



**An den Grossen Rat**

**24.1095.02**

18.5254.07

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 30. April 2025

Kommissionsbeschluss vom 30. April 2025

## **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

**zum dritten Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz**

**zum Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und die 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 Rahmenausgabenbewilligung für den Ausbau der Traminfrastruktur in der Höhe von 350 Mio. Franken und eine Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz) mit dem folgenden Wortlaut:

### § 4<sup>bis</sup> Ausbauplan Tramstrecken

<sup>1</sup> Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat einen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Sinne § 3 Abs. 1 lit. a vor.

<sup>2</sup> Die Finanzierung des Tramstreckenausbaus erfolgt über eine Rahmenausgabenbewilligung «Tramstreckennetz-Ausbau».

<sup>3</sup> Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat alle zwei Jahre über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes Bericht.

Der Regierungsrat geht in seinen Berichten zur Tramnetzentwicklung jeweils auf den Planungsstand der laufenden Projekte zum Ausbau des Tramstreckennetzes ein und beantragt dem Grossen Rat, den aktuellen Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes zu genehmigen. Mit dem dritten Bericht über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes vom 25. September 2024 beantragt er zudem Ausgaben in der Höhe von 3.4 Mio. Franken für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung.

Der Grosse Rat kann den Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigen, anpassen oder ablehnen. Mit der Genehmigung bringt er zum Ausdruck, dass er mit den vorgesehenen Streckenausbauten grundsätzlich einverstanden ist. Dies erhöht die Planungssicherheit für die Verwaltung und stellt sicher, dass nur an politisch abgestützten Projekten gearbeitet wird. Die Ausgabenbewilligungen für die Umsetzung der einzelnen Tramprojekte legt der Regierungsrat dem Grossen Rat aber in referendumsfähigen Ratschlägen separat vor. Die Rahmenausgabenbewilligung ermächtigt ihn gemäss dem Grossratsbeschluss aus dem Jahr 2012 nicht dazu, Projekte ohne Einbezug des Grossen Rats umzusetzen.

Während der Bericht über den Ausbau des Tramstreckennetzes mögliche neue Traminfrastrukturen (Gleisanlagen) thematisiert, geht es im alle vier Jahre erscheinenden ÖV-Programm um das ÖV-Angebot (Fahrleistungen). Das ÖV-Programm wird vom Grossen Rat separat beraten.

## 2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Dritten Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz und den Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und die Gesamtkoordination* am 16. Oktober 2024 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung und der Regiokommission zum Mitbericht überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 13., 20. und 27. November, 4. Dezember 2024 sowie 8. und 29. Januar 2025 mit dem Geschäft auseinander. Den vorliegenden Bericht verabschiedete sie in zwei Lesungen am 26. März und am 30. April 2025.

Die UVEK ist mit 8:2 Stimmen bei 3 Enthaltungen auf das Geschäft eingetreten. Sie beantragt dem Grossen Rat basierend auf ihren Abklärungen, dem Antrag des Regierungsrats zu folgen. Weiter beantragt sie, den *Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innerstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)* abzuschreiben.

### 2.1 Verspätete Berichterstattung

Gemäss ÖV-Gesetz erstattet der Regierungsrat dem Grossen Rat alle zwei Jahre Bericht über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes. Zwischen dem zweiten Bericht vom

16. Januar 2019 und dem dritten Bericht vom 25. September 2024 sind allerdings mehr als viereinhalb Jahre verstrichen. Die UVEK hat sich in den letzten Jahren mehrfach beim Bau- und Verkehrsdepartement nach dem Erscheinen des dritten Berichts erkundigt, und ist jeweils um Geduld gebeten worden. Da das Nichterscheinen des Berichts mit der Befürchtung verbunden war, es gehe mit dem Ausbau des Tramstreckennetzes nicht vorwärts, ist die Unzufriedenheit in der Kommission laufend grösser geworden. Die UVEK hat sich deshalb nach den Hintergründen der verspäteten Berichterstattung erkundigt. Der Regierungsrat geht darauf in seinem Bericht nicht ein.

Aus der verspäteten Berichterstattung den Schluss zu ziehen, es sei nicht an den Projekten gearbeitet worden, wäre gemäss der Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements falsch. Mehrere der im Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes aufgeführten Projekte seien deutlich konkreter als noch vor vier Jahren. Die Ratschläge zur Margarethenverbindung, zum Tram Petersgraben und zum Tram Claragraben stünden kurz davor, in den politischen Prozess geschickt zu werden. Da die Tramprojekte mit vielen anderen Ansprüchen an den öffentlichen Raum abgestimmt werden müssen und entsprechend viel Bearbeitungszeit brauchen, sei eine Berichterstattung alle zwei Jahre nicht zielführend. Dass mehr als vier Jahre lang kein Bericht über den Ausbau des Tramstreckennetzes erschienen sei, bedeute nicht, dass der Regierungsrat am Ausbau des Tramstreckennetzes zweifle. Er stuft das Tram für eine Stadt der Grösse von Basel als sehr effizientes Transportmittel ein.

In den letzten Jahren sind in der Region mehrere Tramprojekte in Volksabstimmungen abgelehnt worden. Um das Tramnetz weiterentwickeln zu können, sei es deshalb wichtig, dass die nächsten Projekte mehrheitsfähig sind. Deshalb dürfen Aspekte wie das Stadtklima oder die Förderung des Veloverkehrs in der Planung nicht vergessen werden. Die Ratschläge zum Tram Claragraben und zum Tram Petersgraben hätte man bereits im Jahr 2023 veröffentlichen wollen, habe sie dann aber nochmals zurückgenommen und weiter verbessert.

Zu Verzögerungen bei der Planung des Tramstreckennetzes geführt haben, gemäss Auskunft aus dem Bau- und Verkehrsdepartement, überdies die Diskussion über die vom Grossen Rat vor fünf Jahren diskutierte Überarbeitung des Liniennetzes und die neuen Abhängigkeiten zu anderen Infrastrukturvorhaben wie dem Ausbau des Fernwärmenetzes und der erwünschten stärkeren Begrünung der Stadt. Erschütterungssensitive Werkleitungen dürfen nicht unter einem Tramgleis liegen. Beim Tram Petersgraben ist deshalb ein unterirdischer Leitungstunnel in die Planung aufgenommen worden.

Die UVEK kann nachvollziehen, dass die Planung der Projekte mehr Zeit in Anspruch genommen hat als ursprünglich veranschlagt. Sie nimmt zur Kenntnis, dass in den letzten Jahren an mehreren Tramausbauvorhaben intensiv gearbeitet worden ist. Sie hätte sich aber unabhängig vom inhaltlichen Stand der Projekte einen nächsten Bericht, wie im Gesetz vorgesehen, nach zwei und nicht erst nach viereinhalb Jahren gewünscht. Die regelmässige Berichterstattung dient dem Austausch zwischen dem Bau- und Verkehrsdepartement und der Kommission und der Überprüfung der politischen Realitäten und Prioritäten. Ohne Bericht zum Stand des Ausbaus und ohne Ratschläge für konkrete Projekte kann die UVEK ihrer Rolle nicht nachkommen.

## **2.2 Notwendigkeit des Ausbaus des Tramstreckennetzes**

Gemäss den Erläuterungen des Bau- und Verkehrsdepartements gegenüber der UVEK stösst die Verkehrsinfrastruktur in der Region Basel vor allem in den Hauptverkehrszeiten zunehmend an ihre Grenzen. Sie muss weiterentwickelt werden, da gemäss Prognosen sowohl die Bevölkerungs- als auch die Arbeitsplatzzahl in Basel weiter steigt. Das Tramstreckennetz ist ein Element dieser Verkehrsinfrastruktur.

Trams sind im Vergleich zu Bussen und noch viel mehr zu privaten Autos deutlich flächeneffizienter. In einer dicht bebauten Stadt wie Basel ist die Flächeneffizienz besonders wichtig. Mit der Elektrifizierung der Busflotte verschwindet zwar ein ökologischer Nachteil der Busse, auf nachfra-

gestärkten Linien benötigt ein Busbetrieb aber aufgrund der geringeren Kapazität (auch Doppelgelenkbusse kommen nicht an die Kapazität von Tramzügen heran) mehr Fahrzeuge und mehr Fahrpersonal als ein Trambetrieb, was mit zusätzlichen Investitionen und Betriebskosten verbunden ist.

Mit dem Ausbau des Tramstreckennetzes sind die folgenden Ziele verbunden: (Bessere) Erschliessung von Entwicklungsarealen, Beschleunigung und Verflüssigung des Tramverkehrs, Entlastung bestimmter Streckenabschnitte, Erhöhung der Netzflexibilität und radiale Ausdehnung des Netzes in die Agglomeration. Ausserdem braucht es das Tram, um das vom Regierungsrat definierte Ziel zu erreichen, die Verkehrsleistung des MIV bis 2037 um ein Drittel zu reduzieren.

Der Regierungsrat beabsichtigt, in einer ersten Phase die Projekte Tram Margarethenverbindung, Tram Claragraben, Tram Petersgraben und Tram Klybeck zu realisieren. Während die Margarethenverbindung über eine gültige Plangenehmigung des Bundes verfügt und mit dem Bau begonnen werden kann, sobald die Finanzierung gesichert ist, befinden sich die drei anderen am Ende der Phase Vorprojekt. An Vorstudien wird aktuell für das Tram Bachgraben und das Tram 30 Grossbasel gearbeitet. Deren Machbarkeit ist in den letzten Jahren geklärt worden. In einem weiteren Zeithorizont befinden sich das Tram Klybeckquai – Westquai und das Tram 30 Kleinbasel. Für diese werden in nächster Zeit Korridorstudien ausgelöst.

Diskutiert wird in Basel regelmässig über die hohe Zahl an Tramfahrten durch die Innenstadt. Zwischen Bankverein und Schifflande behindern sich die Trams gegenseitig, was u.a. zu längeren Fahrzeiten führt. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger sind Querungen der Achse oft erst nach längerer Wartezeit möglich. Bei Veranstaltungen, Baustellen, Unfällen oder anderen Vorkommnissen in der Innenstadt fehlen zudem geeignete Ausweichrouten. Eine Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr ohne Verschlechterung des Angebots ist möglich mit der Umsetzung der Projekte Tram Margarethenverbindung, Tram Claragraben und Tram Petersgraben.

Mit der frühzeitigen Erschliessung von Entwicklungsarealen mit dem Tram lässt sich die mit dem Wachstum der Stadt einhergehende zusätzliche Mobilität klimafreundlich und flächeneffizient abwickeln. Eine gute Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem ÖV erhöht zudem die Attraktivität der neuen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete.

## 2.3 Streckenplan und Projektstand

Die Ausbauelemente des mit der Tramnetzentwicklung verbundenen Streckenplans sind in Abbildung 1 aufgeführt.<sup>1</sup> Seit dem Bericht des Regierungsrats aus dem Jahr 2019 ist an mehreren, allerdings nicht an allen Elementen gearbeitet worden. Die UVEK hat deshalb über die im Ratschlag enthaltenen hinausgehende Informationen zum Stand der Projekte eingeholt. In welcher Bearbeitungsphase sich die Elemente befinden, lässt sich aus der Übersicht in Abbildung 2 entnehmen. Sie beziehen sich auf die Angaben im Ratschlag des Regierungsrats (Seiten 11-15 und 17-20).

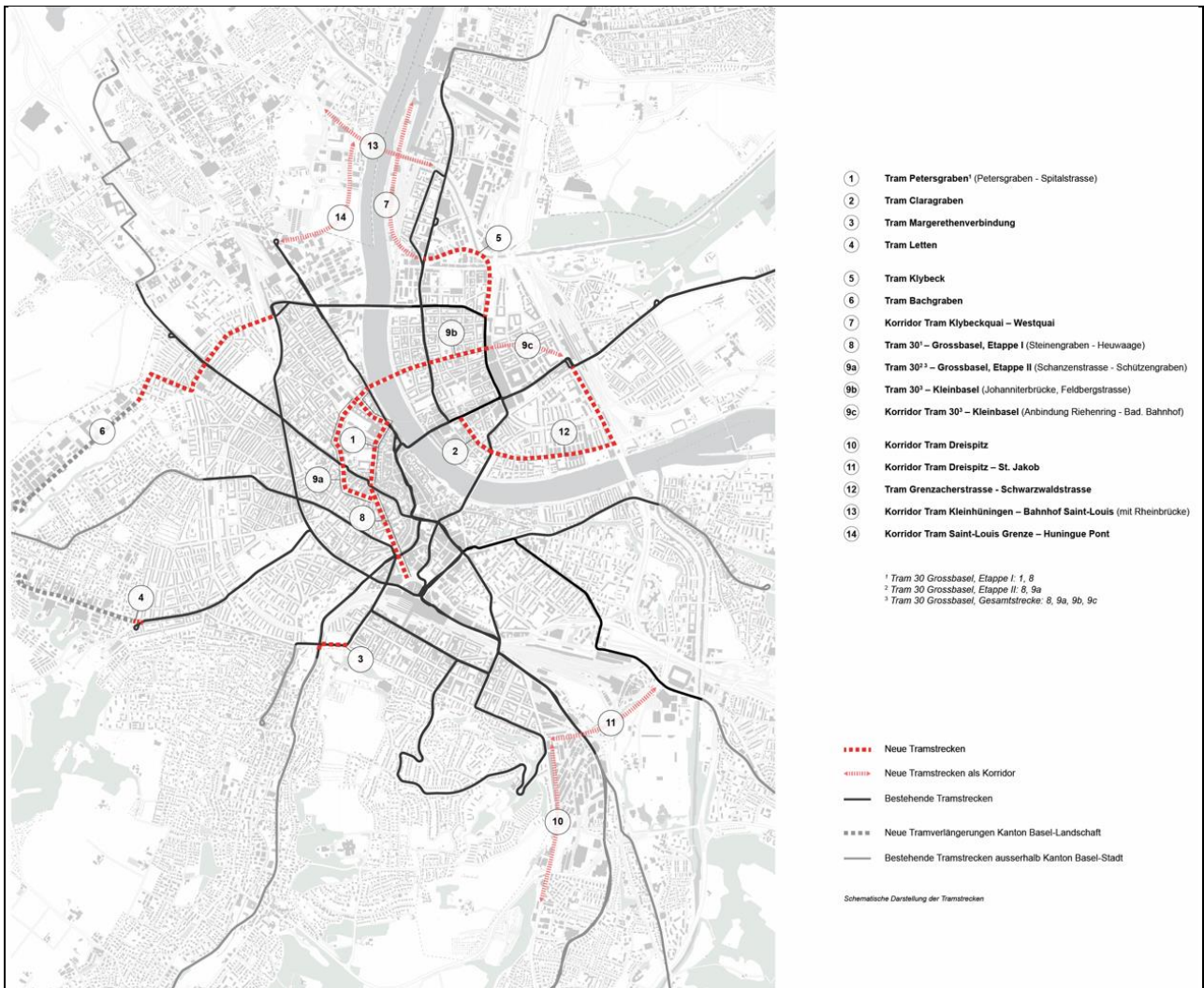
Am weitesten fortgeschritten sind das Tram Margarethenverbindung (Streckenelement 3), das Tram Petersgraben (Streckenelement 1) und das Tram Claragraben (Streckenelement 2). Die Ratschläge zu diesen Projekten könnten gemäss Information aus dem Bau- und Verkehrsdepartement dem Grossen Rat ab der zweiten Hälfte des Jahres 2025 vorgelegt werden. Gemäss Ratschlag wäre die Inbetriebnahme der Margarethenverbindung ab Ende 2027, des Trams Petersgraben ab 2031 und des Trams Claragraben ab 2033 angedacht.

Beim Tram Letten (Streckenelement 4) liegt die Federführung beim Kanton Basel-Landschaft. Es befindet sich wie das Tram Klybeck (Streckenelement 5) in der Phase Vorprojekt. Diese beiden Vorhaben könnten nach den Elementen 1 bis 3 als nächste in den politischen Prozess (Parlament, allenfalls Stimmbevölkerung) und anschliessend in die Phasen Bauprojekt und Ausführung gelangen.

<sup>1</sup> In den Abbildungen im Ratschlag des Regierungsrats sind in der Legende die Bezeichnungen der Strecken 10 (Korridor Tram Dreispitz) und 11 (Korridor Tram Dreispitz – St. Jakob) vertauscht. In der Abbildung im vorliegenden UVEK-Bericht wurde dies angepasst.

Für das Tram Bachgraben (Streckenelement 6), das im letzten Bericht zum Ausbau des Tramstreckennetzes noch als Korridor im Streckenplan eingezeichnet war, sind seither eine Zweckmässigkeitsprüfung und eine Korridorstudie durchgeführt worden. In diesem Rahmen ist der Verlauf der Strecke (Bahnhof St. Johann – Luzernerring – Bachgraben) definiert worden. Die Vorstudie liegt inzwischen vor.

**Abbildung 1: Streckenplan Tramnetzentwicklung**

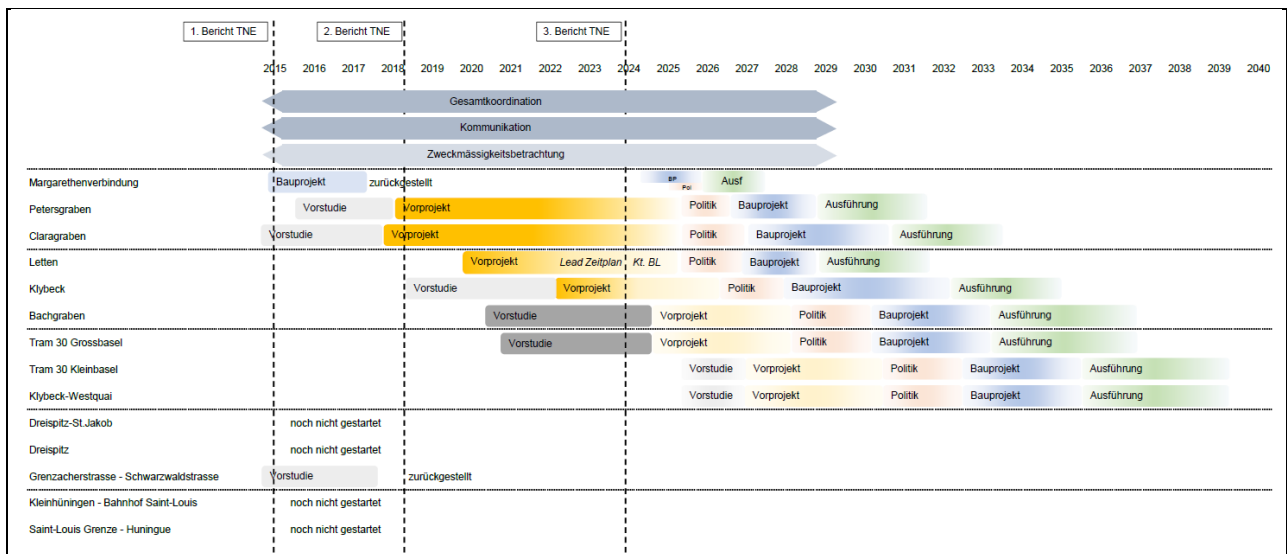


Deutlich weiterentwickelt worden ist auch die erste Etappe des Trams 30 Grossbasel (Streckenelemente 8 und 9a). Die Vorstudie steht kurz vor dem Abschluss. Die Befahrbarkeit des Heuwaage-Viadukts für Trams ist (mit entsprechender Ertüchtigung) inzwischen nachgewiesen.

Für die Erarbeitung der Vorprojekte veranschlagt der Regierungsrat für das Tram Bachgraben und für das Tram 30 Grossbasel drei bis vier Jahre. Nach dem darauffolgenden politischen Prozess ist mit nochmals etwa derselben Dauer für das Bauprojekt zu rechnen. Mit der Inbetriebnahme kann deshalb erst gegen Ende der 2030er Jahre gerechnet werden.

Beim Tram 30 Kleinbasel (Streckenelemente 9b und 9c) und beim Tram Klybeckquai – Westquai (Streckenelement 7) werden im Jahr 2025 die Korridor- und Machbarkeitsstudien erstellt. Die weiteren Projekte befinden sich im Themenspeicher, werden derzeit aber nicht bearbeitet. Nicht weiterverfolgt wird derzeit trotz abgeschlossener Vorstudie das Tram Grenzacherstrasse.

**Abbildung 2: Übersicht der Projektphasen der Ausbauvorhaben gemäss den Informationen aus dem Ratschlag des Regierungsrats**



## 2.4 Wechselwirkung Tramstreckennetz und Liniennetz

Beim Ausbau des Tramstreckennetzes geht es ausschliesslich um die Traminfrastruktur (Gleisanlagen), nicht um das Liniennetz (Führung der einzelnen Tramlinien). Die Angebotsplanung wird im Liniennetz abgebildet und dem Grossen Rat mit dem ÖV-Programm vorgelegt. Die UVEK hat deshalb davon abgesehen, über konkrete Linienführungen zu diskutieren. Da es für jedes Liniennetz eine entsprechende Infrastruktur braucht, zwischen Streckennetz und Liniennetz also Wechselwirkungen bestehen, hat sie sich aber mit der Frage befasst, ob der im Plan festgelegte Ausbau des Streckennetzes zielführend für künftige Weiterentwicklungen des Liniennetzes ist. Sie hat sich deshalb das Tramnetz 2030 vorstellen lassen.

### 2.4.1 Tramnetz 2030

Beim Tramnetz 2030 handelt es sich um ein vom Bau- und Verkehrsdepartement zusammen mit der Bau- und Umweltschuttdirektion des Kantons Basel-Landschaft, der IGöV und den Transportunternehmen (BVB und BLT) entwickeltes, im Frühling 2021 öffentlich kommuniziertes, mögliches künftiges Liniennetz (vgl. [www.tramnetz2030.ch](http://www.tramnetz2030.ch)). Vorgesehen ist u.a., die Linie 1 vom Centralbahnplatz über die Wettsteinbrücke und den Claragraben ins Untere Kleinbasel zu führen. Die Linie 17 soll aus dem Leimental über den Margarethenstich (Tram Margarethenverbindung) und den Centralbahnplatz ebenfalls ins Untere Kleinbasel fahren. Das Tram Klybeck führt zu einer Anpassung bei der Führung der Linie 14, das Tram Petersgraben zu einer Anpassung bei der Führung der Linien 16 und E11.

Die UVEK stellt fest, dass die im Tramnetz 2030 vorgesehene Linienführung die Erstellung von vier zusätzlichen Infrastrukturelementen bedingt. Mit der Margarethenverbindung kann aus dem Leimental via Bahnhof Basel SBB und Wettsteinbrücke ins Kleinbasel gefahren werden. Mit dem neuen Streckenabschnitt im Claragraben lassen sich Trams vom Wettsteinplatz direkt zum Claraplatz und von dort in Richtung Basel Nord führen. Mit der Verbindung über den Petersgraben und jener im Claragraben lässt sich der Tramverkehr auf der Achse Bankverein – Barfüsserplatz – Marktplatz – Schiffflände reduzieren. Gemäss Modellberechnungen wäre die Zahl der Trampassagiere, deren Reiseweg heute durch die Innenstadt führt, im Tramnetz 2030 um rund ein Viertel geringer; dies primär deshalb, weil die Fahrt über die Wettsteinbrücke und den Claragraben für viele Passagiere mit dem Tramnetz 2030 attraktiver wäre als jene durch die Innenstadt und über die Mittlere Brücke.

Fahren heute in den Hauptverkehrszeiten sieben Linien durch die Innenstadt, wären es im Tramnetz 2030 noch fünf. Kapazitätsmässig wäre auch eine Reduktion auf vier Linien möglich. Dies bedingte die Verlegung einer weiteren Linie auf die Strecke über den Petersgraben oder auf jene durch den Claragraben. Zwingend seien in den Hauptverkehrszeiten zwei Linien zwischen dem Centralbahnplatz und dem Marktplatz.

#### **2.4.2 Austausch mit den BVB**

Um auch die Haltung der BVB in ihre Erwägungen zum Ausbau des Tramstreckennetzes einbeziehen zu können, hat sich die UVEK mit dem Direktor und dem Leiter Angebot des Transportunternehmens ausgetauscht.

Aus Sicht der BVB sollte das Tramstreckennetz so bald wie möglich ausgebaut werden, um der Entwicklung der Stadt Basel (steigende Bevölkerungszahl, mehr Arbeitsplätze) gerecht zu werden. Sowohl grundsätzlich als auch in Bezug auf die einzelnen Ausbauelemente teilen die BVB die Haltung des Regierungsrats. Das heutige Netz ist aus ihrer Sicht zu zentral ausgerichtet, zu viele Linien fahren durch die Innenstadt. Um die Netzflexibilität zu erhöhen und die Innenstadt vom Tramverkehr zu entlasten, braucht es zusätzliche Infrastrukturen.

Die Situation in der Innenstadt ist für die BVB vor allem in den Hauptverkehrszeiten äusserst unbefriedigend. Die Trams stehen teilweise lange und behindern sich gegenseitig. Zu mehr Flexibilität und einer Entlastung der Innenstadt würden insbesondere das Tram Claragraben und das Tram Petersgraben beitragen. Mit einer Anpassung des Liniennetzes liesse sich die Innenstadt theoretisch auch ohne zusätzliche Infrastruktur entlasten. Das heutige, historisch gewachsene Liniennetz ist auf die Erschliessung der Innenstadt aus jedem Quartier ausgerichtet. Die Bedürfnisse der ÖV-Nutzenden haben sich allerdings weiterentwickelt, u.a. aufgrund neuer Arbeitsplatzgebiete. Eine Anpassung des Liniennetzes mit anderen Direktverbindungen könnte deshalb zu qualitativen und zeitlichen Verbesserungen führen. Eine solche sollte auf einer Analyse der Verkehrsflüsse basieren – also von wo nach wo die Passagiere fahren (wollen).

Das Tram Klybeck ist für die BVB eine Notwendigkeit, wenn das Klybeckquartier so wie aktuell vorgesehen entwickelt wird. Wünschenswert sind auch die Elemente, deren Realisierung in der weiteren Zukunft angedacht sind.

Die zusätzlichen Streckenabschnitte führen auch zu kürzeren Reisezeiten und einer optimierten Erschliessung: Die Strecke durch den Claragraben macht die Fahrt vom Bahnhof Basel SBB nach Basel Nord deutlich schneller, die Margarethenverbindung jene aus dem Leimental an den Bahnhof Basel SBB. Auch das Tram 30 würde die Innenstadt entlasten. Das Tram 30 erhält den vollen Nutzen, wenn auch der Kleinbasler Ast existiert.

Mit zusätzlichen Netzelementen würden sich nicht nur die Fahrzeiten verkürzen, die BVB könnten auch besser auf geplante und ungeplante Störungen reagieren. Der ÖV ist letztlich nur dann attraktiv, wenn er komfortabel, pünktlich und zuverlässig ist.

#### **2.5 Haltung der UVEK zum Tramstreckenausbau**

Eine deutliche Mehrheit der Kommission ist überzeugt, dass das Tramstreckennetz erweitert werden muss, damit es auch in Zukunft funktioniert. Sie weist darauf hin, dass kein anderes öffentliches Verkehrsmittel so flächeneffizient ist wie das Tram. Dies ist in einer dicht bebauten Stadt wie Basel entscheidend. Auch Doppelgelenkbusse haben eine deutlich geringere Kapazität als Trams. Beim Ausbau des ÖV nur auf den Bus zu setzen, wäre deshalb falsch. Es gilt, die beiden Systeme intelligent miteinander zu verknüpfen.

Die UVEK erachtet eine Reduktion des Tramverkehrs in der Innenstadt als wichtig, zum Wohle der Fussgängerinnen und Fussgänger zum einen, zur Verflüssigung des Tramverkehrs zum anderen. Die UVEK kommt grossmehrheitlich zum Schluss, dass mit Lückenschlüssen wie Margarethenverbindung, Claragraben und Petersgraben eine langfristige Entlastung der Innenstadt-Achse ohne Verschlechterung des Angebots umsetzbar und zielführend ist.



Um zu prüfen, ob eine Reduktion des Tramverkehrs in der Innenstadt ohne Verschlechterung des Angebots bereits vor dem Bau von neuen Streckenelementen möglich ist, hat eine deutliche Mehrheit der Kommission am 30. Januar 2025 den *Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend Optimierung des Tramverkehrs durch die Innenstadt* unterzeichnet. Der Grosse Rat hat diesen an seiner Sitzung vom 9. April 2025 an den Regierungsrat überwiesen.

Einzelne Mitglieder der UVEK sind gegenüber einem Ausbau des Tramstreckennetzes und gegenüber dem Verkehrsmittel Tram grundsätzlich skeptisch. Sie sprechen sich insbesondere dagegen aus, dass noch mehr Trams im Kernbereich der Stadt (zwischen Centralbahnplatz und Messeplatz) fahren. In der Innenstadt neue Tramstrecken zu schaffen, stuften sie deshalb als nicht zielführend ein und würden alternative Formen des ÖV-Ausbaus bevorzugen.

## **2.6 Haltung der UVEK zu den einzelnen Ausbauprojekten**

Im Folgenden nimmt die UVEK Stellung zu den im Tramstreckennetz festgehaltenen Elementen des Tramstreckenausbaus.

### **2.6.1 Tram Margarethenverbindung**

Für das Tram Margarethenverbindung liegt bereits eine Baugenehmigung des Bundes vor. Die Strecke kann gebaut werden, sobald die Finanzierung gesichert ist. Sie befindet sich zu 95% auf Boden des Kantons Basel-Stadt. Gemäss dem Territorialprinzip ist grundsätzlich der Standortkanton für die Finanzierung der Traminfrastruktur zuständig.

Profitieren werden von der neuen Strecke dank neuen und schnelleren Verbindungen die im Leimental wohnende Menschen. Die Linie 17 fährt als S-Tram über die Margarethenverbindung direkt zum Bahnhof Basel SBB, zum Wettsteinplatz und zum Badischen Bahnhof und erschliesst so zentrale Arbeitsplatzgebiete. Bei der Fahrt an den Bahnhof Basel SBB entfällt der heutige Umweg via Heuwaage, Bankverein und Aeschenplatz. Dank der unverändert verkehrenden Tramlinie 10 bleibt das Leimental auch weiterhin mit der Basler Innenstadt verbunden (Haltestellen Theater und Bankverein). Die Margarethenverbindung erleichtert zudem die Einführung des sogenannten Express-Trams im Leimental, was es für Pendelnde aus dem Leimental attraktiver macht, den ÖV, statt das Auto zu nutzen.

Die Stadt Basel profitiert von der mit der Margarethenverbindung erwarteten Verlagerung vom MIV auf den ÖV bei Fahrten aus dem Leimental in Richtung Basel. Zudem ermöglicht es die Führung der Tramlinie 17 über den Margarethenstich, die Heuwaage aufzuwerten und die Innenstadt (Achse Barfüsserplatz-Schiffplände) vom Tramverkehr zu entlasten.

Der Regierungsrat beabsichtigt, die Ratschläge zur Umgestaltung der Heuwaage und zum Tram Margarethenverbindung gleichzeitig vorzulegen, um den Gesamtnutzen der beiden Vorhaben aufzuzeigen.

Eine deutliche Mehrheit der UVEK stuft das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Margarethenverbindung positiv ein und unterstützt das Projekt. Als absehbaren Kritikpunkt erkennt sie die vollständige Finanzierung durch den Kanton Basel-Stadt. Wichtig ist deshalb, dass in der Kommunikation die Verbesserungen, die dank der Margarethenverbindung in Basel möglich werden, hervorgehoben werden. Es wäre ein Widerspruch, sich für eine Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr einzusetzen und gleichzeitig die Margarethenverbindung abzulehnen. Die Entwicklung des ÖV ist immer über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus zu denken.

### **2.6.2 Tram Petersgraben**

Das Tram Petersgraben soll die Lücke zwischen den beiden Strecken Kohlenberg – Leonhardsgraben und Schiffplände – Blumenrain schliessen. Gegenstand des Projekts ist überdies eine Verlegung der durch die St. Johannis-Vorstadt führende Strecke zwischen Totentanz und Johanniterbrücke in die Spitalstrasse. Das Tramnetz 2030 sieht vor, die Linien 16 und E11 von der Achse



Barfüsserplatz – Schiffflände in den Petersgraben zu verlegen. Die Linie E11 kann anschliessend nach links in die Spitalstrasse abbiegen, die Linie 16 nach rechts in Richtung Schiffflände.

Ein erstes Vorprojekt zum Tram Petersgraben ist gemäss dem Faktenblatt im Ratschlag zur Nachbesserung bezüglich Veloverkehr und Begrünung zurückgenommen worden. Der Bau eines Energieleitungstunnels soll es ermöglichen, die Tramschienen über den Leitungen zu platzieren, was mehr Platz für den übrigen Verkehr und für Begrünungen schafft.

Die UVEK begrüsst Projektanpassungen für Verbesserungen für die aktive Mobilität und Begrünung. Sie stellt fest, dass das Velofahren im Petersgraben vor allem im Kreuzungsbereich zum Blumenrain und zum Totentanz mit Tramverkehr und Tramgleisen weniger komfortabel wäre. Als Argument gegen das Tram Petersgraben dürfte auch die Herbstmesse am Petersplatz ins Feld geführt werden. Grundsätzlich liesse sich der Tramverkehr in dieser Zeit (wie heute schon die Buslinie 34) auch umleiten.

Hinterfragt hat die UVEK den Entlastungseffekt des Trams Petersgraben auf die Innenstadt, muss doch (zumindest ohne Tram 30 Grossbasel) der Steinenberg trotzdem befahren werden. Bei einer Grossveranstaltung wie der Fasnacht müsste die Innenstadt grossräumiger umfahren werden können.

Die UVEK hat darüber diskutiert, welche Bedeutung das Tram Petersgraben nach einer Realisierung des Trams 30 Grossbasel hätte. Zu welchen Veränderungen im Tramnetz die Realisierung einer Tramstrecke vom Bahnhof Basel SBB über das Heuwaage-Viadukt und den Cityring führen würde, ist allerdings noch offen. Die mögliche Inbetriebnahme des Trams 30 Grossbasel liegt in deutlich fernerer Zukunft als jene des Trams Petersgraben. Mit dem Tram Petersgraben könnte die Strecke zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände früher vom Tramverkehr entlastet werden. Das Tram Petersgraben und das Tram 30 Grossbasel stehen zwar in einer gewissen Konkurrenz zueinander, es ist aber sicher nicht so, dass das eine durch das andere obsolet wird. Vorstellbar wäre, das Tram 30 Grossbasel in einer ersten Phase vom Steinengraben in den Petersgraben zu führen, und erst nach vollständiger Realisierung via Schützengraben, Schönbeinstrasse und Schanzenstrasse.

Die UVEK vermutet, dass das Tram Petersgraben auf mehr Widerstand stossen wird als die drei anderen Projekte, die vom Regierungsrat in absehbarer Zeit in den politischen Prozess geschickt werden (Tram Margarethenverbindung, Tram Claragraben und Tram Klybeck). Erörtert hat sie auch die mögliche Konkurrenzierung zwischen Tram 30 Grossbasel und Tram Petersgraben. Die diesbezüglichen Abwägungen finden sich in Kapitel 2.6.8.

In der Tendenz wird das Tram Petersgraben von einer klaren Mehrheit der UVEK unterstützt. Begrüsst wird von der UVEK die Verlegung der Tramgleise von der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse. Dies wäre auch ohne Tram Petersgraben sinnvoll, verbessert es doch die Erschliessung von USB und UKBB und erhöht die Attraktivität der St. Johannis-Vorstadt für den Fuss- und Veloverkehr. Die St. Johannis-Vorstadt könnte ohne Tramverkehr historisch wiederhergestellt werden.

### **2.6.3 Tram Claragraben**

Auch das Vorprojekt zum Tram Claragraben befindet sich gemäss Faktenblatt im Ratschlag in Überarbeitung. Dabei soll der Fokus auf die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs und die Begrünung erhöht werden. Die grösste Herausforderung bei diesem Projekt dürfte in der Einschätzung der UVEK aber der Wettsteinplatz sein. Dieser muss nicht nur wegen des Trams Claragraben, sondern auch wegen der in einer Kurve liegenden und deshalb nicht behindertengerechten Tramhaltestelle umgestaltet werden. Eine Umgestaltung böte die Chance, den Platz attraktiver und sicherer für den Fussverkehr zu machen.

Das Tramnetz 2030 sieht vor, dass die Linien 1, 2 und 17 über die Wettsteinbrücke fahren und die Linie 1 danach durch den Claragraben. Auf dem Wettsteinplatz bedeutet dies eine Tramlinie mehr als heute.

Bei der Strecke durch den Claragraben handelt es sich um einen Lückenschluss im Tramnetz, mit dem eine schnelle und direkte Verbindung vom Bahnhof Basel SBB zum Claraplatz und ins Untere Kleinbasel ermöglicht wird. Muss für diese Verbindung nicht mehr durch die Innenstadt gefahren werden, führt dies dort zu einer Entlastung. Vorgesehen sind mit der Inbetriebnahme des Trams Claragraben auch Anpassungen am Busnetz.

Die UVEK unterstützt grossmehrheitlich auch das Tram Claragraben. Gemäss Modellberechnungen führt der Lückenschluss für sich allein, und in Kombination mit dem Tram Margarethenverbindung noch stärker, zu einer Verlagerung der Passagierzahlen und der Zahl von Tramfahrten aus der Innenstadt auf die Wettstein-Achse. Dank der Haltestellen Bankverein und Claraplatz ist die Erschliessung der Innenstadt auch für die durch den Claragraben fahrenden Trams auf beiden Seiten des Rheins gewährleistet.

Die UVEK hat sich nach den Konsequenzen der Abmeldung des Trams Claragraben aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes (eine Folge der Verzögerung bei der Ausarbeitung des Projekts) erkundigt. Mit der Abmeldung konnte ein finanzieller Malus oder Konsequenzen auf andere Projekte vermieden werden. Der Kanton muss nun aber das Tram Claragraben im Agglomerationsprogramm der sechsten Generation nochmals neu als A-Projekt anmelden.

#### **2.6.4 Tram Letten, Allschwil**

Der wesentliche Teil des Trams Letten (Verlängerung der Linie 8) verläuft auf Boden des Kantons Basel-Landschaft. Mit diesem Vorhaben kann ein Entwicklungsgebiet in der Gemeinde Allschwil an das Tramnetz angeschlossen werden. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat einen Ratsschlag für den auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt liegenden Streckenteil vorlegen, sobald das Projekt im Kanton Basel-Landschaft entscheidungsreif ist.

In der UVEK hat die Realisierung des Trams Letten ausschliesslich Zuspruch erfahren. Es wird als vordringlich eingestuft, sind doch in Allschwil in den letzten Jahren im Gebiet der ehemaligen Ziegelei viele neue Wohnhäuser gebaut worden, die nur ungenügend an den ÖV angebunden sind. Zudem sind mehrere neue Einkaufsläden entstanden. Das Tram Letten würde deshalb auch das Neubad-Quartier vom MIV entlasten.

#### **2.6.5 Tram Klybeck**

Gegenüber dem Tram Klybeck sind in der UVEK keine Vorbehalte geäussert worden. Das Tram Klybeck verbindet das Klybeckquartier ohne Umsteigen mit dem Bahnhof Basel SBB. Die Kommission stuft es als richtig und wichtig ein, dass bei der Arealentwicklung (Klybeck plus) die Erschliessung mit dem Tram von Anfang an mitgedacht wird. Eine Situation wie im Bachgrabengebiet (vgl. Kapitel 2.6.6) gilt es unbedingt zu verhindern. Ein möglichst baldiger Entscheid über die Realisierung des Trams Klybeck ist für die Arealentwicklung deshalb elementar.

#### **2.6.6 Tram Bachgraben**

In ihrem Bericht Nr. 18.1730.02 zum zweiten Bericht des Regierungsrats zum Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes vom 15. Januar 2020 hat die UVEK dem Grossen Rat einstimmig beantragt, die vom Regierungsrat beantragten Ausgaben zwecks prioritärer Weiterbearbeitung des Projekts Tram Bachgraben um 400'000 Franken zu erhöhen. Da die Zweckmässigkeitsprüfung damals noch im Gang war, verzichtete sie darauf, das Tram Bachgraben als Strecke (statt als Korridor) in den Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes aufzunehmen.

Die UVEK stellt fest, dass die Strecke des Trams Bachgraben inzwischen in einer Vorstudie definiert worden ist. In diesem Zusammenhang hat der Grosse Rat am 21. September 2022 auf Antrag der UVEK Ausgaben für die vorgezogene Ertüchtigung des Widerlagergebäudes unter der Luzernerringbrücke im Hinblick auf eine spätere Tramnutzung zugestimmt. Die Brücke kann also künftig vom Tram Bachgraben befahren werden. Geklärt worden ist auch die städtebauliche Ein-

gliederung des Trams, u.a. am Knoten Felix Platter-Spital / Burgfelderstrasse. Verkehrssimulationen zeigen, dass ein Trambetrieb auf dem Luzernerring mit einer Reduktion von Linksabbiegebeziehungen funktioniert.

Die UVEK ist erfreut über den Projektfortschritt beim Tram Bachgraben. Sie steht grossmehrheitlich hinter dem Vorhaben. Gemäss Faktenblatt im Ratschlag ist aber die vorgängige Inbetriebnahme des Zubringers Bachgrabens (ZUBA) für den Autoverkehr Voraussetzung für einen verlässlichen Trambetrieb und für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes. Deshalb ist der Zeitpunkt des Baubeginns und auch der Inbetriebnahme des Trams Bachgraben gemäss Regierungsrat noch offen.

Der Umstand, dass das Tram Bachgraben erst nach dem ZUBA realisiert werden soll, hat in der UVEK zu intensiven Diskussionen geführt. Der Autoverkehr nimmt im Bachgraben und deshalb auch in den angrenzenden Quartieren von Basel wegen des Arbeitsplatzwachstums laufend zu. Damit möglichst viele der im Bachgraben arbeitenden Menschen mit dem ÖV statt mit dem Auto zur Arbeit fahren, müsste das Tram vor und nicht nach dem ZUBA gebaut werden.

Der Regierungsrat begründet den Umstand, dass zuerst der ZUBA und erst danach das Tram Bachgraben gebaut werden soll, mit den Verkehrsbehinderungen in der Bauphase. Ohne die entlastende Wirkung des ZUBA käme es während des Baus der Tramstrecke zu langen Staus, von dem MIV und ÖV betroffen wären. Der Bund habe beim im Agglomerationsprogramm der vierten Generation eingereichten ZUBA-Projekt u.a. die fehlende Gesamtkonzeption bemängelt. Seither sei am Projekt weitergearbeitet worden. Mit einer Gesamtschau soll aufgezeigt werden, wie das Massnahmenpaket mit dem ZUBA, dem Tram Bachgraben und der Velovorzugsroute Bachgraben – Bahnhof Basel SBB ineinandergreift und die gewünschte Wirkung auf die Standortqualität des Arbeitsplatzgebiets und die Lebensqualität in den umliegenden Quartieren erreicht wird. Wegen noch offener Fragen (u.a. einem notwendigen Landabtausch mit Frankreich) könne der ZUBA im Agglomerationsprogramm der fünften Generation allerdings nicht als A-Projekt eingegeben werden. Und Verzögerungen beim ZUBA führten auch zu Verzögerungen beim Tram Bachgraben.

Ein Plan B für den Fall, dass der ZUBA gar nicht gebaut wird, existiert gemäss Abklärung der UVEK nicht. Grundlage aller bisherigen Arbeiten sei es gewesen, dass der ZUBA gebaut wird. Für einen verlässlichen Trambetrieb und für den Erhalt der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes brauche es die vorgängige Inbetriebnahme des ZUBA. Andernfalls fehlten die Verkehrskapazitäten in Basel West für den Tram- und den Veloverkehr. Eine gleichzeitige Realisierung bzw. Inbetriebnahme von ZUBA und Tram Bachgraben sei nicht realistisch. Eine jahrelange Baustelle für das Tram Bachgraben auf dem Luzernerring hätte ohne ZUBA enorm negative Auswirkungen auf das Quartier. Das Tramprojekt könnte unter diesen Voraussetzungen in Basel West sogar auf Ablehnung stossen.

Die UVEK stuft den Bau des ZUBA aufgrund der Umstände und politischer Widerstände als nicht gesichert ein. Da im Falle eines Verzichts auf den ZUBA nicht auch auf das Tram Bachgraben verzichtet werden könnte (dieses würde dann nicht obsolet, sondern noch wichtiger), stellt sich für die Kommission die Frage, ob der Bau des Trams Bachgraben vom Bau des ZUBA entkoppelt werden könnte bzw. sollte. Der Grosse Rat hat im Jahr 2020 auf Antrag der UVEK für eine prioritäre Weiterbearbeitung des Projekts zusätzliche Mittel gesprochen, und der Regierungsrat verfolgt das Ziel, den MIV in Basel bis 2037 um ein Drittel zu reduzieren. Die Aussage, wegen zu vieler Autos könne keine Tramstrecke gebaut werden, ist zwar in einem gewissen Mass nachvollziehbar, aber sehr unbefriedigend. Um den Autoverkehr in Grossbasel West zu reduzieren, ist das Tram Bachgraben eine zwingende Voraussetzung. Je länger es bis zu dessen Inbetriebnahme dauert, desto mehr Verkehr entsteht infolge der weiteren Entwicklung im Bachgraben auf dem Luzernerring, und desto mehr Ausweichverkehr in den Quartierstrassen.

Aus für die UVEK nicht nachvollziehbaren Gründen wurde die Entwicklung des Bachgrabens im Kanton Basel-Landschaft vorangetrieben, ohne die verkehrliche Erschliessung mitzudenken. Statt den ÖV auszubauen, werden im Bachgraben nach wie vor neue Parkplätze erstellt. Darunter leiden primär die in Basel West wohnenden Menschen. Die UVEK regt deshalb an, die Auswirkungen der für das Tram Bachgraben notwendigen Bauarbeiten mit dem neuen Verkehrssimulationstool, das der Grosse Rat in Zusammenhang mit den Fernwärmebaustellen bewilligt hat, im Detail zu prüfen

und nach einer Lösung zu suchen, die es erlaubt, das Tram Bachgraben vor bzw. auch ohne den Bau des ZUBA zu realisieren. Hilfreich wäre es, würden die im Bachgraben angesiedelten Unternehmen Mobilitätskonzepte ausarbeiten, wie es bei der Arealentwicklung der Roche im Kleinbasel zielführend geschehen ist.

#### **2.6.7 Tram Klybeckquai – Westquai**

Das Tram Klybeckquai – Westquai verbindet das Areal Klybeckplus mit der Westquai-Halbinsel und erschliesst die Gebiete entlang des Klybeckquais und des Westquais. Es handelt sich um eine logische Fortführung des Trams Klybeck. Die mögliche Realisierung liegt allerdings noch in fernerer Zukunft. Eine Korridor- und Machbarkeitsstudie ist in Vorbereitung.

Die UVEK stuft es mit deutlicher Mehrheit als richtig ein, dass dieses zukunftsgerichtete Vorhaben im Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes festgehalten ist. Auch das Tram Klybeckquai – Westquai gilt es abgestimmt auf die Entwicklung des Areals zu planen und zu realisieren.

#### **2.6.8 Tram 30 Grossbasel**

Das Tram 30 Grossbasel verbindet den Raum Bahnhof Basel SBB via Heuwaage-Viadukt mit dem Life Sciences Campus und der Universität Basel. In ihrem Bericht Nr. 18.1730.02 zum zweiten Bericht des Regierungsrats zum Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes vom 15. Januar 2020 hat die UVEK dem Grossen Rat beantragt, die Strecke Bahnhof Basel SBB – Heuwaage-Viadukt – Schützengraben – Spalentor – Schönbeinstrasse – Klingelbergstrasse – Schanzenstrasse in den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes aufzunehmen. Zudem brachte sie zum Ausdruck, sie erwarte eine rasche Ausarbeitung des Vorprojekts, damit das Tram 30 allenfalls bereits im Agglomerationsprogramm der fünften Generation zum A-Projekt wird.

Im Rahmen der Vorstudie ist die Möglichkeit, das Heuwaage-Viadukt für die Befahrung durch Trams im Zweirichtungsverkehr zu ertüchtigen, nachgewiesen worden. Das Vorprojekt für den Abschnitt Bahnhof Basel SBB – Auf der Lyss wird gemäss Bericht des Regierungsrats Anfang 2025 ausgelöst, jenes für den Abschnitt Schützengraben – Schanzenstrasse ist noch nicht terminiert. Der Baubeginn und die Inbetriebnahme sind mit einem Zeithorizont nach 2035 noch offen. In einer ersten Phase könnte das Tram 30 vom Steinengraben via Petersgraben geführt werden. Damit entstünde eine Strecke, die weiter um die Innenstadt herumführt als das Tram Petersgraben. Langfristig soll das Tram 30 auf dem Cityring bis zur Johanniterbrücke und danach (als Tram 30 Kleinbasel) bis zum Badischen Bahnhof fahren.

In der Zeit, in der das Tram 30 erst auf Grossbasler Seite realisiert ist, ist angedacht, es bei der Johanniterbrücke ins St. Johann zu führen. Dort braucht es mittelfristig eine höhere Tramkapazität. Damit auch ein Abbiegen in Richtung Schiffflände möglich ist, muss die Tramstrecke in der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse verlegt werden. Dies ist Teil des Projekts Tram Petersgraben. Jener Streckenteil, der dem Tram Petersgraben seinen Namen gibt, ist aber keine Voraussetzung für das Tram 30 Grossbasel.

Die UVEK spricht sich mit deutlicher Mehrheit für das Tram 30 Grossbasel aus. Sie stuft diese Strecke angesichts der sehr hohen Nutzung der Buslinie 30 als tramwürdig ein. Das Potenzial des Trams 30 Grossbasel dürfte deutlich höher sein als jenes des Trams Petersgraben. Das Tram 30 insgesamt (Gross- und Kleinbasel) wäre vermutlich der grösste Schritt zur Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr und würde zusätzliche Stadtteile an das Tramnetz anschliessen. Mit einem Tram auf dem Cityring wäre zudem die Chance verbunden, diese «aus einer anderen Zeit» stammende Strasse stadtvorfähiger zu gestalten und Entwicklungspotenziale zu nutzen. Vorbehalte aufgrund von fehlendem Platz lassen sich auf dieser breiten Strasse nicht anbringen. Negativ ins Gewicht fällt beim Tram 30 Grossbasel, dass es planerisch und finanziell deutlich aufwendiger ist als das Tram Petersgraben. Als möglichen Zeitpunkt für die Inbetriebnahme gibt der Regierungsrat in seinem Bericht für das Tram Petersgraben «ab 2031» an, beim Tram 30 Grossbasel ist der Zeitpunkt des Baubeginns noch völlig offen. Zudem werden die Bauarbeiten deutlich länger dauern als beim Tram Petersgraben.

Die UVEK stellt fest, dass zwischen Tram Petersgraben und Tram 30 Grossbasel eine gewisse Konkurrenzsituation besteht. Bei einem Verzicht auf das Tram Petersgraben zugunsten des Trams 30 Grossbasel würde die infrastrukturelle Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr allerdings eine deutliche Verzögerung erleiden. Die UVEK erwartet, dass das Tram 30 Grossbasel so schnell wie möglich vorangetrieben wird. Dies auch vor dem Hintergrund, dass sie die politischen Hürden beim Tram Petersgraben als höher einstuft als bei anderen Projekten.

#### **2.6.9 Tram 30 Kleinbasel**

Das Tram 30 Kleinbasel führt nach der Johanniterbrücke durch die Feldbergstrasse. Ab dem Knoten Riehenring ist die Strecke bis zum Badischen Bahnhof noch nicht definiert. Die mögliche Realisierung liegt in fernerer Zukunft. Ab 2025 soll eine Korridor- und Machbarkeitsstudie erstellt werden.

Eine deutliche Mehrheit der UVEK stuft einen Ersatz der heutigen Buslinie 30 auf der gesamten Strecke durch ein Tram nach wie vor als sehr erstrebenswert ein. Sie nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der vielen weiteren Tramprojekte in den letzten Jahren am Tram 30 Kleinbasel nicht gearbeitet worden ist.

#### **2.6.10 Tram Dreispitz – St. Jakob und Tram Dreispitz**

Das Tram Dreispitz und das Tram Dreispitz – St. Jakob sind seit dem letzten Bericht zum Ausbau des Tramstreckennetzes nicht weiterbearbeitet worden. Der Fokus lag neben den Strecken, die es für die Umsetzung des Tramnetzes 2030 braucht, auf dem Tram Bachgraben und dem Tram 30 Grossbasel.

Der Dreispitz ist mit Tram- und Buslinien sowie einer S-Bahn-Haltestelle (ab Mitte der 2030er Jahre mit 15'-Takt) mit dem ÖV gut erschlossen. Zudem haben sich die Pläne der Christoph-Merian-Stiftung betreffend die Arealentwicklung verändert, weshalb eine Tramlinie durch das Areal derzeit nicht zwingend scheint. Um die Erschliessung der neuen Überbauungen sicherzustellen, ist eine Verlegung der Tramstrecke und einzelner Haltestellen vorgesehen. Angepasst werden soll gemäss ÖV-Programm 2026 – 2029 auch die Führung von Buslinien, um die Verknüpfung zum Gundeli zu verbessern. Eine Tramverbindung in Richtung St. Jakob wäre aufgrund des Dreispitzknotens und des hohen Verkehrsaufkommens sowohl durch die Brüglingerstrasse als auch durch den Walkeweg schwierig. Die Planung dieser Strecke wurde deshalb sistiert.

In der UVEK haben diese Erläuterungen kaum Rückfragen ausgelöst. Die UVEK möchte die beiden Strecken aber dennoch im Streckenplan belassen.

#### **2.6.11 Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse**

Die vom Wettsteinplatz an den Badischen Bahnhof führende Strecke des Trams Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse würde die Anbindung der Roche an den Badischen Bahnhof und den Bahnhof Basel SBB verbessern. Im Jahr 2018 wurde die Vorstudie abgeschlossen, das Projekt in der Folge aber nicht weiterbearbeitet, da die S-Bahn-Haltestelle Solitude als wichtiger eingestuft wurde. Dies hat der Regierungsrat 2019 in seinem Bericht zum Ausbau des Tramstreckennetzes entsprechend kommuniziert.

Damals ist man davon ausgegangen, dass die S-Bahn-Haltestelle Solitude zeitnah realisiert wird. Der Grosse Rat stimmte am 17. Oktober 2018 auf Antrag der UVEK einem «Investitionsbeitrag zur unverzüglichen Aufnahme der Vorprojektierung» zu. Seither hat sich die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle aber aus verschiedenen Gründen mehrfach verzögert. Mit einer Realisierung vor dem Jahr 2035 ist nicht zu rechnen. Deshalb hat die UVEK diskutiert, ob die Prioritäten zwischen den beiden Vorhaben nochmals überdacht werden sollten und das Tramprojekt allenfalls anstelle der S-Bahn-Haltestelle realisiert werden sollte.

Von den Vertretern der Verwaltung ist die UVEK darüber informiert worden, dass die Roche die S-Bahn-Haltestelle priorisiert. Das Tramprojekt ist seit 2018 nicht weiter konkretisiert worden. Beim

Umbau des Wettsteinplatzes in Zusammenhang mit dem Tram Claragraben werde aber die Option einer Tramstrecke durch die Grenzacherstrasse berücksichtigt. Würde die Planung der Tramstrecke zeitnah wiederaufgenommen, wäre diese kaum vor der S-Bahn-Haltestelle realisiert.

Das Bundesamt für Verkehr informiert in den nächsten Monaten über das weitere Vorgehen bezüglich der S-Bahn-Haltestelle. Eine Wiederaufnahme des Tramprojekts könnte dazu führen, dass die für die Planung der S-Bahn-Haltestelle zuständige Deutsche Bahn und der Bund dies als Votum des Kantons gegen die S-Bahn Haltestelle interpretieren. Die S-Bahn-Haltestelle und das Tram Grenzacherstrasse sind grundsätzlich aufwärtskompatibel. Mit einer S-Bahn-Haltestelle gelangen mehr Leute in das Gebiet, und die Solitude wird zu einem Umsteigeknoten. Die Feinverteilung lässt sich aber auch mit dem Bus sicherstellen.

Die UVEK kann nachvollziehen, dass der Regierungsrat das Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse zurückgestellt hat. Einige Kommissionsmitglieder sehen im Tramprojekt allerdings keine Konkurrenz zur S-Bahn-Haltestelle, sondern eine sinnvolle Ergänzung. Das Tram würde die Feinverteilung sicherstellen. Die UVEK möchte das Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse deshalb im Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes belassen.

#### **2.6.12 Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis und Tram Saint-Louis Grenze – Hünigues Pont**

Die UVEK verweist bezüglich dieser beiden grenzüberschreitenden Vorhaben auf den Mitbericht der Regiokommission. Die UVEK möchte auch diese beiden Strecken im Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes behalten.

### **2.7 Koordination der Prozesse**

Die UVEK hat sich Gedanken über eine sinnvolle Koordination der Prozesse zu den Infrastrukturausbauten im Horizont 2030 gemacht. Aus Abbildung 2 ist zu entnehmen, dass die Prozesse zum Vorhaben Tram Margarethenverbindung, Tram Petersgraben, Tram Claragraben und allenfalls auch Tram Klybeck parallel verlaufen könnten.

Die UVEK hält es für ungünstig, würde über alle vier Projekte zeitgleich eine politische Beratung stattfinden. Durch zeitgleiche Beratung entstünde ein künstlicher Konnex zwischen den Projekten. Die unterschiedlichen Vor- und Nachteile der Einzelprojekte könnten so weniger fundiert abgewogen werden. Zudem könne so in den einzelnen Projekten nicht reagiert werden, sollte eines oder mehrere Projekte abgelehnt werden.

Die UVEK erkennt einen stärkeren Konnex zwischen dem Tram Margarethenverbindung und dem Tram Claragraben als zwischen diesen und dem Tram Petersgraben. Sie ermöglichen neue und schnelle Verbindungen zwischen dem Leimental und wichtigen Arbeitsplatzgebieten im Kleinbasel (via Bahnhof Basel SBB) bzw. zwischen dem Bahnhof SBB und dem Unteren Kleinbasel / Klybeck. Auch für sich allein sind die beiden Projekte nutzbringend. Die Wirkung des Trams Petersgraben liegt primär in der Netzflexibilität und der Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr. Die Entlastungswirkung dürfte beim Tram Claragraben allerdings grösser sein als beim Tram Petersgraben, wird bei ihm doch die gesamte Strecke zwischen Bankverein und Claraplatz entlastet. Sie geht davon aus, dass unter den drei «Lückenschluss-Projekten» Tram Margarethenverbindung, Tram Claragraben und Tram Petersgraben der Diskussionsbedarf beim letztgenannten am grössten sein könnte. Beim Tram Margarethenverbindung vermutet sie vor allem beim Thema Finanzierung (Kostenteiler) Diskussionsbedarf.

Die UVEK empfiehlt dem Regierungsrat, die drei obgenannten Streckenabschnitte voneinander unabhängig und zeitlich gestaffelt in den politischen Prozess zu schicken. So können die politischen Diskussionen über die einzelnen Projekte unabhängig voneinander stattfinden und sich nicht gegenseitig beeinflussen, weder im Grossen Rat noch bei eventuellen Volksabstimmungen. Sofern der Regierungsrat die Einschätzungen der UVEK teilt und entsprechend vorgeht, dürfte der in Ab-

bildung 2 veranschaulichte Zeitplan nur für das erste in den politischen Prozess geschickte Vorhaben realistisch sein und sich bei den weiteren nach hinten verschieben. Die UVEK erachtet es dennoch als wichtig, dass die einzelnen Projekte trotz gestaffeltem Vorgehen möglichst speditiv und zügig vorangetrieben werden.

## 2.8 Finanzierung

Neben der Genehmigung des aktualisierten Plans zum Tramstreckennetz beantragt der Regierungsrat dem Grosse Rat, Ausgaben von 3.4 Mio. Franken für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung zu bewilligen. Die UVEK hat sich nach der Verwendung dieser Mittel erkundigt. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Grosse Rat im Jahr 2012 eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von 350 Mio. Franken genehmigt hat und von diesem Betrag bis Ende 2023 erst knapp 20 Mio. Franken beansprucht worden sind.

Gemäss Finanzhaushaltsgesetz dürfen nur Ausgaben ab Stufe Vorprojekt (SIA-Phase 3) aus der Rahmenausgabenbewilligung finanziert werden. Korridorstudien, Zweckmässigkeitsprüfungen und Vorstudien und auch die Gesamtkoordination inkl. Kommunikation werden über die Planungspauschale des Bau- und Verkehrsdepartements finanziert. Der Grosse Rat hat im Jahr 2012 ein erstes und im Jahr 2016 ein zweites Mal Ausgaben zu Lasten der Planungspauschale bewilligt. Bis Ende 2023 sind über diese 7.3 Mio. Franken abgerechnet worden. Mit dem *Ratschlag betreffend Ausgabebewilligung für die weitere Planung und die Gesamtkoordination* beantragt der Regierungsrat nun eine weitere Tranche in der Höhe von 3.4 Mio. Franken.

In den letzten Jahren sind aus der Planungspauschale durchschnittlich 780'000 Franken für Tramprojekte ausgegeben worden. Der neue Antrag an den Grossen Rat geht von einem ähnlichen Betrag in den Jahren bis 2028 aus. Benötigt werden diese Mittel für die Vorstudien für das Tram Klybeckquai – Westquai und das Tram 30 Kleinbasel und die Aktualisierung einzelner Elemente wie der Tramverlegung in die Spitalstrasse oder der Anbindung des Trams 30 Grossbasel an den Bahnhof Basel SBB. Auch die Kommunikation und die Gesamtkoordination werden aus der Planungspauschale finanziert.

Vorgesehen ist zudem eine nochmalige generelle Zweckmässigkeitsprüfung. Diese ist gemäss Abklärung der UVEK notwendig, weil die bisherigen Zweckmässigkeitsprüfungen noch auf Grundlage des Liniennetzes aus dem Jahre 2012 durchgeführt wurden. Bei der nun anstehenden generellen Zweckmässigkeitsprüfung geht es – auch aufgrund des angepassten Liniennetzes – darum, die Zweckmässigkeit jener Projekte zu prüfen, die sich noch nicht in der Phase Vorstudie oder Vorprojekt befinden. Bei jenen, bei denen das Vorprojekt im Gang ist, ist der Nutzen nachgewiesen. Die Führung der einzelnen Linien im Stadtzentrum verändert deren Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht wesentlich. Mit der neuen Zweckmässigkeitsprüfung ist also nicht die Absicht verbunden, nochmals alle Streckenelemente infrage zu stellen.

Eine genaue Aufschlüsselung der beantragten 3.4 Mio. Franken findet sich im Ratschlag. Mehr als die Hälfte betrifft die Gesamtkoordination im Amt für Mobilität. Wichtiger wird in Zukunft eine professionelle Kommunikation. Es gilt, der Bevölkerung das komplexe Ausbauvorhaben des Tramstreckennetzes zu erklären. Die konkrete Projektkommunikation wird zeitlich auf die politische Beratung abgestimmt.

Vorprojekte werden aus der Rahmenausgabenbewilligung finanziert. Die Mittel dafür werden vom Regierungsrat freigegeben und sind aktivierbar. Die Ausgaben für die Umsetzung werden trotz Rahmenausgabenbewilligung vom Grossen Rat bewilligt und unterstehen dem Referendum.



### **3. Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innenstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)**

Der Grosse Rat hat die an den Regierungsrat gerichtete *Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innenstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)* nach der Stellungnahme des Regierungsrats am 21. März 2019 in einen Anzug umgewandelt und an die UVEK überwiesen. Die UVEK hat dem Grossen Rat mit Verweis, sich im Rahmen des nächsten Berichts zum Ausbau des Tramstreckennetzes mit dem Anzug zu befassen, schon dreimal beantragt, diesen stehenzulassen.

Die UVEK stellt fest, dass einzelne Forderungen des Anzugs wie die Abschaffung der Doppelhaltestellen in der Innenstadt seit einigen Jahren umgesetzt sind. Andere sind sehr konkret und betreffen beispielsweise die Lage von Tramschienen im Strassenraum oder die Führung einzelner Tramlinien. Die Forderung, die Zahl der durch die Innenstadt fahrenden Tramlinien zu reduzieren, ist Gegenstand weiterer Vorstösse, zuletzt dem am 30. Januar 2025 eingereichten, allgemeiner formulierten *Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend Optimierung des Tramverkehrs durch die Innenstadt*. Der Grosse Rat hat diesen an seiner Sitzung vom 9. April 2025 an den Regierungsrat überwiesen.

Noch offen ist die geforderte Tramstrecke im Petersgraben. Gemäss dem erarbeiteten Vorprojekt soll das Tram Petersgraben velogerecht umgesetzt werden, was im Sinne der Anzugstellenden ist. Auch das geforderte Abbiegegleis vom Petersgraben in Richtung Schiffflände ist Bestandteil des Projekts. Vor diesem Hintergrund ergibt ein nochmaliges Stehenlassen des Anzugs aus Sicht der UVEK wenig Sinn.

### **4. Antrag**

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 9:3 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 9:3 Stimmen, den *Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innenstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)* abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 30. April 2025 mit 7:0 Stimmen bei 4 Enthaltungen verabschiedet und ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raffaela Hanauer  
Kommissionspräsidentin

### **Beilage**

Entwurf Grossratsbeschluss

## **Grossratsbeschluss**

### **Dritter Bericht zur Tramnetzentwicklung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz**

sowie

### **Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und die Gesamtko- ordination**

(vom .....)

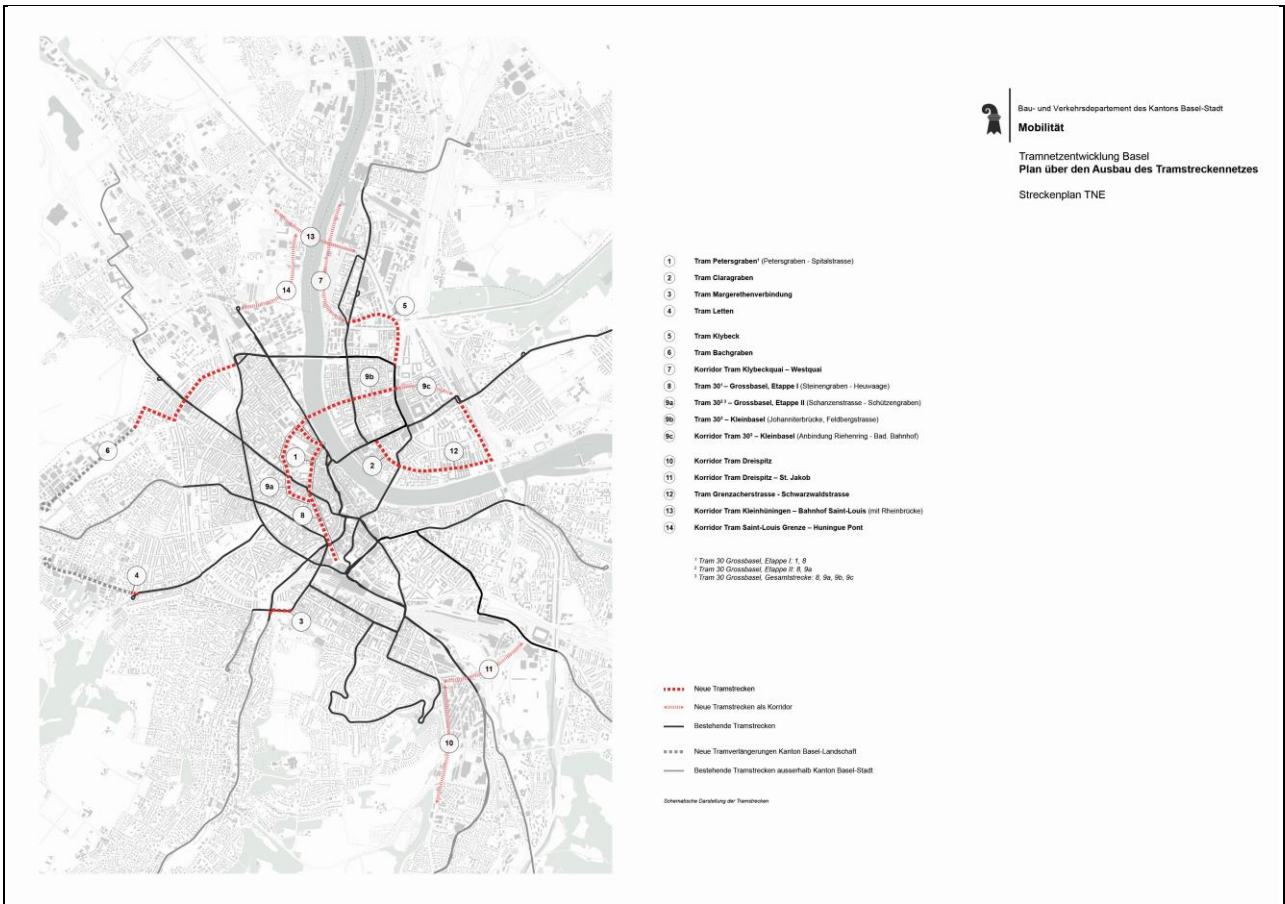
Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrats Nr. 24.1095.01 vom 25. September 2024 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 24.1095.02 vom 30. April 2025, beschliesst:

1. Der Grosse Rat genehmigt den aktualisierten Plan zum Tramstreckennetz (siehe Anhang).
2. Der Grosse Rat bewilligt für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung Ausgaben in der Höhe von insgesamt Fr. 3'400'000 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Planungspauschale.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

## 5. Anhang

### Aktualisierter Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes





**An den Grossen Rat**

Basel, 24. Januar 2025

Kommissionsbeschluss vom 24. Januar 2025

**Mitbericht der Regiokommission**

zum

**Tramnetzentwicklung Basel – Dritter Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz**

sowie

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

## **Inhalt**

<b>1. Antrag und Vorgehen .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Kommissionsberatung .....</b>	<b>3</b>
2.1 Margarethenverbindung .....	3
2.2 Tramlinie 8.....	3
2.2.1 Allschwil Letten .....	3
2.2.2 Tramlinie 8+ Verlängerung in Weil am Rhein .....	3
2.3 Tram Bachgraben .....	4
2.4 Korridor Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis .....	4
2.5 Auswirkungen des Umsetzungsstands der Agglomerationsprogramme .....	4
<b>3. Antrag.....</b>	<b>5</b>

## **1. Antrag und Vorgehen**

Der Grosse Rat hat das Geschäft Nr. 24.1095.01, Tramnetzentwicklung Basel – Dritter Bericht zum Stand der Umsetzung 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 13. Dezember 2024 hat die Regiokommission eine Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD) bestehend aus dem Leiter des Amts für Mobilität und dem Abteilungsleiter Verkehrsnetze im Amt für Mobilität angehört. Im Fokus lagen dabei die grenzüberschreitenden Aspekte der Tramnetzentwicklung. Die Regiokommission bezieht sich zudem in ihren Ausführungen auf den Austausch mit den benachbarten Gebietskörperschaften vom 10. März 2023 mit der Gemeinde Weil am Rhein (Deutschland), vertreten durch den Oberbürgermeister, den Ersten Bürgermeister, sowie weiteren Vertretungen der Verwaltung und der Legislative, vom 24. November 2023 mit dem Gemeindeverbund Saint-Louis Agglomération (Frankreich) vertreten durch deren Präsident sowie der Vizepräsidentin, wie auch des Vizepräsidenten, sowie vom 29. November 2024 mit dem Gemeinderat der Gemeinde Allschwil (Basel-Landschaft) vertreten durch den Gemeindepräsidenten, den Vizepräsidenten sowie zwei Mitgliedern des Gemeinderats. Zudem hat die Regiokommission schriftliche Erkundigen beim Verein Agglo Basel zu den Agglomerationsprogrammen eingeholt.

## **2. Kommissionsberatung**

Die Regiokommission beschränkt sich darauf, ihre Diskussionsresultate vorzulegen, um den Inhalt des UVEK-Hauptberichts nicht zu doppeln. Sie fokussiert in ihrer Berichterstattung auf die grenzüberschreitenden Tramlinien. Dies betrifft einerseits die Schweizer Landesgrenzen, aber auch die Kantonsgrenzen.

### **2.1 Margarethenverbindung**

Die deutliche Mehrheit der Regiokommission begrüsst die Margarethenverbindung, damit wird eine bessere Erschliessung der Agglomeration gewährleistet. Ihre Verwirklichung ist insbesondere auch für die Begleitung des S-Bahnausbaus, die Beschleunigung des Tramverkehrs in der Innenstadt als auch für die Wahrung der Glaubwürdigkeit des Agglomerationsprogramms des Bundes relevant.

Eine Minderheit verlangt, dass der Volksentscheid des Kanton Basel-Landschaft respektiert wird und lehnt den Ausbau der Margarethenverbindung ab.

### **2.2 Tramlinie 8**

#### **2.2.1 Allschwil Letten**

Aus Sicht der Regiokommission besteht sowohl seitens der Gemeinde Allschwil als auch der Stadt Basel ein erhebliches Interesse am Bau des Trams Allschwil Letten. Die Binningerstrasse – aus Allschwil kommend und in der Stadt Basel zur Neuweilerstrasse werdend – weist in Spitzenzeiten eine Verkehrsbelastung von rund 1'000 Fahrzeugen pro Stunde auf. Im Perimeter Letten der Gemeinde Allschwil befinden sich acht Quartierpläne in Arbeit: vorgesehen sind Wohnraum, Gewerbeflächen wie auch Grünraum.

#### **2.2.2 Tramlinie 8+ Verlängerung in Weil am Rhein**

Die Regiokommission anerkennt, dass der Kanton Basel-Stadt nicht direkt in die Planung und den Bau der Infrastruktur der Tramlinie 8+ involviert ist, welche vollständig auf dem Boden der deutschen Nachbargemeinde Weil am Rhein liegt. Die Regiokommission begrüsst, dass der Bund im Rahmen des 4. Agglomerationsprogramms die Mitfinanzierung der Verlängerung der Tramlinie in Weil am Rhein bis zum Läublinpark beschlossen und rund 8.3 Mio. Franken der gesamthaften

Investitionskosten von rund 20.7 Mio. Franken gesprochen hat. Die Regiokommission stellt fest, dass die Frage der Beschaffung eines erforderlichen zusätzlichen Trams und der Unterhalts- und Betriebskosten für die Verlängerung der Tramlinie 8+ zu klären sind. So kommt der Kanton Basel-Stadt für die Betriebskosten der bisher bestehenden Tramlinie bis Bahnhof Weil am Rhein auf. Zudem ist mit einer Perspektive von 10–15 Jahren die Erneuerung der bestehenden Gleisanlagen angezeigt, wofür ebenso die Finanzierungsfrage noch offen ist.

### **2.3 Tram Bachgraben**

Die Regiokommission begrüsst, dass die Vorstudie zum Tram Bachgraben abgeschlossen wurde. Verweisend auf den Austausch mit dem Gemeinderat Allschwils hält sie fest, dass das Trasse auf Allschwiler Boden bereit ist und die technischen Vorinvestitionen getätigt wurden. Zudem wurde das Land für die Tramwendschleife erworben und ist damit gesichert.

### **2.4 Korridor Tram Kleinhüningen – Bahnhof Saint-Louis**

Weit in die Zukunft blickend, hat sich die Regiokommission mit der angedachten Verbindung über eine neue Rheinbrücke nach Huningue weiter bis zum Bahnhof von Saint-Louis befasst. Das zentrale Element einer künftigen Verbindung stellt die neu zu bauende Rheinbrücke zwischen Frankreich und der Schweiz dar. Aktuell finden Vorabklärung für einen Wettbewerb statt und juristische Fragenstellungen rund um einen Staatsvertrag zwischen dem Kanton und Frankreich werden mittels Studie bearbeitet. Seitens des Bau- und Verkehrsdepartments wurde festgehalten, dass keine zwingende Abhängigkeit zwischen dem Tram Klybeck und der angedachten Brücke besteht, die Realisierung des Trams Klybeck jedoch im Sinne des Liniennetzes sinnvoll wäre. Die Regiokommission hält fest, dass die Tramlinie nach Huningue durch den dortigen Bürgermeister begrüsst wird.

### **2.5 Auswirkungen des Umsetzungsstands der Agglomerationsprogramme**

Mit Schreiben vom 23. Dezember 2024 weist der Geschäftsführer des Vereins Agglo Basel auf die geänderte Praxis des Bundes zum sogenannten Umsetzungsmalus bei den Agglomerationsprogrammen hin. Basierende auf klar definierten Kriterien die Umsetzung der einzelnen eingereichten Projekte betreffend, erfolgte bei deren nicht Umsetzung eine Reduktion des Beitragssatzes um 5–10 Prozent. Diese Regel wurde jedoch für die 5. Generation der Agglomerationsprogramme aufgehoben. Gleichzeitig weist das federführende Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) drauf hin, dass in der 5. Generation erstmals der Stand der Umsetzung der 3. Generation beurteilt wird. Dabei handelt es sich um die erste Generation, in welcher fixe Fristen gelten. Aus diesem Grund hat das ARE entschieden, dass der Stand der Umsetzung zwar wie bisher in die Programmbeurteilung einfließt, dass aber ab der 5. Generation auf den Umsetzungsabzug verzichtet wird.

Seitens Agglo Basel wird dies dahingehend eingeschätzt, dass zwar die harten Kriterien für die Bewertung entfallen, sich aber gleichzeitig der Umsetzungsstand der bereits genehmigten Projekte auf die Gesamtbewertung der kommenden Generationen auswirkt. Dies bedeute, dass die bereits in den vergangenen Generationen bewilligten Projekte mit Hochdruck und prioritär behandelt werden sollten, bevor neue Projekte eingegeben werden.



### **3. Antrag**

Gestützt auf die Ausführungen in Kapitel 2 hat die Regiokommission am 24. Januar. 2025 mit 9 zu 3 Stimmen, bei 0 Enthaltung beschlossen, der UVEK, Antrag auf Zustimmung zu Punkt 1 der Beschlussvorlage zu empfehlen.

Gestützt auf die Ausführungen in Kapitel 2 hat die Regiokommission am 24. Januar. 2025 mit 9 zu 3 Stimmen, bei 0 Enthaltung beschlossen, der UVEK, Antrag auf Zustimmung zu Punkt 2 der Beschlussvorlage zu empfehlen.

Sie hat den Bericht am 24. Januar. 2025 mit 9 zu 3 Stimmen, bei 0 Enthaltung verabschiedet und ihren Präsidenten Niggi Rechsteiner zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Regiokommission

Niggi Rechsteiner, Präsident