



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.1823.01

BVD/P101823
Basel, 13. Oktober 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 12. Oktober 2010

Ausgabenbericht

Planungskredit Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Begründung	3
2.1 Tramnetzausbau	3
2.2 Traminitiative	3
2.3 Tramnetzoptimierung	4
2.4 Fazit	4
3. Abstimmung mit anderen Planungen	5
3.1 ÖV-Programm 2010-2013	5
3.2 Richtplan	5
3.3 Agglomerationsprogramm	5
3.4 Herzstück	5
4. Vorgehen	6
4.1 Ablauf	6
4.2 Projektorganisation	7
5. Kosten und Termine	7
5.1 Kosten	7
5.2 Termine	8
6. Antrag	8

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, einen Brutto-Planungskredit für die strategische Planung des Tramnetzes in der Region Basel im Betrag von CHF 600'000 zu genehmigen. Das Projekt ist ein partnerschaftliches Geschäft der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Der Kanton Basel-Landschaft wird sich an diesen Planungskosten zu einem Drittel beteiligen, so dass für den Kanton Basel-Stadt effektive Kosten in der Höhe von CHF 400'000 anfallen.

2. Begründung

2.1 Tramnetzausbau

Das Tramnetz der Region Basel wurde mit Ausnahme des Projekts EuroVille im Jahr 2001 (Direktanbindung der Vorortstramlinien an den Bahnhof Basel SBB) während Jahrzehnten nicht wesentlich verändert. Erst vor einigen Jahren ist bezüglich Netzerweiterung eine neue Dynamik entstanden, so dass die relevanten strategischen Planwerke (kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm, ÖV-Programm) heute eine Vielzahl von Tramprojekten enthalten.

Diese befinden sich in unterschiedlich weit fortgeschrittenen Planungs- oder Ausführungsphasen: die Tramstrecke nach Weil befindet sich im Bau, für eine Tramlinie zur Erschliessung der Erlenmatt wird das Vorprojekt erstellt, für die Tramstrecken über den Margarethenstich und nach Saint-Louis wurden Planungs- und Projektierungskredite beantragt, für eine Tramverbindung Erlenmatt-Kleinhüningen und im Dreispitz werden Zweckmässigkeitsstudien erarbeitet. Zu weiteren Tramstrecken bestehen Ideen oder politische Vorstösse, u.a. Tram Roche (Grenzacherstrasse), Tramlinie über die Johanniterbrücke, Tramerschliessung Allschwil/Bachgraben, Tram Bruderholzspital, Tramerschliessung Uni/Spitäler. Einige dieser Vorhaben sind kantonsgrößenüberschreitende Projekte. Im Kanton Basel-Landschaft ist zudem die Tramerschliessung des Gebiets von Salina Raurica beschlossen, und Ideen zu Tramerschliessungen von Reinach Süd und des Polyfelds Muttentz stehen im Raum.

Ausser bei denjenigen Tramprojekten, bei denen es sich um Verlängerungen bestehender Linien handelt (z.B. Tram Weil, Tram Saint-Louis), muss geklärt werden, wie die neuen Infrastrukturen sinnvoll ins Tramnetz eingebunden werden können. Bei den noch nicht beschlossenen Ideen für die Erweiterung des Tramnetzes muss geprüft werden, ob sie zweckmässig sind, wie sich ihre Integration ins Netz darstellt und welche Ausbauten in welcher Reihenfolge realisiert werden sollen.

2.2 Traminitiative

Nach dem Antrag des Regierungsrates, die kantonale Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative)¹ nur für teilweise rechtlich zulässig zu erklären, überwies der Grosse Rat die Initiative mit Beschluss vom 10. März 2010 zum Entscheid über die rechtliche Zulässigkeit dem Appellationsgericht. Sie ist seither dort hängig.

¹ Grossratsgeschäft Nr. 09.1670, eingereicht am 23. September 2009

Die Initiative fordert generell den Ausbau des Tram-Streckennetzes (Buchstabe A der Tram-initiative). Diese Stossrichtung deckt sich mit den Absichten des Regierungsrats (vgl. 2.1). Konkret verlangen die Initianten und Initiantinnen „...eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Grossbasel und dem Kleinbasel via Johanniterbrücke unter Anbindung des Kinderspitals, der Universitätsspitaler sowie unter Einbezug der ganzen Feldbergstrasse...“ (Punkt B). Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass konkrete Tramprojekte vor ihrer Umsetzung hinsichtlich ihrer Zweckmässigkeit und ihrer Machbarkeit geprüft und mit anderen Ideen zum Ausbau des Tramnetzes in Beziehung gesetzt werden sollen. Er möchte deshalb die vorhandenen Ideen für Erweiterungen des Tramnetzes – inkl. dem Anliegen der Traminitiative - in einer Gesamtschau gleichzeitig hinsichtlich ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses inkl. ihrer Netzwirkung analysieren und bewerten.

Für diese umfassende Studie werden mit dem vorliegenden Ausgabenbericht für die strategische Planung des Tramnetzes die finanziellen Mittel beantragt. Das Anliegen der Traminitiative ist Bestandteil dieser Untersuchung.

2.3 Tramnetzoptimierung

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie BLT und BVB liessen in den Jahren 2007 und 2008 eine Studie zur Optimierung des Tram- und Busnetzes erarbeiten. Die Studie „Basler Tram- und Busnetzoptimierung“ verfolgte folgende Ziele:

- Anbindung von Stadtentwicklungsgebieten (z.B. Erlenmatt)
- Steigerung der Kundenattraktivität (Reduktion der Reisezeiten, Erhöhung der umsteigefreien Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Innenstadt)
- Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr (Achse Barfusserplatz - Schifflande)

Die aus dem Prozess der Studie entstandene Bestvariante wurde nicht umgesetzt, da sie auf einer Vorgabe basierte, die in der Zwischenzeit vom Kanton Basel-Landschaft und von der BLT in Frage gestellt wurde.² Auch zeigte die Vernehmlassung des ÖV-Programms 2010-2013, dass die im Entwurf präsentierte Lösung umstritten ist. Rückblickend stellt sich auch heraus, dass die Studie zu wenig weitsichtig ausgelegt war.

Das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt und die Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft beschlossen deshalb, die Netzoptimierung nochmals zu überprüfen und einen neuen Vorschlag auszuarbeiten.

Die nun vorgesehene strategische Planung des Tramnetzes ist weiter gefasst als die Tram- und Busoptimierungsstudie von 2007/2008. Sie erlaubt Überlegungen zur Integration bisher noch nicht angedachter Tramstrecken und Traminfrastrukturen.

2.4 Fazit

Aus den genannten Gründen beabsichtigt der Regierungsrat, gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft eine strategische Planung des Tramnetzes der Region Basel mit dem Horizont 2020 zu entwickeln. Das Resultat der strategischen Planung ist eine Empfehlung für ein Tramnetzdesign sowie eine darauf abgestimmte Empfehlung für einen etappiert umsetzbaren Ausbau des Tramnetzes.

² Eine zweite ganztägige Linie aus dem Leimental wurde vom Kanton Basel-Landschaft und der BLT in Frage gestellt.

3. Abstimmung mit anderen Planungen

3.1 ÖV-Programm 2010-2013

Im ÖV-Programm 2010-2013 (Version vom 27.10.2009) ist sowohl die erneute Erarbeitung einer Tramnetzoptimierung (Kap. 5.2.1) als auch die Prüfung verschiedener Netzerweiterungen mit Inbetriebnahme nach 2013 enthalten (Kap. 6.3), namentlich der Tramneubaustrecken Erlenmatt-Kleinhüningen (Stücki), Roche, Claragraben, Broadway Dreispitz, Petersgraben, Spitalstrasse, einer Tramlinie ins Bachgrabengebiet, nach Saint-Louis und nach Haltingen / Altweil sowie einer Kapazitätssteigerung am Centralbahnplatz. Der Regierungsrat hat sich bei diesen Projekten zum Ziel gesetzt, innerhalb der Laufzeit des ÖV-Programms einen Grundsatzentscheid zu fällen, inwiefern und mit welcher Priorität die einzelnen Projekte weiterverfolgt werden sollen. Dazu soll die strategische Planung des Tramnetzes die Grundlage liefern.

3.2 Richtplan

Gemäss den strategischen Zielen des kantonalen Richtplans wird eine Umverteilung des Verkehrs zugunsten von Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr angestrebt³. Der weitere Ausbau des Tramnetzes leistet dazu einen Beitrag.

3.3 Agglomerationsprogramm

Die aufgrund der Empfehlung der strategischen Planung zeitlich prioritär zu realisierenden Tramnetzerweiterungen werden so weiterverfolgt werden, dass sie in die Agglomerationsprogramme der 2. Generation (Bau- und Finanzreife 2015-2018) resp. der 3. Generation (ab 2019) aufgenommen und vom Bund mitfinanziert werden können. Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation müssen im Juni 2012 beim Bund eingereicht werden.

3.4 Herzstück

Der Bau eines Innentadtunnels (Herzstück Regio-S-Bahn) und die damit verbundenen Änderungen beim Angebot der Regio-S-Bahn hätten einen Einfluss auf die Nutzung des Tram- und Busnetzes. Infrastrukturerweiterungen am Tramnetz werden deshalb mit den Planungen des Herzstücks abgestimmt. Neue Investitionen ins Tramnetz müssen auch mit einer Inbetriebnahme des Herzstücks kompatibel sein (Aufwärtskompatibilität).

4. Vorgehen

4.1 Ablauf

Der Projektablauf für die strategische Planung des Tramnetzes erfolgt in drei Phasen (siehe folgende Seite). Die Phase I ist beinahe abgeschlossen und weist als Resultat den vorliegenden Ausgabenbericht auf. Mit den darin beantragten Mitteln sollen die Phasen II und III resp. der Anteil des Kantons Basel-Stadt an den Phasen II und III finanziert werden. Die Phasen IV und V sind nicht mehr Teil der strategischen Planung.

³ Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, 2009, S.25f

In einer Phase I wurden unter Einbezug des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich die Erfahrungen mit der bisherigen Tramnetzoptimierung reflektiert, die Ist-Situation analysiert und der weitere Prozess des Projekts definiert.

In Phase II werden parallel von drei bis vier externen Planungsbüros grobe Tramnetzdesigns erarbeitet. Im Sinne eines Ideenwettbewerbs erhalten alle Auftragnehmer dieselbe Aufgabenstellung. In dieser Phase erhalten die Planungsbüros relativ viel Denkfreiraum. Sie sollen Bestehendes hinterfragen und dürfen durchaus auch eine andere Angebotsphilosophie ins Spiel bringen. Ziel ist jedoch immer eine möglichst optimale Erschliessung von Stadt und Region mit öffentlichem Verkehr resp. Tram und Bus. Anschliessend werden die Konzepte nach vorgegebenen Zielkriterien durch ein externes Büro bewertet. Die Bewertung wird durch ein externes Konsultationsmandat überprüft.

In der Phase III wird die gewählte Variante aus Phase II detailliert ausgearbeitet und deren Umsetzung aufgezeigt. In dieser Phase sind ein umsetzbares Betriebskonzept und die Anforderungen an die Infrastruktur zu erarbeiten. Gleichzeitig sollen geplante Infrastrukturprojekte aus dem Geschäftsmodell Infrastruktur miteinbezogen werden. Für notwendige neue Infrastrukturelemente wird eine grobe Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsbeurteilung erstellt (Stufe Vorstudie).

Am Ende der strategischen Planung liegt ein widerspruchsfreies Tramnetzdesign vor inkl. Betriebskonzept sowie ein etappiert umsetzbarem Netzausbau mit groben Vorstudien für neue Infrastrukturelemente.

In den Phasen IV und V, die nicht mehr Teil der strategischen Planung sind, werden für die einzelnen Infrastrukturprojekte in separaten Vorlagen Kredite für die Weiterbearbeitung beantragt (Vorprojekt, Bauprojekt, Ausführung).

Phase	Dauer	Inhalt	Stufe
I	2010	Prozess-Design	Strategische Planung Tramnetz
II	2010-2011	Netzdesign (Konkurrenzverfahren)	
Konsultation Experte			
III	2011	Betriebskonzept und Infrastrukturanforderungen (Vorstudie)	
IV	2012–2016	Planungskredit(e) beantragen → Infrastrukturprojektierung (Vorprojekt(e)) Baukredit(e) beantragen → Bauprojekt(e)	Projektierung
V	2017–2020	Bauphase	Realisierung

 Inhalt des vorliegenden Ausgabenberichts

4.2 Projektorganisation

Die strategische Planung des Tramnetzes der Region Basel ist ein partnerschaftliches Geschäft des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt und der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft. Das Projekt wird von den zuständigen Regierungsräten gesteuert und vom Amt für Mobilität Basel-Stadt und dem Amt für Raumplanung Basel-Landschaft geleitet. In der Projektorganisation sind die relevanten Ämter und Abteilungen vertreten. Die Transportunternehmungen BVB und BLT werden in der Phase II eingeladen, zusammen ein Fachexpertenteam zu bilden und – gleichberechtigt wie die externen Planungsbüros – einen gemeinsamen Vorschlag für ein Netzdesign auszuarbeiten.

5. Kosten und Termine

5.1 Kosten

Die Kosten für die strategische Planung des Tramnetzes Region Basel betragen insgesamt CHF 600'000. Der Kanton Basel-Stadt übernimmt 2/3 der Kosten, der Kanton Basel-Landschaft 1/3. Der Grund für die stärkere Beteiligung des Kantons Basel-Stadt liegt darin, dass deutlich mehr Tramlinien im Kanton Basel-Stadt verkehren und dass ebenfalls mehr Tramstrecken-Projekte in Basel-Stadt zur Diskussion stehen, die zudem einen grösseren Einfluss auf das Netzdesign haben.

Die geschätzte Aufteilung der Planungskosten ist nachstehend aufgeführt:

Phase	Aufgabe	Kosten (CHF)
II	Prozessbegleitung und -koordination	120'000
	Variantenausarbeitung	160'000
	Beurteilung durch Experten	30'000
III	Projektkoordination	40'000
	Vertiefung Bestvariante	150'000
	Modellanwendungen Gesamtverkehrsmodell	70'000
--	Unvorhergesehenes	30'000
Total		600'000

5.2 Termine

Sobald der Grosse Rat den vorliegenden Ausgabenbericht genehmigt hat werden die Planungsarbeiten der Phase II aufgenommen. Es ist folgender Terminplan vorgesehen:

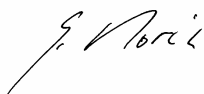
Arbeitschritt	Geplanter Termin
Beginn Phase II	Winter 2010
Beginn Phase III	Frühling 2011
Projektabschluss	Ende 2011

6. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ausgabenbericht Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020

[Hier Untertitel eingeben]

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ausgabenbericht und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

://: Für die strategische Planung des Tramnetzes in der Region Basel wird ein Kredit von brutto CHF 600'000, Anteil Kanton Basel-Stadt CHF 400'000, (Preisbasis Juli 2010; Produktionskosten-Index PKI) zu Lasten der Rechnungen 2011 und 2012 des Investitionsbereichs 2 „Öffentlicher Verkehr“, Pos.-Nr. 661820020004, des Amtes für Mobilität bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.