



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.1670.02

BVD/P091670
Basel, 27. Oktober 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 26. Oktober 2010

Kantonale Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative): Bericht zum weiteren Vorgehen

1. Ausgangslage

Die Kantonale Volksinitiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative) ist mit 3'113 gültigen Unterschriften zustande gekommen. Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. März 2010 vom Bericht des Regierungsrats zur rechtlichen Zulässigkeit der Traminitiative (Schreiben 09.1670.01) Kenntnis genommen und – entgegen dem Antrag des Regierungsrats – die Überweisung an das Appellationsgericht zum Entscheid über die rechtliche Zulässigkeit der Initiative beschlossen. Das Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt als Verfassungsgericht hat mit Urteil vom 13. Oktober 2010 die Initiative als rechtlich zulässig erklärt.

Gemäss §18 des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum (IRG) hat der Grosse Rat an seiner darauffolgenden ordentlichen Sitzung die Initiative entweder sofort dem Volk vorzulegen oder sie dem Regierungsrat oder einer Grossratskommission zur Berichterstattung zu überweisen. Im vorliegenden Bericht beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, ihm die Initiative zur Berichterstattung zu überweisen, und legt ihm die Gründe dafür dar.

2. Wortlaut der Initiative

Die Initiative verlangt Folgendes:

„Die Basler Gesetzgebung ist im Rahmen des bundesrechtlich Zulässigen wie folgt zu ergänzen:

- A. Sowohl das Umweltschutzgesetz (USG) in seinem § 13 wie auch das Gesetz über den Öffentlichen Verkehr (ÖVG) in seinem § 2 sind **gleich lautend** wie folgt zu ergänzen:

USG: (III. Umweltbelastungen aus dem Verkehr / 1. Grundsätze / § 13.) **neu Abs. 6:**

ÖVG: (I. Grundlagen / Zweck / § 2.) **neu Abs. 2:**

Der Kanton sorgt dafür, dass im Orts- und Regionalverkehr zur Verwirklichung der im Gesetz genannten Ziele das System Tram mit seinem heutigen Streckennetz erhalten und ausgebaut wird. Dies dient insbesondere der Reduktion der Luftschadstoffbelastung, der Entlastung der

Innerstadt sowie der direkten Anbindung der Quartiere und Agglomerationsgemeinden ans Regio-S-Bahnnetz. Das Tram übernimmt innerhalb der Agglomeration (Stadtgebiet und Agglomerationsgemeinden) die Hauptlast des Verkehrsaufkommens. Das Nähere regelt Anhang 1 zum ÖVG.

B. ÖVG neu Anhang 1, § 1:

Aktuelle Tramnetzergänzung

- Abs. 1 Um die Innerstadt zu entlasten, um weitere Quartiere direkt ans Regio-S-Bahnnetz anzubinden sowie zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung wird das Tramnetz durch eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Grossbasel und dem Kleinbasel via Johanniterbrücke unter Anbindung des Kinderspitals, der Universitätsspitäler sowie unter Einbezug der ganzen Feldbergstrasse ergänzt.
- Abs. 2 Die Behörden gewährleisten den Baubeginn bis spätestens 6 Jahre nach Annahme der Initiative.

ÖVG neu Anhang 1, § 2:

Spätere Tramnetzergänzungen

- Abs. 1 Um die Innerstadt zu entlasten, um weitere Quartiere oder Agglomerationsgemeinden direkt ans Regio-S-Bahnnetz anzubinden sowie zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung wird das Tramnetz erweitert. Stark frequentierte Buslinien sind dabei durch Tramlinien zu ersetzen. Im Weiteren sind geeignete zusätzliche Tram-Streckenführungen zu schaffen.
- Abs. 2 Abfolge und Zeitplan richten sich nach den Frequenzen, dem Nutzen für die betroffene Wohnbevölkerung und für das betroffene Kleingewerbe sowie nach der Luftschadstoffbelastung.
- Abs. 3 Werden die von Bund und Kanton vorgegebenen Reduktionsziele in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung am Ort der vorzusehenden Projekte nicht erreicht, so sind weitere geeignete Projekte gemäss diesem Anhang unverzüglich an die Hand zu nehmen. Die Frist gemäss § 1, Abs. 2 dieses Anhangs gilt sinngemäss.“

3. Inhaltliche Beurteilung der Initiative

3.1 Grundsätzliche Beurteilung

Die Initiative fordert erstens generell den Erhalt und Ausbau des heutigen Tram-Streckennetzes. Diese Stossrichtung deckt sich mit den Absichten des Regierungsrats. Nachdem die Traminfrastruktur während Jahrzehnten kaum ausgebaut wurde, enthalten die relevanten strategischen Planwerke (kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm Basel und ÖV-Programm 2010 – 2013) nun eine Vielzahl von Tramprojekten, die sich im Bau oder in Planung befinden (u.a. Tram Weil, Tram Margarethenstich, Tram Erlenmatt) oder die geprüft werden sollen. In diesem Punkt besteht daher Übereinstimmung zwischen den Zielen des Regierungsrats und dem Anliegen der Initiative. Der Regierungsrat nimmt gerne zur Kenntnis, dass die Initianten seine Absicht unterstützen, das ÖV- und insbesondere Tramnetz massgeblich auszubauen.

Zweitens verlangt die Initiative den Bau und Betrieb einer neuen Tramstrecke von der Feldbergstrasse über die Johanniterbrücke zu den Universitätsspitalern sowie die Umstel-

lung weiterer stark frequentierter Buslinien auf Trambetrieb. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass konkrete Tramprojekte vor ihrer Umsetzung hinsichtlich ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses sorgfältig geprüft und mit anderen Ideen zum Ausbau des Tramnetzes verglichen werden sollten. Das Festlegen einer einzelnen Traminfrastruktur im Gesetz erscheint ihm fraglich.

Die Initiative will mit den vorgeschlagenen Gesetzesänderungen die folgenden drei übergeordneten Ziele erreichen: die Reduktion der Luftschadstoffbelastung, die Entlastung der Innenstadt sowie die direkte Anbindung weiterer Quartiere und Agglomerationsgemeinden ans Regio-S-Bahnnetz. Der Regierungsrat stützt diese Ziele grundsätzlich.

- **Reduktion Luftschadstoffbelastung:**
Der ÖV kann vor allem dann einen Beitrag zur Lufthygiene leisten, wenn der Modal Split zugunsten des ÖV erhöht werden kann. Der Regierungsrat will den öffentlichen Verkehr deshalb schwerpunktmässig dort ausbauen, wo ein grosses Potenzial zur Nachfragesteigerung besteht. Dies ist besonders im landesgrenzenüberschreitenden Verkehr nach Deutschland und Frankreich der Fall (Tram Weil, Tram Saint-Louis). Die erwartete Modal-Split-Veränderung ist bei der Bewertung von ÖV-Projekten ein wichtiges Kriterium.
- **Entlastung Innenstadt:** Die Achse Barfüsserplatz-Marktplatz ist heute stark von Trams befahren. Die Entlastung der Innenstadt, die auch der Flexibilisierung des Netzes bei Umleitungen dient, ist deshalb eines der Ziele einer Tramnetzoptimierung. Allerdings besteht ein Zielkonflikt zwischen der gewünschten Entlastung und der guten Erreichbarkeit der Innenstadt.
- **Direkte Anbindung weiterer Quartiere ans Regio-S-Bahnnetz:**
Gemäss kantonalem Richtplan ist die Verknüpfung des Regio-S-Bahnnetzes mit Tram und Bus (und Langsamverkehr) zu optimieren. Eine Umstellung von Bus- auf Tramlinien – wie von der Initiative verlangt – führt jedoch nicht automatisch zur Anbindung weiterer Quartiere ans Regio-S-Bahnnetz. Aus Sicht des Regierungsrats ist es zudem nicht entscheidend, ob die S-Bahn-Haltestelle mit dem Bus oder dem Tram erreicht wird, sondern dass man möglichst direkt zu ihr gelangt.

3.2 Forderungen der Initiative im Einzelnen

3.2.1 Buchstabe A: Ergänzung des USG und des ÖVG um einen neuen Absatz

Die Initiative möchte das Umweltschutzgesetz und das Gesetz über den öffentlichen Verkehr mit je einem Absatz ergänzen, der den Erhalt und Ausbau des heutigen Tramnetzes festhält. Nachdem die Traminfrastruktur lange Zeit nicht wesentlich erweitert wurde, befinden sich nun gleich mehrere Tramprojekte im Bau oder in fortgeschrittener Planung:

- Tram Weil
- Tram Margarethenstich
- Tram Erlenmatt
- Tram Saint-Louis

Für weitere Tramprojekte sind erste Abklärungen bereits erfolgt oder werden in den nächsten Jahren in Angriff genommen, namentlich für folgende neue Tramstrecken:

- Tram Broadway/Dreispietz
- Erlenmatt-Stückli-Kleinhüningen
- Petersgraben
- Roche-Grenzacherstrasse
- Spitalstrasse
- Johanniterbrücke
- Bachgraben

Diese Tramprojekte sind im kantonalen Richtplan, im Agglomerationsprogramm und/oder im ÖV-Programm 2010-2013 enthalten und decken sich somit mit den Plänen des Regierungsrats. Ob es stufengerecht ist, darüber hinaus die beiden Gesetze mit dem Grundsatz des Ausbaus des Tramnetzes zu ergänzen, und welche Vor- und Nachteile sich aus einer solchen Gesetzesbestimmung ergeben, sind im Rahmen der weiteren Berichterstattung durch den Regierungsrat im Detail abzuklären.

3.2.2 Buchstabe B: Ergänzung des ÖVG um einen Anhang

Gemäss der Initiative soll im Gesetz über den öffentlichen Verkehr in einem neuen Anhang der Bau einer Tramstrecke über die Johanniterbrücke sowie die Umstellung weiterer stark frequentierter Buslinien auf Trambetrieb festgeschrieben werden. In diesem Punkt nimmt der Regierungsrat aus folgenden Gründen eine kritische Haltung ein:

- Das Erstellen von Traminfrastrukturen ohne vorherige eingehende Prüfung der Zweckmässigkeit ist methodisch und fachlich nicht richtig. Angesichts der weiteren im Raum stehenden, oben erwähnten Ideen für Erweiterungen des Tramnetzes ist es angezeigt, alle diese Vorhaben in einer Gesamtschau gleichzeitig hinsichtlich ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses inkl. ihrer Netzwirkung zu analysieren und zu bewerten. Anschliessend sind die Tramprojekte mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu realisieren.
- Eine generelle Bevorzugung eines öffentlichen Verkehrsträgers - Tram statt Bus - erscheint dem Regierungsrat nicht zielführend. Er möchte die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen, sondern ihre jeweiligen Vorteile nutzen und sie sinnvoll miteinander ergänzen. Diesen Grundsatz hat er auch in seinem Gegenvorschlag zur Trolleybus-Initiative stets betont.
- Gemäss ÖV-Programm 2010-2013 wird der Regierungsrat eine Tramverbindung über die Johanniterbrücke auf jeden Fall prüfen¹. Das Vorhaben ist ebenfalls im kantonalen Richtplan bereits erwähnt².

4. Weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, ihm die Traminitiative zur Berichterstattung zu überweisen.

¹ Vgl. Regierungsrat Kanton Basel-Stadt, ÖV-Programm 2010-2013, Oktober 2009, S.55

² Vgl. Regierungsrat Kanton Basel-Stadt, Kantonaler Richtplan, Januar 2009, S. 152

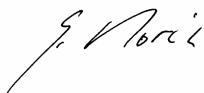
Er hat sich zum Ziel gesetzt, innerhalb der Laufzeit des ÖV-Programms 2010-2013 einen Grundsatzentscheid zu fällen, inwieweit die angedachten Tramprojekte (inkl. einer Tramverbindung zwischen dem Klein- und Grossbasel via Johanniterbrücke) weiterverfolgt werden sollen³. Er beabsichtigt deshalb, diese Tramprojekte im nächsten Jahr hinsichtlich ihrer sinnvollen Integration ins Netz stufengerecht zu prüfen und zu bewerten. Dazu hat der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Ausgabenbericht zur strategischen Planung des zukünftigen Tramnetzes in der Region Basel überwiesen⁴. Die finanzielle, technische und raumplanerische Machbarkeit vorausgesetzt, sollen dann etappiert diejenigen Tramprojekte mit dem besten Nutzen-Kosten-Verhältnis unter Berücksichtigung ihrer Netzwirkung umgesetzt werden.

5. Antrag

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

://: Die Initiative „Ja zur Tramstadt Basel“ (Traminitiative) wird dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

³ Vgl. Regierungsrat Kanton Basel-Stadt, ÖV-Programm 2010-2013, 12. Oktober 2010, S.58

⁴ Vgl. Ausgabenbericht Planungskredit Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020, Nr. 10.1823.01
www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100370/000000370631.pdf