Stand und lässt ihn den aktuellen Plan genehmigen. Dass das Tramprojekt durch die Grenzacherstrasse nicht mehr oberste Priorität hat, hängt mit der S-Bahn-Haltestelle Solitude zusammen, deren Realisierung bereits beschlossen ist (vgl. Kapitel 2.10). Betreffend die künftige Führung der Tramlinie 30 hat eine inzwischen durchgeführte Korridorstudie ihren Niederschlag im vorliegenden Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes gefunden.

Die UVEK stellt fest, dass ein vom Grossen Rat genehmigter Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes für den Regierungsrat im Grundsatz eine verbindliche Vorgabe ist. Beim vom Grossen Rat genehmigten Plan handelt es sich aber um einen Auftrag, von dem der Regierungsrat nicht ohne zwingende Gründe abweichen darf. Planänderungen kann er im nächsten Bericht vorschlagen und begründen. Auch der Grosse Rat kann den Plan verändern. Genehmigt er ihn nicht, wird er auch nicht umgesetzt. Dies gilt auch für einzelne Elemente des Plans.

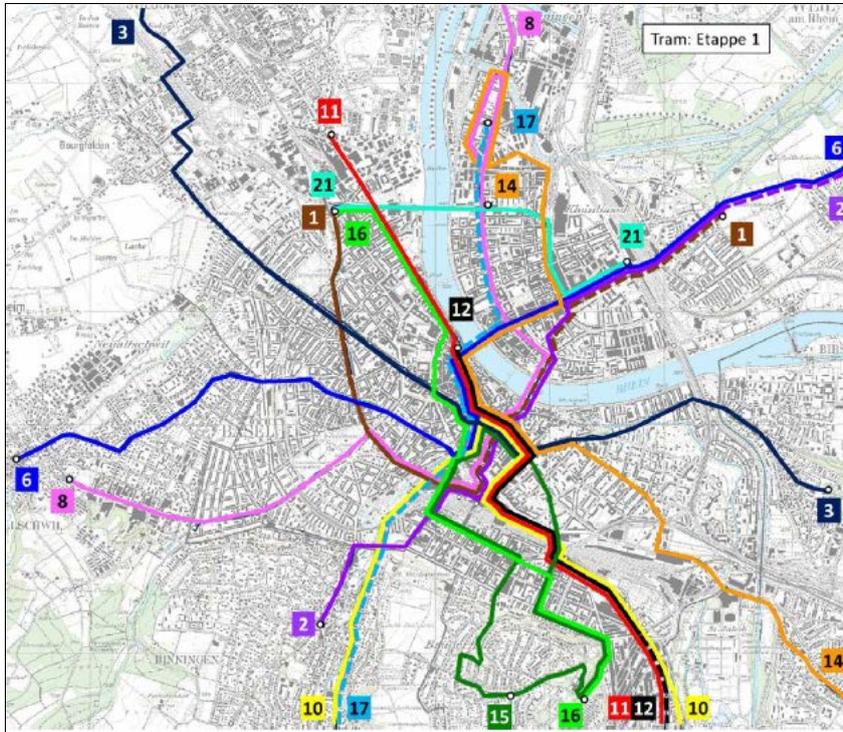
Der Regierungsrat hat die drei Projekte Claragraben, Petersgraben und Klybeck auf Grund des Grossratsbeschlusses zum Plan des Tramstreckennetzes 2015 bereits bewilligt. Nach dem Grossratsbeschluss zum Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes 2018 werden die Vorprojekte weiter entwickelt. Während der Regierungsrat das Tram Claragraben und das Tram Petersgraben bereits im Agglomerationsprogramm der dritten Generation eingegeben hat, sieht er – Zustimmung des Grossen Rats vorausgesetzt – für das Agglomerationsprogramm der vierten Generation zusätzlich das Tram Klybeck im A-Horizont und das Tram 30 Grossbasel im B-Horizont vor. Dem Bund müssen die Unterlagen im Sommer 2021 eingereicht werden. Um das Agglomerationsprogramm Basel unter den Ländern und Kantonen zu vernehmlassen und politisch zu beschliessen, bedarf es einer Vorlaufzeit von einem Jahr.

2.4 Liniennetz – Vorschlag IGöV

Die UVEK ist sich grundsätzlich darin einig, dass der Tramverkehr auf dem Streckenabschnitt zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände reduziert werden soll. Sie hat sich aber die Frage gestellt, ob es richtig ist, den Bau der Tramstrecke durch den Claragraben mit einer anderen Führung der Linie 8 und den Bau der Tramstrecke über den Petersgraben mit einer anderen Führung der Linie 16 zu verknüpfen, macht man sich damit doch die Verliererinnen und Verlierer dieser Änderungen zu Gegnern. Gleichzeitig ist es richtig und wichtig, eine Neubaustrecke mit einem möglichen Liniennetz im Hinterkopf zu beurteilen. Eine Verbindung durch den Claragraben zu propagieren, ohne zu sagen, wie diese genutzt wird, ist unvorstellbar. Und um eine Mitfinanzierung des Bundes zu erhalten, ist die Definition der künftigen Nutzung sogar Voraussetzung. Der Grosse Rat beschliesst aber lediglich den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes sowie den Bau der einzelnen Tramstrecken, nicht die Führung der einzelnen Tramlinien.

Abbildung 2 zeigt das vom Regierungsrat für die erste Etappe (Horizont 2025-2030) vorgesehene Liniennetz.

Abbildung 2: Tramliniennetz erste Etappe



Auch wenn die künftige Linienführung bei der Beurteilung der Tramprojekte nicht im Vordergrund stehen darf, hat sich die UVEK der Diskussion darüber nicht verschlossen. Sie hörte deshalb im Rahmen der Erörterung des Geschäfts die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz (IGöV) an, die Kritik am Liniennetz des Regierungsrats äusserte und einen eigenen Vorschlag publik machte.

Die IGöV ist erfreut, dass es mit dem Ausbau des Basler Tramnetzes weitergehen soll und steht hinter den drei vorgeschlagenen Erweiterungsprojekten Tram Claragraben, Tram Klybeck und Tram Petersgraben. Zusammen bilden diese in ihrer Einschätzung ein gut durchdachtes Ganzes, das zu besseren und schnelleren ÖV-Verbindungen führt und die betriebliche Flexibilität erhöht. Nicht als der Weisheit letzter Schluss empfindet die IGöV hingegen die vorgeschlagenen Linienführungen. Störend ist für sie die Tatsache, dass mehrere Basler Quartiere ihre direkte Verbindung in die Innenstadt auf Gross- und Kleinbasler Seite verlieren. Werde über die Ausbauvorhaben ein schlechtes Liniennetz gelegt, drohe in den absehbaren Volksabstimmungen die Ablehnung der Infrastrukturprojekte. Vor diesem Hintergrund legt die IGöV ein alternatives Liniennetz vor, mit dem aus ihrer Sicht den Bedürfnissen der Basler Bevölkerung bei geringeren Betriebskosten besser entsprochen und die Zahl der Direktverbindungen erhöht werden kann.

Das Tram Claragraben bezeichnet die IGöV als Kernelement des Tramnetzes. Es ermöglicht neue, attraktive und schnelle Verbindungen, entlastet das Tramnetz in der Innenstadt und ist für Umleitungen wichtig. Die Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel über die Wettsteinbrücke wird mit dem Tram Claragraben gestärkt. Vorbehalte bestehen bei der IGöV gegenüber der Umliegung der Linie 8 auf diese Route. Eine solche verkürzt zwar die Reisezeit zwischen Claraplatz und Bahnhof Basel SBB, hängt die Nutzerinnen und Nutzer der Linie aber von der Innenstadt ab. Besser erscheint der IGöV, die Linien 15 und 16 zu einer Ringlinie zu verknüpfen und via Claragraben fahren zu lassen. Betrieblich verknüpfen und durch den Claragraben führen könnte man auch die Linien 12 und 17 (in den Hauptverkehrszeiten). Es entstünde so eine neue Direkt-

Verbindung aus Leimental und Birstal zu Wettsteinplatz und Claraplatz; auf die Linie E11 könnte verzichtet werden.

Die Strecke über den Petersgraben verbessert für die IGöV die Anbindung von Universität und Universitätsspital, entlastet die Innenstadt und erhöht die Netzflexibilität. Mit dem Vorschlag, die Linie 16 darüber zu führen, ist sie einverstanden, aufgrund des vermuteten geringen Fahrgastaufkommens nicht aber mit deren Weiterführung in Richtung St. Johann. Besser sei es, die Linien 16 und 15 zu verknüpfen und via Schiffflände über die Mittlere Brücke, den Claragraben und die Wettsteinbrücke zu führen. Damit würde die Achse Universität - Wettsteinplatz gestärkt und die Linie 34 auf diesem Abschnitt entlastet. Ringlinien (ohne eigentliche Endhaltestellen) sind im Durchschnitt besser ausgelastet als Stichlinien, bei welchen die Auslastung in Richtung Endhaltestelle abnimmt.

Die IGöV stuft ihren Netzvorschlag als besser und auch günstiger ein. Die Quartiere Bachletten, Neubad, Klybeck, Kleinhüningen, Gundeldingen, Bruderholz und die Stadt Weil am Rhein behalten ihre direkten Verbindungen in die Gross- und Kleinbasler Innenstadt. Die Vorortslinien aus dem Leimental und Birstal würden betrieblich verknüpft und in der Hauptverkehrszeit direkt in die Innenstadt sowie zum Wettsteinplatz geführt. Es entstünden zusätzliche umsteigefreie Fahrbeziehungen. Die Linie 12 ermöglichte zumindest in der Hauptverkehrszeit schnelle Direktverbindungen vom Bahnhof Basel SBB zum Claraplatz. Die Kapazität zwischen Bahnhof Basel SBB und der Innenstadt bliebe mit den beiden Linien 8 und 11 ausreichend. Auf das Überangebot im Gundeli und im St. Johann im Vorschlag des Regierungsrats kann aus Sicht der IGöV verzichtet werden. Die Linie 12 braucht es nur in den Hauptverkehrszeiten.

Begrüsszt wird von der IGöV auch die Idee, auf dem Centralbahnplatz vor dem Hotel Euler ein zusätzliches Gleis zu bauen (vgl. Kapitel 2.5). Sie weist allerdings darauf hin, dass ausserhalb der Hauptverkehrszeiten die Linie 1 am Centralbahnplatz wendet und den Platz ebenfalls quert. Um dies zu verhindern, könnte die Linie 1 eine „grosse Schlaufe“ via Elisabethenstrasse, Bankverein und Aeschenvorstadt fahren. Dies bedingte ein zusätzliches Abbiegegleis von der Elisabethenstrasse in die Aeschenvorstadt. Mit etwas höheren Kosten verbunden wäre die Weiterführung der Linie 1 ganztags bis zum Badischen Bahnhof oder zum Eglisee. Wichtig ist der IGöV, dass mit dem Einbau des Eulergleises nicht nur die Querfahrten der Linie 8, sondern auch jene der Linie 1 vor dem Bahnhofsgebäude eingestellt werden.

Die UVEK hat das Amt für Mobilität mit dem Vorschlag der IGöV konfrontiert. Für die Fachleute zeigt die von der IGöV präsentierte Lösung zuerst einmal, dass die künftige Infrastruktur verschiedene Liniennetze ermöglicht, was positiv ist. Unbestritten ist auch, dass ein politisch mehrheitsfähiges Liniennetz wichtig ist. Der Vorschlag der IGöV enthält aus Fachsicht interessante Elemente, aber auch einige Schwachpunkte. So ist davon auszugehen, dass die Fahrgastzahlen in Basel Nord (Kleinbasel), rund um den Dreispitz und im St. Johann aufgrund absehbarer Entwicklungen steigen. Dies berücksichtigt der Vorschlag der IGöV zu wenig. Unrealistisch dürfte es sein, bis zu acht Linien durch die Aeschenvorstadt zu führen. Ein zusätzlicher Abbieger von der Elisabethenstrasse in die Aeschenvorstadt führte zu noch grösseren Eigenbehinderungen am Knoten Bankverein. Die Aufhebung der Doppelhaltestelle in der Aeschenvorstadt wäre mit zusätzlichen Linien problematisch.

Dass sich das Angebot für Personen, die aus dem Neubad an den Marktplatz fahren, mit der Umlegung der Linie 8 verschlechtert, ist unbestritten. Allerdings steigen gemäss Fahrgastzahlen der BVB und Auswertungen des Amtes für Mobilität mehr als 50% der im Neubad zusteigenden Fahrgäste der Tramlinie 8 spätestens am Centralbahnplatz wieder aus. Ein Vorteil wäre die Umlegung auf die Wettsteinbrücke für jene Passagiere, die zwischen Kleinbasel und Bahnhof Basel SBB fahren. Es besteht eine grosse (und voraussichtlich weiter steigende) Nachfrage für Fahrten zwischen Basel Nord und dem Bahnhof Basel SBB. Schneller ist die Verbindung über die Wettsteinbrücke auch für Passagiere aus dem Neubad, die die Kleinbasler Innenstadt zum Ziel haben. Deren Anteil ist mit unter 5% etwa gleich hoch bzw. tief wie jener mit Ziel Grossbasler Innenstadt. Mit dem Bus 36 gelangt man notabene schon heute schneller vom Neubad an die Schiffflände als mit dem Tram 8. Die Anbindung an die Innenstadt bliebe mit der Haltestelle Bankverein gewähr-

leistet. Die Linie 8 nutzt heute jene Netzteile, auf denen die Trams am häufigsten im Stau stehen. Will man das Tramnetz insgesamt attraktiver, zuverlässiger und schneller machen, muss man bereit sein, von bisherigen Gewohnheiten Abschied zu nehmen. Die mit der den Centralbahnplatz querenden Linie 8 verbundenen Probleme würden entfallen, wenn diese durch die Elisabethenstrasse statt über den Aeschenplatz fahren würde (vgl. Kapitel 2.5).

Vor dem bereits erwähnten Hintergrund, dass für die Beschlussfassung zum Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz die genaue Linienführung nicht entscheidend ist, stellt sich die UVEK weder hinter das vom Regierungsrat noch das von der IGöV vorgeschlagene Liniennetz. Sie ist aber der Meinung, der Regierungsrat solle sein Liniennetz unter Einbezug des Vorschlags der IGöV nochmals überprüfen. Die Vertreter des Amtes für Mobilität haben der UVEK in Aussicht gestellt, zusammen mit den Transportunternehmen (BVB, BLT), dem Kanton Basel-Landschaft und der IGöV eine Synthesevariante zu erarbeiten. Die drei Optionen (Vorschlag Regierungsrat, Vorschlag IGöV und Synthese) können dann mit dem Gesamtverkehrsmodell getestet und die Erkenntnisse im nächsten ÖV-Programm und im nächsten Bericht zum Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes abgebildet werden. Um politische Mehrheiten zu finden, ist allenfalls auch ein Kompromiss in Betracht zu ziehen, der aus Fachsicht nicht der besten Variante entspricht. Wichtig festzuhalten ist, dass ein Beschluss über den Bau von neuen Strecken nicht präjudiziert, welche Linien über diese Strecken fahren. Es wäre deshalb falsch, seine diesbezügliche Zustimmung oder Ablehnung von einer möglichen künftigen Linienführung abhängig zu machen.

2.5 Eulergleis

Die UVEK hat sich im Rahmen der Beratung des Berichts zum Stand der Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes auch mit der Forderung der *Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend „Besserer Bahnhofplatz für uns alle“*. Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibleres Tramnetz auseinandergesetzt. Diese fordert auf dem Centralbahnplatz den Einbau eines zusätzlichen Gleises, das die Querfahrten der Tramlinie 8 vom Vorplatz des Bahnhofs auf den von Fussgängerinnen und Fussgängern nicht frequentierten Bereich vor der Nauenstrasse verschieben würde.

Der Regierungsrat hat versprochen, dem Grossen Rat einen Ratschlag zur Realisierung dieser Verbindung vorzulegen. Das Bau- und Verkehrsdepartement erachtet den Nutzen der geforderten Gleisverbindung zwar als beschränkt, verschliesst sich dem Ansinnen aber nicht. Seine indifferente Haltung begründet es mit der Realisierung des Trams Claragraben. Würde die Tramlinie 8 ab dem Centralbahnplatz statt über den Aeschenplatz und die Innenstadt durch die Elisabethenstrasse, die Wettsteinbrücke und den Claragraben zum Claraplatz geführt, müsste sie den Centralbahnplatz nicht mehr queren. Übersichtlichkeit und Zugänglichkeit des Platzes würden auch ohne das in der Motion angeregte zusätzliche Gleis verbessert. Dass die Linie 8 quer über den Centralbahnplatz fährt, ist unabhängig davon unglücklich, auf welcher Seite des Platzes dies geschieht, sind die anderen Trams in dieser Zeit doch blockiert. Verlassen den Centralbahnplatz alle Linien aus Osten (Münchensteinerbrücke) in Richtung Aeschengraben und alle Linien aus Westen (Markthalle) in Richtung Elisabethenstrasse, kann die Nauenstrasse von zwei Tramzügen gleichzeitig überquert werden, was deren Kapazität für den Autoverkehr erhöht. Bei einer Ein- oder Ausfahrt der Linie 8 ist der Knoten heute für weitere Trams blockiert. Das Eulergleis führte zwar zu einer Verbesserung für den Fussverkehr, nicht aber zu einer Entflechtung des Tramverkehrs und zu keiner Kapazitätserhöhung des Knotens.

Die Realisierung des Eulergleises bedingt gemäss Bau- und Verkehrsdepartement aufgrund der Ausgabenhöhe einen referendumsfähigen Beschluss des Grossen Rats. Stimmt der Grosse Rat zu und bleibt ein Referendum aus, könnte der Beschluss Mitte 2020 rechtskräftig sein. Dann folgen Projektierung, Baubewilligungs- und Plangenehmigungsverfahren. Dies dürfte schätzungsweise bis Ende 2022 dauern. Erst dann könnten die Bauarbeiten ausgeschrieben werden.

Die UVEK wird sich im Rahmen der Erörterung des angekündigten Ratschlags zum Eulergleis wieder mit dieser Thematik befassen.

2.6 Tram Claragraben

Unter dem Tram Claragraben wird die direkte Verknüpfung von Wettsteinplatz und Claraplatz mit Tramgleisen durch den Claragraben verstanden. Heute muss dafür ein Umweg über den Messeplatz gefahren werden. Im Agglomerationsprogramm der dritten Generation hat der Kanton das Tram Claragraben im A-Horizont eingegeben, was vom Bund inzwischen bestätigt worden ist. Der Bund stuft das Projekt als sehr sinnvoll ein und stellt eine finanzielle Beteiligung im Umfang von 40% in Aussicht. Unter allen geprüften Projekten im Tramnetzbericht 2015 hatte das Tram Claragraben das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Der Nutzen des Trams Claragraben besteht einerseits in der schnelleren Verbindung zwischen Kleinbasel und Bahnhof Basel SBB. In Basel Nord gibt es verschiedene Gebiete mit grosser (künftigen) Dynamik, weshalb diese Verbindung wichtig ist. Andererseits kann mit dem Tram Claragraben eine gleichmässiger Auslastung von Wettsteinbrücke und Mittlerer Brücke erreicht und damit die Innenstadt vom Tramverkehr entlastet werden. Würde die heutige Linie 8 ab dem Centralbahnplatz über die Elisabethenstrasse und die Wettsteinbrücke geführt, könnte zudem die Situation am Centralbahnplatz und am Knoten Bankverein verbessert werden (vgl. Kapitel 2.5). Die Strecke durch den Claragraben kann einen wesentlichen Beitrag zur Beschleunigung im gesamten Tramnetz leisten.

Gemäss Vorstudie ist der Claragraben genug breit, um auch ohne Baumfällungen ein problemloses Nebeneinander von Tram und MIV zu gewährleisten. Das Erscheinungsbild des Wettsteinplatzes ändert sich durch das Tram Claragraben nicht. Die Haltestelle bleibt im Zentrum des Platzes, die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Tram bleiben unverändert. Umgestaltet werden müsste der Wettsteinplatz nur, würde neben dem Tram Claragraben auch das Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldallee realisiert. Der Claraplatz muss aufgrund von Erhaltungsmaßnahmen in absehbarer Zeit erneuert werden. Im Detail sind die möglichen Optimierungen auf dem Claraplatz aber noch nicht geprüft.

Dass sich das Tram Claragraben nicht negativ auf den Wettsteinplatz auswirken soll, wurde in der UVEK bestritten. Mit zusätzlichen Tramlinien werde der Wettsteinplatz noch chaotischer, als er es schon ist. Die Zahl der Verkehrsbeziehungen liege schon heute an der Grenze des Erträglichen. Zudem sei der Nutzen einer Verbindung durch den Claragraben im Regelbetrieb gar nicht gegeben. Sinnvoll wäre die Strecke allenfalls als Ausweichroute beispielsweise bei Sperrung der Mittleren Brücke für den Tramverkehr oder als reines Dienstgleis. Für verschiedene Mitglieder der Interessengemeinschaft Kleinbasel (IGK), die rund um den Wettsteinplatz wohnen, sei ein Tram durch den Claragraben absolut unvorstellbar. Sie befürchten ein Verkehrschaos. Ein Teil der UVEK, welcher die Interessen der IGK vertritt, ist der Meinung, dass den Befürchtungen der IGK nicht genügend Rechnung getragen wird.

Die UVEK hat den Antrag, das Tram Claragraben aus dem Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes zu streichen, mit 8:2 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Sie weist darauf hin, dass das Tram Claragraben bereits Bestandteil des Plans aus dem Jahr 2015 war. Nach dessen Genehmigung durch den Grossen Rat hat der Regierungsrat das Projekt im Agglomerationsprogramm der dritten Generation im A-Horizont eingereicht. Der vom Bund inzwischen gesprochene Finanzierungsbeitrag bedingt einen Baustart bis spätestens Sommer 2025. Andernfalls entfielen zum einen der Bundesbeitrag, zum anderen bedeutete es einen finanziellen Malus für alle vom Bund im Agglomerationsprogramm der vierten Generation in den A-Horizont aufgenommenen Vorhaben (auch Strassenprojekte) in der Grössenordnung von 5-10%. Der Geschäftsführer des Vereins Agglo Basel hat der UVEK mitgeteilt, die Region Basel habe nach der Ablehnung der in früheren Agglomerationsprogrammen im A-Staus berücksichtigten Projekte Tram Erlenmatt und Tram Margarethenstich auf Bundesebene an Glaubwürdigkeit verloren. Um ein Stück dieser Glaubwürdigkeit zurückzugewinnen, sei es wichtig, dass nun die weiteren vom Bund mitfinanzierten Projekte realisiert werden. Ein Teil der UVEK ist der Ansicht, dass die Zusage von Bundesbeiträgen nicht das matchentscheidende Kriterium für die Umsetzung eines Vorhabens sein dürfe. Im Vordergrund muss die Sinnhaftigkeit des Projektes stehen, welches im Fall des Trams Claragraben nicht genügend gegeben sei.

2.7 Tram Petersgraben

Mit dem Tram Petersgraben soll eine Tramverbindung zwischen dem Leonhardsgraben und dem Blumenrain (Totentanz) geschaffen werden. Es erhöht wie das Tram Claragraben die Netzflexibilität und ermöglicht eine Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr. Haltestellen sind vor der Universität und dem Universitätsspital vorgesehen. Der Regierungsrat deklariert das Tram Petersgraben zudem auch als erste Etappe des Trams 30 (vgl. Kapitel 2.9). Vorgesehen ist, die Tramlinie 16 ab dem Barfüsserplatz über Kohlenberg, Leonhardsgraben, Petersgraben in Richtung St. Johann zu führen. Vom Bahnhof Basel SBB (Bahnhofsfeingang Gundeldingen) könnten so Universität und Universitätsspital direkt erreicht werden. Ein Teil der UVEK bemängelt, dass mit dem Tram Petersgraben die Innenstadt nicht wesentlich entlastet wird, da nur das Tram 16 über den Petersgraben geführt werden soll. In der UVEK gibt es kritische Stimmen zum Vorschlag des Regierungsrates betreffend Streckenführung in der St. Johannis-Vorstadt und Spitalstrasse. Dieser Punkt muss mit dem nächsten Tramnetzbericht diskutiert werden.

Inwiefern der Betrieb der Herbstmesse rund um den Petersplatz durch einen Trambetrieb im Petersgraben eingeschränkt würde, ist noch nicht abschliessend geklärt. Dass ein Trambetrieb während der Herbstmesse grundsätzlich möglich ist, zeigt das Beispiel Messeplatz. Sichergestellt werden müsste am Petersgraben die Querung der Strasse für die Messebesucher. Gemäss Amt für Mobilität wird die Abteilung Messen und Märkte in die Erarbeitung des Vorprojekts einbezogen. Dem Grossen Rat wird die gefundene Lösung mit dem Ratschlag zum Tram Petersgraben dargelegt. Denkbar ist allenfalls auch, den Trambetrieb im Petersgraben während der Herbstmesse einzustellen und die darüber führenden Linien (wie der Bus Nr. 34 schon heute) umzuleiten. Sich nur mit dem Argument „Herbstmesse“ gegen ein ansonsten sehr sinnvolles Projekt auszusprechen, wäre für eine deutliche Mehrheit der UVEK auf jeden Fall falsch. Inklusive Auf- und Abbau dauert die Herbstmesse lediglich drei Wochen.

Der der UVEK überwiesene *Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innenstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)* fordert u.a. eine Reduktion des Tramverkehrs in der Innenstadt mittels Einbau einer Gleisverbindung aus dem Petersgraben in Richtung Schiffflände. Die UVEK hat sich deshalb beim Amt für Mobilität danach erkundigt. Gemäss erhaltener Auskunft ist diese Fahrbeziehung im Rahmen der Vorstudie zum Tram Petersgraben geometrisiert worden. Die zusätzliche Abbiegemöglichkeit ist im Sinne der Netzflexibilität erwünscht. Im Vorprojekt soll deshalb auch ein Gleisbogen in Richtung Schiffflände in das Projekt aufgenommen werden. Primär angedacht ist zwar eine fixe Tramlinie, die via Petersgraben in das St. Johann führt. Der Petersgraben eignet sich aber auch für Umleitungen. Dafür braucht es den Abbieger in Richtung Schiffflände.

Die im Anzug ebenfalls geforderte Aufhebung der beiden Doppelhaltestellen Barfüsserplatz und Markplatz ist vom Regierungsrat auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 angekündigt worden. Ob die verlangte Verknüpfung der Tramlinien 15 und 16 umgesetzt wird, steht derzeit noch nicht fest (vgl. Kapitel 2.4).

Die UVEK beantragt, den *Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innenstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)* stehen zu lassen.

2.8 Tram Klybeck

Das Klybeck ist das grösste Entwicklungsgebiet im Kanton Basel-Stadt. Parallel zur städtebaulichen Entwicklung soll es möglichst bald in das Tramnetz eingebunden werden. In der Planungsvereinbarung zwischen Novartis, BASF und dem Kanton Basel-Stadt ist das Tram als zentrales Element zur Feinverteilung aufgeführt.

Der Anschluss des Trams Klybeck (Nr. 3) an das bestehende Netz erfolgt beim Riehenring sowie beim Knoten Gärtnerstrasse / Klybeckstrasse. Die Strecke verläuft via Thomy-Areal und Wiesenkreisel. Es sind mehrere Haltestellen vorgesehen, u.a. am Klybeckplatz. Dort entstünde mit Realisierung des Herzstücks ein idealer Umsteigeknoten. Das Tram Klybeck bindet auch die Erlenmatt besser ans Tramnetz an, ohne aber ein „neues“ Tram Erlenmatt zu sein.

Der Einbezug des Entwicklungsgebiets Klybeck in das Tramnetz ist in der UVEK unbestritten. Das Tram Klybeck hat darüber hinaus Potenzial für weitere Erschliessungen, namentlich des Hafens und des Gebiets 3Land. Im Agglomerationsprogramm der dritten Generation hat das Tram Klybeck den Status A knapp nicht erreicht. Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass es diesen Status und damit eine Mitfinanzierung durch den Bund im Programm der vierten Generation erhält.

2.9 Projekt Tram 30

Das Tram 30 soll die bestehende Buslinie 30 ablösen, die zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof verkehrt. Aufgrund des hohen Passagieraufkommens muss der Bus heute zeitweise in einem 3.5'-Takt geführt werden. Bei der Linie 30 handelt es sich weniger um eine Verknüpfung der beiden Bahnhöfe (dafür gibt es kürzere Wege) als um eine Linie, die die dazwischenliegenden Stadtteile erschliesst. Deshalb gilt es zu überlegen, welche Streckenführung für die Passagiere den grössten Nutzen hat – jene, die heute von der Buslinie 30 gefahren wird, oder eine andere.

Im Folgenden unterteilt die UVEK ihre Gedanken und Abklärungen zum Tram 30 in die Abschnitte im Grossbasel und im Kleinbasel. Die beiden Teile der Linie 30 werden durch die Johanniterbrücke miteinander verbunden. Die Eignung der Johanniterbrücke für den Tramverkehr wurde bereits untersucht. Sie kann mit gewissen Verstärkungsmassnahmen für den Tramverkehr ertüchtigt werden.

2.9.1 Tram 30 Grossbasel

Auf der Grossbasler Seite kommen für das Tram 30 verschiedene Streckenführungen in Frage. Gemäss Plan des Regierungsrats soll das Tram nach der Johanniterbrücke in die Spitalstrasse und beim Totentanz in den Petersgraben abbiegen. In die Gegenrichtung würde es durch die St. Johannis-Vorstadt geführt. In beiden Strassen würden Trams nur (noch) in eine Richtung (Einrichtungsgleis) fahren. Die UVEK stellt fest, dass dies eine Abweichung zur bisherigen Planung darstellt. Die bisherige Planung geht auf den Anzug Egeler (P075347) zurück und sah eine komplette Verlagerung des Trams aus der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse und den St. Johannis-Ring vor. Die St. Johannis-Vorstadt sei zu eng für den Trambetrieb und via Spitalstrasse könnten die intensiv genutzten Gebiete um die Spitalstrasse mit dem Tram erschlossen werden.

Noch offen ist die Strecke ab Auf der Lyss. Sie ist im vorgelegten Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes deshalb lediglich als sogenannter Korridor aufgeführt. Geprüft werden sollen die Strecken Steinengraben – Heuwaage-Viadukt und Leimenstrasse – Austrasse – Auberg – Heuwaage – Innere Margarethenstrasse. Die UVEK favorisiert dabei eindeutig jene über das Heuwaage-Viadukt. Dieses sowie die beiden darunter liegenden Parkhäuser müssten dafür mit noch offenen Kostenfolgen statisch verstärkt werden. Zu klären ist auch noch die Einführung des Trams nach dem Viadukt zum Bahnhof Basel SBB.

Für den Abschnitt zwischen Steinengraben und Johanniterbrücke steht als Alternative zum Petersgraben die Strecke Schützengraben – Spalendor – Schönbeinstrasse – Klingelbergstrasse – Schanzenstrasse zur Disposition. Die UVEK hat diskutiert, ob sie die Strecke durch den Petersgraben als definitive Route des Trams 30 oder als Zwischenlösung und deshalb längerfristig als Entlastungsrouten für die Innenstadt betrachtet. Eine klare Mehrheit der Kommission stuft das Tram Petersgraben als ersten Schritt des Trams 30 und als baldige Entlastungsmöglichkeit für die Innenstadt ein. Mittel- bis langfristig erwartet sie das Tram 30 in der Schanzenstrasse, was zum einen die schnellere Verbindung ist, zum anderen wichtig für die Erschliessung des Gebiets Schällemätteli. Da ein Tram auf dem Cityring für den Autoverkehr nachteilig wäre, ist allerdings

davon auszugehen, dass es nicht einfach sein wird, dafür eine politische Mehrheit zu finden. Ein Tram 30 auf dem Cityring müsste mit dem politischen Commitment verbunden werden, den ÖV auch auf dieser Strecke gegenüber dem MIV zu priorisieren.

Dass die Strecke über den Petersgraben auch und längerfristig vor allem als Umfahrung der Innenstadt dient, entspricht einer Forderung des *Anzugs Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innenstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)* (vgl. Kapitel 2.7).

Das Amt für Mobilität hat eine Tramführung auf der Strecke via Schanzenstrasse und Spalentor simuliert. Die Simulation zeigt, dass ein Eigenstrasse für das Tram mit einer bedeutenden Kapazitätsreduktion für den MIV verbunden wäre, stünde für diesen doch nur noch je eine Fahrspur zur Verfügung. Auf einem Mischtrasse müsste das Tram ohne Priorisierungsmöglichkeit im Kolonnenverkehr geführt werden. Rückstaus und ÖV-Eigenbehinderungen (Tram- und Buslinien) liessen sich nicht verhindern. Der Trambetrieb wäre unzuverlässig und wenig attraktiv. Grössere Flaschenhälse wären sowohl bei Eigen- als auch Mischtrasse die Knoten (u.a. Johanniterbrücke / St. Johannis-Vorstadt und Spalentor). Der Knoten Spalentor befindet sich schon heute an der Kapazitätsgrenze. Für die UVEK steht deshalb fest, dass ein Tram über den Cityring mit einer gleichzeitigen Reduktion des MIV verbunden sein müsste. Es müssten geeignete flankierende Massnahmen ergriffen werden. Die Achse Feldbergstrasse – Johanniterbrücke – Schanzenstrasse ist heute stark MIV-dominiert. Ob mit dem Bau einer Tramstrecke die Kapazität für den MIV reduziert werden soll, ist eine politische Frage. Vor dem Hintergrund, dass ein Tram auf dieser Strecke deutlich attraktiver wäre als eines via Petersgraben, spricht sich eine Mehrheit der UVEK für eine solche Reduktion aus. Die Achse Schanzenstrasse – Spalentor – Heuwaage-Viadukt ist die logische und schnellste Route für das Tram 30.

Um das Tram 30 auf Grossbasler Seite über die von der UVEK favorisierte Strecke im Ausbauschnitt 2024-2028 des Agglomerationsprogramms des Bundes zu berücksichtigen, müsste das Vorprojekt bis Mitte 2021 vorliegen. Das Amt für Mobilität bezeichnet dies als unrealistisch, da noch zu viele Fragen offen sind – u.a. die Anbindung an den Bahnhof Basel SBB oder die Markthallenbrücke und den Anpassungsbedarf beim Heuwaage-Viadukt. Vorgesehen ist in einem nächsten Schritt eine Machbarkeitsstudie, dann folgen die Vorstudie und erst danach das für die Eingabe im A-Horizont beim Agglomerationsprogramm notwendige Vorprojekt. Realistisch ist, das Vorhaben im Agglomerationsprogramm der vierten Generation als B-Projekt einzureichen. Dann bestünde eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass es im Programm der fünften Generation in den A-Horizont aufsteigt. Die UVEK erwartet dementsprechend eine genügend schnelle Ausarbeitung des Vorprojektes und nimmt die Strecke Bahnhof Basel SBB – Heuwaage-Viadukt – Schützengraben – Spalentor – Schönbeinstrasse – Klingelbergstrasse – Schanzenstrasse in den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes auf.

2.9.2 Tram 30 Kleinbasel

Auf dem Kleinbasler Ast der Tramlinie 30 ist die Feldbergstrasse (bis zum Riehenring) als Bestandteil der Strecke zwischen Johanniterbrücke und Badischem Bahnhof gesetzt. Nur als Korridor aufgeführt ist im Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes der Abschnitt zwischen Riehenring und Badischem Bahnhof. Der Badische Bahnhof liesse sich via Riehenring, Messeplatz und Rosentalstrasse auf bestehenden Gleisen erreichen. Denkbar sind auch die Weiterfahrt durch die Schönaustrasse bis zur Schwarzwaldallee oder durch die Schöнау- und Mattenstrasse bis zur Haltestelle Gewerbeschule und ab dort durch die Rosentalstrasse. Eher keine Option ist nach der Ablehnung des Trams Erlenmatt die Erlenstrasse. Auch eine Tramstrecke durch das Rosentalareal kommt aufgrund der Vielzahl an Gebäuden, die auch nach Öffnung des Areals stehen bleiben dürften, wohl nicht in Frage. Vorstellbar ist, die Erstellung des Trams 30 auf Kleinbasler Seite nochmals zu etappieren. Zuerst könnte die Strecke in der Feldbergstrasse mit Abzweiger in den Riehenring gebaut werden, danach jene vom Riehenring bis zum Badischen Bahnhof.

Die UVEK stellt fest, dass die Arbeiten am Tram 30 Kleinbasel weniger weit fortgeschritten sind als jene am Tram 30 Grossbasel. Der Regierungsrat möchte in einem ersten Schritt das Tram 30 Grossbasel (via Petersgraben) realisieren und das Tram 30 Kleinbasel erst später. Er begründet dies wie folgt: Bei in Agglomerationsprogrammen eingegebenen A-Projekten mit Kosten von über CHF 40 Mio. ist ein Vorprojekt zwingend. Liegen die Kosten darunter, genügt eine optimierte Vorstudie. Ein Vorprojekt für die gesamte Strecke der Tramlinie 30 bis zum nächsten Eingabetermin zu erarbeiten ist nicht zuletzt aufgrund der noch nicht abschliessend definierten Streckenführung unmöglich. Eine Etappierung ist intelligenter, kann so doch früher mit der Realisierung des Trams 30 begonnen werden. Im Agglomerationsprogramm der fünften Generation soll der Grossbasler Ast im A- und der Kleinbasler Ast im B- oder C-Horizont eingegeben werden. Die Wahrscheinlichkeit, mit zwei Teilprojekten in unterschiedlichen, aber aufeinander abgestimmten Agglomerationsprogramm-Generationen zwei Mal Bundesgelder zu erhalten, dürfte zudem grösser sein als bei Eingabe eines Gesamtprojekts. Ein Kapazitätsproblem weist die Linie 30 heute in erster Linie zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Gebiet Universität / Universitätsspital auf. Deshalb macht es Sinn, möglichst bald eine erste Etappe zu realisieren, die dieses Gebiet erschliesst.

Die UVEK kann die Argumentation des Regierungsrats zwar nachvollziehen, ist aber trotzdem der Ansicht, der Kleinbasler Ast des Trams 30 müsse mit gleicher Priorität bearbeitet werden. Andernfalls droht eine Verschiebung dieses Projektteils auf den St. Nimmerleinstag. Die UVEK hat deshalb abklären lassen, um welchen Betrag die Ausgabenbewilligung erhöht werden müsste, um auch den Kleinbasler Ast in die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung aufnehmen zu können. Das Amt für Mobilität hat Bereitschaft signalisiert, mit externer Unterstützung den gesamten Korridor zu beleuchten. Mit dem nächsten Bericht zum Ausbau des Tramstreckennetzes könnten dem Grossen Rat erste Resultate vorgelegt werden. Das politische Feedback ist jeweils wichtig, um zu verhindern, dass Arbeit in Projekte investiert wird, die politisch keine Mehrheit finden. Für die externe Unterstützung rechnet das Amt für Mobilität mit Auslagen von 0.6 Mio. CHF verteilt über drei Jahre. Die UVEK beantragt 11:0 Stimmen die Erhöhung der Ausgabenbewilligung in Ziffer 2 des Grossratsbeschlusses um diese Summe.

2.10 Tram Grenzacherstrasse

Die UVEK stellt fest, dass das vom Regierungsrat im Agglomerationsprogramm der dritten Generation als A-Projekt eingereichte Tram durch Grenzacherstrasse und Schwarzwaldstrasse im vorliegenden Bericht nur noch am Rande erwähnt wird. Es ist zwar nach wie vor Bestandteil des Plans zum Ausbau des Tramstreckennetzes, der Regierungsrat schreibt aber, es werde zugunsten einer beschleunigten Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle Solitude vorläufig zurückgestellt. Dies ist insofern ein Widerspruch, als die Absicht besteht, S-Bahn und Tram besser miteinander zu verknüpfen.

Gemäss Amt für Mobilität hat der Bund die S-Bahn-Haltestelle Solitude besser bewertet als die Tramstrecke durch die Grenzacherstrasse. Dieser Einschätzung ist der Regierungsrat gefolgt und hat die Priorität der Tramstrecke zurückgenommen. Der Grund dafür ist vor allem finanzieller Natur. Die S-Bahn-Haltestelle ist trotz sehr gutem Nutzen-Kosten-Verhältnis vergleichsweise teuer. Sie wird vollständig vom Bund finanziert. Am Tramprojekt würde sich der Bund mit maximal 40% beteiligen. Dieses hat er nicht wie vom Kanton beantragt in den A-, sondern in den B-Horizont aufgenommen. Die Machbarkeit ist aus der Vorstudie nachgewiesen. In Absprache mit der Firma Roche hat der Regierungsrat aber entschieden, vorerst andere Tramprojekte zu forcieren. Aufgrund der Sistierung wurde das Vorprojekt nicht ausgelöst. Das Tram Grenzacherstrasse wird allenfalls in der fünften Generation des Agglomerationsprogramms wieder zum Thema

2.11 Tram Margarethenstich

Die Tramverbindung über den Margarethenstich bleibt trotz negativem Volksentscheid im Kanton Basel-Landschaft als „Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West“ Bestandteil des Plans zum Ausbau des Tramstreckennetzes. Gemäss Machbarkeitsstudie weist die Verbindung ein

hervorragendes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Die Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB könnte deutlich verbessert werden. In der Priorität steht aber auch der Margarethenstich nicht mehr an oberster Stelle. Bevor das Vorhaben allenfalls neu diskutiert wird, muss analysiert werden, warum es vom Baselbieter Stimmvolk abgelehnt worden ist. Dies ist Aufgabe der Baselbieter Seite.

2.12 Tram Bachgraben und Tram Letten

Ein Ausbau der Traminfrastruktur ist auch in Allschwil vorgesehen, und zwar sowohl eine Verlängerung der Tramlinie 8 in Richtung Letten als auch eine Strecke in das Gebiet Bachgraben. Das Tram Letten soll im Agglomerationsprogramm der vierten Generation im A-Horizont eingegeben werden. Der Kanton Basel-Stadt wäre für die Realisierung der Strecke zwischen der heutigen Endhaltestelle Neuweilerstrasse und der Kantonsgrenze zuständig. Ein Vorprojekt ist in Ausarbeitung. Die Strecke des Trams Bachgraben zwischen Bachgraben und St. Johann ist im Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes als Korridor eingezeichnet. Der Auftrag für die Korridorstudie ist gemäss Amt für Mobilität bereits erteilt worden.

Würde das Tram Bachgraben via Allschwil Letten geführt, läge es vollständig auf Territorium des Kantons Basel-Landschaft und müsste von diesem realisiert werden. Im Vordergrund steht aber eine Anbindung des Bachgrabens an den Bahnhof St. Johann. Dieser wird sich zu einer bedeutenden ÖV-Drehscheibe entwickeln. Für die künftige Erschliessung des Bachgrabens wird die S-Bahn zentral sein. Mit der S2 von Liestal und der S4 von Laufen sowie dem Interregio Basel – Strassburg hält am Bahnhof St. Johann künftig etwa alle zehn Minuten ein Zug sowohl in Richtung EuroAirport als auch in Richtung Bahnhof Basel SBB. Es wird schneller sein, aus dem Bachgraben mit dem Tram zum Bahnhof St. Johann zu fahren und dort in den Zug umzusteigen, als die ganze Strecke mit Tram und/oder Bus zurückzulegen. Der Ausbau des Tramangebots in das Gebiet Bachgraben muss vor diesem Hintergrund angegangen werden. Auch für das St. Johann, den Novartis Campus und weitere neue Wohnraum- und Arbeitsplatzgebiete wird sich der Bahnhof St. Johann zu einer wichtigen Drehscheibe entwickeln.

Der erste Teil des Trams Bachgraben ab dem Bahnhof St. Johann liegt im Kanton Basel-Stadt, der zweite im Kanton Basel-Landschaft. Während ein Tram auf dem Hegenheimerweg in Allschwil relativ einfach zu realisieren sein wird, stellen sich für die Strecke auf Basler Boden grössere Herausforderungen. Im fraglichen Gebiet gibt es neben dicht bebauten Gebieten auch sensible Naturräume. Es ist deshalb nicht trivial, für das Tram Bachgraben eine Strecke zu finden. Die Korridorstudie dürfte Ende 2019 abgeschlossen sein. Ab 2020 folgen Zweckmässigkeitsprüfungen. Aufgrund der vermuteten hohen Kosten müssen in die Beurteilung auch Wirtschaftlichkeitsüberlegungen einfließen. Da es sich beim Bachgraben um ein Arbeitsplatzgebiet handelt, dürfte die ÖV-Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten hoch, in den Nebenverkehrszeiten jedoch eher tief sein. Die Erkenntnisse aus den derzeit laufenden Arbeiten werden in den nächsten Bericht zur Tramnetzentwicklung einfließen. Wird das Tram Bachgraben gekoppelt mit den Angebotsverbesserungen im Bahnhof St. Johann realisiert, dürfte dies ab 2030 geschehen.

Die UVEK möchte auch den Ausbau des Trams Bachgraben beschleunigen. Es ist ihr ein wichtiges Anliegen, dass das Tram gleichzeitig mit dem Strassenprojekt Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) realisiert wird. Die Federführung liegt beim Strassenprojekt beim Kanton Basel-Landschaft, beim Tramprojekt beim Kanton Basel-Stadt. Nur mit einer Beschleunigung des Projekts kann sichergestellt werden, dass das Tram Bachgraben seinen Betrieb gleichzeitig mit dem Angebotsausbau im Bahnhof St. Johann und der Eröffnung des Zubringers Allschwil aufnehmen kann. Wie beim Tram Klybeck ist es beim Tram Bachgraben wichtig, rechtzeitig eine Tramstrecke in ein Entwicklungsgebiet zu bauen. Die UVEK beantragt dem Grossen Rat deshalb einstimmig, die Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung zwecks prioritärer Weiterbearbeitung des Projekts Tram Bachgraben um CHF 400'000 zu erhöhen. Eine Aufnahme des Trams Bachgraben mit definitiver Streckenführung (statt als Korridor) in den Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes macht derzeit allerdings keinen Sinn, da

die Zweckmässigkeitsabklärungen noch im Gang sind. Eine Strecke sollte erst in den Netzplan aufgenommen werden, wenn die Machbarkeit abschliessend geklärt ist.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 7:4 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Für die raschere Weiterbearbeitung der Projekte Tram 30 und Tram Bachgraben beantragt sie eine Erhöhung der Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung um CHF 1 Mio. auf insgesamt CHF 3.3 Mio. zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements (Planungspauschale).

Weiter beantragt die UVEK mit 11:0 Stimmen, den *Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innerstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)* stehen zu lassen.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 15. Januar 2020 mit 11:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss
Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes, Stand Januar 2020
Mitbericht Regiokommission

Grossratsbeschluss

Tramnetzentwicklung Basel

Zweiter Bericht zum Stand der Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz

sowie

Ratschlag zur Ausgabenbewilligungen für die weitere Planung und Gesamtkoordination

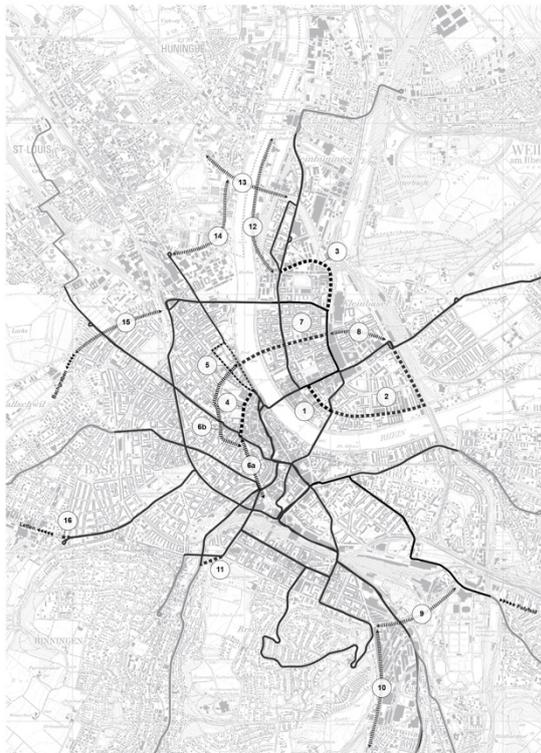
(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 18.1730.01 des Regierungsrats vom 16. Januar 2019 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 18.1730.02 vom 15. Januar 2020:

1. Der Grosse Rat genehmigt den aktualisierten Plan zum Tramstreckennetz, Stand Januar 2020.
2. Der Grosse Rat bewilligt für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung Ausgaben in der Höhe von insgesamt Fr. 3'300'000 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Planungspauschale.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes, Stand Januar 2020



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität

Tramnetzentwicklung Basel, Stand Januar 2020
Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes
 Streckenplan TNE

- ① Tram Claragraben
- ② Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse
- ③ Tram Kybeck
- ④ Tram Petersgraben (Ertastung, Zwischenschritt Tram 30 GB)
- ⑤ Tram Spitalstrasse (Ertastung St. Joh. Vorstadt, Zwischenschritt Tram 30 GB)
- ⑥a Korridor Tram 30⁺ – Grossbasel (Helmweg)
- ⑥b Korridor Tram 30⁺ – Grossbasel (Schwarzenmatten / Schützengraben)
- ⑦ Tram 30⁺ – Kleinbasel (Johannstrasse, Feldbergstrasse)
- ⑧ Korridor Tram 30⁺ – Kleinbasel (Rosental)
- ⑨ Korridor Tram Dreispitz – St. Jakob
- ⑩ Korridor Tram Dreispitz
- ⑪ Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West
- ⑫ Korridor Tram Kybeck – Westquai
- ⑬ Korridor Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis (mit Rheinbrücke)
- ⑭ Korridor Tram Saint-Louis Grenze – Huningue Pont
- ⑮ Korridor Tram Bachgraben – St. Johann
- ⑯ Tram Letten

* Tram 30 Grossbasel (Zwischenschritt: 4, 5 und 6a)
 * Tram 30 Gesamtstrecke: 6a, 6b, 7 und 8

- Neue Tramstrecken
- Eingelagerte, neue Tramstrecke
- Neue Tramstrecken als Korridor
- Bestehende Tramstrecken
- Neue Tramverlängerungen Kanton Basel-Landschaft
- Bestehende Tramstrecken ausserhalb Kanton Basel-Stadt

Schematische Darstellung der Tramstrecken



An die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK)



Basel, 27. August 2019

Kommissionsbeschluss vom 26. Juni 2019

Mitbericht der Regiokommission

zum

**Tramnetzentwicklung Basel – Zweiter Bericht zum Stand der Umsetzung Ausbau
des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz**

sowie

**Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und
Gesamtkoordination**

Inhalt

1. Gegenstand der Vorlage und Vorgehen	3
2. Einleitung	3
3. Erwägungen der Kommission	4
3.1 Wichtigkeit der regionalen Betrachtung des Basler Tramnetzes	4
3.2 Bedeutsamkeit einer abgestimmten Planung	5
3.3 Stellungnahme der Regiokommission zu einzelnen Projekten	6
3.3.1 Ö1 Tram Klybeck (KLY)	6
3.3.2 Ö2 Claragraben (CLA)	7
3.3.3 Ö25 ÖV-Korridor Bachgraben / Tram Bachgraben-St. Johann (BAC)	7
3.3.4 Ö29 Tram Hafen-Huningue-Süd (RHE).....	7
3.3.5 Ö31 Tram Huningue – Saint-Louis	8
3.3.6 Ö33 Verlängerung der Tramlinie 11 nach Huningue / Tram Saint-Louis Grenze - Huningue Port (LOH).....	8
3.3.7 Ö36 Tram Allschwil-Letten	8
3.3.8 Ö37 Tram Hafen	9
3.3.9 Korridor Tram Klybeck-Westquai (WES)	9
3.4 Weitere grenzüberschreitende Tramprojekte	9
3.4.1 Ö4 Verlängerung des Trams 8 bis Läublinpark.....	9
3.4.2 Ö16 Tram 3 Saint-Louis - Technoport / mögliche EAP-Tramverbindung mit dem 3er (Ö40).....	10
4. Diskussion	10
5. Beschlussfassung / Antrag an die UVEK	10

1. Gegenstand der Vorlage und Vorgehen

Der Grosse Rat hat das Geschäft Nr. 18.1730.01, Tramnetzentwicklung Basel – zweiter Bericht zum Stand der Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz sowie den Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination an die UVEK überwiesen und die Regiokommission zu einem Mitbericht eingeladen.

Am 27. März 2019 hat die Regiokommission Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) sowie Patrick Leyboldt, Geschäftsführer Verein Agglo Basel angehört. Im Fokus lagen dabei die grenzüberschreitenden Aspekte der Tramnetzentwicklung sowie die Zusammenhänge mit dem Aggloprogramm des Bundes. Da im Laufe der Diskussion der Regiokommission vom 22. Mai 2019 noch weitere Fragen und Unklarheiten bestanden, wurden Herr Patrick Leyboldt und Herr Rainer Franzen, Bau- und Verkehrsdepartement (BVD), Amt für Mobilität, Abteilung Mobilitätsplanung und Verkehrsinfrastruktur, Teamleiter Tramnetz eingeladen, weitergehende Fragen zu beantworten.

Die Fragen der Regiokommission wurden kompetent und zufriedenstellend beantwortet. Im Hinblick auf einen Nachfolgebericht bittet die Regiokommission das BVD um eine etwas ausführlichere Dokumentation mittel- bis langfristiger Projekte.

2. Einleitung

Übergeordnete Ziele der Tramnetzentwicklung sind die optimale Anbindung von Entwicklungsgebieten in der Region Basel, die Reduktion der Fahrzeiten für Tram-Nutzerinnen und Tram-Nutzer, eine Entlastung des bestehenden Tramnetzes und eine Erhöhung der Flexibilität sowie die radiale Ausdehnung des Tramnetzes in die Agglomeration.

Die Regiokommission hat sich naturgemäss v.a. mit Aspekten beschäftigt, die das letztgenannte Ziel betreffen und sich auf die Fragen fokussiert, die regionalpolitisch von Bedeutung sind. Dazu gehören zum einen die grenzüberschreitenden Tramprojekte. Es ist symbolisch von hoher Bedeutung, wenn eine Tramlinie Grenzen überschreitet und Gebiete in unserer trinationalen Agglomeration stärker mit Basel verbindet und so insgesamt einen besseren Netznutzen für die gesamte Region generiert. Tramprojekte bewegen sich immer in einem gewissen Spannungsfeld. – wobei insgesamt die Dynamik im Bereich der Tramnetzentwicklung im Sinne der Förderung eines stadt- und umweltgerechten Verkehrs sicher erfreulich ist.

Die Regiokommission hat sich v.a. zur Aufgabe gemacht, sich über den Planungsstand, die Finanzierungsfragen und den Zeithorizont, der im Bericht erwähnten grenzüberschreitenden Projekte zum Ausbau des Tramnetzes ein möglichst klares Bild zu machen.

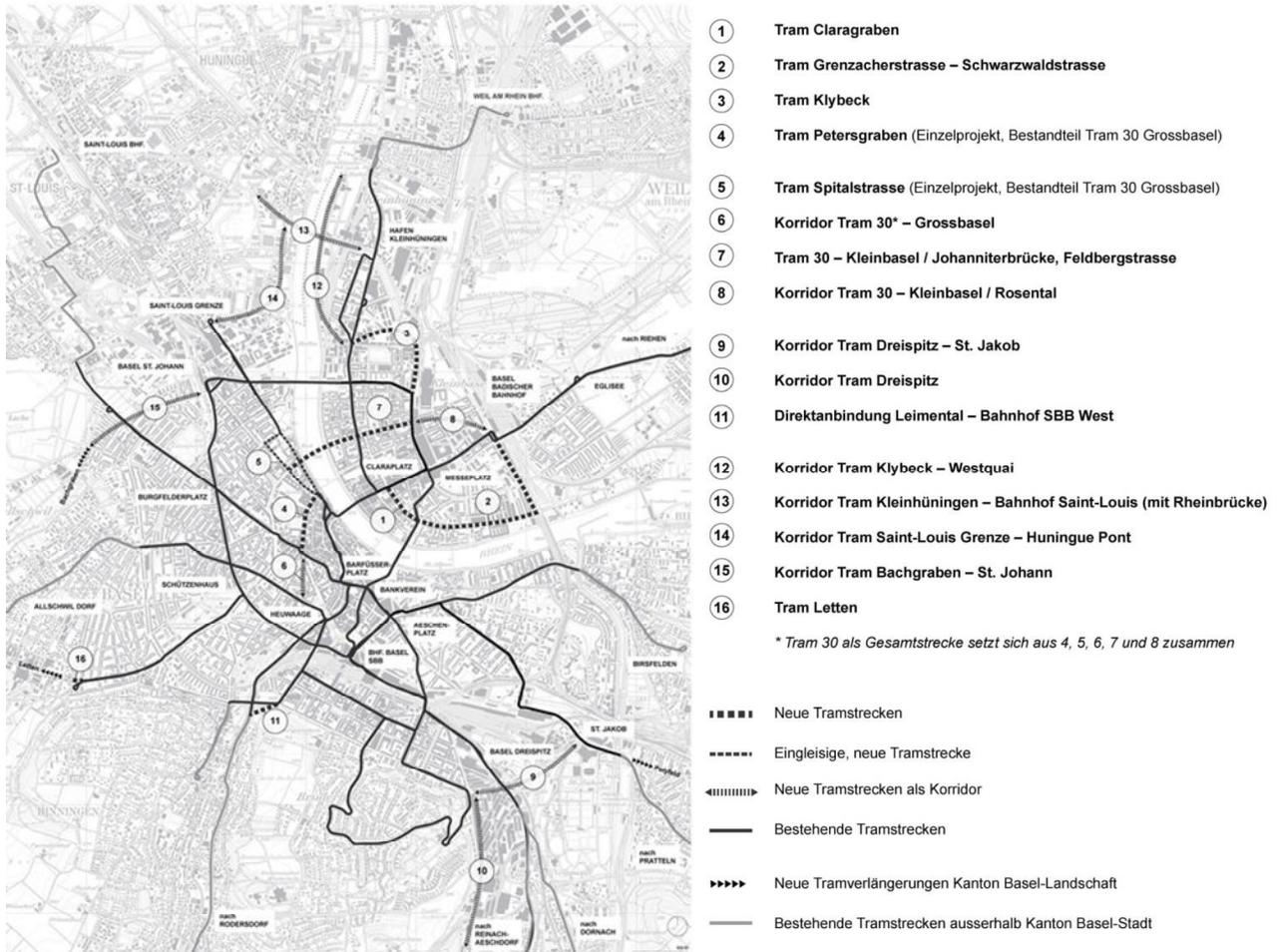
Für die Regiokommission ist es ein wichtiges Anliegen, auf die Projekte einzugehen, die in einem Aggloprogramm des Bundes verankert sind. Wenn sich Basel im Rahmen eines Aggloprogramms zum Bau von Infrastrukturen verpflichtet hat, kann die Nichtverwirklichung dieser Projekte erhebliche finanzielle Konsequenzen zu Lasten späterer Aggloprogramme nach sich ziehen. (siehe Kapitel 3.2).

Die Regiokommission wird weiter zu den Projekten Stellung nehmen, die stark mit der Entwicklung der trinationalen S-Bahn verknüpft sind. Explizit kein Thema der Regiokommission sind die innerstädtischen Verbindungen. Die Liniennetzführung war für die Regiokommission ebenfalls nur am Rande ein Thema, da sie die Beziehungen zu unseren Nachbargemeinden kaum oder gar nicht tangiert.

3. Erwägungen der Kommission

3.1 Wichtigkeit der regionalen Betrachtung des Basler Tramnetzes

Das Basler Tramnetz ist alleine deshalb im regionalen Kontext anzuschauen, da die Linienführung geographisch vielfach über die Grenzen führt. Dies sind einerseits die Schweizer Landesgrenzen, aber auch die Kantons Grenzen. Die folgende Karte zum geplanten Ausbau des Tramstreckennetzes veranschaulicht, dass der grenzüberschreitende Charakter unseres Tramnetzes an verschiedenen Stellen deutlich verstärkt werden soll:



(Aktualisierter Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes, Stand September 2018)

Da der Streckenplan Tramnetzentwicklung sich auf Basler Traminfrastrukturprojekte stützt, sind nur Projekte eingetragen, die zumindest einen Teil auf Basler Territorium haben. Deswegen sind die geplante Verlängerung der Tramlinie 8 in Weil (bis Läublinpark) und die geplante Verlängerung der Tramlinie 3 (in einer ersten Etappe bis zum Technoport, in einer möglichen zweiten Etappe bis zum Flughafen) nicht auf der Karte eingezeichnet. Daher werden in diesem Bericht diese beiden Projekte in einem eigenen Subkapitel 3.4 („weitere grenzüberschreitende Projekte“) separat behandelt.

Mehrere Projekte überschreiten entweder die Landesgrenze (Korridor Tram Kleinhüningen-Saint-Louis, Korridor Tram Saint-Louis-Grenze – Huningue-Port) oder zumindest die Kantonsgrenze

(Tram Letten, Tram Bachgraben-St-Johann) sowie die geplante Verlängerung der Tramlinie 3 in Saint-Louis (bis zum Technoport, in einem zweiten Schritt ev. bis zum Flughafen).

Die Stadt Basel ist als grösster Ort der Agglomeration Basel ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt und als Wirtschaftsstandort wesentlich auf Pendlerinnen und Pendler aus der gesamten Region (Nordwestschweiz, Elsass und Baden-Württemberg) angewiesen. Diese wiederum sind auf eine optimal abgestimmte und gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Aufgrund diverser Studien wird davon ausgegangen, dass die Zahl der Pendlerinnen und Pendler in den nächsten Jahren sowohl in der Stadt als auch in der gesamten Agglomeration weiter merklich ansteigen wird (die Zahl der Arbeitsplätze im Zentrum wächst weiter schneller als die Zahl der Wohnungen).

Zudem sind diverse Projekte geplant, welche eine bessere Anschliessung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus der ganzen Agglomeration unabdinglich machen, wie z.B. die Entwicklung des Areals "Klybeckplus" oder das trinationale Projekt 3Land.

3.2 Bedeutsamkeit einer abgestimmten Planung

Da viele Linien des Basler Tramnetzes Kantons- oder Landesgrenzen überschreiten, hat die Kooperation mit den entsprechenden Gebietskörperschaften eine hohe Relevanz. Ein Teil dieser Zusammenarbeit erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Aggloprogramms des Bundes. Dabei werden im Verein Agglo Basel Verkehrsprojekte von regionaler Bedeutung, die von einzelnen Projektträgern ausgearbeitet wurden, koordiniert und in Hinblick auf die Bewertung des Agglomerationsprogrammes durch den Bund zusammengetragen und abgestimmt. Bewertet der Bund diese Projekte mit einem hohen Nutzen für die Region, spricht er dafür beachtliche Fördergelder. Wichtig dabei ist, dass diese Projekte bei der Eingabe umsetzungsreif sind und auch tatsächlich umgesetzt werden. Sonst droht eine Kürzung der Finanzmittel für folgende Aggloprogramme. Die Regiokommission hat in ihrem Bericht für die Jahre 2017/2018 vom Februar 2019 im Kapitel 4.1 auf diese Problematik ausführlich hingewiesen.

Bei nicht verwirklichten Projekten des 1. Aggloprogramms besteht in diesem Jahr die Gelegenheit, diese "abzumelden", ohne hierfür Strafpunkte in Kauf nehmen zu müssen. Abmeldungen sind nur im Rahmen der Unterzeichnung einer neuen Generation des Aggloprogramms, also alle vier Jahre möglich. Somit besteht – ausschliesslich für nicht verwirklichte Projekte aus dem ersten Aggloprogramm – eine Art befristete Generalamnestie. In der Region Basel wurden vier Projekte aus der ersten Generation des Aggloprogramms noch nicht verwirklicht: der Margarethenstich, der grösstenteils auf baselstädtischem Boden liegt, aber bei dem das Baselbieter Stimmvolk eine Mitfinanzierung verweigert hat. Das Erlenmatt-Tram, das von der Basler Stimmbevölkerung abgelehnt wurde. Das Veloparking am Badischen Bahnhof (ebenfalls und eher beiläufig abgelehnt im Rahmen der Abstimmung zum Erlenmatt-Tram), sowie die SNCF-Velobrücke (auch bekannt als "Zollbrücke").

Wird eines dieser Projekte nicht "abgemeldet" und besteht kein realistischer Plan, der beim Projekt einen Baubeginn bis 2027 ermöglichen würde, droht ein Punkteabzug bei der Bewertung des kommenden Aggloprogramms, von dem die ganze Region betroffen wäre. Da alle vier nicht verwirklichten Projekte auf baselstädtischem Boden liegen, trägt der Kanton Basel-Stadt eine besonders hohe Verantwortung gegenüber der gesamten Region, die noch offenen Projekte nun entweder abzumelden oder zügig zu verwirklichen. Damit kann verhindert werden, dass der Region, wegen v.a. baselstädtischer Versäumnisse, Bundesbeiträge in hoher zwei- bis (im Extremfall) dreistelliger Millionenhöhe entgehen.

Die Regiokommission hat in ihrem Zweijahresbericht den Regierungsrat aufgefordert, bis Ende dieses Jahres darzulegen, wie mit den vier noch offenen Projekten umgegangen werden soll. Sie wiederholt diese Aufforderung an dieser Stelle. Von den vier genannten noch offenen Projekten erscheint ihr einzig und allein die Verwirklichung des "Erlenmatt-Trams" als so unwahrscheinlich, dass sie explizit eine Empfehlung aussprechen möchte, von der einmaligen Gelegenheit Gebrauch zu machen, das Projekt in Bern aus dem Aggloprogramm "abzumelden". Aufgrund der Höhe der Projektkosten würden bei einer Nichtumsetzung des „Erlenmatt-Trams“ wesentlich höhere Abzüge gemacht als z. B. einer Nichtumsetzung des verhältnismässig günstigeren „Margarethen-Stichs“. Es ist möglich, abgemeldete Projekte in einem neuen Aggloprogramm wieder aufzunehmen, wenn diese z.B. projektreifer sind.

3.3 Stellungnahme der Regiokommission zu einzelnen Projekten

3.3.1 Ö1 Tram Klybeck

Das Klybeck-Tram ist isoliert betrachtet v.a. ein Erschliessungsprojekt für einen Stadtteil in Transformation, bei welchem es in den nächsten Jahren zu einer erheblichen Nutzungsintensivierung kommen wird. Auch wenn es sich klar um eine innerstädtische Tramverdichtung handelt, scheint es der Regiokommission dennoch angebracht, aus ihrer Perspektive ein paar Worte zu diesem Projekt festzuhalten.

Im Rahmen der Entwicklung des "Herzstücks" soll im Klybeck eine neue S-Bahn-Haltestelle entstehen. Für diese hätte die neue Tramlinie eine wichtige Funktion als Zubringer / Feinverteiler. Die Realisierung des Trams Klybeck würde sich wohl also positiv auf die Rentabilität des "Herzstücks" und auf dessen Realisierungschancen auswirken. Das ist insofern essentiell, da der Bund einfordert, das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Herzstück-Investition müsse noch verbessert werden. Allerdings ist der genaue Standort dieser S-Bahn-Haltestelle noch nicht fix. Auf jeden Fall soll eine optimale Anbindung der S-Bahn an das Tramnetz als "Feinverteiler" sichergestellt werden.

Zudem ist anzumerken, dass die weitergehenden grenzüberschreitenden Tramprojekte Klybeck-Westquai (siehe Ö36, Ö37 und Ö39) und der Korridor Tram Kleinhünigen Bahnhof-Saint-Louis (setzt sich zusammen aus Ö29 & Ö31) als nachgelagerte Etappen des Baus des Klybeck-Trams betrachtet werden können. Sie können zwar theoretisch auch als Einzelprojekte realisiert werden, erscheinen aber als nachgelagerte Etappen der Realisierung des Klybeck-Trams als deutlich sinnvoller. Die Realisierung dieser nachgelagerten Projekte hätte umgekehrt natürlich einen positiven Effekt auf die Rentabilität des Tram Klybeck.

Das Projekt ist im 3. Aggloprogramm knapp nicht im A-Horizont aufgenommen worden. Dies soll im 4. Aggloprogramm auf jeden Fall geändert werden. Der Regierungsrat erachtet die Realisierung dieses Projektes für absolut vordringlich. In der Streckenführung hat es gegenüber dem letzten Tramnetzbericht eine Anpassung gegeben. Mit den neuen Besitzern des Areals müssen zügig Gespräche geführt werden, um eine baldige Realisierung des Projektes zu ermöglichen. Ein Baubeginn beim Klybecktram sollte bis 2027 auf jeden Fall möglich sein. Wegen seiner Bedeutung für die S-Bahn-Station Klybeck wie auch für die weitere Tramnetzentwicklung spricht sich die Regiokommission ausdrücklich für die Realisierung des "Tram Klybeck" aus. Somit unterstützt sie die im Ratschlag enthaltende Finanzierung eines Vorprojektes.

3.3.2 Ö3 Claragraben

Auch hier handelt es sich um eine innerstädtische Tramlinie, die als Einzelement positive Entwicklungen auf das gesamte Tramnetz mit sich bringen soll (höhere Flexibilität, Beschleunigungsmöglichkeiten).

Da sie aber Teil des 3. Aggloprogramms war und der Bund seine Finanzierung zugesichert hat, ist der Kanton verpflichtet, diese Gleise zu erstellen – und sei es auch nur als Redundanz für eine erhöhte Fahrplanstabilität. Baut Basel-Stadt keine Tramgleise am Claragraben, wird dies automatisch negativ in die Berechnungen späterer Aggloprogramme einfließen. Aus diesem Grund hält die Regiokommission die Realisierung des Trams Claragraben für notwendig und sinnvoll. Somit unterstützt sie die im Ratschlag enthaltene Finanzierung eines Vorprojektes.

3.3.3 Ö25 ÖV-Korridor Bachgraben / Tram Bachgraben-St. Johann

Dieses Projekt lag im 3. Aggloprogramm im B-Horizont. Das dynamische Arbeitsplatzgebiet Bachgraben soll besser mit dem ÖV erschlossen werden. Die geplante Massnahme soll die Anbindung an den Bahnhof St. Johann verbessern, der als Schnittstelle zum S-Bahn-Netz dient. Diese Verbindung ist insbesondere für die zahlreichen Pendlerinnen und Pendler aus Frankreich aber auch für Pendlerinnen und Pendler aus der Schweiz via künftiger Angebotsstärkung am Bahnhof St. Johann von Bedeutung. Das Projekt soll komplementär zum MIV-Projekt «Zubringer Bachgraben – Nordtangente» den ÖV in diesem Korridor stärken. Die beiden Projekte werden parallel zueinander entwickelt, sodass auch den Wechselwirkungen Rechnung getragen wird. Neusten Entwicklungen zufolge beteiligt sich der Kanton Basel-Stadt nicht finanziell an der Realisierung des „Zubringer Bachgraben“. Er hat sich jedoch gegenüber dem Kanton Basel-Landschaft verpflichtet, die Federführung und die Kosten für die Planung der Tramverbindung Bachgraben zu übernehmen. Aufgrund des Planungsstandes ist jedoch nicht davon auszugehen, dass dieses Projekt bereits im 4. Aggloprogramm im A-Horizont berücksichtigt werden kann.

Der Nutzen beider Projekte ist auf Allschwiler Seite klar grösser als auf Baselstädtischer. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Entwicklung des Bachgrabengebietes die regionale Wirtschaft als Ganzes stärkt.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass eine klare Wechselwirkung des Projektes zur Taktverdichtung der S-Bahn am Bahnhof St. Johann (Voraussetzung dafür ist ein Gleisausbau im Elsass, wie er mit dem EAP-Bahnanschluss vorgesehen ist) besteht. Wird dieses Projekt realisiert würde sich das positiv auf die Passagierzahlen am Bahnhof St-Johann und auf der S-Bahn auswirken. Kommt die S-Bahn-Taktverdichtung, würde sich das positiv auf die Betriebskosten des Trams auswirken. Bevor die Tramlinie realisiert wird, ist geplant, dass kurzfristig ein Bus für eine bessere Anbindung des Bachgraben-Gebietes an den Basler Norden sorgt.

3.3.4 Ö29 Tram Hafen – Huningue – Süd

Dieses Projekt lag im 3. Aggloprogramm im C-Horizont. Es umfasst die geplante neue Rheinbrücke von der Wiesemündung nach Huningue und ist Bestandteil der trinationalen 3Land-Planungen. Im 3. Aggloprogramm war das Projekt im C-Horizont. Die Kosten für die geplante Rheinbrücke sind erheblich (laut einer trinationalen Verkehrsstudie würden diese 76 Millionen Franken betragen). Der Nutzen für die ganze Tramentwicklung im Basler Norden und die Verbesserung des Modalsplits von Pendlerinnen und Pendler aus dem Elsass ist aber auch sehr hoch. Dieses Projekt wird im 4. Aggloprogramm noch nicht im A-Horizont liegen können, dafür sind die Planungen noch nicht weit genug fortgeschritten. Insbesondere im Zuständigkeitsbereich

der Gemeinden Huningue und Saint-Louis sowie von Saint-Louis Agglomération müssen die Planungen weiter vorangetrieben werden. Die Regiokommission würde es begrüessen, wenn das BVD das Projekt in Zusammenarbeit mit den auf französischer Seite zuständigen Behörden baldmöglichst weiter konkretisieren könnte. Im regierungsrätlichen Bericht wird das Projekt als zu ergänzendes Netzelement bezeichnet und soll in den Streckenplan aufgenommen werden. Der genaue Streckenverlauf soll im Rahmen einer Vorstudie ermittelt werden.

3.3.5 Ö31 Tram Huningue – Saint-Louis

Dieses Projekt lag im 3. Aggloprogramm im C-Horizont. Es handelt sich um die Weiterführung des Trams Hafen – Huningue – Sud, die zum Bahnhof St- Louis führen soll. Voraussetzung dafür ist die Realisierung der Trambrücke von der Wiesemündung nach Huningue. Insofern kann das Projekt nur als sehr langfristig bezeichnet werden. Die Frage ist höchstens, ob es möglich wäre, das Projekt parallel zum Brückenprojekt voranzutreiben und zu verwirklichen. Hierzu bestehen noch sehr viele offene Fragen, der Lead liegt ganz klar auf französischer Seite. Die Folgekosten im Betrieb für die ganze Strecke von Kleinhüningen nach Saint-Louis sollen immerhin 16 bis 17 Millionen Franken pro Jahr betragen. Das Projekt wird im Ratschlag ebenfalls als zu ergänzendes Netzelement bezeichnet, soll also in den Streckenplan aufgenommen werden. Der genaue Streckenverlauf soll im Rahmen einer Vorstudie ermittelt werden.

3.3.6 Ö33 Verlängerung der Tramlinie 11 nach Huningue / Tram Saint-Louis Grenze - Huningue Port

Dieses Projekt lag im 3. Aggloprogramm im C-Horizont. Im Ratschlag wird es ebenfalls als zu ergänzendes Netzelement bezeichnet, soll also in den Streckenplan aufgenommen werden. Der genaue Streckenverlauf soll im Rahmen einer Vorstudie ermittelt werden. Auch wenn eine Tramanbindung von Huningue durch Grossbasler Seite gerade auch mit Blick auf die Hochhausprojekte von Huningue in unmittelbarer Rheinnähe durchaus seinen Reiz hätte, so erscheint die in der Vergangenheit von Saint-Louis nicht gewollte Verlängerung der Tramlinie 11 durch die Avenue de Bâle ins Zentrum von Saint-Louis (mit Endstation am Bahnhof Saint-Louis, zumindest auf den ersten Blick, nach wie vor als die naheliegendere, wirtschaftlich ergiebigere und sinnvollere Option. Die Regiokommission bittet den Regierungsrat, in Gesprächen mit unseren Nachbarn in Saint-Louis auszuloten, ob eine Verlängerung der Tramlinie 11 durch die Avenue de Bâle nach wie vor unter keinen Umständen eine Option ist.

3.3.7 Ö36 Tram Allschwil-Letten

Das Projekt liegt nur zum kleinen Teil auf baselstädtischem Boden. Der Lead liegt klar beim Kanton Basel-Land. Ziel ist, dass das Projekt, welches in der 3. Generation des Aggloprogramms noch ein Projekt im C-Horizont war, in der 4. Generation als Projekt im A-Horizont deklariert wird und damit eine Mitfinanzierung des Bundes erhalten kann. Die Investitionskosten werden analog zu anderen Tramprojekten, welche die Kantonsgrenze überschreiten, nach dem Territorialitätsprinzip aufgeteilt. In der Berechnung der Betriebskosten wird berücksichtigt, dass die Tramlinie 8 in Zukunft durch ihre Verlängerung bei der Durchfahrt im Neubad eine bessere Auslastung haben wird. Die Kosten des vorliegenden Projektes sind für Basel-Stadt also gering, der Nutzen dafür massiv. Die im Gesamtverkehrsmodell errechnete Erhöhung der ÖV-Nachfrage betrüge ca. 18'000 Personen pro Tag, die Reduktion der MIV-Nachfrage ca. 13'000 Motorfahrzeuge pro Tag. Man spricht von einem Reisezeitgewinn von rund 14'000 Personenstunden pro Tag.

3.3.8 Ö37 Tram Hafen

Dieses Projekt lag im 3. Aggloprogramm im C-Horizont. Es handelt sich um die geplante Tramverbindung von der Tramstation "Kleinhüningen" am Hochbergerplatz bis zur Wiesemündung / Westquaistrasse. Mit dieser Tramverlängerung soll das Entwicklungsgebiet Hafen besser erschlossen und ans Basler Zentrum angebunden werden. Sinnvoll ist das Projekt wohl nur als Verlängerung des geplanten Tram Klybeck. Mit dem Projekt würde eine wichtige Voraussetzung für eine mögliche Rheinquerung und spätere länderübergreifende Verkehrsanbindung sichergestellt.

3.3.9 Korridor Tram Klybeck-Westquai

Nicht im dritten Aggloprogramm Basel aufgeführt ist das geplante Tram "Klybeck - Westquai" (West), welches vom Klybeckplatz mit der neuen S-Bahn-Station dem Rhein entlang via Uferstrasse und Westquaistrasse ans Dreiländereck führen soll. Das Projekt ist wohl – ebenso wie das "Tram Hafen" (Ö37) nur dann sinnvoll, wenn aufgrund des Baus des Hafenbeckens 3, des trimodalen Container-Terminals, das ganze Gebiet von der Dreirosenbrücke bis zum Dreiländereck umgenutzt werden kann. Bei der Kosten-Wirksamkeits-Analyse hat dieses Projekt besonders gut abgeschnitten.

3.4 Weitere grenzüberschreitende Tramprojekte

3.4.1 Ö4 Verlängerung Tram 8 bis Läublinpark

Das Projekt wird im Bericht des Regierungsrates nicht erwähnt. Die Verlängerung der Tramlinie 8 in Weil am Rhein entlang der Hauptstrasse wurde im Rahmen des 3. Aggloprogramms im Horizont C* eingestuft. Die Rentabilität der Strecke ist nachgewiesen, das Kosten-Nutzen-Verhältnis hinreichend. Ob es im Rahmen des 4. Aggloprogramms in den A-Horizont rutschen kann und damit durch Bern mitfinanziert wird, ist noch offen. Es liegen Finanzierungszusagen des Landes Baden-Württemberg (50%) und des Landkreises Lörrach (1 Million Euro) für die Investitionskosten vor. Beide sind aber an die Bedingung gebunden, dass die Schweiz mitfinanziert. Die Realisierung liegt also an der Einschätzung in Bundesbern, ob der Nutzen des Projektes auf Schweizer Seite hinreichend gross für eine Mitfinanzierung ist. Kritisch anzumerken ist, dass das Finanzierungssystem der Aggloprogramme des Bundes heute für Grenzregionen als teilweise ungeeignet einzustufen ist. Denn heute bezahlt der Bund bei grenzüberschreitenden ÖV-Projekten entweder den "ganzen" anteilmässigen Investitionsbetrag oder gar nichts. Im Falle von Weil am Rhein heisst das: Bundesbern zahlt entweder einen hohen einstelligen Millionenbetrag an den Investitionskosten – oder gar nichts. Grund für diese Handhabung des Bundes ist, dass er die Beiträge für das gesamte Programm und nicht für die einzelnen Projekte bestimmt. Der Aufwand bei separaten Beiträgen pro Projekt wäre unverhältnismässig hoch.

Die Regiokommission steht der Verlängerung der Tramlinie 8 innerhalb von Weil am Rhein positiv gegenüber. Mit nicht übermässigen Investitionen könnte ein Gebiet mit heute immerhin 15'000 Einwohnern erschlossen werden, wovon nicht wenige Pendlerinnen und Pendler sind. Es würde allerdings flankierender Massnahmen bedürfen, um die Fahrplanstabilität zu erhöhen und Überlastungssituationen zu vermeiden. Offen ist auch die Frage der Aufteilung der Betriebskosten. Im C-Horizont des 3. Aggloprogramms ist zudem eine weitere "Verlängerung" dieses Projektes aufgeführt ("Vitra-Tramschleife", Ö39), die aber erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden soll.

3.4.2 Ö16 Tram 3 Saint-Louis - Technoport / mögliche EAP-Tramverbindung mit dem 3er (Ö40)

Dieses Projekt ist im Bericht nicht erwähnt, wurde aber in der Präsentation des BVD und von Agglo Basel zu grenzüberschreitenden Tramprojekten in der Regiokommission vorgestellt und in der Kommission diskutiert. Der Nutzen für die Schweizer Seite ist sehr beschränkt. Das Projekt wird auf französischer Seite wesentlich durch private Geldgeber mitfinanziert. In einem weiteren Schritt soll die Tramlinie 3 eine Station am EuroAirport erhalten. Schneller am EuroAirport wären dadurch in Basel nur eine sehr geringe Zahl an Menschen. Eine EAP-Tramverbindung sollte nicht als Konkurrenz zu einem EAP-Bahnanschluss betrachtet werden, da diese auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen eingehen.

4. Diskussion

Die Regiokommission ist sich weitgehend einig und bittet die hauptberichtende Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK), den vorliegenden Mitbericht zur Kenntnis zu nehmen und die darin dargelegten Aspekte im Sinne eines gesamtheitlichen, regionalen und grenzüberschreitenden Blick auf die Agglomeration Basel entsprechend in ihrem Antrag an den Grossen Rat zu berücksichtigen.

5. Beschlussfassung / Antrag an die UVEK

Die Regiokommission beschliesst am 26. Juni 2019 mit 10 zu 0 Stimmen, bei einer Enthaltung den vorliegenden Bericht. Sie beantragt der UVEK, die von ihr ausgeführten regionalpolitisch relevanten Aspekte in ihren Hauptbericht zu übernehmen und wählt ihren Präsidenten Tim Cuénod zum Sprecher.

Im Namen der Regiokommission



Tim Cuénod, Präsident