



An den Grossen Rat

17.5348.02

BVD/P175348

Basel, 1. November 2017

Regierungsratsbeschluss vom 31. Oktober 2017

Interpellation Nr. 119 Beat Leuthardt betreffend negative Effekte der Abstimmung vom 24. September 2017 in der Region: Dringliche Pförtneranlage am Dorenbach, vorgezogenes Tram 30, Neuplanung „Tramnetz 2020“?

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom [Datum eingeben]):

„Der Grossratsbeschluss vom 19.9.2012 (12/38/10G) enthält einen verbindlichen „Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes“ sowie eine Rahmenausgabenbewilligung in Höhe von CHF 350 Mio. für den Zeitraum von 2013 bis 2022. Im Plan enthalten ist die vom Basler Grossen Rat seit Langem gutgeheissene Neuführung von Tram 17.

Die negativ verlaufene Abstimmung vom 24.9.2017 in der Region zu Tram 17 bricht ein essentielles Stück aus dem Grossratsbeschluss und dem verbindlichen „Tramnetz 2020“ heraus. Dies gefährdet die Tramnetzplanung und lässt befürchten, dass 2020 kein Zusatzmeter Tramgleis montiert sein wird.

Ohne Tram 17 und „Tramnetz 2020“ fehlen die Umsteigeeffekte. MIV-Nutzende aus dem Leimental fühlen sich ermuntert, die limitierte städtische Infrastruktur weiter zu nutzen, was die Lebensqualität im Stadtkanton senkt. Die Abstimmung verschärft Nutzungskonflikte auf Stadtboden, spaltet die Region und vertieft ideologische Gräben zwischen MIV und Velo, Fussverkehr und ÖV.

Die BL-Baudirektorin kann ihre Verantwortung für die Region nicht erkennen. Mit ihrem Schweigen vor der Abstimmung fuhr sie das wichtige Basler Stadtentwicklungsprojekt mit an die Wand. Seither verhindert sie konstruktive Ansätze, indem sie dem Stadtkanton eigene Basler Planungen untersagt („bz basel“ vom 7.10.2017). Sie selbst gibt aber zu, ohne „Plan B“ gegen die negativen Effekte des Leimentaler MIV-Verkehrs auf den städtischen Strassenverkehr dazustehen.

Aufgrund dieser Fakten und Überlegungen frage ich die Regierung:

I. Massnahmen zum MIV als Folge der negativen Abstimmung in der Region

1. Wie ist die Aussage der BL-Baudirektorin: „Der Entscheid ist für Basel verbindlich“, aus Sicht der Basler Regierung zu bewerten, ohne selbst Alternativen anzubieten?
2. Plant die Regierung eine vorgezogene Pförtneranlage am Dorenbach (Binnerstrasse Rtg. Basel), um den MIV-Mehrverkehr aus Rtg. Leimental wirksam zu dosieren?
3. Sieht die Regierung weitere Dringlichmassnahmen zum Schutz des städtischen Strassennetzes vor auswärtigem MIV, etwa Road Pricing oder Fahrverbote (gerade /ungerade Mfz-Kfz)?

II. Massnahmen zum Tram als Folge der negativen Abstimmung in der Region

4. Ist die „Tramnetz 2020“-Planung gemäss Grossratsbeschluss vom 19.9.2012 infrage gestellt?
5. Falls die BL-Baudirektorin die Verhinderung eines Basler Margarethenbogen durchsetzen kann, ist dann für Tram 17 eine neue Linienführung (Theater - Bankvereinbogen zur Roche denkbar)?
6. Welche dieser Kernprojekte von „Tramnetz 2020“ müssen neu projiziert, abgeändert oder unter Verlust von Bundesgeldern gestrichen werden:
 - a) Rochebogen (Grenzacherstrasse - Tinguely Museum - Bad. Bahnhof)?
 - b) Claragrabenbogen?

- c) Klybeckbogen (Riehenring - Klybeck - Wiesenplatz)?
- 7. Was Tram 30 angeht, das als städtische „Binnenlinie“ geplant ist:
 - a) Ist Tram 30 von den negativen Effekten der Abstimmung vom 24.9.2017 mitbetroffen?
 - b) Oder wird gegenteils die Binnenlinie 30 gemäss „Traminitiative“ nun rasch realisiert?
- III. Weitere Massnahmen als Folge der negativen Abstimmung in der Region
- 8. Ist die Regierung bereit, aus negativ verlaufenden Tramabstimmungen die Lehren zu ziehen und alle geeigneten Massnahmen zu mehr Akzeptanz städtischer Tramprojekte zu ergreifen?
- 9. Der gemäss ÖV-Gesetz alle zwei Jahre vorzulegende Bericht der Regierung betreffend Tramnetzentwicklung Basel ist seit Juli 2017 fällig.
 - a) Wann gedenkt die Regierung den fälligen Bericht vorzulegen?
 - b) Werden die negativen Effekte vom 24.9.2017 in einem Zwischenbericht nachbearbeitet?“

Beat Leuthardt

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Mit der Ablehnung des Margarethenstichs durch die Stimmbevölkerung ist eine für Basel-Landschaft attraktive und schnelle Tramverbindung zum Bahnhof SBB abgelehnt worden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass die weitere Tramnetzplanung gefährdet ist, auch wenn die Ablehnung der Tramverbindung über den Margarethenstich ein Rückschlag ist. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird die Tramverbindung nach Saint-Louis in Betrieb genommen, um französische Pendlerinnen und Pendler beim Umsteigen vom motorisierten Verkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu unterstützen. Die Erfolgsgeschichte der Tramverlängerung der Linie 8 nach Weil zeigt, dass dies einem Bedürfnis der Menschen in der Region entspricht und der ÖV-Ausbau langfristig der einzige Weg sein wird, die Erreichbarkeit Basels auf hohem Niveau sicherzustellen. Um den wirtschaftlich notwendigen Verkehr nicht unnötig zu behindern, müssen die grossen und weiter wachsenden Mobilitätsbedürfnisse vor allem innerhalb der Stadt möglichst mit dem ÖV und dem Velo abgedeckt werden, insbesondere auch um das Strassennetz zu entlasten. Dafür will der Regierungsrat weiterhin gute Angebote schaffen.

2. Zu den einzelnen Fragen

I. Massnahmen zum MIV als Folge der negativen Abstimmung in der Region

1. *Wie ist die Aussage der BL-Baudirektorin: „Der Entscheid ist für Basel verbindlich“, aus Sicht der Basler Regierung zu bewerten, ohne selbst Alternativen anzubieten?*

Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind sich seit Langem bewusst, dass es für die bessere ÖV-Anbindung des Leimentals keine sinnvolleren Alternativen als eine Tramverbindung durch den Margarethenstich gibt, insbesondere auch um das Strassennetz zu entlasten. Bei einem partnerschaftlich erarbeiteten Projekt betrifft das Nein der Stimmbevölkerung eines der Partner selbstverständlich beide. Die beiden Kantone müssen jetzt gemeinsam das weitere Vorgehen diskutieren und festlegen. Eine leistungsfähigere ÖV-Anbindung des Leimentals nach Basel bleibt dabei ein wichtiges Ziel.

2. *Plant die Regierung eine vorgezogene Pfortneranlage am Dorenbach (Binnerstrasse Rtg. Basel), um den MIV-Mehrverkehr aus Rtg. Leimental wirksam zu dosieren?*

Ende Oktober 2017 wurde am Knoten Elsässerstrasse/Hünigerstrasse im Rahmen eines künftigen Verkehrslenkungskonzeptes ein Pilotprojekt gestartet. Dieses Konzept hat zum Ziel, unvermeidbaren Stau an weniger empfindliche Orte zu verlagern. Damit werden die Anwohnerinnen

und Anwohner entlastet und Kapazitäten geschaffen, um an kritischen Knoten den Verkehr zu verflüssigen. Beim Pilotprojekt soll der durch den Pendlerverkehr verursachte Stau aus Richtung Frankreich vor dem Volaplatz hinter die Kreuzung Elsässerstrasse/Hünigerstrasse verlegt werden. Die Auswirkungen dieser neuen Lichtsignalschaltung werden evaluiert. Aufgrund der Erkenntnisse, die das Pilotprojekt ermöglicht, wird der bestehende Entwurf eines städtischen Verkehrslenkungskonzepts überprüft, weiterentwickelt und soweit sinnvoll umgesetzt. Über die Einbindung der Binneringerstrasse wird zu gegebenem Zeitpunkt entschieden.

3. Sieht die Regierung weitere Dringlichmassnahmen zum Schutz des städtischen Strassennetzes vor auswärtigem MIV, etwa Road Pricing oder Fahrverbote (gerade /ungerade Mfz-Kfz)?

Die Einführung eines Road Pricings ist aufgrund der nationalen Gesetzeslage zurzeit nicht möglich. In einer langfristigen Perspektive erachtet der Regierungsrat aber ein Mobility Pricing für sinnvoll. Fahrverbote sind nicht geplant.

II. Massnahmen zum Tram als Folge der negativen Abstimmung in der Region

4. Ist die „Tramnetz 2020“-Planung gemäss Grossratsbeschluss vom 19.9.2012 infrage gestellt?

Das grundsätzliche Konzept des Tramnetzausbaus als Rückgrat des Agglomerationsverkehrs ist nicht in Frage gestellt. Denn der Tramnetzausbau trägt massgeblich zur wirtschaftlichen Erreichbarkeit und Attraktivität Basels bei. Dies zeigen die grenzüberschreitenden Tramprojekte der Linien 3 und 8.

Anpassungen an der Tramnetzplanung sind aber notwendig und werden dem Grossen Rat zur gegebenen Zeit vorgelegt.

5. Falls die BL-Baudirektorin die Verhinderung eines Basler Margarethenbogen durchsetzen kann, ist dann die für Tram 17 eine neue Linienführung (Theater-Bankvereinbogen) zur Roche denkbar?

Die Fachleute beider Kantone erarbeiten derzeit ein neues Konzept für ein kohärentes Liniennetz, das kundenfreundlich und betrieblich effizient ist.

6. Welche diese Kernprojekte von „Tramnetz 2020“ müssen neu projektiert, abgeändert oder gar unter Verlust von Bundesgeldern gestrichen werden:

- a) Rochebogen (Grenzacherstrasse - Tinguely Museum - Bad. Bahnhof)?*
- b) Claragrabenbogen?*
- c) Klybeckbogen (Riehenring – Klybeck – Wiesenplatz)?*

Diese Projekte waren nicht Gegenstand der Volksabstimmung im Kanton Basel-Landschaft. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel hat die drei Vorhaben dem Bund im Agglomerationsprogramm der 3. Generation im Dezember 2016 als A-Projekte (Baubeginn zwischen 2019 und 2022) eingereicht, da sie die beste Wirkung im Tramnetz aufweisen. Durch die Ablehnung des Margarethenstichs hat sich an der Priorisierung des Regierungsrates nichts geändert.

7. Was Tram 30 angeht, das als städtische „Binnenlinie“ geplant ist:

- a) ist Tram 30 von den negativen Effekten der Abstimmung vom 24.9.2017 mitbetroffen?*
- b) oder wird gegenteils die Binnenlinie 30 gemäss „Traminitiative“ nun rasch realisiert.*

Das Tram 30 ist von der Abstimmung nicht tangiert. Es ist aufgrund der Kosten-Wirksamkeits-Analyse beim Bund im Agglomerationsprogramm der 3. Generation im B-Horizont (Baubeginn zwischen 2023 und 2026) eingereicht worden. Aufgrund der Länge der neu zu bauenden Streckenabschnitte und der Komplexität der betroffenen Strassenräume sind aufwändige Planungsphasen und lange Bewilligungsprozesse notwendig.

III. Weitere Massnahmen als Folge der negativen Abstimmung in der Region

8. *Ist die Regierung bereit, aus negativ verlaufenden Tramabstimmungen in der Region die Lehren zu ziehen und alle geeigneten Massnahmen zu mehr Akzeptanz städtischer Tramprojekte zu ergreifen?*

Ja, der Regierungsrat erachtet Massnahmen für eine grössere Akzeptanz städtischer Tramprojekte als wichtig. Es muss besser als bisher gelingen, der Bevölkerung die äusserst positive Wirkung eines leistungsfähigen Tramsystems für die Erreichbarkeit der Agglomeration und insbesondere auch für die Entlastung des überlasteten Strassennetzes aufzuzeigen.

9. *Der gemäss ÖV-Gesetz alle zwei Jahre vorzulegende Bericht der Regierung betreffend Tramnetzentwicklung Basel ist seit Juli 2017 fällig.*

a). *Wann gedenkt die Regierung den fälligen Bericht vorzulegen?*

b). *Werden die negativen Effekte vom 24.9.2017 in einem Zwischenbericht nachbearbeitet?*

Ein Bericht der Regierung betreffend Tramnetzentwicklung Basel ist Anfang 2018 geplant, wenn eine erste Rückmeldung des Bundes zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation und Erkenntnisse aus den laufenden Untersuchungen zum künftigen Liniennetz vorliegen. Der Regierungsrat sieht von einem Zwischenbericht ab.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin