



An den Grossen Rat

17.5238.02

BVD/P175238

Basel, 13. Dezember 2017

Regierungsratsbeschluss vom 12. Dezember 2017

Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend „nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)“ – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. September 2017 die nachstehende Motion Beat Leuthardt und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Die BVB erneuern mittels neuer Methoden die Gleise, indem sie, statt unter laufendem Betrieb kleinere Auswechslungen vorzunehmen, vermehrt mittels Streckensperrungen längere Abschnitte auswechseln.

Dies bedingt lange Umleitungen. Ganze Wochenenden oder gar über Wochen hinweg sind die gewohnten Stammstrecken für die Fahrgäste gesperrt. Die BVB verlieren dadurch, wie sie zum Jahresergebnis 2016 mitteilen, sowohl in absoluten Zahlen als auch in Bezug auf die Personenkilometer unverschuldet Fahrgäste. Beispiele solcher Totalsperrungen sind: Sperrung Klybeckstrasse, Sperrung Aeschengraben, Sperrung Mittlere Brücke, Sperrung Steinenberg.

Solche Totalsperrungen mit Umleitungen werden uns auch in Zukunft nicht erspart bleiben, da das Schienennetz – analog des Strassennetzes für Auto und Velo – regelmässig unterhalten werden muss.

In der Praxis bedeutet dies mühsame Fusswege und sonstige Nachteile für Tramfahrgäste. So gelangt, wer während einer Aeschengraben-Sperrung vom Barfi Richtung Bahnhof SBB fahren möchte, nur bis zur Markthalle; von da geht es dann zu Fuss - oder mittels mühsamen Umsteigens unter Wechsel der Haltestellenkanten - zum Bahnhof. Zwei simple Weichen zwischen Innerer Margarethenstrasse und Bahnhof SBB könnte Mühsal vermeiden und den Fahrgästen den in Basel gewünschten Komfort bieten.

Nur nebenbei sei erwähnt, dass es sich bei den Umleitungen keineswegs um singuläre Ereignisse handelt:

- Viele Male im Jahr kommt es zu geplanten Streckenunterbrüchen (in alphabetischer Reihenfolge): Bebbi Jazz, Bummelsonntage, Fasnacht, FCB-Meisterfeiern, Feuerwerke Ende Juli und Dezember, Kundgebungen, Santiglaus-Töfffahrten, Vogel Gryff und Zunftumzüge.
- Baustellen werden auch nach Abbau allfälliger Sanierungsspitzen notwendig werden.
- Dazu kommen laufend ungeplante Betriebsunterbrüche, beispielsweise bei Unfällen oder anderen kurzzeitigen Störungen im Betriebsablauf.

In all diesen Fällen würden intelligente neue Abbiegemöglichkeiten den BVB in Absprache mit der Verkehrspolizei erlauben, kleinräumige Umleitungen anzuordnen und so die Aufrechterhaltung des regulären Betriebs massiv zu erleichtern.

In all diesen Fällen würden intelligente neue Abbiegemöglichkeiten den BVB in Absprache mit der Verkehrspolizei erlauben, kleinräumige Umleitungen anzuordnen und so die Aufrechterhaltung des regulären Betriebs massiv zu erleichtern.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung, in Ergänzung von „Tramnetz 2020“ und zeitlich vorgezogen unverzüglich folgende Massnahmen zur Tramnetz-Optimierung zu planen und umzusetzen:

I. Im Vordergrund zu mehr Flexibilität im Tramnetz steht die Ergänzung durch Einrichtung doppelseitiger Schienenverbindungen an folgenden Kreuzungen:

- a) Tramkreuzung „Markthalle“ (Verbindung der Strecke Heuwaage <-> Bahnhof SBB).
- b) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke Spalentor <-> Kannenfeldplatz).
- c) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke St-Louis Gare <-> Kannenfeldplatz).
- d) Tramkreuzung „Bankverein“ (Optimierung der Strecke Elisabethenstrasse <-> Aeschenplatz).
- e) Tramkreuzung „Heuwaage“ (Optimierung der Strecke Auberg <-> Innere Margarethenstrasse).
- f) Tramkreuzung „IWB“ (Optimierung der Strecke Güterstrasse <-> Äussere Margarethenstrasse).

II. Die Umsetzung soll vorgängig der Realisierung von „Tramnetz 2020“ bis 2020 erfolgen.

III. Die Umsetzung der baulichen Massnahmen soll zulasten des Tram-Rahmenkredits erfolgen.“

Beat Leuthardt, Jörg Vitelli, Stephan Luethi-Brüderlin, Heiner Ueberwasser, Helen Schai-Zigerlig, Beat K. Schaller, David Wüest-Rudin, Peter Bochsler, Patrizia von Falkenstein, Thomas Grossenbacher, Pascal Pfister, Luca Urgese, Kaspar Sutter, Balz Herter, Michael Wüthrich

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 des Gesetzes über die Geschäftsordnung des Grossen Rates (GO) bestimmt über die Motion:

§ 42. In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1^{bis} GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich

des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1^{bis} GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1^{bis} Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, in Ergänzung von „Tramnetz 2020“ an sechs Kreuzungen zusätzliche doppelgleisige Schienenverbindungen einzurichten, um mehr Flexibilität im Tramnetz zu erreichen. Die Umsetzung soll zulasten des Tramrahmenkredits erfolgen und vorgängig der Realisierung von „Tramnetz 2020“ erfolgen.

Als Gegenvorschlag zur kantonalen Initiative „Ja zur Tramstadt Basel (Traminitiative)“ hat der Grosse Rat am 19. September 2012 den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt (Tramnetz 2020) genehmigt. Der Plan umfasst insgesamt 13 Streckenabschnitte. Zur Umsetzung der Tramnetzerweiterung hat der Grosse Rat gleichzeitig eine Rahmenausgabenbewilligung (Tramrahmenkredit) in Höhe von 350 Mio. Franken gesprochen (GRB 12/38/10G). Am 17. Dezember 2015 hat der Grosse Rat den aktualisierten Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes, Stand Oktober 2015, genehmigt (GRB 15/51/43G). Die Motion ist als Auftrag zur Abänderung respektive Ergänzung des Plans über den Ausbau des Tramstreckennetzes mit den zusätzlichen sechs doppelspurigen Schienenverbindungen zu verstehen. Mit der Aufnahme der von der Motion verlangten Schienenverbindungen in den Plan sind die Ausgaben hierfür ohne weiteres Dazutun von der Rahmenausgabenbewilligung erfasst. Gemäss § 4^{bis} Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; SG 951.100) legt der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes vor. Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat alle zwei Jahre über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes Bericht (§ 4^{bis} Abs. 3 ÖVG). Die Motion zielt somit auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates. Sie verlangt jedoch nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht. Es spricht auch kein höherrangiges Recht wie Bundesrecht oder kantonales Verfassungsrecht gegen den Motionsinhalt.

Der Grosse Rat kann gemäss § 43 GO eine Frist zur Motionserfüllung festlegen, weshalb der Motionstext bereits eine solche Frist enthalten kann. Die in der Motion gesetzte Frist zur Umsetzung kann nicht als gänzlich unmöglich bezeichnet werden.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen

2. Ausgangslage

2.1 Inhalt der Motion

Die Motionärinnen und Motionäre fordern, in Ergänzung zur laufenden Tramnetzentwicklung unverzüglich doppelgleisige Gleisverbindungen zur Verbesserung der betrieblichen Flexibilität an Kreuzungen im Basler Tramnetz zu planen und umzusetzen. Zudem sollen die entsprechenden Gleisverbindungen bis 2020, in Anlehnung an die im Studienauftrag „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“ (kurz „Tramnetz 2020“) genannte Frist, realisiert werden. Aus Sicht der Motionärinnen und Motionäre verursachen Umleitungen im Basler Tramnetz aufgrund von Streckensperrungen häufig längere Fahrstrecken, zusätzliche Umsteigebeziehungen und dadurch längere Reisezeiten. Dies mindert den Fahrkomfort und sorgt für Unzufriedenheit bei den Fahrgästen. Die Umleitungen und Sperrungen ergeben sich einerseits kurzzeitig während geplanten Anlässen oder ungeplanten Betriebsunterbrüchen und andererseits über mehrere Tage oder Wochen aufgrund notwendiger Erhaltungsmassnahmen an der Gleisinfrastruktur. In all diesen Fällen könnten zusätzliche Abbiegemöglichkeiten im Tramnetz den regulären Betrieb erheblich erleichtern.

2.2 Ausbau des Tramstreckennetzes in Basel

Grundlage für den vom Grossen Rat beschlossenen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt bildete der Studienauftrag „Tramnetz 2020“. Darin wurden verschiedene Wirkungsziele definiert wie etwa ein reibungsloser und störungsfreier Trambetrieb. Im Vordergrund stand dabei der reguläre Linienbetrieb und nicht die Qualität verfügbarer Umleitungsrouten im Störfall.

Der Regierungsrat hat am 7. Juli 2015 den Grossen Rat über die Resultate der Zweckmässigkeitsbetrachtung zu den einzelnen Tramprojekten informiert und die nächsten Ausbauvorhaben im Tramnetz beschlossen. Die Projekte Tram Klybeck, Tram Claragraben und Tram Grenzach-Strasse–Schwarzwaldstrasse weisen einen grossen Effekt und die beste Kostenwirksamkeit auf. Auch das Tram 30 – als Umstellung der Buslinie 30 auf einen Trambetrieb – schliesst in der Beurteilung positiv ab.

3. Erste Beurteilung der Motion

Die genannten Ausbauvorhaben im Tramnetz, insbesondere das Tram Claragraben und das Tram 30, werden nach deren Umsetzung weitere Abbiege- und Ausweichmöglichkeiten im Tramnetz schaffen. Im Rahmen dieser Ausbauvorhaben werden neben der eigentlichen Streckenführung auch zusätzliche sinnvolle Gleisverbindungen an den jeweiligen Knoten geprüft.

Der Regierungsrat befürwortet grundsätzlich die Schaffung zusätzlicher Flexibilität im Netz, da sie potenziell den Betriebsaufwand reduziert und die Attraktivität des ÖV für die Kundinnen und Kunden erhöht, was letztlich der Entlastung der Strassen vom privaten Verkehr dient. leisten kann.

Zu den einzelnen Anliegen der Motion nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

3.1 Die geforderten Gleisverbindungen

Im Vordergrund zu mehr Flexibilität im Tramnetz steht die Ergänzung durch Einrichtung doppelgleisiger Schienenverbindungen an folgenden Kreuzungen:

- a) Tramkreuzung „Markthalle“ (Verbindung der Strecke Heuwaage <-> Bahnhof SBB).*
- b) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke Spalentor <-> Kannenfeldplatz).*
- c) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke St-Louis Gare <-> Kannenfeldplatz).*
- d) Tramkreuzung „Bankverein“ (Optimierung der Strecke Elisabethenstrasse <-> Aeschenplatz).*
- e) Tramkreuzung „Heuwaage“ (Optimierung der Strecke Auberg <-> Innere Margarethenstrasse).*
- f) Tramkreuzung „IWB“ (Optimierung der Strecke Güterstrasse <-> Äussere Margarethenstrasse).*

Zusätzliche Abbiegemöglichkeiten im Tramnetz verbessern die betriebliche Flexibilität. Die Fahrgäste profitieren so von einem zuverlässigen öffentlichen Verkehr – auch bei Umleitungen oder Sperrungen. Der Regierungsrat will daher neben den geforderten Gleisverbindungen möglichst im gesamten Basler Tramnetz fehlende und sinnvolle Verbindungen ermitteln und deren potenziellen Nutzen prüfen.

Bei nachgewiesenem Nutzen hinsichtlich Netzflexibilität sollen die technische Machbarkeit sowie allfällige Abhängigkeiten und Auswirkungen überprüft werden.

3.2 Umsetzungszeitpunkt

Die Umsetzung soll vorgängig der Realisierung von «Tramnetz 2020» bis 2020 erfolgen.

Eine zeitnahe Umsetzung zusätzlicher Gleisverbindungen ist auch aus Sicht des Regierungsrats sicherlich wünschenswert. Allerdings ist eine Realisierung bis 2020 nicht realistisch. Zum einen nehmen entsprechende Abklärungen und Projektierungen einige Zeit in Anspruch. Zum anderen erachtet der Regierungsrat eine von Infrastrukturerhaltungsmassnahmen unabhängige Umsetzung als unverhältnismässig. Im Sinne eines verantwortungsvollen Mitteleinsatzes werden alle

Erhaltungs- und Baumassnahmen im öffentlichen Raum koordiniert. Damit werden einerseits die zur Verfügung stehenden Gelder so effizient wie möglich eingesetzt; zudem werden baustellenbedingte Beeinträchtigungen von Anwohnerschaft, Gewerbe und Verkehr minimiert. Eine Realisierung bis 2020 würde unverhältnismässige Kosten – auch infolge Wertvernichtung noch intakter Infrastruktur – und Beeinträchtigungen mit sich ziehen und ist daher nicht zu verantworten.

3.3 Finanzierung

Die Umsetzung der baulichen als auch planerischen Massnahmen soll zu Lasten des Rahmenkredits erfolgen.

Gleisverbindungen sind per se Element des Tramstreckennetzes und können entsprechend auch über die erwähnte Rahmenausgabe finanziert werden. Der Bau der jeweiligen Netzergänzungen erfolgt vorbehältlich positiver Ergebnisse der vertiefenden Studien (Netznutzen und technische Machbarkeit) und einer sinnvollen Einbettung in die laufende Erhaltungs-/ oder Netzentwicklung. Zudem müssen die erforderlichen politischen Genehmigungen vorliegen.

4. Fazit

Aus erwähnten Gründen unterstützt der Regierungsrat die Absicht der Motionärinnen und Motionäre, mehr Flexibilität im Basler Tramnetz zu schaffen und ist bereit, die geforderten sowie weitere mögliche Gleisverbindungen in Bezug auf Nutzen für die Netzflexibilität und Machbarkeit detailliert zu untersuchen. Bei positivem Ergebnis werden diese Verbindungen für die Umsetzung mit der Erhaltungsplanung und weiteren zur Realisierung anstehenden Projekten im Kanton abgestimmt.

Ungeachtet der grundsätzlichen Übereinstimmung mit deren Inhalt, erachtet der Regierungsrat die Motion nicht als das geeignete parlamentarische Instrument zur Weiterverfolgung der Anliegen. Der Regierungsrat wird stattdessen dem Grossen Rat gerne in einer Anzugsbeantwortung in Bezug auf die Netzflexibilität geeignete, technisch machbare Gleisverbindungen aufzeigen. Diese wären im Rahmen notwendiger Erhaltungsmassnahmen oder neuer Tramprojekte dem Grossen Rat zur Genehmigung vorzulegen.

5. Antrag

Aufgrund dieser Stellungnahme beantragen wir, dem Regierungsrat die Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend „nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)“ als Anzug zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin