



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Netzdesign Tramnetz 2020**

Datum: 2. September 2014

Nummer: 2014-276

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links: - [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
 - [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
 - [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
 - [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Netzdesign Tramnetz 2020

vom 02. September 2014

1. Zusammenfassung

Das Tramnetz der Region Basel hat sich während Jahrzehnten kaum verändert. Vor einigen Jahren ist bezüglich Netzerweiterung jedoch eine neue Dynamik entstanden. Die relevanten strategischen Planwerke enthalten heute eine Vielzahl von Tramprojekten, die sich im Bau oder in Planung befinden. Zu weiteren Tramstrecken bestehen konkrete Ideen.

Um zu klären, wie die neuen Infrastrukturen sinnvoll ins Tramnetz eingebunden werden können und um die Ideen in einer Gesamtschau hinsichtlich ihrer Netzwirkung zu prüfen, wurde gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt eine weit gefasste strategische Planung des Tramnetzes in der Region Basel vorgenommen.

Die Studie zeigt auf, wie sich das Tramnetz bis ins Jahr 2020 entwickeln könnte und bildet die Grundlage für den etappierten Ausbau des Streckennetzes. „Tramnetz 2020“ baut auf dem erfolgreichen, bestehenden Netz auf und sieht Ausbau von rund 21 neuen Strecken-Kilometern in vier Etappen vor. Das Konzept ist klar strukturiert und auf die Verknüpfung von Tram- und Regio-S-Bahn-Stationen ausgerichtet.

Neue Tramstrecken sorgen dafür, dass neue Wohn- und Arbeitsgebiete wie Dreispitz, Salina Raurica oder Allschwil-Letten optimal erschlossen werden. So kann z.B. die schon mehrfach geforderte direkte Anbindung der Gemeinde Allschwil an den Bahnhof Basel SBB umgesetzt werden. Durch Projekte wie die neue Verbindung am Margarethenstich (Dorenbach – Margarethen) oder den Doppelspurausbau Spiesshöfli werden die Reisezeiten für die Fahrgäste verkürzt. All diese Massnahmen sollen zu einer Verschiebung des Modal-Splits zugunsten des ÖV beitragen. Und schliesslich führen Projekte wie die Wendeschleife Bottmingen dazu, dass die Betriebskosten reduziert werden können.

Das Netzdesign ist zukunftsfähig, d.h. weitere Linienverlängerungen sind ohne Änderungen im Kern des Netzes machbar.

Mit der vorliegenden Landratsvorlage beantragen wir die Kenntnisnahme des vorliegenden Studienberichts zum Netzdesign Tramnetz 2020.

1.1 Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	1
1.1	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Ausgangslage	3
3.	Studienauftrag	3
4.	Ergebnisse der Studie: Synthesevariante „Tramnetz 2020“	4
5.	Neue Infrastruktur und Etappierung	5
5.1	Neue Traminfrastrukturen	6
5.2	Angebotswirkung Projekte Basel-Landschaft (territoriale Betrachtung)	7
5.3	Etappierung	8
5.4	Relevanz für die Netzwirkung und Netzentwicklung	9
6.	Finanzierung	9
7.	Weiteres Vorgehen	10
8.	Parlamentarische Vorstösse	10
9.	Antrag	20
	Anhang I: Finanzierung der Tramprojekte	23
	AI.1 Kostentragung Bund	23
	AI.2 Kostentragung Kanton Basel-Stadt	24
	AI.3 Kostentragung Kanton Basel-Landschaft	24
	AI.4 Platzierung Kreditanträge Projekte	25
	Anhang II: Tramnetz 2020 – das Liniennetz	26
	Anhang III: Tramnetz 2020 – das Streckennetz	27

2. Ausgangslage

Während sich die Region Basel rasch entwickelt, wurde das regionale Tramnetz während Jahrzehnten kaum ausgebaut. Vor einigen Jahren ist bezüglich Netzerweiterung jedoch eine neue Dynamik entstanden. Die relevanten strategischen Planwerke (kantonale Richtpläne, Agglomerationsprogramm) enthalten heute eine Vielzahl von Tramprojekten, die sich im Bau oder in Planung befinden. Zu weiteren Tramstrecken bestehen konkrete Ideen.

Ausser bei denjenigen Tramprojekten, bei denen es sich um Verlängerungen bestehender Linien handelt, musste geklärt werden, ob und wie die neuen Infrastrukturen sinnvoll ins Tramnetz eingebunden werden können. Um die vorhandenen Ideen in einer Gesamtschau und hinsichtlich ihrer Netzwirkung gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt analysieren zu können, initiierten das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt und die Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft eine weit gefasste strategische Planung des Tramnetzes.

Die Ergebnisse der Studie zur strategischen Weiterentwicklung des Tramnetzes liegen in Form eines Kurzberichts vor. Dieser zeigt auf, wie sich das Tramnetz in der Region in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren entwickeln und welche Tramnetz-Infrastruktur dazu in welcher Reihenfolge erstellt werden könnte. Er stellt aber nicht nur das Ergebnis, sondern den gesamten Entstehungsprozess von der Aufgabenstellung über die Beurteilungskriterien und die Erstellung der Synthesevariante und schliesslich das weitere Vorgehen dar.

Die vorliegende Landratsvorlage behandelt die wesentlichen Inhalte des Kurzberichts. Die Lektüre des gesamten Kurzberichts ist nicht nötig. Deshalb wird dieser nicht als Beilage geführt und ist bei Interesse über die online-Version abrufbar.

3. Studienauftrag

Die strategische Planung für die Weiterentwicklung des Tramnetzes der Region Basel erfolgte in sehr konstruktiver Zusammenarbeit mit dem Bau- und Verkehrsdepartement des Partnerkantons Basel-Stadt. Gemeinsam haben die beiden ÖV-Fachstellen im Frühjahr 2011 einen Studienauftrag für die Entwicklung eines attraktiven, leistungsfähigen und wirtschaftlich zweckmässigen Tramnetzes mit Zeithorizont 2020 gestartet. Fünf Teams entwickelten in relativ grossem Denkfreiraum einen Vorschlag für das Tramnetz der Zukunft.

Im Gegensatz zum Ergebnis der Studien zur Tramnetzoptimierung der Jahre 2006–2008¹ enthalten die Vorschläge für das neue Tramnetz auch neue Traminfrastrukturen. Ausgangspunkt stellten die aktuellen und künftigen Entwicklungen der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete in der Region Basel dar. Gleichzeitig sollte das zu entwickelnde Tramnetz mit den Planungen zum Ausbau der Regio-S-Bahn (insbesondere Herzstück) kompatibel sein. Explizit nicht Inhalt des Studienauftrags war die künftige Aufteilung der Fahrleistungen auf die Transportunternehmen BVB und BLT sowie technische und betriebliche Belange. Diese sind in späteren Schritten zu vertiefen.

¹ Die damaligen Ergebnisse wurden aufgrund veränderter politischer Rahmenbedingungen nicht weiterverfolgt.

Es wurden fünf Teams zur Teilnahme am Studienauftrag eingeladen: Je zwei Planungsbüros aus der Schweiz und aus Deutschland sowie zusätzlich BVB und BLT als Arbeitsgemeinschaft. Jedes der Teams verfolgte eine unterschiedliche Planungsphilosophie – was durchaus der Absicht der Auftraggeber entsprach.

Die Beurteilung der Zwischen- und Schlussresultate der Teams erfolgte durch ein Gremium, bestehend aus Vertretern der Verwaltungen der beiden Kantone sowie aus zwei externen Experten. Dem Beurteilungsgremium stand eine von einem externen Planungsbüro durchgeführte technische Bewertung der Lösungsvarianten zur Verfügung. Das Gremium kam zum Schluss, dass keines der eingereichten Netzdesigns ohne Anpassungen genüge. Es entschied, dass auf Basis des favorisierten Netzdesigns des Teams IBV Hüsler (Zürich) eine Synthesevariante erarbeitet werden soll, welche auch die positiv beurteilten Elemente der anderen Teams, insbesondere von BVB-BLT zu berücksichtigen habe.

4. Ergebnisse der Studie: Synthesevariante „Tramnetz 2020“

Die Synthesevariante – genannt Netzdesign Tramnetz 2020 – basiert auf dem Ansatz des Knotenprinzips des Teams IBV: Die Agglomeration Basel entwickelt sich zunehmend zu einem Raum mit mehreren Zentren. Neue und aufgewertete ÖV-Umsteigeknoten sollen diese Entwicklung unterstützen und die Erreichbarkeit dieser Zentren gewährleisten. Das Tramnetz wird stärker auf die S-Bahn ausgerichtet, indem die Tramlinien am Stadtrand konsequent mit den S-Bahn-Stationen verknüpft werden. Zusätzlich werden auf Stadtgebiet einzelne Tram-Knoten aufgewertet. Gleichzeitig verfolgt das Netzdesign Tramnetz 2020 den Grundsatz des Teams BVB-BLT, Bewährtes beizubehalten. Deshalb ist das heutige Liniennetz im Netzdesign Tramnetz 2020 noch deutlich erkennbar.

Nachträglich aufgenommen in die Synthesevariante wurde die Achse Johanniterbrücke. Der Grosse Rat Basel-Stadt hat diese im September 2012 in den Gegenvorschlag zur inzwischen zurückgezogenen Initiative „Ja zur Tramstadt Basel“ integriert.

Das Netzdesign Tramnetz 2020 führt zu einem bedeutenden Ausbau des Basler Tramnetzes und trägt dank der Vernetzung mit der S-Bahn zu einem attraktiven ÖV in der Region bei. Es zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

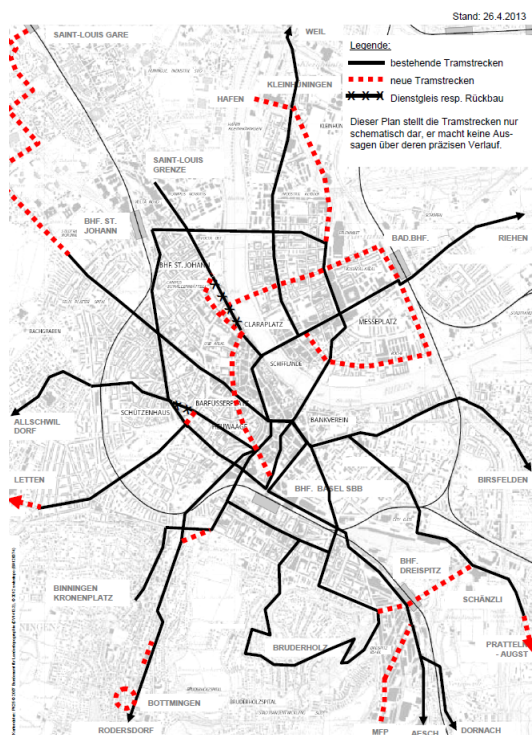


Bild 2: Tramnetz 2020 – Streckennetz
(ganzseitige Abbildung im Anhang)

- Das Tram-Streckennetz der Region Basel wird rund 95 km umfassen.
- Gegenüber dem heutigen Netz entspricht dies einem Zuwachs von 28%.

5.1 Neue Traminfrastrukturen

„Tramnetz 2020“ sieht folgende neue Tramstrecken vor:

Im Bau

- Weil am Rhein (Kleinhüningen – Weil am Rhein Bhf.)
- Doppelspurausbau Hinteres Leimental (Ettingen – Flüh)⁴

In Planung

- Margarethenstich (Dorenbach – Margarethen)
- [Erlenmatt (Badischer Bahnhof – Erlenmatt – Riehenring)]⁵
- Saint-Louis (Burgfelden Grenze – Saint-Louis Gare Ouest)
- Salina Raurica (Pratteln – Grüssen – Augst)
- Stücki (Riehenring – Stücki – Kleinhüningen Hochbergerplatz)
- Doppelspurausbau Binningen Spiesshöfli
- Dreispitz (Leimgrubenweg – S-Bahn-Haltestelle Dreispitz – Broadway – Motorfahrzeugprüfstation)

⁴ Vgl. Beschluss des Landrats vom 24. Januar 2013, Vorlage 2012-272

<http://www.baselland.ch/fileadmin/baselland/files/docs/parl-ik/vorlagen/2012/2012-272.pdf>

⁵ Mit dem Entscheid des Basler Stimmvolks vom 18. Mai 2014 wird der Abschnitt Badischer Bahnhof – Erlenmatt – Riehenring nicht wie vorgesehen gebaut werden, vgl. dazu auch den Hinweis in der Zusammenfassung auf Seite 2 sowie <http://www.staatskanzlei.bs.ch/politische-rechte/wahlen-abstimmungen.html>.

Neu

- Petersgraben (Universität – Unispital)
- Claragraben (Wettsteinplatz – Claraplatz)
- Knoten Schützenhaus (Schützenhaus – Schützenmattstrasse)
- Allschwil-Letten (Neuweilerstrasse – Paradies – Letten)
- Roche (Wettsteinplatz – Grenzacherstrasse –Schwarzwaldstrasse – Bad. Bahnhof)
- Dreispitz – St. Jakob
- Hafen Kleinhüningen (Hochbergerplatz – Hafen Kleinhüningen)
- Wendeschlaufe Bottmingen
- Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johannis-Vorstadt)
- Achse Johanniterbrücke (Kinderspital – Johanniterbrücke – Feldbergstrasse)

5.2 Angebotswirkung Projekte Basel-Landschaft (territoriale Betrachtung)

Doppelspurausbau Hinteres Leimental (Ettingen – Flüh): Der Doppelspurausbau betrifft den Kanton BL zwar territorial nur am Rand, hat aber Auswirkungen auf die Belastung auf der Strecke Ettingen – Binningen. Mit Inbetriebnahme der Doppelspur wird in den Hauptverkehrszeiten der 7.5-Min-Takt bis nach Flüh ausgedehnt.

Margarethenstich: Mit der Tramverbindung zwischen den beiden bestehenden Haltestellen Dorenbach und Margarethen erreichen Tramlinien aus dem Leimental den Centralbahnplatz und somit den Bahnhof Basel SBB rund 5 Minuten schneller. Die Weiterführung der Linie via Wettsteinbrücke nach Basel Badischer Bahnhof bedient zudem weitere wichtige Zielpunkte in der Innenstadt. Die Linie wird nach Inbetriebnahme der Strecke in den Hauptverkehrszeiten mit einem 7.5-Min-Takt betrieben und ersetzt die bisherige Linie 17 vom Leimental nach Schiffflände (-Wiesenplatz).

Salina Raurica: Die Verlängerung der Linie 14 bis nach Augst entspricht dem Beschluss des Landrats zum Spezialrichtplan Salina Raurica. Das Entwicklungsgebiet wird voraussichtlich im 15-Min-Takt über den ganzen Tag bedient werden. Eine erste Etappe bis Grüssen, welche im 7.5-Min-Takt bedient würde, ist in Prüfung. Mit der Verlängerung würde am Bahnhof Pratteln ein neuer direkter Umsteigepunkt Tram – Bahn geschaffen.

Doppelspurausbau Binningen Spiesshöfli: Der Ausbau der bisherigen Einspurstrecke zwischen Binningen Station und Bottminger Mühle zu einer Doppelspur ermöglicht die Führung von Expresstrams im Leimental. Diese erzeugen im Leimental eine analoge Erschliessungswirkung wie die S-Bahnen im Ergolz-, Frick- und Laufental. Weiter wirkt die Eliminierung des Einspurabschnitts auch stabilisierend für den heutigen Tramverkehr.

Dreispitz: Die Verlängerung der Linie 16 ab dem Gundeldingerquartier zur Haltestelle Dreispitz und weiter via Dreispitzareal (Wien-Strasse) und Reinacherstrasse zur Kreuzung Reinacherstrasse-Bruderholzstrasse (Motorfahrzeugprüfstation) ermöglicht die adäquate Erschliessung und Anbindung des Entwicklungsgebiets Dreispitz mit einer Tramlinie im 7.5-Min-Takt. Die konkrete Linienführung auf Seite Gundeldingerquartier ist zur Zeit beim Kanton Basel-Stadt noch in Prüfung.

Allschwil Letten: Die Verlängerung der Linie 8 ab Neuweilerplatz via Binningerstrasse zur Kreuzung Binningerstrasse-Fabrikstrasse erschliesst das Quartier Letten der Gemeinde Allschwil mit einem 7.5-Min-Takt und ermöglicht die von Seite Allschwil schon mehrfach geforderte direkte Anbindung der Gemeinde an den Bahnhof Basel SBB. Eine Weiterführung ab Letten in Richtung Zentrum Allschwil oder in Richtung Bachgraben ist für eine spätere Ausbaustufe geplant.

Wendeschlaufe Bottmingen: Die Wendeschlaufe Bottmingen ermöglicht das Variieren des Tramtakts zwischen vorderem und hinterem Leimental. So kann der ab dem Stadtnetz ins vordere Leimental erforderliche hohe Takt in Bottmingen gebrochen werden und muss nicht mehr wie heute bis Ettingen weitergezogen werden. Die Wendeschlaufe Bottmingen trägt somit erheblich zur Reduktion der Betriebskosten bei.

5.3 Etappierung

Das Netzdesign Tramnetz 2020 ist in vier Etappen umsetzbar. Zeitlich sind die Etappen auf die Tranchen des Agglomerationsprogramms abgestimmt. Die geplanten neuen Tramstrecken wurden entsprechend in die Agglomerationsprogramme des Bundes aufgenommen. Für die Tramprojekte der **Etappe 1** sind die Planungen bereits fortgeschritten oder die Projekte sind schon im Bau, sie sind deshalb mit hoher Verbindlichkeit weiter zu bearbeiten. Die Vorprojekte der Infrastrukturprojekte in **Etappe 2** sind abgeschlossen, die Finanzierung ist in Abklärung. Hier werden keine grossen Anpassungen mehr erfolgen. Die Projekte der **Etappe 3** wurden bereits vom Bund geprüft und als geeignet eingeschätzt. Aufgrund von Siedlungsentwicklungen kommt es bei den Projekten Salina Raurica und Dreispitz eventuell noch zu Veränderungen. Die Projekte der **Etappe 4** haben einen geplanten Baubeginn ab 2023.

Etappe 1: Baubeginn vor 2015⁶

- Weil am Rhein
- Doppelspurausbau Hinteres Leimental (Ettingen – Flüh)
- Margarethenstich
- [Erlenmatt]

Etappe 2: Baubeginn 2015–2018

- Saint-Louis
- Doppelspurausbau Binningen Spiesshöfli

Etappe 3: Baubeginn 2019–2022

- Stücki
- Salina Raurica (1. und 2. Etappe)
- Dreispitz
- Allschwil-Letten

⁶ Die Strecken **Weil am Rhein** und **Doppelspurausbau Hinteres Leimental** werden Ende 2014 in Betrieb genommen. Baubeginn des **Margarethenstichs** ist zurzeit für 2017 vorgesehen. Mit dem negativen Entscheid des Basler Stimmvolks vom 18. Mai 2014 wird der Abschnitt Badischer Bahnhof – Erlenmatt – Riehenring (**Tram Erlenmatt**) nicht wie vorgesehen gebaut werden.

Etappe 3: Baubeginn 2019–2022 (Fortsetzung)

- Claragraben
- Petersgraben
- Knoten Schützenhaus

Etappe 4: Baubeginn ab 2023

- Hafen Kleinhüningen
- Roche
- Spitalstrasse
- Dreispitz – St. Jakob
- Wendeschlaufe Bottmingen

5.4 Relevanz für die Netzwirkung und Netzentwicklung

Für die **Netzentwicklung** sind folgende drei Elemente zwingend notwendig:

- Margarethenstich
- Claragraben
- Petersgraben

Bei Nicht-Realisierung dieser Projekte könnten die funktional konsistenten Etappen nicht aktiviert werden und die Wirkung der weiteren Projekte pro Etappe würde stark eingeschränkt.

Für die **Netzwerk** sind folgende neue Elemente notwendig (nur Projekte BL):

- Doppelspurausbau Binningen Spiesshöfli
- Salina Raurica (1. und 2. Etappe)
- Dreispitz
- Allschwil-Letten

Bei Nicht-Realisierung dieser Projekte könnten wichtige Entwicklungsgebiete nicht erschlossen und Angebotsverbesserungen auf Entwicklungsachsen nicht realisiert werden.

Für die **Netzentwicklung sekundär** sind folgende Elemente (nur Projekt BL):

- Wendeschlaufe Bottmingen

Bei Nicht-Realisierung dieses Projekts wären Betriebsoptimierungen nicht möglich.

6. Finanzierung

Die vorliegende Landratsvorlage zeigt den Weg einer sinnvollen Infrastruktur-Entwicklung beim Tramnetz auf. Sie beinhaltet jedoch keinen Antrag zur Mittelfreigabe für Projektierung oder Realisierung. Für die weiteren Schritte werden pro Projekt separate Kreditvorlagen geschaffen.

Eine detaillierte Übersicht, welches Finanzierungsgefäss pro Projekt für Projektierung und Realisierung vorgesehen ist, befindet sich in Anhang I. Wichtig für den Kanton Basel-Landschaft ist, dass Infrastruktur-Ausbauprojekte der Tramlinien 10, 11 und 14 ab 2016 via FABI zu 100% durch den Bund finanziert werden, während Ausbauprojekte der restlichen Tramlinien wie bisher über die Agglomerationsprogramme vom Bund nur teilfinanziert werden.

7. Weiteres Vorgehen

Nach der politischen Entscheidungsfindung vertiefen die Fachleute der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft und des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt in einem nächsten Schritt die technische Machbarkeit und die Zweckmässigkeit der einzelnen Neubaustrecken des Konzepts und nehmen die Detailplanung für die Umsetzung auf.

8. Parlamentarische Vorstösse

Diese Vorlage gibt Antwort auf die folgenden parlamentarischen Vorstösse:

Postulat [1989/024](#) von Max Ribi betreffend "Direkte Tramlinie von Allschwil zum Bahnhof SBB"

Das am 30. Januar 1989 eingereichte und am 3. Mai 1993 überwiesene Postulat lautet:

"Allschwil hat eine gute Tramverbindung in die Stadt Basel und Riehen (Tr Nr.6). Die Basler Verkehrsbetriebe haben das Platzangebot in den letzten Jahren verbessert. Das ist anerkennenswert.

Wir sind der Meinung, dass Allschwil mit seinen rund 18'000 Einwohnern auch eine direkte Tramverbindung zum Bahnhof SBB benötigt. Das Umsteigen an der Haltestelle Brausebad ist mit Gepäck umständlich und braucht Zeit. Ein erster Anfang wurde mit dem direkten Frühkurs (Allschwil Dorfplatz ab 6.34 Uhr, Bahnhof SBB an 6.50 Uhr) gemacht. Dieses Angebot sollte unbedingt noch weiter ausgebaut werden. Der Einwohnerrat Allschwil hat am 20. Januar 1988 mit der einstimmigen Überweisung eines gleichlautenden Postulates seinen Willen für die Schaffung einer direkten Tramlinie zum Bahnhof SBB bekundet.

Hand in Hand mit den Verbesserungen und dem erhöhten Angebot der Bahnen müssen die Tram- und Busverbindungen zu den Bahnhöfen verbessert werden. Riehen hat seit kurzem zwischen 6.30 Uhr bis 8.00 Uhr und von 16.30 bis 19.00 Uhr mit der Tramlinie 2 via Eglisee-Mustermesse-Wettsteinbrücke-Bankverein eine direkte Verbindung zum Bahnhof SBB erhalten. Warum nicht auch eine solche Linie für Allschwil schaffen?

Antrag:

Der Regierungsrat wird gebeten, mit dem Kanton Basel-Stadt in Verhandlungen zu treten und sich für eine direkte Tramverbindung Allschwil - Bahnhof Basel SBB einzusetzen."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Anbindung der Gemeinde Allschwil an den Bahnhof Basel SBB war Bestandteil der Planungen seit Einreichung des politischen Vorstosses. So wurden die Umsteigebeziehungen am Brausebad auf den Bus 50 (Flughafenbus), der ab Brausebad ohne Halt bis Bahnhof Basel SBB verkehrt, kontinuierlich verbessert und optimiert.

Eine Anpassung der Tramlinienführung mit dem Zweck, Allschwil direkt mit dem Bahnhof Basel SBB zu verbinden, wurde hingegen nicht weiterverfolgt. Dies deshalb, weil die Tramlinie 6 eine sehr erfolgreiche Linie ist und gemäss Fahrgasterhebungen ein grosserer Teil der Reisenden

ab Brausebad in die Innenstadt, ins Kleinbasel und nach Riehen gelangen möchte, als auf den Bahnhof Basel SBB. Die Einführung einer zweiten Linie auf dem Ast Allschwil – Brausebad, die ab Brausebad dann direkt nach Bahnhof Basel SBB geführt werden könnte, haben der Kanton Basel-Stadt und die BVB mit Verweis auf die hohen zusätzlichen Betriebskosten verworfen. Einzelne Frühkurse verkehren aber nach wie vor direkt zwischen Allschwil und Basel SBB.

Die Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Allschwil an den Bahnhof Basel SBB war jedoch eine Aufgabe im Rahmen der Tramnetzstudie 2020. Als Lösungsvorschlag wird in der Studie aber nicht eine neue Linie via Brausebad vorgeschlagen, sondern eine Verlängerung der Tramlinie 8 ab Neuweilerstrasse bis Allschwil Letten. Der Grosse Rat BS hat der Tramnetzstudie zugestimmt. Mit einer Verlängerung der Tramlinie 8 bis Letten ist zwar nicht der Ortskern selber, aber ein wesentlicher Teil der Gemeinde Allschwil neu direkt an den Bahnhof Basel SBB angeschlossen.

Die Tramnetzstudie 2020 konnte im März 2012 materiell abgeschlossen werden. Der Grosse Rat BS hat der Tramnetzstudie zugestimmt. Mit der vorliegenden, analogen Landratsvorlage zum Tramnetz 2020 ist das Postulat materiell geprüft und dokumentiert.

Postulat [2003/194](#) von Ivo Corvini betreffend "Verbesserung der Verbindung von Allschwil und Schönenbuch zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehrsmittel: Tramlinie 6 zum Bahnhof SBB (als Zusatzlinie)"

Das am 4. September 2003 eingereichte und am [22. Januar 2004](#) überwiesene Postulat lautet:

"Mit Freude konnten die Einwohner von Allschwil und Schönenbuch am 18. August 2003 zur Kenntnis nehmen, dass sich die Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion intensiv mit der Frage einer direkten Verbindung von Allschwil zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehr auseinandergesetzt hat. Regierungsrätin Elisabeth Schneider selber stellte zusammen mit Fachleuten das Ergebnis einer Studie vor. Vorgeschlagen wird dabei die Verlängerung der Tramlinie 8 via Binningerstrasse und Fabrikstrasse zum Allschwiler Dorfplatz. Kosten: ca. CHF 25 Mio. Zur Dauer der Realisation konnten keine verbindlichen Aussagen gemacht werden. Es muss jedoch mit mindestens 10 Jahren gerechnet werden. Nicht gerade von Vorteil ist zudem der Umstand, dass ein Grossteil von "Neuallschwil", wo die meisten Allschwiler wohnen, von einer solchen neuen Tramführung nicht betroffen wären. Trotzdem bleibt das Positive, dass ein attraktiveres Angebot des öffentlichen Verkehrs zum Bahnhof Basel SBB ein ernstes Thema in der zuständigen Direktion ist und dabei die Interessen vieler Bewohner von Allschwil und Schönenbuch wahrgenommen werden.

Die Studie zeigt meiner Meinung nach auf, dass nach einfacheren, kostengünstigeren und rascher realisierbaren Lösungen (ohne aufwändige bauliche Massnahmen) gesucht werden muss. Vor allem die Variante mit der Tramlinie 6 vom Brausebad via Haltestelle Markthalle über die Innere Margarethenstrasse zur Heuwaage muss wieder ein Thema werden. Diese Linie soll von jedem zweiten Tram (als Ergänzung zur Linie über die Haltestellen Schützenmattstrasse und Holbeinstrasse) gefahren werden. Mit diesem neuen Angebot würde die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für die Allschwiler (auch im stadtnahen Bereich) erheblich grösser. Mit dem Umbau des Bahnhofes wird zudem der Zugang der Passagiere von der Haltestelle Markthalle zu den Geleisen ermöglicht.

Allschwil darf nicht länger die grösste Schweizer Gemeinde ohne umsteigefreien Anschluss an den nächsten grösseren SBB-Bahnhof bleiben!

Der Regierungsrat wird aus diesen Gründen gebeten, die Variante Tramlinie 6 vom Brausebad via Haltestelle Markthalle über die Innere Margarethenstrasse zur Heuwaage (als Ergänzung zur bestehenden Linie über die Haltestellen Schützenmattstrasse und Holbeinstrasse) in Absprache mit den zuständigen baselstädtischen Behörden zu prüfen und dem Landrat darüber zu berichten. Dabei ist vorläufig auch eine versuchsweise Einführung in Betracht zu ziehen."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Allschwil an den Bahnhof Basel SBB war eine Aufgabe im Rahmen der Tramnetzstudie 2020. Als Lösungsvorschlag wird in der Studie aber nicht eine Anpassung des Linienkonzepts der Tramlinie 6 ab Brausebad vorgeschlagen, sondern eine Verlängerung der Tramlinie 8 ab Neuweilerstrasse bis Allschwil Letten. Der Grosse Rat BS hat der Tramnetzstudie zugestimmt. Mit einer Verlängerung der Tramlinie 8 bis Letten ist zwar nicht der Ortskern und Neuallschwil, aber ein wesentlicher Teil der Gemeinde Allschwil neu direkt an den Bahnhof Basel SBB angeschlossen.

Die Tramnetzstudie 2020 konnte im März 2012 materiell abgeschlossen werden. Der Grosse Rat BS hat der Tramnetzstudie zugestimmt. Mit der vorliegenden, analogen Landratsvorlage zum Tramnetz 2020 ist das Postulat materiell geprüft und dokumentiert.

Postulat [2007/233](#) von Siro Imber betreffend "Bessere Umsteigeverbinding an der Tramhaltestelle Brausebad für Allschwil und Schönenbuch"

Das am 20. September 2007 eingereichte und am [24. April 2008](#) überwiesene Postulat lautet:

"In Allschwil und Schönenbuch wohnen rund 20 000 Einwohnerinnen und Einwohner unseres Kantons. Auch erlebt Allschwil einen Wirtschaftsboom im zukunftsträchtigen Bereich der Biotechnologie. Dennoch ist die Region Allschwil-Schönenbuch mit dem öffentlichen Verkehr Richtung Bahnhof Basel SBB schlecht erschlossen. Während für das Birstal und das Leimental grosse und sehr erfolgreiche Anstrengungen unternommen wurden, verfügt die ebenso wichtige Region Allschwil-Schönenbuch noch immer über keinen direkten Zugang mit dem öffentlichen Verkehr zum Bahnhof SBB Basel.

Um die Situation für die Bevölkerung und die Wirtschaft von Allschwil und Schönenbuch in der Übergangsphase bis zum direkten Anschluss mit dem öffentlichen Verkehr an den Bahnhof Basel SBB zu verbessern, können sich Massnahmen ergeben. Eine davon ist eine Verbesserung der Umsteigeverbinding – speziell am Wochenende und am Abend – an der Tramhaltestelle Brausebad der Tramlinien 6 und 1 von Allschwil in Richtung Bahnhof und zurück.

Antrag:

Der Regierungsrat wird ersucht, die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um die Umsteigeverbinding der Tramlinien 6 und 1 am Brausebad von Allschwil zum Bahnhof SBB und zurück im Verkehrsnetz als prioritär einzustufen und somit die Wartezeit – insbesondere am Wochenende und am Abend – auf das allernötigste zu beschränken."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Verbesserung von Umsteigebeziehungen ist eine betriebliche Massnahme und Bestandteil kontinuierlicher Betriebsoptimierungen. So erfolgt die im Postulat erwähnte Verbesserung der Umsteigebeziehung am Brausebad zwischen der Tramlinie 6 von/nach Allschwil und der Tramlinie 1 und Buslinie 50 von/nach Bahnhof Basel SBB kontinuierlich im Rahmen der jährlichen Fahrplannerarbeitung. Ebenso ist die Anbindung der Gemeinde Schönenbuch mit der Buslinie 33 an den Bahnhof Basel SBB über die Umsteigebeziehung bei der Haltestelle Schützenhaus auf die Tramlinien 1 und 8 Bestandteil der jährlichen Betriebsoptimierungen.

Die heutigen Umsteigebeziehungen zwischen Tram 6 und Tram 1, bzw. Bus 50 am Brausebad können mit einer Umsteigezeit von 3 bis 5 Minuten in beide Richtungen als gut bezeichnet werden. Die Umsteigebeziehungen am Schützenhaus zwischen Bus 33 von/nach Schönenbuch und Tram 1 und 8 von/nach Bahnhof Basel SBB können mit einer Umsteigezeit von zwei bis drei Minuten in beide Richtungen als optimal bezeichnet werden. Zudem wird seit 2010 eine direkte Buslinie ab Basel SBB nach Allschwil ins Industriegebiet Bachgraben betrieben. Auf den Fahrplan 2015 hin wird das Angebot auf den ganzen Tag ausgedehnt.

Möglichkeiten weitergehender Verbesserungen mit einer Veränderung des Tramnetzes wurden im Rahmen der Tramnetzstudie 2020 entwickelt. Diese konnte im März 2012 materiell abgeschlossen werden. Hier wurde als Neuerung die Ausbildung des Knotens Schützenhaus zu einem integralen Umsteigepunkt der Tramlinie 1, 6 und 8 und der Buslinien 33, 34, 50 und ab 2015 auch 48 vorgeschlagen. Dabei verkehrt die Tramlinie 6 ab Brausebad neu via Schützenhaus zur Haltestelle Schützenmattstrasse. Durch diese Bündelung aller Tram- und Buslinien am Schützenhaus entstehen neue Umsteigebeziehungen in alle Richtungen und auch kurze Umsteigezeiten. Reisende von Allschwil können somit neu am Knoten Schützenhaus sowohl in Tram 1 und Bus 50 wie bisher, aber zusätzlich auch noch in Tram 8 umsteigen und zum Bahnhof gelangen. Dies verkürzt insbesondere in den Zwischen- und Randzeiten die Umsteigezeiten.

Der Grosse Rat BS hat dem Vorschlag der Tramnetzstudie zugestimmt. Mit der vorliegenden, analogen Landratsvorlage zum Tramnetz 2020 wird dem Anliegen des Postulats entsprochen.

Postulat [2008/038](#) der CVP/EVP-Fraktion betreffend "Weiterführung der Pendler- und Ausflugslinie der BLT, Linie 70 vom Aeschenplatz zum Bahnhof Basel SBB"

Das am 21. Februar 2008 eingereichte und am [13. November 2008](#) überwiesene und am [22. Dezember 2009](#) stehen gelassene Postulat lautet:

"Zur Erhöhung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel im Allgemeinen und der BLT-Linie 70 im Besonderen erscheint es als sehr wünschenswert, in Basel die Bus-Linie 70 der BLT bis zum SBB-Bahnhof weiterzuführen. Das Postulat wurde am 31. Oktober 1996 überwiesen, mit der Vorlage [2000/238](#) erfüllt, aber am 5. April 2001 stehengelassen.

Heute nach 25 Jahren hat dieses Anliegen noch immer Gültigkeit, obwohl während dieser Zeit manch anderes Anliegen schon längst überholt wurde. Es wurden auch immer wieder entsprechende Vorstösse eingereicht.

Die Einwohnerschaft der Gemeinde Birsfelden, die BewohnerInnen des Quartiers Breite sowie unzählige Pendelnde ins Industriegebiet Schweizerhalle benützen diese bestfrequentierte Buslinie schon heute. Sie warten seit 25 Jahren, dass die Versprechen, welche immer wieder von behördlicher und politischer Seite abgegeben wurden, den Bus an den Bahnhof anzubinden, eingelöst werden. Das Anliegen wird auch vom Quartierverein Breite (siehe BZ Artikel vom 13. Februar 2008) unterstützt und mit einer Petition an die Basler Regierung unterstrichen.

Der Kanton Baselland hat an den Masterplan Euroville eine namhafte Summe beigesteuert und darf ein Entgegenkommen der Basler Behörden einfordern.

Wir bitten den Regierungsrat zu prüfen, wie die Verlängerung der Linie 70 vom Aeschenplatz zum Bahnhof SBB in den 6. Generellen Leistungsauftrag im Bereich öffentlichen Verkehr aufgenommen werden kann."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Weiterführung kann derzeit aufgrund des hohen MIV-Verkehrsaufkommens zwischen dem Aeschen- und Centralbahnplatz nicht erfüllt werden. Die Verschiebung der Haltestelle der Linien 80 und 81 vor die Migrosbank am Aeschenplatz im Jahr 2008 hat sich hingegen bewährt und wird beibehalten. Es bestehen somit kurze und bequeme Umsteigeverbindungen ab dem Aeschenplatz auf die Tramlinien 8, 10 und 11 in Richtung Bahnhof.

Die Frage nach der Weiterführung der beiden Buslinien wurde untergeordnet auch in der Tramnetzstudie 2020 behandelt. Neben der Weiterführung der Buslinien wurde dort insbesondere auch die Weiterführung der Tramlinie 3 in Richtung Bahnhof Basel SBB geprüft. Aufgrund der mehrheitlich in Richtung Innenstadt orientierten Fahrgastziele wurde von einer Anpassung der Linie 3 abgesehen. Die Weiterführung der Busse nach Bahnhof Basel SBB wird nicht mehr weiterverfolgt.

Postulat [2008/304](#) der CVP/EVP-Fraktion betreffend "Direkte Busverbindung zwischen Bruderholzspital und Bahnhof Basel SBB und Tramanschluss für das Bruderholzspital"

Das am 13. November 2008 eingereichte und am [28. Mai 2009](#) überwiesene Postulat lautet:

"Für die Akzeptanz und für die künftige weitere Entwicklung des Bruderholzspitals als Akut- und Geriatriespital ist eine gute OeV-Erschliessung mit Direktverbindungen zu den wichtigen Verkehrsknotenpunkten unabdingbare Voraussetzung.

Bereits in früheren Jahren wurde eine direkte Busverbindung vom Bruderholzspital zum Bahnhof Basel SBB diskutiert. Eine Realisierung dieses Vorhabens kam aber nicht zu Stande.

Inzwischen haben sich mehrere Rahmenbedingungen geändert, die zu einer erhöhten Attraktivität einer solchen Busverbindung beitragen könnten. Es gibt gute S-Bahnverbindungen ab Basel SBB nach Frankreich wie auch nach Deutschland (Richtung Wiesental und Richtung Offenburg) - wo eine beträchtliche Anzahl der Mitarbeitenden des Spitals zu Hause sind. Der Zugang Süd zum Bahnhof über die Meret-Oppenheimerstrasse und die Güterstrasse zur Bahnhof-Passerelle ist heute gut ausgebaut.

Im Hinblick auf die grossen Spitalprojekte Akut- und Geriatriespital mit ca. 3000 Mitarbeitenden, mit einer grossen Zahl von Besucherinnen und Besuchern sowie von ambulanten Patientinnen und Patienten gilt es auch mittel- und langfristig neue zusätzliche Erschliessungsmöglichkeiten des Bruderholzes zu suchen. Um die zu erwartenden grossen Passagierströme zu bewältigen, wäre eine Strassenbahnverbindung zweckmässig. Der Bau einer Tramlinie zum Bruderholzspital, zum Beispiel als Nebenast der BVB-Linie 15/16, die das Baselstädtische Bruderholz erschliesst, wäre eine Variante."

Wir ersuchen den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten

- Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen dem Bruderholzspital und dem Bahnhof Basel SBB (Endstation Bahnhof Südseite).*
- Erschliessung des Bruderholzspitals mittels einer Tramverbindung.*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Busverbindung wurde im Rahmen der Erarbeitung des 7. Generellen Leistungsauftrags ÖV für die Jahre 2014-2017 (7. GLA) geprüft. Eine wirtschaftliche Lösung, welche nicht bestehende Tramlinien im Leimental konkurrenziert, konnte nicht gefunden werden.

Eine Tramanbindung des Bruderholzspitals wurde im Rahmen der Tramnetzstudie 2020 als Aufgabe gestellt. Eine Anbindung mit Tram wurde jedoch von keinem der Teams als zweckmässig und wirtschaftlich vertretbar beurteilt. In der weiteren Phase wurde die Tramanbindung des Bruderholzspitals nicht mehr weiterverfolgt.

Die Tramnetzstudie 2020 konnte im März 2012 materiell abgeschlossen werden. Der Grosse Rat BS hat der Tramnetzstudie zugestimmt. Mit der vorliegenden, analogen Landratsvorlage zum Tramnetz 2020 ist das Anliegen des Postulats materiell geprüft und dokumentiert.

Postulat [2009/301](#) der SP-Fraktion betreffend "Erschliessung des Bruderholz-Spitals mit dem Tram"

Das am 29. Oktober 2009 eingereichte und am [11. November 2010](#) modifiziert überwiesene Postulat lautet:

"Im Juni 2009 haben Grosse Rat und Landrat einen Projektierungskredit für ein Geriatriezentrum auf dem Bruderholz bewilligt. Im Rahmen der Debatte wurde betont, dass bis zum Baukredit eine bessere öV-Erschliessung vorliegen müsse. Die heutige Erschliessung mit den beiden Buslinien 37 und 63 mag das Bruderholz-Spital knapp bedienen. Für die Zukunft sind aber Buslinien keine Lösung für die Erschliessung des Geriatriezentrums und das erneuerte Bruderholzspital. Die öV-Anbindung muss durch eine Tramlinie erfolgen. Naheliegend ist eine oberirdische Tramführung. Viele Vorteile weist aber auch die von der BLT lancierte Variante "Porta Bruderholz" auf, die von Bottmingen unter dem Bruderholz, mit einem Lift zum Spital, zum Bahnhof SBB führt. Nebst einer attraktiven und schnellen Anknüpfung zur S-Bahn und dem überregionalen Verkehr, wichtig für BesucherInnen und Mitarbeitende, könnte auch der Tramverkehr im Leimental beschleunigt werden.

Die Regierung wird beauftragt:

- In einer Machbarkeitsstudie beide Varianten, oberirdische Anbindung und Porta-Bruderholz, auf den gleichen Projektstand zu bringen.
- Den beiden Parlamenten gleichzeitig mit dem Baukredit für das Geriatriezentrum einen Projektierungskredit für die Bus- oder Trammerschliessung ab Basel SBB vorzulegen.
- Sich beim Bund dafür einzusetzen, dass die Erschliessung des "Bruderholz-Gesundheitszentrums" in Agglomerationsprogramm aufgenommen wird.

Ein inhaltlich gleicher Vorstoss wird im Grossrat eingereicht."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Eine Tramanbindung des Bruderholzspitals wurde im Rahmen der Tramnetzstudie 2020 als Aufgabe gestellt. Eine Anbindung mit einem Tram wurde jedoch von keinem der Teams als zweckmässig und wirtschaftlich vertretbar beurteilt. In der weiteren Phase wurde die Tramanbindung des Bruderholzspitals nicht mehr weiterverfolgt.

Die Tramnetzstudie 2020 konnte im März 2012 materiell abgeschlossen werden. Der Grosse Rat BS hat der Tramnetzstudie zugestimmt. Mit der vorliegenden, analogen Landratsvorlage zum Tramnetz 2020 ist das Anliegen des Postulats materiell geprüft und dokumentiert.

Postulat [2010/012](#) von Josua Studer betreffend "Verlängerung und Verknüpfung der Tramlinie 8 mit der Tramlinie 6"

Das am 14. Januar 2010 eingereichte und am [11. November 2010](#) überwiesene Postulat lautet:

"Im Jahre 2002 wurde in Allschwil die Verkehrsstudie "Optimierung der ÖV-Erschliessung Allschwil" des Planungsbüro Jud aus Zürich durch Regierungsrätin Elisabeth Schneider in Allschwil vorgestellt. Die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Allschwil wurde herausgehoben, aber infolge hoher Kosten vorerst nicht weiterverfolgt. Seither hat sich Allschwil rasant weiter entwickelt und eine Weiterverfolgung dieser Idee sollte ins Auge gefasst werden. An der Binningerstrasse sind neue Einkaufsmöglichkeiten entstanden und sind zurzeit in der Erstellung. Zudem wird oberhalb des Ziegeleiareals weiter intensiv gebaut. Diese Gebiete müssen mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen werden, damit Allschwil und die Umgebung nicht im Individualverkehr erstickt. Dies könnte erreicht werden durch die Verknüpfung der Tramlinie 8 mit der Tramlinie 6 durch die Binningerstrasse oder noch besser über eine "Berglinie", zum Beispiel via Herrenweg - Ofenstrasse - Holeeweg - Ochsengasse – Oberwilerstrasse an den Dorfplatz zur Tramlinie 6. Von einer Verknüpfung der beiden Tramlinien profitieren Basel und Allschwil beiderseits gleichermassen. Zudem würde mit dieser Verknüpfung ganz Allschwil direkt mit dem Bahnhof SBB verbunden, dies ganztägig und auch an den Wochenenden. Die neueingeführte und von Basel umstrittene Buslinie 48 verbindet Allschwil mit dem Bahnhof SBB nur tangential, morgens und abends von Montag bis Freitag und dient primär den Arbeitenden im Bachgrabengebiet und ist somit nicht eine wirkliche Bereicherung für die Allschwiler Bevölkerung.

Antrag

Der Regierungsrat wird gebeten, zu prüfen und zu berichten, wie und bis wann die Tramlinie 8 mit der Tramlinie 6 verknüpft werden kann."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Verbesserung der Anbindung der Gemeinde Allschwil an den Bahnhof Basel SBB war eine Aufgabe im Rahmen der Tramnetzstudie 2020. Als Lösungsvorschlag wird in der Studie eine Verlängerung der Tramlinie 8 ab Neuweilerstrasse bis Allschwil Letten vorgeschlagen. Eine Weiterführung der Linie 8 bis Binningerstrasse und Verknüpfung mit der Tramlinie 6 ist eine mögliche Weiterentwicklung, wurde jedoch im Rahmen der Tramnetzstudie nicht vertieft. Mit der Verlängerung bis Allschwil Letten erfüllt die Tramnetzstudie das Begehren bereits zu einem Teil.

In der im Abschluss befindlichen Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) wird der Raum Allschwil hinsichtlich seiner Entwicklungspotenziale und den dazu möglichen Verkehrsinfrastruktur-Ausbauten vertieft untersucht. Ein Aspekt von ELBA ist auch die Aufwertung des Raumes Paradies / Letten der Gemeinde Allschwil. Eine Verbesserung der Verkehrsanbindung via verlängerte Tramlinie 8 wird dort in einer nächsten Planungsstufe konkret angegangen.

Der Grosse Rat BS hat der Tramnetzstudie zugestimmt. Mit der vorliegenden, analogen Landratsvorlage zum Tramnetz 2020 ist das Anliegen des Postulats materiell geprüft und zu Teilen erfüllt.

Motion [2010/209](#) von Elisabeth Schneider-Schneiter betreffend "Vorortslinie 14 an die BLT – Betrieb mit Tango-Trams"

Die am 20. Mai 2010 eingereichte Motion wurde am [3. März 2011](#) als Postulat überwiesen und lautet:

"Aus den Medien konnten wir entnehmen, dass die BVB, trotz Vertrag mit der BLT, aus der gemeinsamen Trambeschaffung aussteigt. Dies bedauern wir sehr. Die BVB begründen den Ausstieg mit angeblich unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Kundenbedürfnissen auf Stadt- und Landlinien. Diese Bedingungen waren den BVB schon vor dem Entscheid, gemeinsames Rollmaterial zu beschaffen, bekannt.

Seit Jahren fordern die Gemeinden Muttens und Pratteln von den BVB, dass auf der Linie 14 das alte Rollmaterial durch neues ersetzt wird - bisher ohne Erfolg. Das Tango-Tram eignet sich, der Argumentation der BVB folgend, ideal für den Einsatz auf Vorortslinien. Deshalb verlangen wir, dass die Linie 14 an die BLT abgetreten wird, damit auf dieser Linie baldmöglichst die neue Tango- Tramgeneration eingesetzt werden kann. Somit könnten alle Vorortslinien aus einer Hand betrieben werden. Im Vordergrund dieser Überlegung stehen die optimale Wahrnehmung der Kundenbedürfnisse und der bestmögliche betriebliche sowie wirtschaftliche Mitteleinsatz. Die BLT ist in der Lage, sämtliche Vorortslinien 10, 11, 17 und 14 mit dem neuen Tango-Tram zu bedienen.

Wir fordern die Regierung deshalb auf, den 28-jährigen Staatsvertrag zwischen den beiden Kantonen BS und BL dahingehend anzupassen, dass die Linie 14 schnellstmöglich von der BLT übernommen und mit dem neuen Tango-Tram befahren werden kann."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Frage nach Betreiber und Fahrzeugen pro Tramlinie ist kein konkretes Resultat aus der Tramnetzstudie 2020. Hingegen bildet die Tramnetzstudie 2020 die Basis für die verbindliche langfristige Zuweisung von Trambetreiber auf Tramlinien.

Bezüglich der Tramlinie 14 wird auch künftig die Infrastruktur im Eigentum der BLT sein und der Betrieb durch die BVB abgewickelt werden. Gemäss Aussagen der BVB wird auf der Line 14 ab 2015 hochwertiges Rollmaterial in Form des neuen Tramtyps Flexity der BVB verkehren. Damit werden die Gemeinden Muttenz und Pratteln neu über einen hochwertigen Fahrkomfort und behindertengerechte Ein- und Ausstiegsverhältnisse verfügen. Die Infrastruktur der Tramlinie 14 wird zurzeit tranchenweise modernisiert. Bis 2016 wird die Linie 14 in einem neuwertigen Zustand vorliegen, sowohl bezüglich Infrastruktur wie auch bezüglich Rollmaterial. Damit sind die Anliegen des Postulats erfüllt.

Motion [2013/206](#) von Oskar Kämpfer betreffend "Margarethenstich: Schutz der getätigten Investitionen des Kantons BL und der BLT"

Die am 13. Juni 2013 eingereichte und am [31. Oktober 2013](#) überwiesene Motion lautet:

"Die Forderung des BVB VR-Präsidenten Martin Gudenrath, die BLT Linie 17 zu übernehmen bzw. gemeinsam mit der BLT zu betreiben, verstösst gegen den gesetzlich garantierten Grundsatz von Treu und Glauben, zumal der Kanton BL und die BLT gestützt auf ein mit dem Kanton BS und der BVB abgestimmtem Verhalten hohe Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes getätigt haben, die sich in der Folge als sinnlos erweisen würden. Die Forderung des BVB VR-Präsidenten steht somit in diametraler Abkehr von ursprünglichen Zusagen Aus der Beantwortung der Interpellationen 2013/169 von Christine Koch und 2013/170 von Hanspeter Weibel geht folgendes hervor:

1. *Die BLT hat ihre Organisation, ihr Personal, ihr Depot und ihr Rollmaterial im Hinblick auf den langfristigen Betrieb der vier Tramlinien 10, 11, E11 und 17 ausgerichtet und entsprechende langfristige Investitionen getätigt. Sie verfügt gestützt auf diese Planung über die nötigen Fahrzeuge, Depotkapazitäten und das erforderliche Personal, um diese Linien (einschliesslich die Tramlinie 17) effizient betreiben zu können. Für die Depoterweiterung Hüslimatt hat der Kanton BL 2004 rund 30 Mio. Franken investiert. In das Retrofitprogramm der Schindler-Sänftentrans wurden seit 2002 rund 40 Mio. Franken ausgegeben. Hinzu kommt die Tango-Trambeschaffung von 38 Fahrzeugen zu einem Gesamtpreis von ca. 180 Mio. Franken.*
2. *Die strategischen Entscheide betreffend Depoterweiterung und Rollmaterialbeschaffung der BLT wurden in vorgängiger Abstimmung und mit Zustimmung des Kanton Basel-Stadt und der BVB gefällt:*
 - (i) *Der Direktor der BVB hat die Rollmaterial- und Depotplanung als Delegierter der Regierung Basel-Stadt im Verwaltungsrat der BLT ohne Vorbehalte mitgetragen.*

(ii) Der Kanton Basel-Stadt genehmigte die Tramdepoterweiterung der BLT für die Tramlinien 10, 11, E11 und 17 im Juli 2005 ausdrücklich im Rahmen einer schriftlichen Vereinbarung. In diesem Geschäft ist auch das Beschaffungskonzept für das Schienenrollmaterial aufgeführt. Konkret heisst es: "Die benötigte Depotkapazität, die Rollmaterial-Ersatz- bzw. Neubeschaffung und die von der öffentlichen Hand bestellten Angebotsleistungen sind kausal miteinander verknüpft."

(iii) Der Verwaltungsrat der BVB nahm das Trambeschaffungskonzept der BLT in den Jahren 2003 und 2005 zur Kenntnis und stimmte einer gemeinsamen Rollmaterialbeschaffung mit der BIT einstimmig zu. Dieser Entscheid wurde in der Folge seitens des BVB-Verwaltungsrates in verschiedenen Geschäften immer wieder bestätigt.

3. *Die neue Linienführung über den Margarethenstich führt zu einem Abtausch von vier Einsatzkursen zwischen BVB und BLT auf den Streckenabschnitten Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof und Schifflande - Wiesenplatz. Die Änderung der Linienführung der Linie 17 führt somit zu keinen nennenswerten Fahrleistungsverschiebungen zwischen den beiden Betrieben.*
4. *Die Verkehrseinnahmen werden von den Transportunternehmen BVB und BLT gemäss den geltenden Regeln des Staatsvertrages (Abgeltungsrechnung) territorial dem jeweiligen Kanton, BL bzw. BS, zugeschrieben. Änderungen der Linienführung bewirken somit keine Ertragsverschiebungen zwischen den Kantonen.*
5. *Seit Bestehen des Staatsvertrages hat die BVB einen kumulierten Fahrleistungsüberhang von rund 1 Mio. Stunden auf dem Gebiet des Kantons BL erbracht, welcher vom Kanton BL zu Kostensätzen der BVB entschädigt wurde.*
6. *Der extern zugezogene Fachexperte (ehemaliger Direktor der TPG (Genf) und Präsident Tarifverbund Unireso) empfiehlt, dass die BLT weiterhin die Einsatzlinie 17 betreiben soll, da sich der Überhang an Fahrleistungsstunden in den nächsten Etappen des Tramnetzausbaus kaum ändert.*

Der Regierungsrat wird beauftragt,

- *sicherzustellen, dass die vom Kanton BL und der BLT getätigten Investitionen geschützt sind;*
- *sicherzustellen, dass die Tramlinie 17 eine BLT-Tramlinie bleibt;*
- *dem Landrat zusammen mit dem Baukredit Margarethenstich den Betrieb der Linie 17 durch die BLT vorzulegen.“*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Frage nach Betreiber und Fahrzeugen pro Tramlinie ist kein konkretes Resultat aus der Tramnetzstudie 2020. Hingegen bildet die Tramnetzstudie 2020 die Basis für die langfristige Zuweisung von Trambetreiber auf Tramlinien.

Mit einer bilateralen Übereinkunft zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt zur Vereinbarung über die BVB und BLT wurde im Februar 2014 verbindlich festgehalten, dass der Betrieb der Linie 17 via Margarethenstich durch die BLT AG erfolgt. Damit ist das Anliegen der Motion erfüllt.

9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 02. September 2014

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

- ⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses
- ⌘ Anhang

Landratsbeschluss

über das Netzdesign Tramnetz 2020

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Vom Bericht des Regierungsrates über das Netzdesign Tramnetz 2020 wird zustimmend Kenntnis genommen.
 2. Das Postulat [1989/024](#) von Max Ribi vom 30. Januar 1989 betreffend „Direkte Tramlinie von Allschwil zum Bahnhof SBB“ wird abgeschrieben.
 3. Das Postulat [2003/194](#) von Ivo Corvini vom 4. September 2003 betreffend „Verbesserung der Verbindung von Allschwil und Schönenbuch zum Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehrsmittel: Tramlinie 6 zum Bahnhof SBB (als Zusatzlinie)“ wird abgeschrieben.
 4. Das Postulat [2007/233](#) von Siro Imber vom 20. September 2007 betreffend „Bessere Umsteigeverbindung an der Tramhaltestelle Brausebad für Allschwil und Schönenbuch“ wird abgeschrieben.
 5. Das Postulat [2008/038](#) der CVP/EVP-Fraktion vom 21. Februar 2008 betreffend „Weiterführung der Pendler- und Ausflugslinie der BLT, Linie 70 vom Aeschenplatz zum Bahnhof Basel SBB“ wird abgeschrieben.
 6. Das Postulat [2008/304](#) der CVP/EVP-Fraktion vom 13. November 2008 betreffend „Direkte Busverbindung zwischen Bruderholzspital und Bahnhof Basel SBB und Tramanschluss für das Bruderholzspital“ wird abgeschrieben.
 7. Das Postulat [2009/301](#) der SP-Fraktion vom 29. Oktober 2009 betreffend „Erschliessung des Bruderholz-Spitals mit dem Tram“ wird abgeschrieben.
 8. Das Postulat [2010/012](#) von Josua Studer vom 14. Januar 2010 betreffend „Verlängerung und Verknüpfung der Tramlinie 8 mit der Tramlinie 6“ wird abgeschrieben.
 9. Die als Postulat überwiesene Motion [2010/209](#) von Elisabeth Schneider-Schneiter vom 20. Mai 2010 betreffend „Vorortslinie 14 an die BLT – Betrieb mit Tango-Trams“ wird abgeschrieben.
 10. Die Motion [2013/206](#) von Oskar Kämpfer vom 13. Juni 2013 betreffend „Margarethenstich: Schutz der getätigten Investitionen des Kantons BL und der BLT“ wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

Anhang I: Finanzierung der Tramprojekte

Wie in Kapitel 6 ausgeführt beinhaltet die vorliegende Landratsvorlage keinen Antrag zur Mittelfreigabe für Projektierung oder Realisierung. Für die weiteren Schritte werden pro Projekt separate Kreditvorlagen geschaffen. Die folgenden Ausführungen sind zur reinen Kenntnisnahme aufgeführt.

Die Investitionskosten für die neuen Traminfrastrukturen – ohne Tram Weil am Rhein – betragen für beide Kantone zusammen grob geschätzt rund CHF 700 Mio. Auf Boden Kanton Basel-Landschaft kommen Projekte im Umfang von rund CHF 278 Mio. zu liegen.

Aufgeteilt in die Kategorien gemäss Kapitel 5.1 ergeben sich insgesamt, sowie für den Kanton Basel-Landschaft grob geschätzt und gemäss heutigem Wissensstand⁷, folgende Investitionskosten:

Projekt	Total	Anteil BL
Im Bau: Doppelspurausbau Hinteres Leimental (Ettingen – Flüh)	CHF 28 Mio.	CHF 16.45 Mio.
In Planung: Margarethenstich, Doppelspurausbau Binningen Spiesshöfli, Salina Raurica, Dreispitz	CHF 230 Mio.	CHF 60 Mio.
Neu: Allschwil-Letten	CHF 20 Mio.	CHF 13 Mio.

AI.1 Kostentragung Bund

Bereits in einer Leistungsvereinbarung mit dem Bund geregelt ist die Kostentragung des Doppelspurausbaus Hinteres Leimental. Der Bundesanteil beträgt hier CHF 8.8 Mio.

Weiter ist im Rahmen des Agglomerationsprogramms 1. Generation ein Anteil des Bundes von CHF 7.1 Mio. am Margarethenstich geregelt.

Mit einem Beitragssatz von 35% Bund an den Investitionskosten vorgesehen ist das Projekt Binningen Spiesshöfli im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation. Dessen Genehmigung durch die beiden Kammern des Bundesparlaments erfolgt im Herbst/Winter 2014

Im Rahmen kommender Agglomerationsprogramme wird der Bund ebenfalls Beiträge an Ausbauten der städtischen Traminfrastrukturen leisten. Dies betrifft die BL-Projekte Dreispitz und Allschwil Letten. Der Beitragssatz wird bei jeder Eingabe des Agglomerationsprogramms neu definiert. Für die beiden genannten Projekte kann mit einem Bundesanteil von 30-40% gerechnet werden.

Mit Annahme der FABI-Vorlage durch das Stimmvolk werden ab 2016 Ausbauten der nicht-städtischen Traminfrastrukturen (Vorortslinien) via Bahninfrastrukturfonds zu 100% durch den Bund übernommen. Dies betrifft die BL-Projekte Doppelspurausbau Salina Raurica und Wendeschlaufe Bottmingen. Die Anmeldung dieser Projekte beim Bund erfolgt im November 2014. Die Genehmigung der Projektanträge durch das Bundesparlament ist für Mitte 2019 vorgesehen.

⁷ Annahme: Doppelspurausbau Binningen – Spiesshöfli und Dreispitz werden via Aggloprogramm (Anteil Bund: 35%) und Salina Raurica via FABI (Anteil Bund: 100%; BL Vorprojektierung) finanziert.

AI.2 Kostentragung Kanton Basel-Stadt

Der Grosse Rat Basel-Stadt hat am 19. September 2012 einen Tramstrecken-Ausbauplan beschlossen und für dessen Umsetzung in den Jahren 2013 bis 2022 eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von CHF 350 Mio. gesprochen.

Diese ist aber nur für territorial auf Boden des Kantons Basel-Stadt gelegene Projekte bestimmt. Die Projekte des städtischen Tramnetzes auf Boden BL (Dreispietz und Allschwil Letten) sind in dieser Rahmenausgabenbewilligung nicht enthalten und gemäss Staatsvertrag durch BL zu finanzieren.

AI.3 Kostentragung Kanton Basel-Landschaft

Der Anteil der Kosten, die der Kanton BL zu tragen hat, ist abhängig davon, über welchen Finanztopf des Bundes das Projekt (mit-)finanziert wird. Sofern die nicht-städtischen Tramprojekte im Rahmen eines Strategischen Ausbaus (STEP) Anerkennung beim Bund finden, erfolgt deren Finanzierung zu 100% über den Bahninfrastrukturfonds BIF. Bei den städtischen Tramprojekten übernimmt der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme einen Anteil von 30 - 40% der Kosten (vgl. oben).

Bezogen auf die unter Kapitel 5 aufgeführten Projekte präsentiert sich die Kostentragung folgendermassen (Kosten falls nicht anders vermerkt inkl. MwSt.):

Projekt	Kosten Brutto	Anteil Bund	Anteil Dritte	Anteil BL	IP 2015-24	Genauigkeit Kosten
Margarethenstich	20.7 Mio.	7.1 Mio. Aggloprog.1. Gen, Bund 40%	Kanton BS: 6.8 Mio.	6.8 Mio.	11.5 Mio. -3.9 Mio. (Bund)	+/- 20%
Doppelspurausbau Ettingen – Flüh	28 Mio. (exkl. MwSt.)	8.82 Mio. Leistungsvereinbarung 2013-16	Kanton SO: 2.73 Mio.	16.45 Mio.	1.5 Mio. (Restbetrag Jahr 2015)	+/-10%
Salina Raurica	140 Mio.	140 Mio. (BIF)	-	6.4 Mio. (Projektierung)	6.2 Mio.	+/- 20%
Doppelspurausbau Binningen Spiesshöfli	18 Mio. ⁸	4.9 Mio. Aggloprog A-Hor, Bund 35%	-	13.1 Mio. Aggloprog A-Hor, BL 65%	18.45 Mio. -4.9 Mio. (Bund)	+/- 20%
Dreispietz	51 Mio.	Aggloprog B-Hor, Bund 35%	Kostenteiler BL/BS noch nicht def.	Aggloprog B-Hor, BL/BS 65%	posteriorisiert	+/- 30%
Allschwil Letten	20 Mio.	Aggloprog B-Hor, Bund 35%		Aggloprog B-Hor, BL 65%	posteriorisiert	+/- 50%
Wendeschlaufe Bottmingen	5 Mio.	100% (BIF)				+/- 50%

⁸ 14 Mio Tramprojekt + 4 Mio Strassenanpassungen. Beitragssatz Bund nur auf Anteil Tram. Im IP zusätzlich CHF 450'000.- Projektierungsgelder eingestellt.

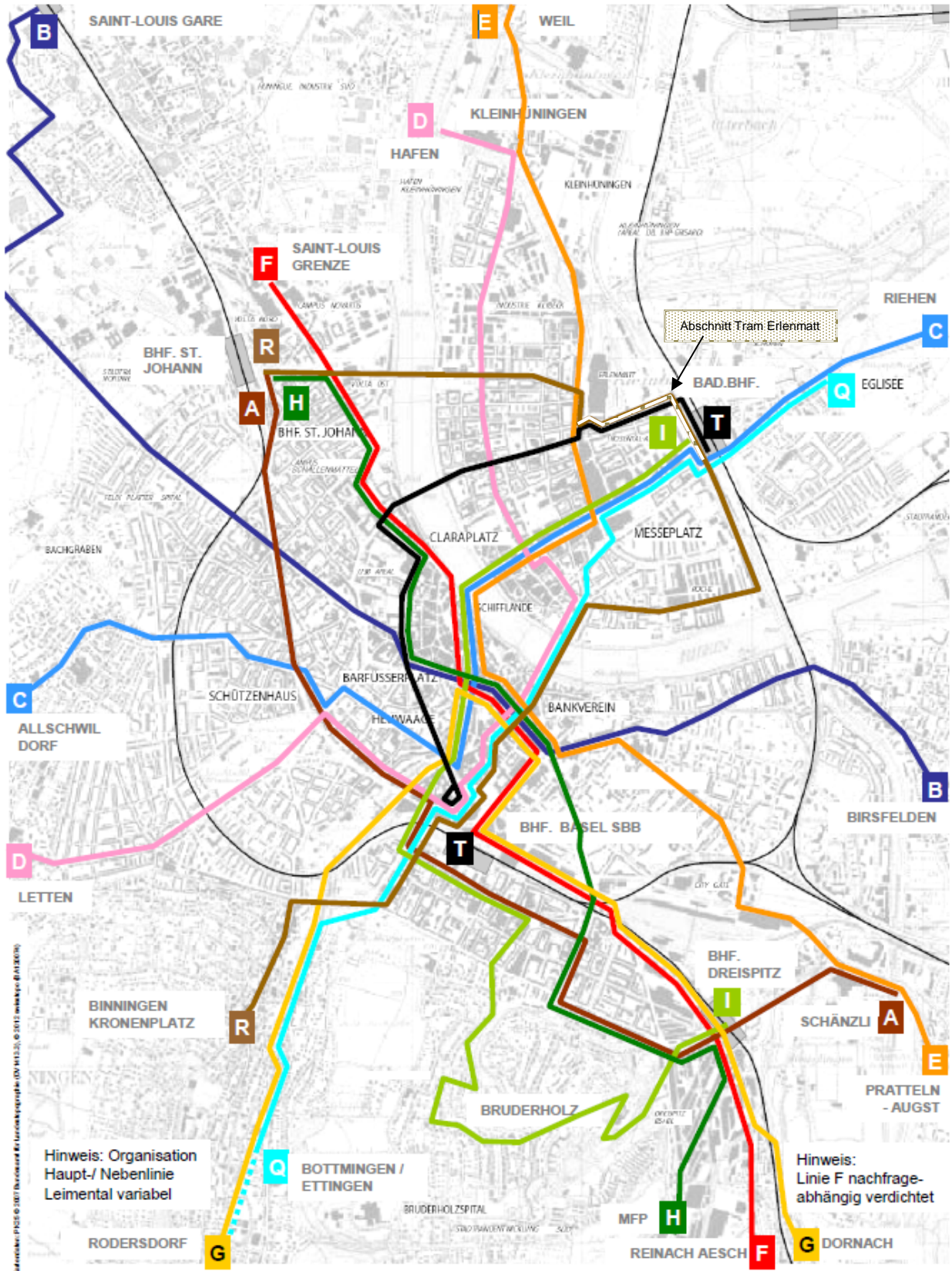
AI.4 Platzierung Kreditanträge Projekte

Wie eingangs des Kapitels angemerkt werden im Rahmen der vorliegenden LRV keine Kreditanträge formuliert. Die Kredite für Projektstufen der einzelnen Projekte wurden bereits oder werden in separaten Vorlagen zum Beschluss vorgelegt:

Projekt	Kreditantrag Vorprojekt	Kreditantrag Bauprojekt	Kreditantrag Realisierung
Margarethenstich	Finanzierung über Aggloprogramm 1. Generation Anteil BL: LR-Beschluss Nr. 2177 vom 28. Oktober 2010 (LRV 2010-266)		Finanzierung über Aggloprogramm 1. Generation LRV folgt
Doppelspurausbau Hinteres Leimental (Ettingen – Flüh)	Finanzierung über ordentliche Eisenbahnfinanzierung via Leistungsvereinbarung BLT für die Jahre 2013-2016. Anteil BL: LR-Beschluss Nr. 1015 vom 24. Januar 2013 (LRV 2012-272)		
Salina Raurica	LR-Beschluss vom 15. Januar 2009 (LRV 2007-005A) inkl. Festsetzung Linienführung im KRIP	Anpassung Linienführung im KRIP: LR-Beschluss vom 15. Januar 2009 (LRV 2007-005A) LRV für Genehmigung generelles Projekt und Verpflichtungskredit Bauprojekt: Wird voraussichtlich im 1. Quartal 2015 an den Landrat überwiesen.	Die Finanzierung erfolgt über BIF. Falls das Projekt früher als vom Bund geplant realisiert werden soll, wird die Möglichkeit einer Vorfinanzierung durch den Kanton geprüft und dem Parlament als LRV unterbreitet.
Doppelspurausbau Binningen Spiesshöfli	Landratsvorlage für Verpflichtungskredit Projektierung (Bauprojekt und vorsorglicher Landerwerb) wird voraussichtlich im 3. Quartal 2014 an den Landrat überwiesen		
Dreispitz	Erfolgt im Rahmen einer separaten LRV		
Allschwil Letten	Bestandteil der LRV ELBA. Wird im 4. Quartal 2014 an den Landrat überwiesen.		
Wendeschlaufe Bottmingen	Bestandteil der LRV ELBA. Wird im 4. Quartal 2014 an den Landrat überwiesen		

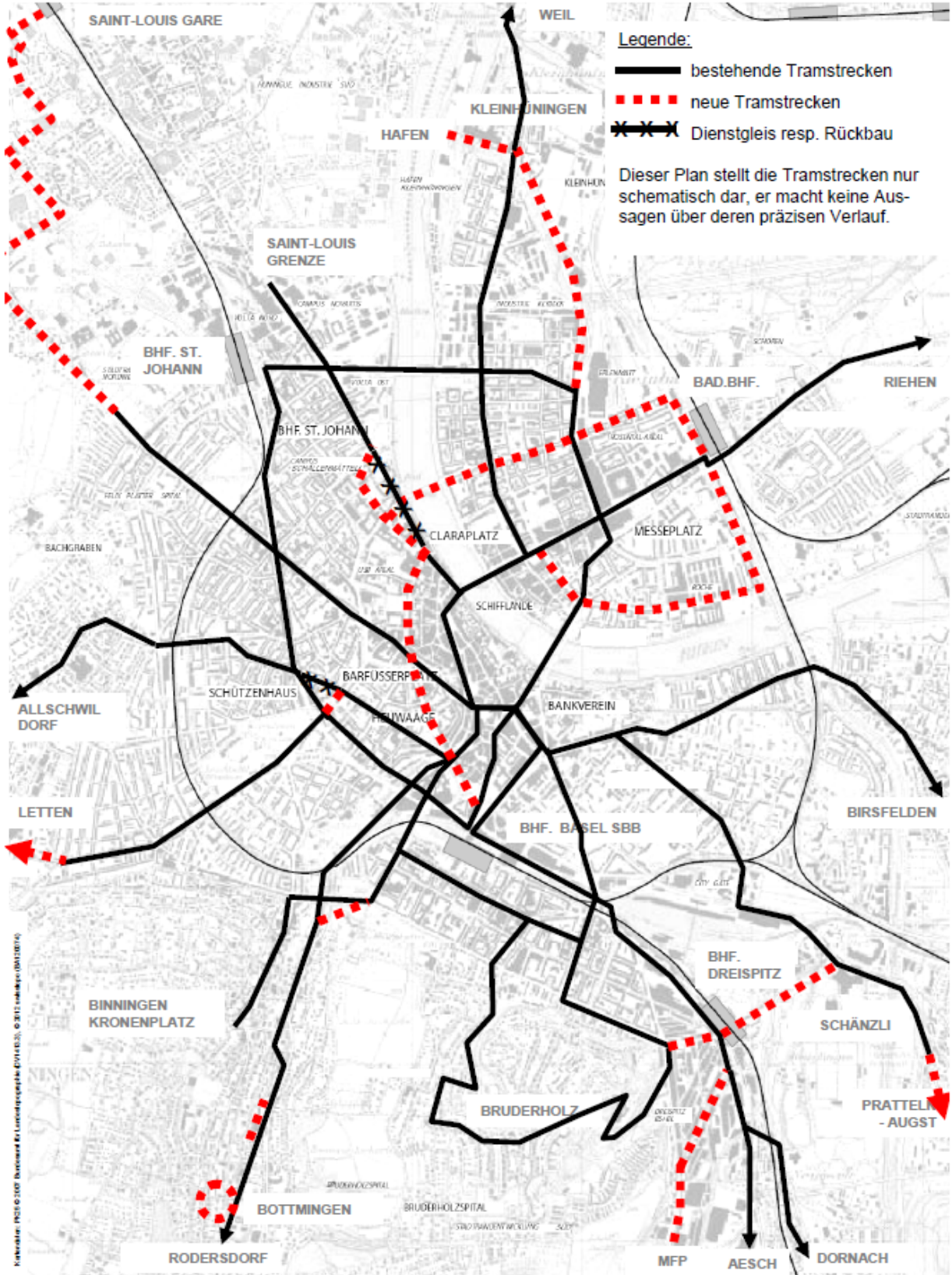
Anhang II: Tramnetz 2020 – das Liniennetz

Stand: 26.4.2013



Anhang III: Tramnetz 2020 – das Streckennetz

Stand: 26.4.2013





TRAMNETZ
REGION BASEL
2020 ////

STUDIENAUFTRAG

STRATEGISCHE PLANUNG

TRAMNETZ REGION BASEL 2020

KURZBERICHT

März 2012



Impressum

Herausgeber

© Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

© Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft

Inhalt und Redaktion

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität, Mobilitätsplanung

und

Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft
Tiefbauamt, Mobilität

und

Rapp Trans AG, Basel
Verkehrsplanung und Verkehrsberatung

Gestaltung und Realisation Titel- und Rückseite

FURORE Visuelle Kommunikation GmbH, Basel

Kartendaten

PK25 © 2007 Bundesamt für Landestopographie (DV1413.3), © 2012 swisstopo (BA120074)

Bezug

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität
Münsterplatz 11
4001 Basel
Telefon +41 (0)61 267 85 56

und

Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft
Tiefbauamt
Rheinstrasse 29
4410 Liestal
Telefon +41 (0)61 552 54 84

Schutzgebühr CHF 10.-

Basel und Liestal, März 2012

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage, Anlass	1
1.2	Wirkungsziele	2
2	Aufgabe	3
2.1	Aufgabenstellung, Abgrenzung	3
2.2	Abhängigkeiten	3
2.3	Rahmenbedingungen	4
2.4	Projektorganisation	4
3	Vorgehen	7
3.1	Verfahren	7
3.2	Beteiligte am Studienauftrag	9
3.3	Zusammensetzung Beurteilungsgremium	9
4	Beurteilungskriterien	11
4.1	Formelle Prüfung	11
4.2	Erfüllung Teilziele	11
5	Grundlagen	13
5.1	Abgegebene Unterlagen	13
5.2	Geplante Tram-Infrastrukturmassnahmen	14
5.3	S-Bahn-Netz	15
6	Netzdesigns	17
6.1	IBV	18
6.2	Infras	20
6.3	GEVAS	22
6.4	TTK	24
6.5	BVB-BLT	26
7	Beurteilung und Empfehlung des Beurteilungsgremiums	29
7.1	Vorgehen Beurteilung	29
7.2	Formelle Prüfung	30
7.3	Erwägungen des Beurteilungsgremiums pro Design	30
7.4	Empfehlung des Beurteilungsgremiums	36
7.5	Prüfung durch ETH	36
8	Synthesevariante	37
8.1	Entstehungsprozess Synthesevariante	37
8.2	Tramnetz 2020 – das Liniennetz	38
8.3	Tramnetz 2020 – das Streckennetz	40
8.4	Würdigung	42
8.5	Etappierung	43
9	Weiteres Vorgehen	45

1 Einleitung¹

1.1 Ausgangslage, Anlass

Politischer Auftrag

Nachdem das Basler Tramnetz während vielen Jahren nicht wesentlich ausgebaut wurde, erfährt es zurzeit eine neue Dynamik: die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil a.R. (D) befindet sich im Bau und für mehrere Traminfrastrukturprojekte sind Vorprojekte in Erarbeitung (Tram Erlenmatt, Tram Margarethenstich, Tram Saint-Louis, Tram Salina Raurica). Zudem steht eine ganze Reihe von Ideen für die Tram-Erschliessung neuer Gebiete im Raum (u.a. Roche, Allschwil-Bachgraben, Polyfeld Muttenz, Tram Johanniterbrücke), die durch politische Vorstösse für einen Ausbau des Tramnetzes unterstützt werden. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft werden im nächsten ÖV-Programm (BS) resp. Generellen Leistungsauftrag für den ÖV (BL) (Laufzeit 2014-2017) darlegen, inwiefern diese Ideen weiterverfolgt werden. Auch im Agglomerationsprogramm wird die weitere Entwicklung des Tramnetzes Beachtung finden.

Netzoptimierungsstudie

In den Jahren 2006 bis 2008 arbeiteten die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft an einer Verbesserung der ÖV-Angebotsplanung für den Zeithorizont 2030. Ziele der von Rapp Trans erarbeiteten Studie „Basler Tram- und Busnetzoptimierung“ waren die Steigerung der Kundenattraktivität, eine Entlastung der Innenstadt und die Eingliederung der Stadtentwicklungsgebiete ins Tramnetz. Das daraus entstandene Endprodukt konnte nicht umgesetzt werden, weil geänderte politische Rahmenbedingungen teilweise Widersprüche mit den aus fachlicher Sicht getroffenen Annahmen ergaben. Zudem gewann die nur am Rande behandelte Erweiterung des Tramnetzes im Zentrum Basels mit Zustandekommen der Traminitiative² erheblich an Bedeutung.

Das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt und die Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft beschlossen deshalb, die Netzoptimierung nochmals zu überprüfen und einen neuen Vorschlag auszuarbeiten. Die anschliessend initiierte strategische Planung des Tramnetzes war weiter gefasst als die genannte Netzoptimierungsstudie: sie beinhaltete die Entwicklung eines neuen Tram-Netzdesigns und die Erweiterung der Tramnetz-Infrastruktur.

Projekt „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“

Aus oben genannten Gründen wurde mittels eines Studienauftrags das Tramnetz für das Jahr 2020 entwickelt. Das heutige Liniennetz ist historisch gewachsen. Im Studienauftrag sollten in relativ viel Denkfreiraum weitsichtig neue Vorschläge erarbeitet werden, welche Grundsätze der Netzplangestaltung künftig zu Grunde gelegt werden sollen. Ziel war ein für Kunden attraktives und bezüglich der durch die öffentliche Hand zu tragenden Kosten wirtschaftlich optimales Tramnetz. Die strategische Planung erlaubte Überlegungen zur Integration bisher noch nicht angedachter Tramstrecken und Traminfrastrukturen. Andererseits musste sie Ziele erfüllen, die der Kreativität des Planungsprozesses Grenzen setzten (vgl. Kapitel 1.2). Auch waren zukünftige Szenarien der Stadt- und Verkehrsentwicklung, wie der Bau des Herzstücks der Regio-S-

¹ Die Kapitel 1 – 5 sind grösstenteils aus dem Studienauftragsprogramm entnommen.

² Die Traminitiative verlangt den Ausbau des Tramnetzes, insbesondere eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Grossbasel und dem Kleinbasel via Johanniterbrücke unter Anbindung des Kinderspitals und der Universitätsspitäler sowie unter Einbezug der ganzen Feldbergstrasse.

Bahn Basel oder eine weitere Entlastung der Innenstadt von Tram- (und Bus-) Linien mitzudenken.

Das neue Tramnetzdesign durfte resp. sollte auch neue Infrastrukturen enthalten. Um Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖV zu fördern und neue Siedlungsentwicklungsgebiete optimal an den ÖV anzubinden, sollte das Tramnetz der Region Basel durch Verlängerungen bestehender Linien in die Agglomeration und durch das Schliessen von Netzlücken mit neuen Teilstrecken ergänzt werden. Die Erweiterungen sollten etappiert umgesetzt werden können. Der Studienauftrag Tramnetz Region Basel 2020 sollte Klarheit darüber bringen, welche zusätzlichen Tram-Infrastrukturelemente in welcher zeitlichen Reihenfolge gebaut werden sollten.

1.2 Wirkungsziele

Mit dem Studienauftrag wurden folgende Wirkungsziele verfolgt (vgl. Kapitel 4.2):

- **Attraktives ÖV-Angebot aus Kundensicht**
Der ÖV-Anteil soll mittels Erschliessung wichtiger Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete und durch schnelle, häufige und komfortable Verbindungen erhöht werden.
 - **Reibungsloser, störungsresistenter Betrieb**
Die Behinderungen durch den MIV sowie die ÖV-internen Behinderungen sollen klein gehalten werden und das Netz mit Ausweichmöglichkeiten für den Störfall ausgerichtet sein.
 - **Wirtschaftlichkeit für die öffentliche Hand**
Die Investitions- und Betriebskosten müssen in einem tragbaren Rahmen liegen.
 - **Optimale Umsetzung des Vorhabens**
Die Realisierung muss etappenweise und ohne Bedienungs-Einbussen erfolgen können. Zudem soll das Netz ausbaufähig sein.
 - **Berücksichtigung Ökologie und Stadtbild**
Die Eingriffe ins Stadt- und Landschaftsbild sowie die Lärmbelastung sollen in einem verträglichen Rahmen liegen.
 - **Erhalt der Funktionalität des Strassennetzes**
Die MIV-Hauptachsen sollen funktionstüchtig bleiben und nur in vertretbarem Rahmen zusätzlich durch den ÖV behindert werden.
-

2 Aufgabe

2.1 Aufgabenstellung, Abgrenzung

Aufgabenstellung

Aufgabenstellung war, ein attraktives, leistungsfähiges und wirtschaftlich zweckmässiges Tramnetzdesign für die Region Basel für den Zeithorizont 2020 zu entwickeln unter Berücksichtigung der unten genannten Abhängigkeiten zu anderen Planungen und Projekten.

Von den teilnehmenden Teams wurde erwartet, dass sie eine widerspruchsfreie und begründete Variante eines Netzdesigns erarbeiten. Neue Traminfrastrukturen waren dabei auf ihren Nutzen zu überprüfen. Die teilnehmenden Teams sollten auf die aktuellen Vorstösse zu Tramprojekten aus der Politik und von Verbänden eingehen und insbesondere eine Nichtberücksichtigung begründen. Inwiefern das Netzdesign etappierbar ist, war im Detail zu erläutern.

Zur Lösung der Aufgabe wurden den Teilnehmern die in Kapitel 5 benannten Grundlagen zur Verfügung gestellt.

Zeitliche Abgrenzung

Es war ein Tramnetz für den Zeitpunkt 2020 zu entwickeln, das in Etappen umsetzbar ist. 2020 war als Programmtitel zu verstehen und sollte den Druck auf politische Entscheide und deren Verbindlichkeit erhöhen. Die Umsetzung der neuen Infrastrukturen konnte bis 2025 dauern.

Räumliche Abgrenzung

Bearbeitungsperimeter: TNW Zonen 10, 11, 12, 13, 15 mit Fokus auf die Stadt Basel und die angrenzenden Gemeinden.

Betrachtungsperimeter: Einzugsgebiet der Regio-S-Bahn.

Inhaltliche Abgrenzung

Der Studienauftrag war eine Ideenstudie. Folgende Aufgaben waren ausdrücklich nicht Inhalt des Studienauftrags:

- Detaillierte Beurteilung der technischen, verkehrlichen und räumlichen Machbarkeit der neuen Traminfrastrukturen / Haltestellen.
- Betriebskonzept inkl. Zuteilung der Linien auf die beiden Transportunternehmen.

2.2 Abhängigkeiten

Herzstück Regio-S-Bahn

Neue Investitionen ins Tramnetz durften auch mit einer Inbetriebnahme des Herzstücks der Regio-S-Bahn (Innenstadttunnel) und damit verbundenen Änderungen beim Angebot der Regio-S-Bahn nicht obsolet werden (Aufwärtskompatibilität).

Entwicklungen der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete

Die geplanten Entwicklungen der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete mussten sich im Netzdesign insofern widerspiegeln, als die potenzialstarken Gebiete angemessen an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden mussten. Grundlage bildeten die Kantonalen Richtpläne der beiden Kantone.

2.3 Rahmenbedingungen

Folgende Rahmenbedingungen mussten beachtet werden:

- Die bestehende Tram-Infrastruktur muss nicht vollständig genutzt werden.
- Vorstösse aus Politik und von Verbänden zur Entwicklung des Tramnetzes können, müssen aber nicht berücksichtigt werden.
- Bereits geplante Tramprojekte sind zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 5.2).
- Das heutige und zukünftige Angebot der Regio-S-Bahn ist zu berücksichtigen und als gegeben zu betrachten (vgl. Kapitel 5.3).
- Folgende Buslinien sind ebenfalls zu berücksichtigen und können in Führung und Takt ebenso wie alle Tramlinien frei verändert resp. müssen je nach Tramnetzdesign angepasst werden: 30, 31/38, 33, 34, 36, 37, 47, 48, 50, 55, 60, 64, 70/80, 603/604. Der Fokus liegt jedoch auf den Tramlinien.
- Der geltende Staatsvertrag (Vereinbarung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die BVB und die BLT), welcher die Aufteilung der grenzüberschreitenden Fahrleistungen auf die beiden TU regelt, darf nicht beachtet werden. Die Aufteilung der grenzüberschreitenden Fahrleistungen auf die beiden TU ist nicht Gegenstand des Studienauftrags.
- Tram- und Buslinien müssen mit Buchstaben bezeichnet werden. Die Verwendung von Liniennummern ist nicht zulässig.
- Es werden auch künftig kurze und lange Trams zum Einsatz kommen können.
- Die Zusammenlegung von Haltestellen ist erlaubt.

2.4 Projektorganisation

Politische Steuerung

- Regierungsrat Hans-Peter Wessels, BVD BS
- Regierungsrat Jörg Krähenbühl / Regierungsrätin Sabine Pegoraro, BUD BL

Projektsteuerung

- Alain Groff, Leiter Mobilität, BVD BS
 - Benno Jurt, Leiter Mobilitätsplanung, BVD BS
 - Markus Meisinger, Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr, Amt für Raumplanung, BUD BL
 - Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement, Tiefbauamt, BUD BL
-

Projektleitung

- Bettina Heiniger, Mobilitätsplanung, BVD BS
- Jörg Jermann, stv. Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr, Amt für Raumplanung, BUD BL
- Mario Mohr / Eugen Meier-Eisenmann, externe Projektleitung, Rapp Trans

Beurteilungsgremiumsgremium

Vgl. Kapitel 3.3

3 Vorgehen

3.1 Verfahren

Studienauftrag

Der Umfang des Bearbeitungsperimeters, die fachliche Komplexität der Aufgabe, die hohen Erwartungen der Beteiligten und der Öffentlichkeit sowie der lange Wirkungsgrad neuer Tramnetzinfrastrukturen forderten ein kooperatives, flexibles, speziell gestaltetes Verfahren, das einen Dialog zwischen Teilnehmern und Beurteilungsgremium ermöglichte. Es wurde deshalb ein Studienauftrag in Form einer Ideenstudie durchgeführt.

Einladungsverfahren

Zur Erlangung qualitativ hoch stehender Lösungsvorschläge wurde der Studienauftrag im Einladungsverfahren ohne Folgeauftrag durchgeführt. Es wurde demnach bei Abschluss des Studienauftrags kein Sieger bestimmt. Für den Studienauftrag wurden 5 Teilnehmer eingeladen.

Dialog

Der Dialog im Verfahren sowie die Beurteilungssitzungen waren nicht öffentlich. Die Verfahrenssprache war Deutsch. Sitzungsort war Basel.

- **Zwischenbesprechung**

Die Teilnehmer präsentierten den Stand der Arbeiten einzeln an einer Zwischenbesprechung. Das Beurteilungsgremium trat mit dem jeweiligen Teilnehmer in Dialog. Dauer der Zwischenbesprechung: 1 Stunde pro Teilnehmer. Inhalt: Präsentation der Herangehensweise und der „Philosophie“ des Netzdesigns.

- **Schlussbesprechung**

Die Teilnehmer präsentierten ihren Beitrag einzeln an der Schlussbesprechung. Das Beurteilungsgremium trat mit dem jeweiligen Teilnehmer in Dialog. Dauer der Schlussbesprechung: eine gute Stunde pro Teilnehmer. Inhalt: Präsentation des Resultats.

Beurteilung

Die Beurteilung der Lösungsvarianten des Studienauftrags erfolgte durch ein Beurteilungsgremium. Dem Beurteilungsgremium stand eine von einem externen Planungsbüro (Rapp Trans) durchgeführte Bewertung der Lösungsvarianten bezüglich ihres Erfüllungsgrades der Bewertungskriterien zur Verfügung. In einem zweiten Schritt erfolgten durch Rapp Trans konsultativ GVM³-Modelldurchläufe. Parallel dazu wurde eine anonymisierte Vernehmlassung bei den teilnehmenden Teams zu den anderen Netzdesigns durchgeführt. Anschliessend fand eine abschliessende Beurteilungssitzung statt, im Rahmen derer das Beurteilungsgremium Empfehlungen für das weitere Vorgehen formulierte.

³ GVM = Gesamtverkehrsmodell Basel.

Entschädigung

Die Teilnehmer am Studienauftrag erhielten nach Abschluss des Studienauftrags eine feste Entschädigung in der Höhe von CHF 40'000.- inkl. Mehrwertsteuer, Nebenkosten und Spesen, sofern alle Punkte der formellen Prüfung der eingereichten Unterlagen eingehalten wurden (vgl. Kapitel 4.1).

Gesetzesgrundlage

Für das Verfahren galt das Gesetz über öffentliche Beschaffungen BeG vom 20. Mai 1999 und die Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen VöB vom 11. April 2000 des Kantons Basel-Stadt.

Verbindlichkeit

Die Bestimmungen sämtlicher Programmunterlagen waren für den Veranstalter und Auftraggeber, das Beurteilungsgremium sowie die Teilnehmer verbindlich. Mit der Teilnahme am Verfahren wurden die daran geknüpften Bedingungen, die Programmunterlagen, die Abläufe und das Verfahren, die Fragenbeantwortung sowie der Entscheid des Beurteilungsgremiums in Ermessensfragen anerkannt.

Urheberrechte

Die Projektverfasser sicherten zu, dass sie Eigentümer der eingereichten Unterlagen und Inhaber der Urheber- und Designrechte an den eingereichten Unterlagen sind (Skizzen, Texte, Pläne etc.). Sie sicherten zu, dass ihre Unterlagen keine Rechte Dritter, insbesondere Urheberrechte, verletzen.

Mit der Teilnahme am Studienauftrag übertrugen die Projektverfassenden das Eigentum an den eingereichten Unterlagen auf den Auftraggeber. Die Projektverfasser bleiben Inhaber der Urheber- und Designrechte. Sie übertrugen jedoch die urheberrechtlichen Verwendungsrechte auf den Auftraggeber, insbesondere das Veröffentlichungsrecht unter Wahrung des Namensnennungsrechts sowie das Vervielfältigungs- und Verbreitungsrechts.

Die im Rahmen des Studienauftrags eingereichten Unterlagen dürfen vom Auftraggeber oder einem beauftragten Dritten auch in nachfolgenden Planungsphasen weiterverwendet werden.

Stillschweigen

Die sachliche und fachliche Kommunikation zum Studienauftrag obliegt ausschliesslich dem Auftraggeber. Die Teilnehmer verpflichteten sich zum Stillschweigen über den Studienauftrag nach aussen; im Vorfeld, während und nach Abschluss des Studienauftrags.

3.2 Beteiligte am Studienauftrag

Zur Teilnahme am Studienauftrag wurden die fünf nachfolgend aufgelisteten Planungsteams eingeladen:

- ARGE BVB+BLT, BVB Basler Verkehrs-Betriebe, BLT Baselland Transport AG, Basel
- INFRAS, Forschung und Beratung, Zürich
- TTK, TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH, Karlsruhe
- GEVAS, gevas humberg & Partner München, München
- IBV Hüsler, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung IBV Hüsler AG, Zürich

Die Basler Verkehrs-Betriebe und die Baselland Transport AG erarbeiteten gemeinsam einen Lösungsvorschlag ohne Beizug externer Unterstützung. Die übrigen Teilnehmer erarbeiteten ihre Lösungsvorschläge ohne Beizug eines Transportunternehmens.

Abgesehen von dieser Einschränkung waren Arbeitsgemeinschaften zulässig. Mehrfachteilnahmen von Fachplanern waren nicht möglich, dies galt auch für Subakkordanten.

3.3 Zusammensetzung Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium bestand aus einem stimmberechtigten Fachgremium sowie beratenden Experten ohne Stimmrecht:

Fachgremium (mit Stimmrecht):

- Alain Groff, Leiter Mobilität, BVD BS
- Benno Jurt, Leiter Mobilitätsplanung, BVD BS
- Markus Meisinger, Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr, Amt für Raumplanung, BUD BL
- Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement, Tiefbauamt, BUD BL
- Christoph Stucki, Präsident unireso, Genf (unabhängiges Mitglied)
- Klaus-Dieter Lohrmann, Leiter Betrieb, Stuttgarter Strassenbahnen AG, (unabhängiges Mitglied)

Ersatz Fachgremium (mit Stimmrecht):

- Stephan Herzog, Mobilitätsplanung, BVD BS
 - Martin Huber, stv. Leiter Amt für Raumplanung, BUD BL
 - Uwe Schade, Geschäftsführer Regio-Verbund Gesellschaft ZRF, Freiburg (unabhängiges Mitglied)
 - Peter Scheidegger, 3B AG, Bern (unabhängiges Mitglied)
-

Beratende Experten (ohne Stimmrecht):

- Stephan Herzog, Mobilitätsplanung, BVD BS (sofern nicht Ersatz im Fachgremium)
 - Simon Kettner, Leiter Mobilitätsstrategie, BVD BS
 - Susanne Fischer, Planungsamt, Leiterin Raumentwicklung, BVD BS
 - Daniel Schoop, TBA BL
 - Martin Huber, stv. Leiter Amt für Raumplanung, BUD BL (sofern nicht Ersatz im Fachgremium)
 - Bettina Heiniger, Mobilitätsplanung, BVD BS
 - Jörg Jermann, stv. Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr, Amt für Raumplanung, BUD BL
 - Mario Mohr / Eugen Meier-Eisenmann, externe Projektleitung, Rapp Trans
-

4 Beurteilungskriterien

4.1 Formelle Prüfung

Folgende Punkte waren Gegenstand der allgemeinen formellen Prüfung:

- Termingerechter Eingang
- Vollständigkeit der Unterlagen
- Unterschriften
- Bearbeitung der im Studienauftragsprogramm geforderten Inhalte
- Einhaltung der definierten Rahmenbedingungen und Anforderungen

Ergab die formelle Prüfung die Einhaltung aller Punkte, so hatte der Teilnehmer Anspruch auf die Vergütung für den Studienauftrag.

4.2 Erfüllung Teilziele

Die Beiträge wurden aufgrund folgender Kriterien beurteilt:

Wirkungsziel	Teilziele
Attraktives ÖV-Angebot aus Kundensicht	<ul style="list-style-type: none">• Erschliessung wichtiger Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete• Schnelle und häufige Verbindungen• Komfortable Verbindungen (Minimierung Umsteigevorgänge, Vermeidung Höchstauslastung)
Reibungsloser, störungsresistenter Betrieb	<ul style="list-style-type: none">• Minimierung Behinderung durch MIV• Entlastung stark belasteter (Tram-) Netzabschnitte• Erhalt Funktionalität Knoten• Gewährleistung Flexibilität bei Störungen
Wirtschaftlichkeit für die öffentliche Hand	<ul style="list-style-type: none">• Investitionskosten• Betriebskosten
Optimale Umsetzung des Vorhabens	<ul style="list-style-type: none">• Zukünftige Entwicklungen nicht verbauen• Etappierbarkeit ermöglichen• Minimierung Auswirkungen während Bauphase
Berücksichtigung Ökologie und Stadtbild	<ul style="list-style-type: none">• Minimierung von zusätzlichen Lärmbelastungen• Minimierung von groben Eingriffen ins Stadt- und Landschaftsbild
Erhalt Funktionalität Strassennetz	<ul style="list-style-type: none">• Verkehrsverlagerungen MIV zu ÖV• Minimierung zusätzlicher Behinderungen Hauptachsen MIV durch ÖV

Die Reihenfolge der Kriterien bedeutete keine Wertung. Das Beurteilungsgremium nahm aufgrund der aufgeführten Kriterien eine Gesamtwertung vor.

5 Grundlagen

5.1 Abgegebene Unterlagen

Die nachfolgend genannten Grundlagen und Dokumente wurden – soweit nicht online verfügbar – den Studienauftragsteilnehmern/Innen auf einem Datenträger zur Verfügung gestellt:

Methodische Grundlagen

- Studienauftragsprogramm
- Leitfaden mit Angaben zu den zu behandelnden Punkten, deren Bearbeitungstiefe inkl. Beispielen und der erwarteten Darstellung
- Formulare zum Ausfüllen gemäss Leitfaden

Rechtsgrundlagen

- Kantonaler Richtplan BS
- Kantonaler Richtplan BL
- Nutzungspläne BS
- Aktuelle Zonenplanrevision BS

Thematische Grundlagen

- Studie Rapp Trans „Basler Tram- und Busnetzoptimierung“ Phase I und II
 - Herzstück Regio-S-Bahn: Technischer Bericht zur Variantenwahl der Kantone (vgl. 5.3)
 - Ist-Zustand ÖV-Angebot
 - TNW-Liniennetzplan inkl. Zonen
 - Topographische Karte mit Liniennetz
 - TNW-RegioFahrplan
 - Kennzahlen ÖV-Angebot IST
 - Auslastungsprofile Tram- und Buslinien
 - Ist-Zustand Tramnetz-Infrastruktur
 - Schlaufen- und Betriebsanlagen-Plan
 - Haltestellenabstände-Plan
 - Sachdaten Haltestellen und Linien
 - Ist-Zustand Strasse
 - Lichtsignalanlagen-Plan inkl. Einschätzung Auslastung
 - Strassennetzhierarchie-Plan
 - Beschlossene und geplante Traminfrastrukturprojekte (vgl. 5.2)
 - Vorstösse aus Politik und von Verbänden zur Entwicklung des Tramnetzes
 - Geplante Entwicklung der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete
 - Karten Lärmempfindlichkeitsstufen
 - Karten zum Ortsbild- und Denkmalschutz
 - Informationen zu landschaftlich sensitiven Strukturen
-

Plangrundlagen

- Belastungsplot GVM ÖV DWV4 / ÖV ASP5 / MIV DWV IST-Zustand (2008)
- Belastungsplot GVM ÖV DWV / ÖV ASP / MIV DWV Prognose (2030)
- Belastungsplot GVM ÖV DWV / ÖV ASP / MIV DWV Referenzzustand Herzstück, mit 15min-Takt ohne Herzstück (2030)
- Belastungsplot GVM ÖV DWV / ÖV ASP / MIV DWV Herzstück Variante Mitte (2030)
- Differenzplot ÖV DWV / ÖV ASP Variante Mitte zu Referenzzustand
- Wunschlinien-Matrizen aus dem GVM Basel (hoch aggregiert): Grobmatrix für ÖV und MIV für den IST-Zustand und den Prognose-Zustand 2030
- Grobzonierung GVM, ganzer Perimeter und Ausschnitt Zentrum
- Grenzüberschreitender Verkehr ÖV und MIV für Ist-Zustand und Prognose

5.2 Geplante Tram-Infrastrukturmassnahmen

Folgende Traminfrastrukturen befinden sich in Planung und wurden für das Tramnetz 2020 als gegeben vorausgesetzt (vgl. Kapitel 2.3):⁶

- P1: Tram Weil: Tramverlängerung ab Kleinhüningen nach Weil Bahnhof.
- P2: Tramverbindung Margarethenstich: Verbindung zwischen den Haltestellen Margarethen und Dorenbach.
- P3: Tram Erlenmatt: Verbindung zwischen den Haltestellen Badischer Bahnhof und Musical Theater via Erlenstrasse.
- P4: Tram St. Louis I: Tramverlängerung ab Burgfelden Grenze nach St. Louis Bahnhof.
- P5: Doppelspurausbauten Leimental: Doppelspurausbau zwischen den Haltestellen Ettingen und Sonnenrain, zwischen Witterswil und Bättwil sowie zwischen Binningen und Bottminger Mühle.
- P6: Tram Salina Raurica: Tramverlängerung ab Pratteln Dorf nach Augst.

Folgende Traminfrastrukturen befinden sich in einem weniger weit fortgeschrittenen Planungsstadium. Die Teams konnten deshalb ihre Streckenführung verändern oder ganz darauf verzichten:

- P7: Tram Erlenmatt – Stücki – Kleinhüningen
- P8: Tram Dreispitz bis Motorfahrzeugprüfstation via Broadway
- P9: Tram St. Louis II: Verlängerung der heutigen Tramlinie 11 bis St. Louis Bahnhof

⁴ DWV = Durchschnittlicher Werktagsverkehr.

⁵ ASP = Abendspitzenstunde.

⁶ Bei Ändern oder Weglassen eines oder mehrerer geplanter Projekte war dies schriftlich zu begründen.

5.3 S-Bahn-Netz

Als Teilaufgabe mussten die Teilnehmenden die Kompatibilität ihres Netzdesigns zum Herzstück der Regio-S-Bahn erläutern. Gemäss dem aktuellen Stand der Planungen zum Herzstück wurde von der Variante Mitte mit nachfolgendem Angebotskonzept ausgegangen.

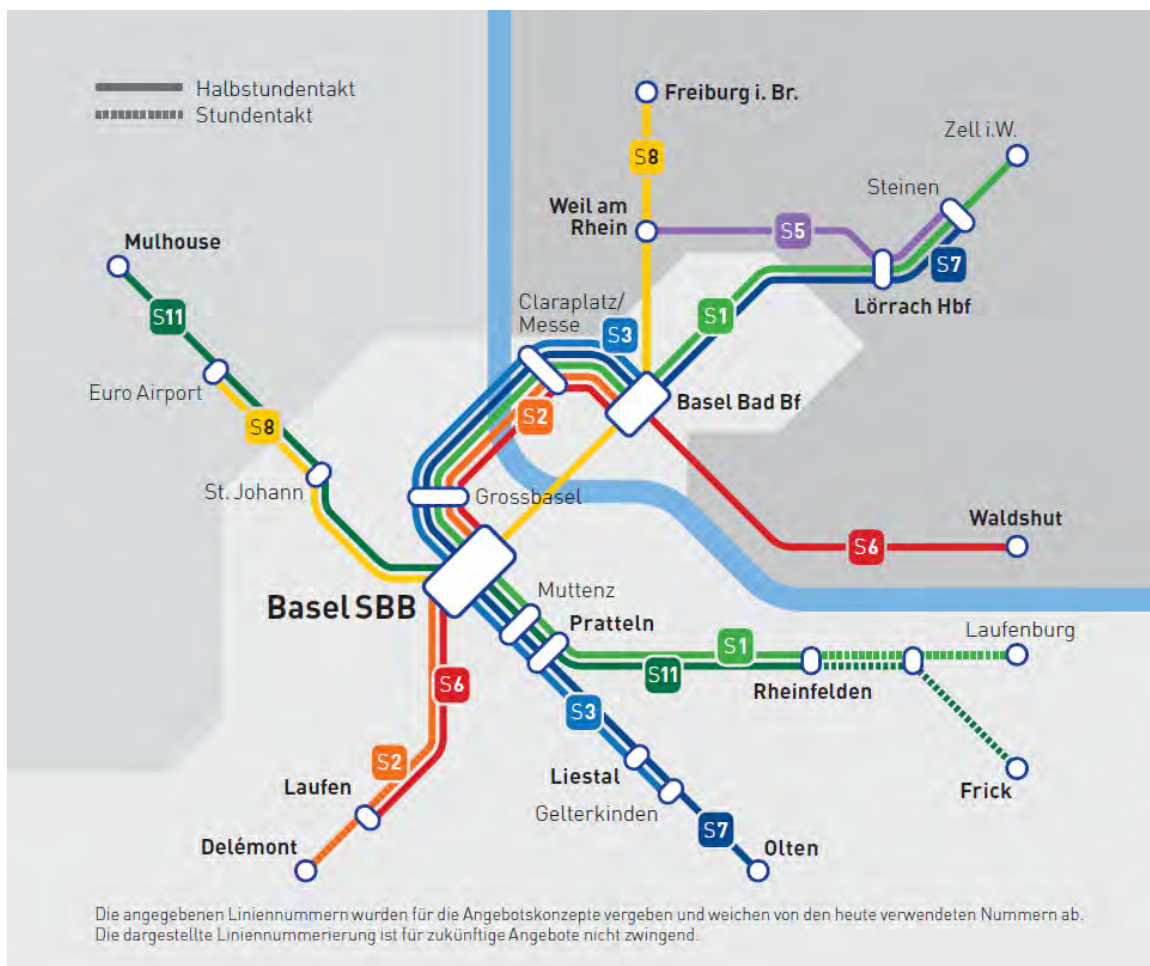


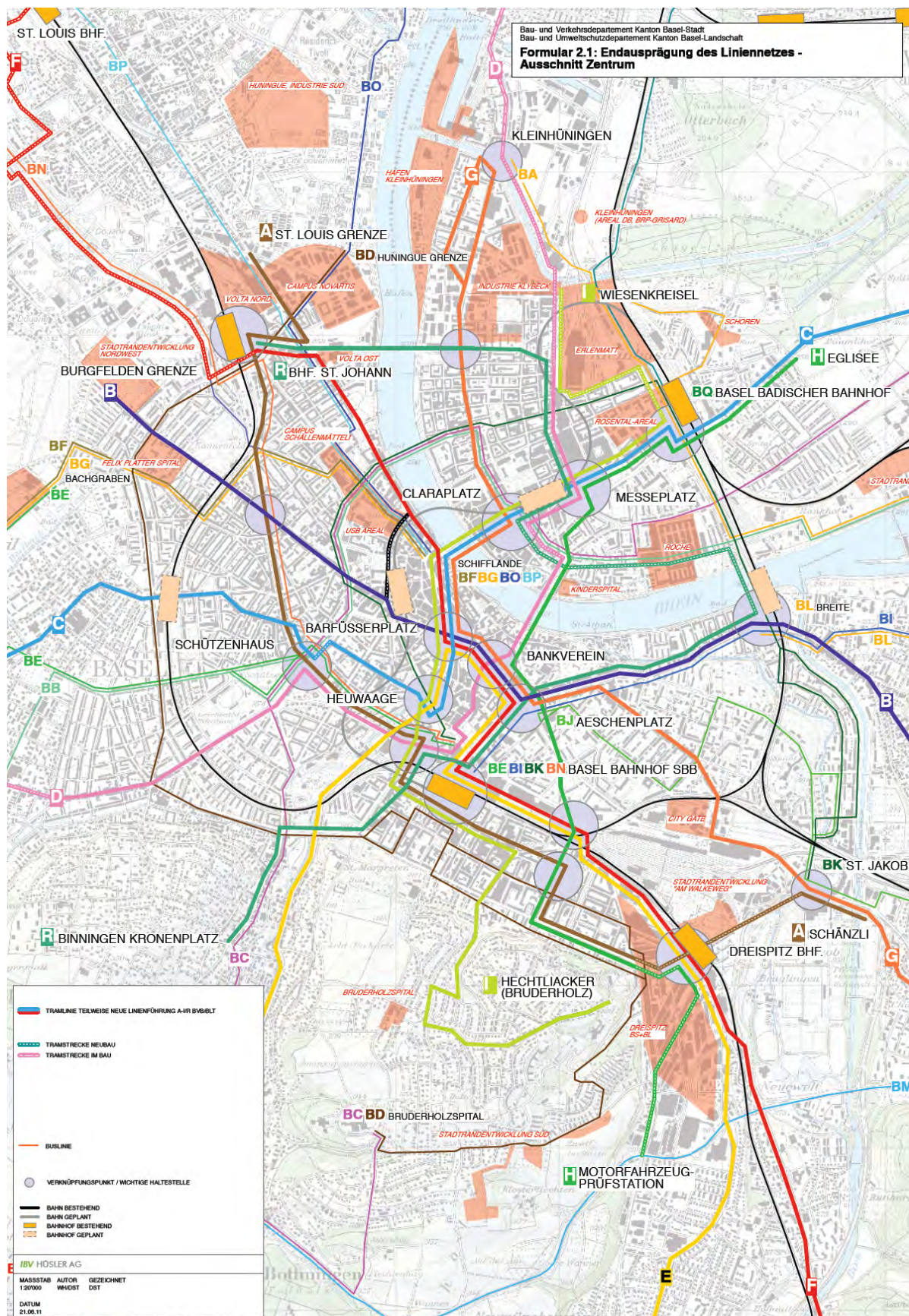
Abb. 1: Herzstück Regio-S-Bahn Basel, Angebotskonzept Variante Mitte

6 Netzdesigns

Nachfolgend werden die Netzdesigns der fünf Teams vorgestellt. Die Beschreibung der Designs ist eine Zusammenfassung der von den Teams abgegebenen Unterlagen für die Zwischenbesprechung, die Schlussbesprechung und der Schlussdokumente.

Das Beurteilungsgremium bestärkte alle Teams, ihre an der Zwischenbesprechung präsentierte Philosophie weiterzuverfolgen.

6.1 IBV



Neben den klassischen Optimierungsgrössen Kundennutzen (gemessen in Nachfrageerfolg, [Pkm]) und Wirtschaftlichkeit (gemessen im annualisierten Gesamtaufwand) verwendet **IBV** folgende Entwurfsprinzipien:⁷

Angebot in Raum und Zeit

Es müssen Standards der räumlichen und zeitlichen Erschliessung definiert werden.

Verhältnis Tram/Bus und S-Bahn

Ab ca. 25 Minuten Tramfahrt resp. ca. 16km Durchmesser eines Stadtraums stösst ein reines Tram-/Busnetz an Grenzen. Über diese Entfernung hinaus muss in kombinierten Netzen (Tram/Bus und S-Bahn) gedacht werden. Dies führt dazu, dass Tram/Bus auch im Stadttinnern und an den Stadträndern zusätzlich eine Verteil- und Sammelfunktion für die S-Bahn übernehmen müssen, was oft den historisch gewachsenen (eher radial orientierten) Tram-/Busnetzen widerspricht.

Mehrzentrige Struktur

Die sehr hohe Konzentration von Stadtentwicklung und Verkehr soll aufgelockert und durch eine mehrzentrige Struktur ersetzt werden. Dies ist mit einem System von (Umsteige-) Knoten am äusseren Rand der Innenstadt zu unterstützen. Ab einer gewissen Grösse einer Stadt ist es nicht mehr möglich, aus jedem Quartier Direktverbindungen in jedes Zentrum anzubieten.

Klarheit

Bei Verkehrsnetzen ist die Klarheit und Plausibilität äusserst wichtig. Insofern soll auf Schlaufen und Einsatzkurse verzichtet werden, da diese schwer verständlich sind. Bei Bedarf sind Verstärkungen in der jeweiligen Linie anzuordnen (3.75-Takt in HVZ⁸).

Tram vs. Bus

Das Tram hat viele Vorzüge, aber es ist im Betrieb gegenüber dem Bus relativ teuer. Neuanlagen sollen bei weniger als 10'000 Fahrgästen pro Werktag (in den stark belasteten Abschnitten) nur mit einer guten Begründung ins Auge gefasst werden.

Das Netzdesign von **IBV** lässt sich durch folgende **Merkmale** beschreiben:

- Starke Ausrichtung des Tramnetzes auf das S-Bahnnetz, S-Bahn als Einfallstor
- Direktfahrten nicht immer möglich, aber auch nicht erstrebenswert → vermehrtes Umsteigen nötig
- Aufweitung Netz: ‚Breiter‘, d.h. über mehrere Achsen über den Rhein führen
- Konzentration der Linien im Zentrum heikel → Petersgraben als Ausweichstrecke sinnvoll
- Spange Leimental – Birseck, da ähnliche betriebliche Charakteristik
- Der Südosten ist stiefmütterlich bedient im heutigen Netz → Verstärkung mittels Linie A
- Stärkung Basel Ost (Breite) gerechtfertigt
- Anbindung Roche / Kleinbasel an Bhf. St. Johann wichtig. Ebenso Anbindung Roche an Zentrum Kleinbasel (Claraplatz), vor allem für Zustand Herzstück wichtig → Linie R
- Reduktion des Busangebots im Zentrum, insbesondere auf Mittlerer Brücke

⁷ Quelle: Mündliche und schriftliche Informationen anlässlich der Zwischen- und Schlussbesprechung sowie eines Interviews aufgrund der Nicht-Einreichung eines Kurzberichts mit den Schlussdokumenten.

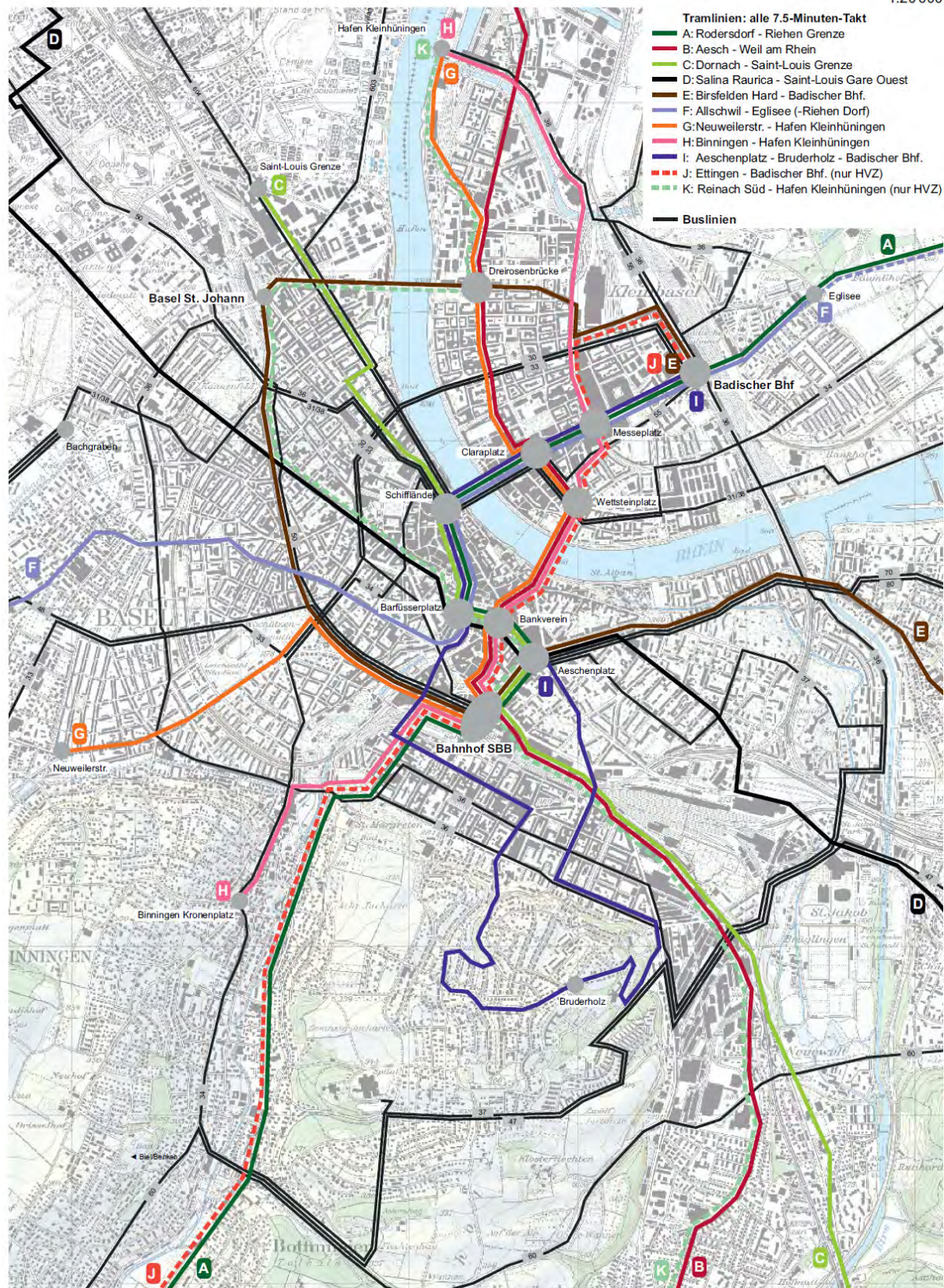
⁸ HVZ = Hauptverkehrszeiten.

6.2 Infräs

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
 Bau- und Umweltschuttdirektion Kanton Basel-Landschaft



Studienauftrag Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020 Formular 2.1: Endausprägung des Liniennetzes - Ausschnitt Zentrum
 1:20'000



Basierend auf einer Analyse der heutigen und künftigen Raum- und Siedlungsstrukturen einerseits und der Verkehrsströme (Wunschlinien gemäss GVM) andererseits sowie der daraus abgeleiteten Trambeziehungen mit grossem Marktpotenzial verfolgt **Infras** folgende Netzphilosophie:⁹

Netzausrichtung auf 3 Zentren

Schnelle, attraktive Verbindungen

- zur Innenstadt aus allen Stadtquartieren bzw. aus allen Korridoren;
- zum Bahnhof SBB (primär für diejenigen Korridore ohne S-Bahnverbindung);
- zum Badischen Bahnhof (primär aus dem nördlichen Teil der Stadt bzw. der Region Basel).

Ziel ist es, mit möglichst vielen Linien sowohl den Bahnhof SBB als auch die Innenstadt (Gross- und/oder Kleinbasel) zu bedienen und attraktive Umsteigemöglichkeiten in die anderen Korridore anzubieten.

Hochwertige Einbindung der Entwicklungsschwerpunkte im Norden der Stadt Basel

„Die Post geht im Norden ab!“ Deshalb sind aus Sicht **Infras** eine schnelle Anbindung dieser Entwicklungsgebiete an den Bahnhof SBB (und den Badischen Bahnhof) sowie eine gute Vernetzung zwischen den Entwicklungsgebieten wichtig.

Reduktion Trambelastung auf dem Innenstadtkorridor Bankverein – Schiffflände

Mit der Ausbildung von zwei Stammstrecken¹⁰ zwischen dem Bahnhof SBB und der Innenstadt mit möglichst gleichmässiger Trambelastung

- Bahnhof SBB – Aeschenplatz – Barfüsserplatz,
- Bahnhof SBB – Bankverein – Messeplatz,

möchte **Infras** einerseits die bestehende Traminfrastruktur besser ausnutzen (insbesondere Korridor Wettsteinbrücke für schnelle Verbindungen Bahnhof SBB – Kleinbasel – Entwicklungsgebiete Basel Nord), andererseits die Strecke Bankverein – Schiffflände vom Tramverkehr entlasten.

Die Realisierung eines dritten Rheinübergangs für den Tramverkehr im Innenstadtpereimeter erachtet **Infras** im Hinblick auf eine Realisierung des Herzstücks Regio-S-Bahn als nicht zielführend.

Kundenorientierter Netzaufbau

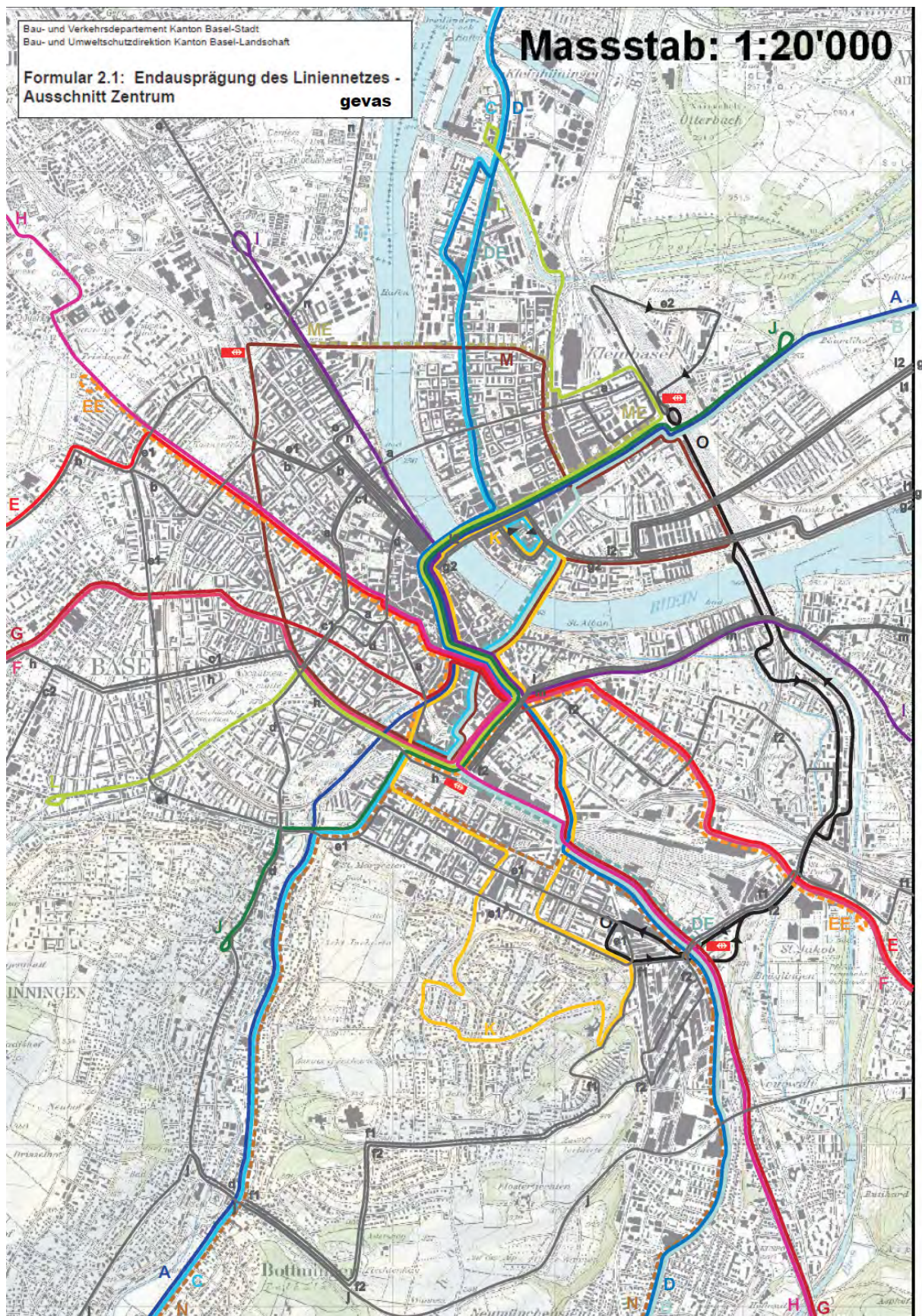
Aus Kundensicht gelten für **Infras** folgende wichtige Grundsätze für den Netzaufbau:

- „klar“: klare, verständliche Netzstruktur und einheitlicher Netztakt (7.5-Minutentakt), keine Rundlinien, zielreine Haltestellen (Bankverein, Claraplatz, Messeplatz nur durch senkrecht zueinander verkehrende Linien bedient), keine endenden Tramlinien am Bahnhof SBB;
- „direkt“: wichtigste Ziele/Quartiere sind direkt oder mit maximal einmal Umsteigen erreichbar;
- „Pünktlich und schnell“: hohe Fahrplangenaugigkeit und attraktive Beförderungsgeschwindigkeiten;
- „ausreichend“: ausreichende Beförderungskapazitäten, im Innenstadtbereich während den HVZ mindestens zwei Tramlinien pro Korridor.

⁹ Quelle: Schlussbericht **Infras** Kapitel 1 und 2. Juni 2011.

¹⁰ Zu Beginn sah **Infras** noch eine dritte Stammstrecke vor (Bhf. SBB – Heuwaage – Barfüsserplatz). Im Laufe der Entwicklung ihres Tramnetzdesigns kam **Infras** jedoch aus verschiedenen Gründen zum Schluss, dass eine solche nicht sinnvoll auszubilden ist.

6.3 GEVAS



Dem Netzdesign von **GEVAS** liegen nachfolgende Planungsgrundsätze zu Grunde.¹¹ Dabei fusst ihr Prinzip auf einer dahingehenden Verschachtelung der Linien, dass viele Äste von zwei Linien, die unterschiedliche Ziele im Zentrum anfahren, bedient werden, genannt ‚Twinlines‘. Allerdings verkehren diese Twinlines je nur im 15-Minuten-Takt.

Entwicklung aus dem Bestand heraus

- Twinline-Systematik für das Gesamtnetz nicht zu empfehlen, Umsetzung für einzelne Linien jedoch zentraler Baustein des Netzdesigns
- Bestehende Linien so weit wie möglich beibehalten

Nachfrageorientierung – auch grenzüberschreitend

Ergänzung des heutigen Liniennetzes dort, wo das aktuelle Fahrgastaufkommen den Einsatzbereich für Trams erreicht oder wo künftig neue Nachfragepotentiale erschlossen bzw. neue Verbindungen hergestellt werden sollen.

Entlastung Innenstadt bei gleichzeitiger Bereitstellung ausreichender Kapazitäten und Sicherstellung der Erreichbarkeit

- Twinline-Systematik ermöglicht Umsetzung dieser sich auf den ersten Blick ausschliessenden Zielsetzungen
- Stärkere Nutzung der Wettsteinbrücke als zweite innenstadtnahe Achse

Sicherstellung von Effizienz und betrieblicher Umsetzbarkeit

- Netzergänzungen zur Reduzierung der Störungsanfälligkeit, welche aber auch für den Regelbetrieb verwendet werden
- Taktverdichtung oder Verstärkerlinien bei Überschreiten eines Grenzwertes

Zentrale Bestandteile des Netzdesigns von GEVAS sind:

Twinline-Konzept der Vorort-Trams

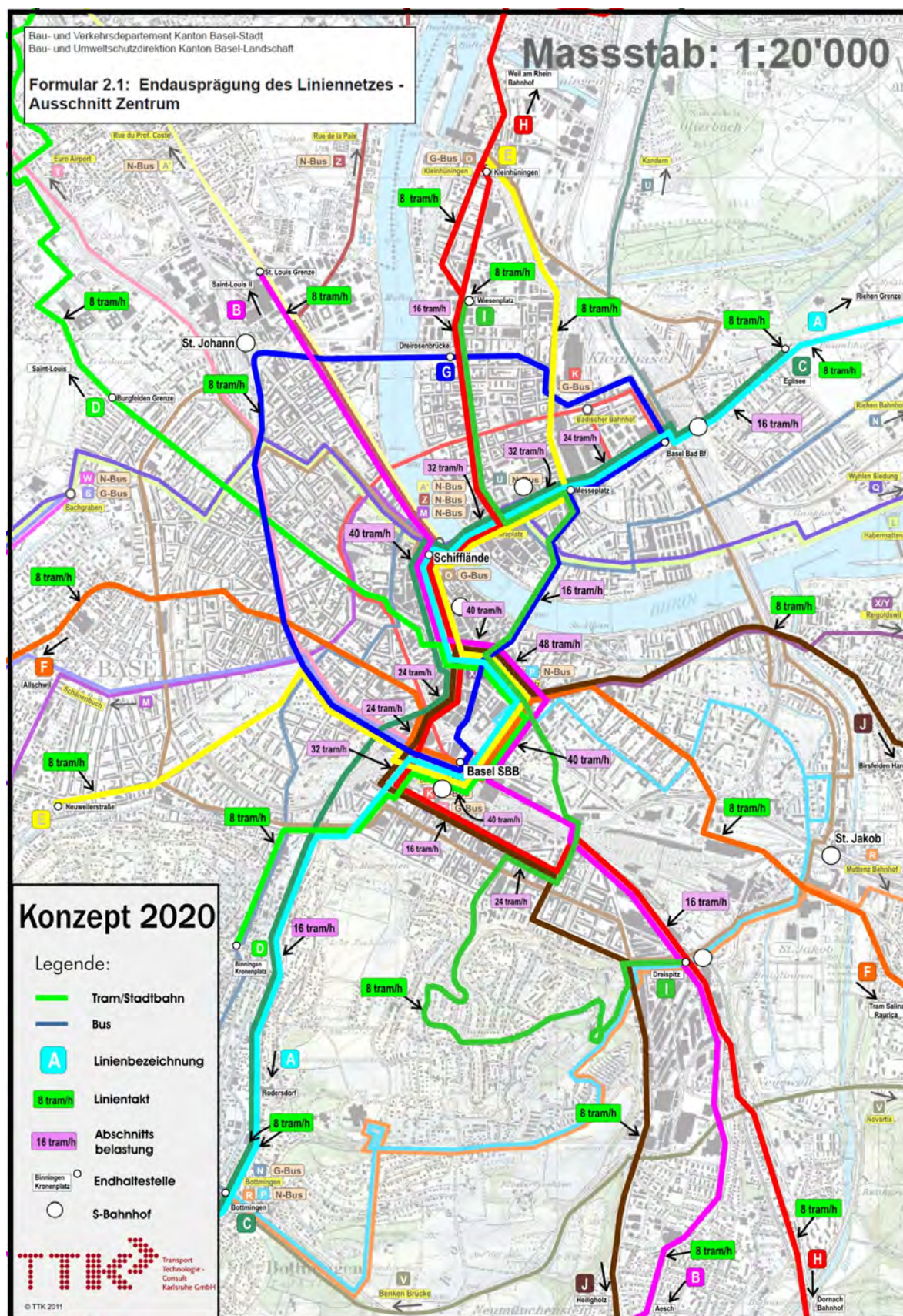
- Lange Linienäste, die das Umland erschliessen → Vorort-Trams
- Nord-Süd-Twinlines zwischen Riehen / Weil und Rodersdorf bzw. Flüh / Aesch (Linien A-D)
- Ost-West-Twinlines zwischen St. Louis Gare / Allschwil und Dornach / Pratteln bzw. Augst (Linien E-H)
- Aus jedem Linienast eine Direktverbindung zum Bhf. SBB und zur Innenstadt
- Verstärkerlinien in HVZ zum Bhf. SBB
- Alle Vorort-Trams im 15'-Takt

Stadt-Trams und Ringlinien

- Kurze Linienäste → Stadt-Trams
- Ringlinie Bruderholz
- Ringlinie Bahnhöfe
- Stadt-Trams und Ringlinien im 7.5'-Takt
- „Optionale“ Tangentiallinie im Osten (Bad. Bhf. – Dreispitz)

¹¹ Quelle: GEVAS: Endbericht. Netzbeschreibung. Kapitel 2 + 3. Juni 2011.

6.4 TTK



TTK hat bei ihrer Analyse des heutigen Tramnetzes vier Optimierungspotenziale ausgemacht und darauf ihre Netzphilosophie aufgebaut.¹²

Problem A: „Achsen ohne direkte Anbindung von Basel SBB“

→ Lösung A: Neue Linien mit systematischer Anbindung Stadtmitte und Basel SBB:

- Führung aller Linien über Basel SBB
- Führung aller Linien über die Grossbasler Altstadt
- Anbindung SBB und Altstadt Grossbasel
- Bessere Erschliessung der Gebiete südlich von Basel SBB

Problem B: „Unterschiedliche Linienauslastung mit unübersichtlichen Verstärkerlinien“

→ Lösung B: Übersichtliche, hierarchische Gliederung des Netzes durch Aufteilung in Regional- und Stadtlinien:

- ‚Starke Linien‘ als Stadtbahnlinien mit regionaler Bedeutung
- Tramlinien zur städtischen Erschliessung
- Abstufung der beiden Hierarchieebenen möglich
 - qualitativ (z.B. Fahrkomfort, Sitzplatzanteil)
 - bezüglich Kapazitäten (z.B. breitere Fahrzeuge)
- Verzicht auf Verstärkerlinien in HVZ, bei Bedarf Einsatzwagen mit gleicher Liniennummer

Problem C: „Historisch bedingte, ungünstige Linienbindungen“

→ Lösung C: Potenzialstarke Durchmesserlinien Norden – Stadtmitte – Basel SBB – Süden:

- Verbindung von Linienästen mit ähnlichen Potenzialen und ähnlicher Bedeutung
- Zuordnung zur entsprechenden Linienhierarchie
- Vereinfachtes Netzverständnis

Problem D: „Nicht geschlossener Halbring“

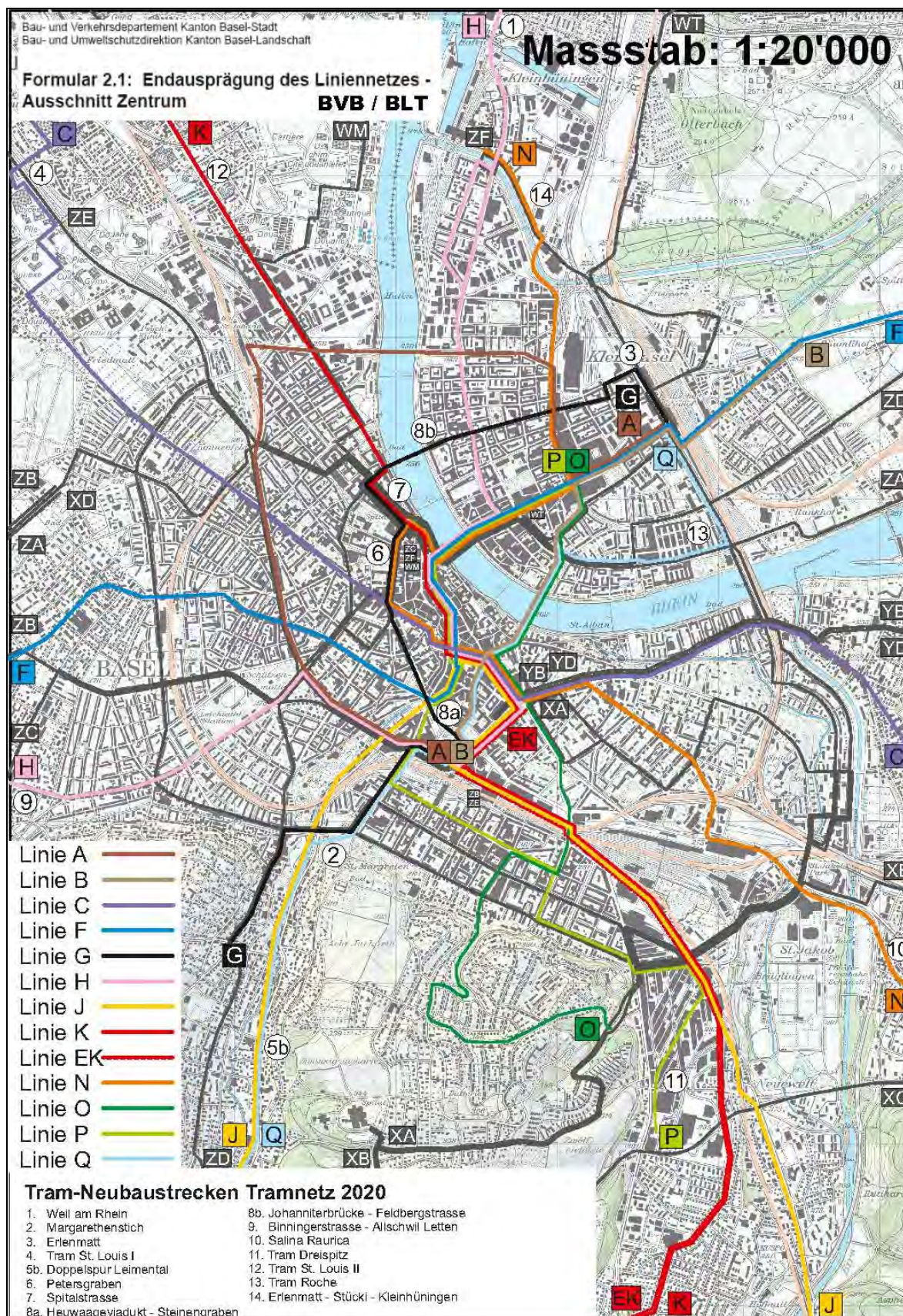
→ Lösung D: Schliessung einer kompletten Ringlinie über Basel SBB und Bad. Bahnhof:

- Ringschluss einer Linie zwischen Bad. Bahnhof und Bhf. SBB
- Betrieblicher Bruch an der Haltestelle Dreirosenbrücke
- Umsteigefreie Verbindungen zwischen allen Bahnhöfen
- Tangentialverbindung aus den Quartieren zu den (Fern-) Bahnhöfen

TTK verfolgt die Philosophie, im Rahmen des Konzeptes 2020 einen zeitnah umsetzbaren Vorschlag zu erarbeiten. Dieser Vorschlag wird für das Konzept 2030 mit deutlich visionäreren Elementen ergänzt.

¹² Quellen: Präsentationen der Zwischen- und Schlussbesprechung sowie Endbericht (Kapitel 2). Mai-Juni 2011.

6.5 BVB-BLT



Auf Basis einer Analyse von Fahrgastzahlen und Marktforschungsdaten zeigt das Team **BVB-BLT**, dass sehr hohe Übereinstimmungen zwischen den bestehenden Linienführungen und den effektiven Wunschlinien der Fahrgäste bestehen. Es stellt zudem fest, dass die Nutzung des ÖV-Angebots nebst den „hard factors“ (Infrastruktur, Liniennetz, Takt, Fahrzeugkomfort) in etwa gleichen Teilen von den „soft factors“ Wissen (Informiertheit über ÖV-Angebot) und Wollen (Bereitschaft zur Nutzung) abhängt.

→ Zurückhaltung gegenüber Änderungen der bei der Bevölkerung bekannten Linienführungen.

In Abhängigkeit ihrer Einschätzung der Potenziale der Entwicklungsgebiete und der notwendigen zusätzlichen Betriebskosten legt das Team **BVB-BLT** Prioritäten fest für den Ausbau des Tram-Streckennetzes.

→ Erschliessung neuer Potenziale für den ÖV und Umstellung von stark belasteten Buslinien auf höherwertige Tramlinien.

Netzphilosophie¹³

- Kundennutzen (Direktfahrtmöglichkeiten, Zuverlässigkeit)
- Optimale Vernetzung Tram, Bus und Bahn
- Entlastung Innerstadt
- Betriebliche und ökonomische Effizienz
- S-Bahn und Tramnetz ergänzen und verstärken sich (Grobverteiler / Feinverteiler)

Grundsätze zur Einbindung von Neubaustrecken¹⁴

- Optimale Integration der Neubaustrecken
- Änderungen müssen mehr Gewinner als Verlierer haben
- Vom Bewährten ausgehend modular Verbesserungen realisieren
- Beibehalten was gut ist und geschätzt wird (Evolution statt Revolution)
- Gute Merkbarkeit der Änderungen (das Neue in das Bekannte integrieren)

Kennzeichen des Liniennetzdesigns¹⁵

- Regio-S-Bahn als Rückgrat des regionalen ÖV:
 - Fünf Verknüpfungspunkte S-Bahn – Tram ausserhalb des Stadtgebiets (Dornach, St. Louis, Weil, Riehen-Stettenfeld, Pratteln) ermöglichen eine Entlastung der Fernverkehrs-Bahnhöfe
 - Aufwertung Haltestelle „Markthalle“ mittels direkten Zugängen zu den Bahnperrens (statt verstärkte Einbindung des Bahnhofsingangs Gundeldingen ins Netz)
- Hierarchisierung der Linien:
 - Keine im Zentrum endende Radiallinie
 - Durchmesserlinien
 - 2 Ringlinien (A/B und O/P, je betrieblich verknüpft)
- Etappierbarkeit:
 - Erstellung der einzelnen Tram-Neubaustrecken grundsätzlich unabhängig voneinander und ohne vorgegebene Reihenfolge, bei grundsätzlich unverändertem Tramnetz möglich
 - Ausnahme: Tramlinie Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Johanniterbrücke – Feldbergstr.

¹³ Quelle: Folienpräsentation des Teams BVB-BLT an der Zwischenbesprechung.

¹⁴ Quelle: Für die Zwischenbesprechung vom Team BVB-BLT abgegebene Unterlagen „Netzdesign und Herangehensweise“.

¹⁵ Quelle: Für die Schlussbesprechung vom Team BVB-BLT abgegebene Unterlagen „Erläuterungen Netzdesign“, Kapitel 2.

7 Beurteilung und Empfehlung des Beurteilungsgremiums

7.1 Vorgehen Beurteilung

Die Projektsteuerung legte eine dreistufige Bewertung fest. Die einzelnen Stufen enthielten folgende Arbeitsschritte:

- 1. Stufe:
 - Vorbewertung durch Rapp Trans mittels Bewertungskriterien bzw. Indikatoren (= technische Bewertung): Es wurden nur Indikatoren ausgewertet, welche keinen Durchlauf mit dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) erforderten. Gewisse Indikatoren sind qualitativer, gewisse quantitativer Natur.
 - Beurteilung durch das Beurteilungsgremium (1. Beurteilungssitzung vom 26. Juli 2011): Diskussion jedes Netzdesigns sowie Konsensfindung zu einer Abstufung in der Favorisierung der Netze unter Einbezug der Expertenmeinung und der technischen Bewertung.
- 2. Stufe:
 - Auswertung der auf Resultaten des GVM-Modelldurchlaufs basierenden Indikatoren durch Rapp Trans, so dass die technische Bewertung vollständig vorlag.
 - Parallel dazu Vernehmlassung bei den teilnehmenden Teams mit ausgewählten anonymisierten Unterlagen zu den verschiedenen Netzdesigns. Rückmeldungen in Form von Pro- und Contra-Punkten zu den einzelnen Netzdesigns.
 - Beurteilung durch das Beurteilungsgremium (2. Beurteilungssitzung vom 6. September 2011): Diskussion der neuen Erkenntnisse aus den GVM-Durchläufen und der Vernehmlassung, definitive Favorisierung der Netze sowie Empfehlung für das weitere Vorgehen.
- 3. Stufe:
 - Überprüfung der Beurteilung durch das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) der ETH Zürich (Prof. Dr. U. Weidmann) auf Korrektheit des Vorgehens in Stufe 1 und 2.

Die Auftrennung der Auswertung der Indikatoren mit bzw. ohne Einsatz des GVM wurde gewählt, um zu vermeiden, dass sich das Beurteilungsgremium zu stark auf die mit dem Modell ermittelten Kennzahlen konzentrierte.

Die Projektsteuerung wählte die Vergleichswertanalyse (VWA) als die am besten geeignete Methode für die Bewertung der Indikatoren im Hinblick auf die Erfüllung der in Kapitel 4.2 genannten Wirkungs- und Teilziele. Die Ergebnisse der technischen Bewertung bildeten zusammen mit den Erkenntnissen aus der Diskussion der einzelnen Netzdesigns (Hervorheben von positiven und negativen Punkten, siehe Kapitel 7.3) für das Beurteilungsgremium die Grundlage für die Formulierung der Empfehlung.

Der Einbezug der ETH diente der Qualitätskontrolle des Bewertungsprozesses. Vor Beginn der Bewertung der eingereichten Netzdesigns wurden zudem die Wirkungs- und Teilziele sowie die Indikatoren, mit welchen die Erfüllung der Teilziele gemessen wurde, der ETH zur Prüfung zugestellt. Die Rückmeldung floss in die weitere Bearbeitung ein.

7.2 Formelle Prüfung

Die formelle Prüfung der eingereichten Unterlagen der teilnehmenden Teams wurde durch Rapp Trans vorgenommen. Die Leistungen der Büros wurden grundsätzlich erbracht.

Die Projektleitung entschied, dass alle Teams die formelle Prüfung bestanden hatten und somit kein Team auszuschliessen war.

7.3 Erwägungen des Beurteilungsgremiums pro Design

Da es sich um eine Ideenstudie handelte, nahm das Beurteilungsgremium keine Rangierung der Netzdesigns vor und bestimmte auch kein Team zum Sieger. Vielmehr stand im Fokus, Stärken und Schwächen jedes Netzdesigns herauszuschälen. Hierfür wurden die Netzdesigns im Beurteilungsgremium einzeln diskutiert und positive und negative Punkte hervorgehoben, bevor ein Quervergleich über alle Netzdesigns je Wirkungsziel vorgenommen wurde.

Gewisse zusätzliche positive bzw. negative Punkte wurden seitens der Teams im Rahmen der Vernehmlassung erwähnt, welchen das Beurteilungsgremium zustimmte.

Die Punkte, welche im Rahmen der Diskussion der einzelnen Netzdesigns am meisten hervorstachen, sind im Folgenden für jedes Netzdesign aufgelistet. Gewisse Beobachtungen resultieren auf Grund der Ergebnisse der technischen Bewertung, gewisse auf Grund der Expertenmeinung.

IBV

Folgende Punkte des Netzdesigns von **IBV** hebt das Beurteilungsgremium positiv heraus:

- Die Philosophie Verknüpfung S-Bahn mit Tram und Tram mit Tram ist prägendes Element des Netzdesigns und wird konsequent und gut umgesetzt
- Verbesserungen des Netzdesigns sind möglich
- Beibehaltung wichtiger Durchmesserlinien
- Berücksichtigung der Entwicklungsgebiete bzw. Erschliessung:
 - Prüfungswerte Entwicklungsschritte 2020 – 2030
 - Tram Roche
 - Netzeinbindung Dreispitz, Gundeldingen, St. Jakob, Bachgraben, Polyfeld interessant bzw. zukunftsorientiert
 - Aufwertung Bahnhof Süd und Knoten Bahnhof St. Johann
- Entlastung der Innenstadt mit Verlagerung Bus von mittlerer Brücke auf Johanniterbrücke
- Entlastung Centralbahnplatz
- Zusätzlicher Rheinübergang (Schwarzwaldbrücke)
- Gute neue Netzelemente für relativ wenig Geld

Das Beurteilungsgremium bemängelt folgende Punkte des Netzdesigns von **IBV**:

- Netz funktioniert erst mit Herzstück
- Kapazitätsengpässe im Leimental, nach Reinach und Aesch
- Keine Direktverbindung Dreispitz – Badischer Bahnhof
- Keine schnelle Verbindung Basel SBB – Messe
- Aktuelle Ansätze ohne Not verworfen / verändert: Margarethenstich (P2), Anbindung St. Louis (P4), Linienführung Tram 8
- Zu viele betrieblich unvorteilhafte „Zick-Zack“-Linien
- Art der Anbindung Roche nur sinnvoll, falls S-Bahn-Haltestelle Breite realisiert wird, zudem neue Schwarzwaldbrücke bis 2020 nicht realistisch
- Neue Infrastruktur (Petersgraben) nur für den Störbetrieb hat ein zu schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Infras

Folgende Punkte des Netzdesigns von **Infras** hebt das Beurteilungsgremium positiv heraus:

- Kreuzungsprinzip der Tramlinien
- Gut lesbares, einfach verständliches Netz, das maximal gestrafft ist
- Berücksichtigung der Entwicklungsgebiete bzw. Erschliessung:
 - Schwerpunkt Hafen / Kleinhüningen gut gelöst
 - Verbesserte Erschliessung Uni und Spital trotz Verzicht auf Tram Petersgraben / Johannerbrücke
 - Alternative zu Trammerschliessung Dreispitz mit 3 Buslinien
 - Kleinbasel vielfältig bzw. differenziert erschlossen
 - Stärkung der Verbindung Bahnhof SBB - Kleinhüningen mittels der schnellen Achse über Wettsteinbrücke.
 - Korridore ohne S-Bahn mit schneller Verbindung zum Bahnhof SBB versorgt
- Entlastung Innenstadt durch stärkere Nutzung Wettsteinachse
- Knotenvereinfachungen Claraplatz – Bankverein
- Keine unnötig grossen Tramnetzausbauten
- Kritische Prüfung Tramwürdigkeit
- Realistische Investitionen bis 2020

Das Beurteilungsgremium bemängelt folgende Punkte des Netzdesigns von **Infras**:

- Vernachlässigung von (Entwicklungs-)Gebieten ausserhalb Kleinbasel Nord:
 - Weitere Gebiete werden als unbedeutend eingestuft
 - Leimental ohne Direktverbindung zur Innenstadt
 - Vernachlässigung Allschwil (keine Bahnhofsanbindung), Roche, Dreispitz, Bahnhof Süd, Gundeldingen, Zoo
- Liniennetz Kleinbasel überdimensioniert
- Überlastung auf dem Abschnitt Markthalle – Centralbahnplatz inkl. beider Knoten
- Nutzen Herzstück zu wenig berücksichtigt; S-Bahn-Haltestellen haben keine Wirkung auf Netzdesign

GEVAS

Folgende Punkte des Netzdesigns von **GEVAS** hebt das Beurteilungsgremium positiv heraus:

- Tramnetz einer neuen Generation (Tramnetz 2.0), das einen wertvollen Beitrag für die Diskussion bietet
- Hohe Komplexität mit hohem Wirkungsgrad
- Maximierung der Direktverbindungen dank Tinline-System, wodurch viele Wunschverbindungen ermöglicht werden
- Sehr gute Erschliessung aller Entwicklungsgebiete:
 - Offensive Erschliessungswirkung im Norden, Osten und Westen
 - Allschwil, Bachgraben, Roche (an Bahnhof SBB und Bad. Bahnhof angeschlossen)
- Einsatzlinien bieten interessante Verbindungen
- Netzentwicklung bietet interessante Spange (EuroAirport –) St. Louis – Huningue – Kleinhüningen – Basel Ost
- Innenstadtentlastung
- Herzstück zeigt Wirkung auf Ausgestaltung des Tramnetzes

Das Beurteilungsgremium bemängelt folgende Punkte des Netzdesigns von **GEVAS**:

- Schwer verständliches, benutzerunfreundliches, schwer kommunizierbares Tramnetz, was durch die Anpassung der Traminien bei Realisierung des Herzstücks noch verstärkt wird
- Gewährleistung der Anschlüsse in Randzeiten (Abendverkehr, Wochenende) schwierig
- Twinlines auch dort, wo nicht nötig (Bruderholz nach 2020)
- Erschliessung Gundeldingen / Dreispitz ungenügend bzw. nur in HVZ verbessert
- Nicht alle neuen Linien tramwürdig, insbesondere Linie O
- Teurer Ausbau

TTK

Folgende Punkte des Netzdesigns von **TTK** hebt das Beurteilungsgremium positiv heraus:

- Grundkonzeption der Linien gut angedacht
- Netz gut begreifbar
- Berücksichtigung der Entwicklungsgebiete bzw. Erschliessung:
 - Bachgrabenerschliessung von Norden her
 - Interessante Idee, die Roche-Linie nach Osten weiterzuführen
 - Attraktive Anbindungen Gundeldingen
 - Bahnhof Süd besser genutzt, doch Linien müssten nochmals hinterfragt werden
 - Sehr gute Anbindung an Bahnhof SBB, insbesondere Direktverbindung Allschwil
- Optimale Nutzung bestehender Infrastruktur; nur wenige Neubauten bis 2020
- Realistische Einschätzung der Netzausbauten bis 2020

Das Beurteilungsgremium bemängelt folgende Punkte des Netzdesigns von **TTK**:

- Netzphilosophie mit priorisierten Durchmesserlinien nicht verwirklicht:
 - Keine Netzphilosophie erkennbar bzw. Netz wirkt beliebig
 - Aspekt der Beliebigkeit wird beim Netz 2030 verstärkt
 - Viele unverständliche, teilweise komplizierte Linienführungen
 - Keine Verbesserung für Entwicklungsgebiete, insbesondere Bahnhofsanbindung Allschwil ohne Kundennutzen
 - Fragliche Attraktivität der Bruderholzlinie im Raum Dreispitz / Bruderholz
 - Innenstadt zu wenig entlastet
 - Betriebliche Verschlechterung, insbesondere wegen Kapazitätsüberlastung am Centralbahnplatz und auf dem Abschnitt Markthalle – Centralbahnplatz – Aeschenplatz
 - Verknüpfung mit S-Bahn und Bus zu wenig durchdacht
 - Tramnetz (Busnetz) mit Herzstück nicht weiterentwickelt
-

BVB-BLT

Folgende Punkte des Netzdesigns von **BVB-BLT** hebt das Beurteilungsgremium positiv heraus:

- Das Netzdesign setzt auf dem heutigem betrieblichem und verkehrlichem Zustand (Ist-Situation) an:
 - Übersichtliches Liniennetz
 - Beibehaltung der heutigen Top-Linien
 - Vermutlich wenig Widerstand aus der Bevölkerung
- Deutliche Verbesserung der Entwicklungsgebiete bzw. der Erschliessung:
 - Aufwertung Uni, Spital
 - Pragmatische Lösung für Dreispitz / Gundeldingen
 - Idee Anbindung Bahnhof SBB auf Westseite
- Kapazitätsgerechtes Linienkonzept, insbesondere Entlastung der Innenstadt durch Linie G
- Höhere Flexibilität beim Störungsmanagement dank zusätzlicher Rheinquerung und Petersgraben
- Gute Etappierbarkeit

Das Beurteilungsgremium bemängelt folgende Punkte des Netzdesigns von **BVB-BLT**:

- Konservativer Ansatz, da an fast allem Bestehenden festgehalten wird, unter anderem auch beim Busnetz:
 - Konsequente Fortführung des organischen Wachstums
 - Rückfallebene zum heutigen Zustand
 - Szenario Herzstück und Netz nach 2020 ohne Ambition bzw. Netzausbauten (Bruderholztunnel) kaum begründbar
- Verbesserungspotential bei Linienführungen und Erschliessung:
 - Linienführung N nicht logisch
 - Neue Infrastrukturen (Roche, Margarethenstich, Johanniterbrücke) werden zu wenig stark genutzt
 - Vernachlässigung Bahnhof Süd / Gundeldingen und Bruderholz-Quartier
 - Ast Leimental und Ast Birstal (Aesch) müssten betrieblich zusammengehängt werden
- Kompatibilität Herzstück nicht gelungen, da Koordination der Verkehrsträger nicht durchdacht: Anpassung der Linienführung des Trams N drängt sich noch mehr auf, da dieses Tram sowohl in Vororten als auch in Innenstadt S-Bahn-Haltestellen anfährt
- Unrealistisch viel Infrastrukturausbauten bis 2020

7.4 Empfehlung des Beurteilungsgremiums

Unter Berücksichtigung der in Kapitel 7.3 als positiv bzw. negativ beurteilten Punkte zeigt sich, dass für das Beurteilungsgremium die beiden Netzdesigns von IBV und BVB-BLT im Vordergrund stehen. Dabei grenzt sich das Netzdesign von IBV deutlich vom Netzdesign von BVB-BLT ab, da es aus Sicht des Beurteilungsgremiums zukunftsfähiger und besser auf die S-Bahn abgestimmt ist als das Netzdesign von BVB-BLT.

Da keines der fünf Netzdesign ohne Anpassung eine Umsetzung erlaubt, entschied das Beurteilungsgremium, dass basierend auf dem favorisierten Netzdesign von IBV eine Synthesevariante erarbeitet werden soll. Bei der Erarbeitung der Synthesevariante sind positiv beurteilte Netzelemente der übrigen Netzdesigns, insbesondere des Vorschlags von BVB-BLT, sowie weitere aus Sicht des Beurteilungsgremiums relevante Punkte zu prüfen und wenn möglich zu berücksichtigen.

7.5 Prüfung durch ETH

Die ETH hat die Methodik der Bewertung, die Durchführung der Bewertung sowie die Erwägungen und Empfehlungen des Beurteilungsgremiums überprüft. Dabei beurteilte sie die getroffenen Annahmen und die Resultate der Bewertung und Beurteilung hinsichtlich ihrer Transparenz, Nachvollziehbarkeit, Korrektheit, Konsistenz, Vollständigkeit und Gleichbehandlung der Varianten.

Die ETH bestätigt, dass die technische Bewertung der eingereichten Netzdesigns grundsätzlich sauber und fachlich korrekt durchgeführt wurde. Sie unterstützt das Vorgehen des Beurteilungsgremiums. Auch die Erwägungen des Beurteilungsgremiums zu den einzelnen Netzdesigns sowie die Empfehlungen zur Ausarbeitung einer Synthesevariante werden grundsätzlich geteilt. Allerdings erkennt die ETH im Netzdesign von Infras wertvolle Inputs, welche die beiden favorisierten Konzepte entbehren. Sie empfiehlt deshalb, die Stärken des Netzdesigns von Infras bei der Erarbeitung der Synthesevariante soweit möglich zu übernehmen.

8 Synthesevariante

8.1 Entstehungsprozess Synthesevariante

Auf Basis der Erkenntnisse aus den 5 Teamvorschlägen erhielt die Projektleitung vom Beurteilungsgremium den Auftrag, eine Synthesevariante zu erstellen.

Dies wurde mittels folgender Zwischenschritte erreicht:

1. Erarbeitung PLUS-Varianten der beiden Favoriten-Vorschläge IBV und BVB-BLT
2. Erarbeitung Synthesevariante IBV - BVB-BLT aus den beiden PLUS-Varianten, Erarbeitung Synthesevariante Gremium aus Inputs der restlichen 3 Teamvorschläge
3. Erarbeitung einer finalen Synthesevariante unter Berücksichtigung der Rückmeldungen des Beurteilungsgremiums zu den beiden Synthesevarianten
4. Modifikation der Synthesevariante unter Berücksichtigung der Inputs von BVB und BLT

Zwischen den Schritten 1 bis 3 erfolgte jeweils eine Konsultation des Beurteilungsgremiums, nach den Schritten 1 und 3 wurde eine technische Bewertung durchgeführt. Zwischen Schritt 3 und 4 erfolgte zuerst eine Konsultation des Beurteilungsgremiums, und dann zwei gemeinsame halbtägige Workshops mit BVB und BLT.

Das finale Netzdesign erhielt die Bezeichnung ‚**Tramnetz 2020**‘.

Nachfolgende Abbildung stellt den Entstehungsprozess des Netzdesigns Tramnetz 2020 dar.

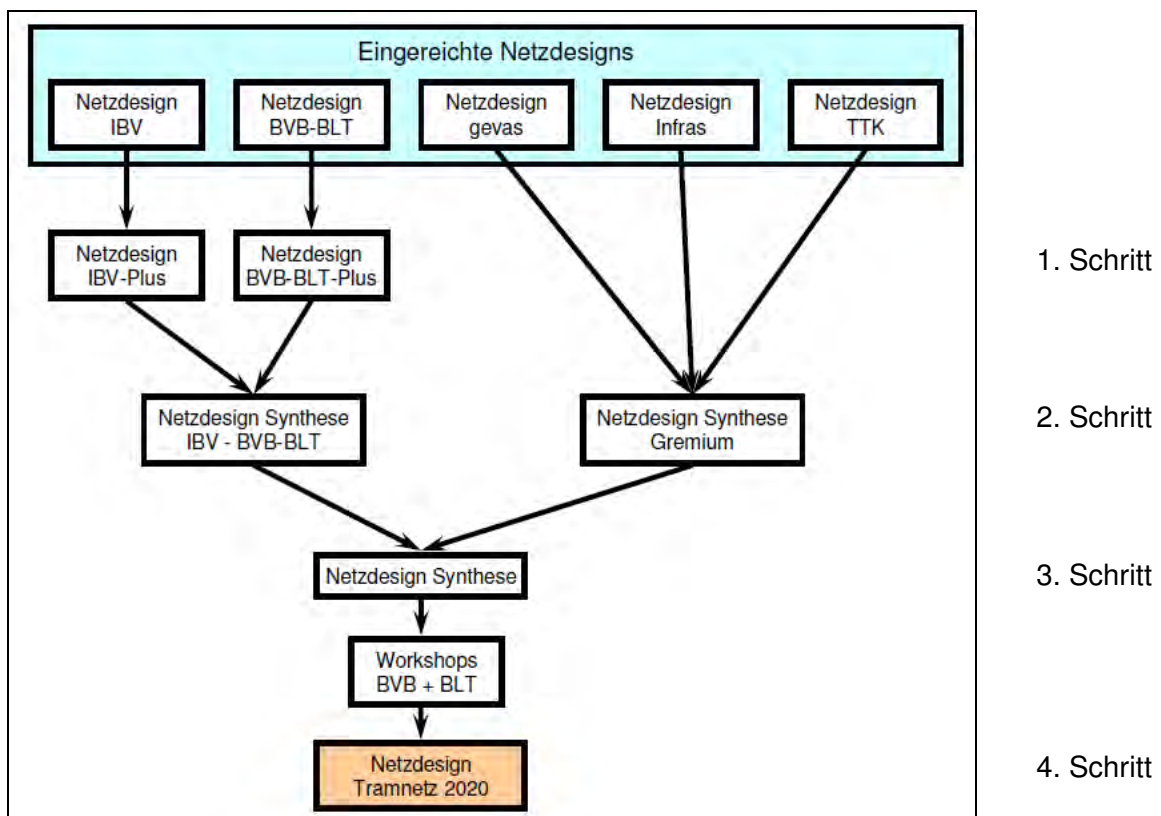
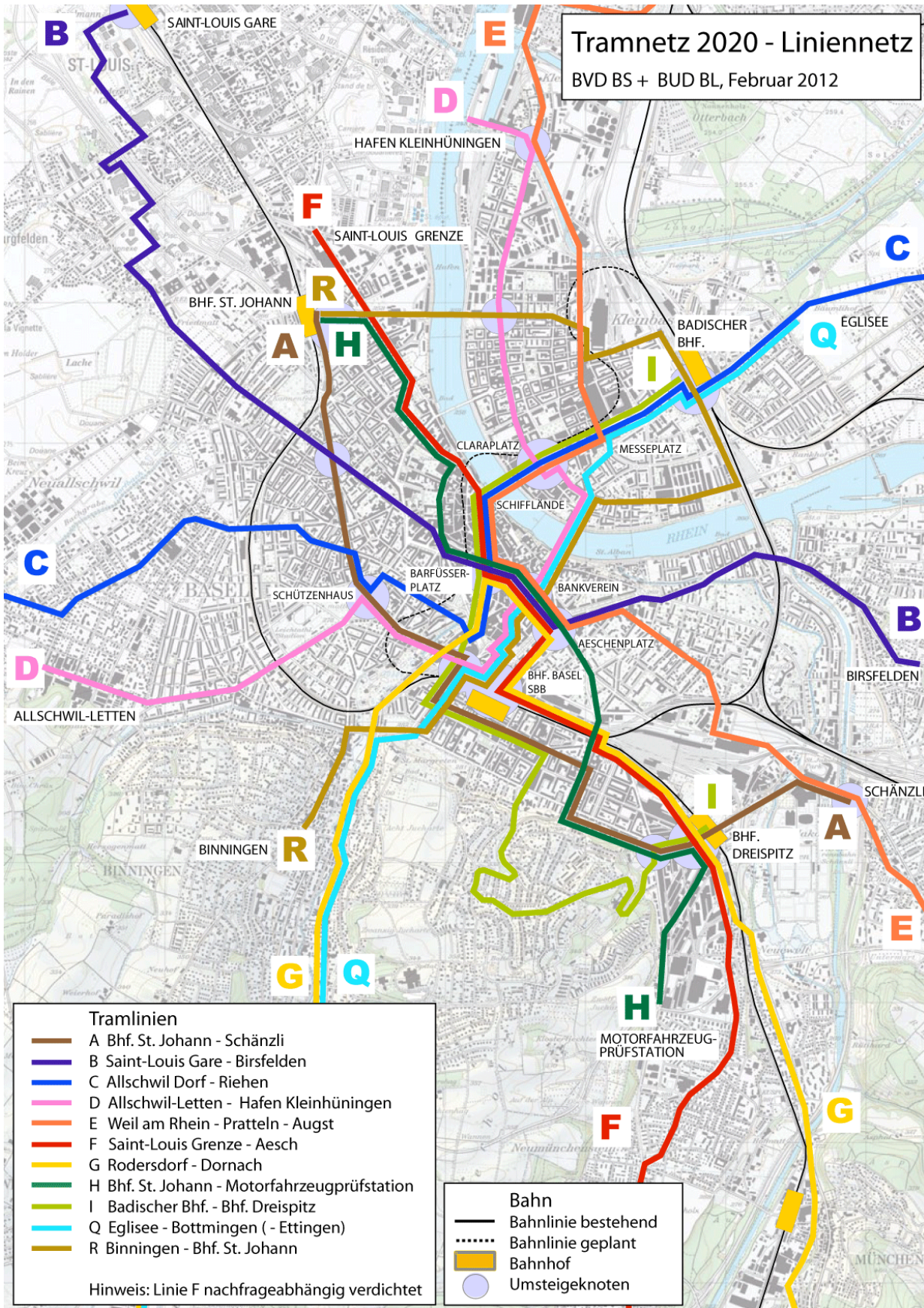


Abb. 2: Entstehungsbaum des Netzdesigns Tramnetz 2020

In den nächsten Kapiteln wird Tramnetz 2020 näher erläutert.

8.2 Tramnetz 2020 – das Liniennetz



Das Netzdesign Tramnetz 2020 basiert auf dem Ansatz des **Knotenprinzips** des Planungsteams IBV Hüsler. Stadt und Agglomeration Basel entwickeln sich zunehmend zu einem mehrzentrigen Raum. Diese Entwicklung soll mit aufgewerteten und neuen ÖV-Umsteigeknoten unterstützt und die Erreichbarkeit dieser Zentren dadurch gewährleistet werden. Das Tramnetz wird stärker auf die S-Bahn ausgerichtet, indem die Tramlinien am Stadtrand konsequent mit den S-Bahn-Stationen verknüpft werden (Bhf. Dreispitz, St. Johann und Badischer Bahnhof). Zusätzlich werden Tram-Tram-Knoten im Stadttinnern ausgebildet (Schützenhaus, Claraplatz).

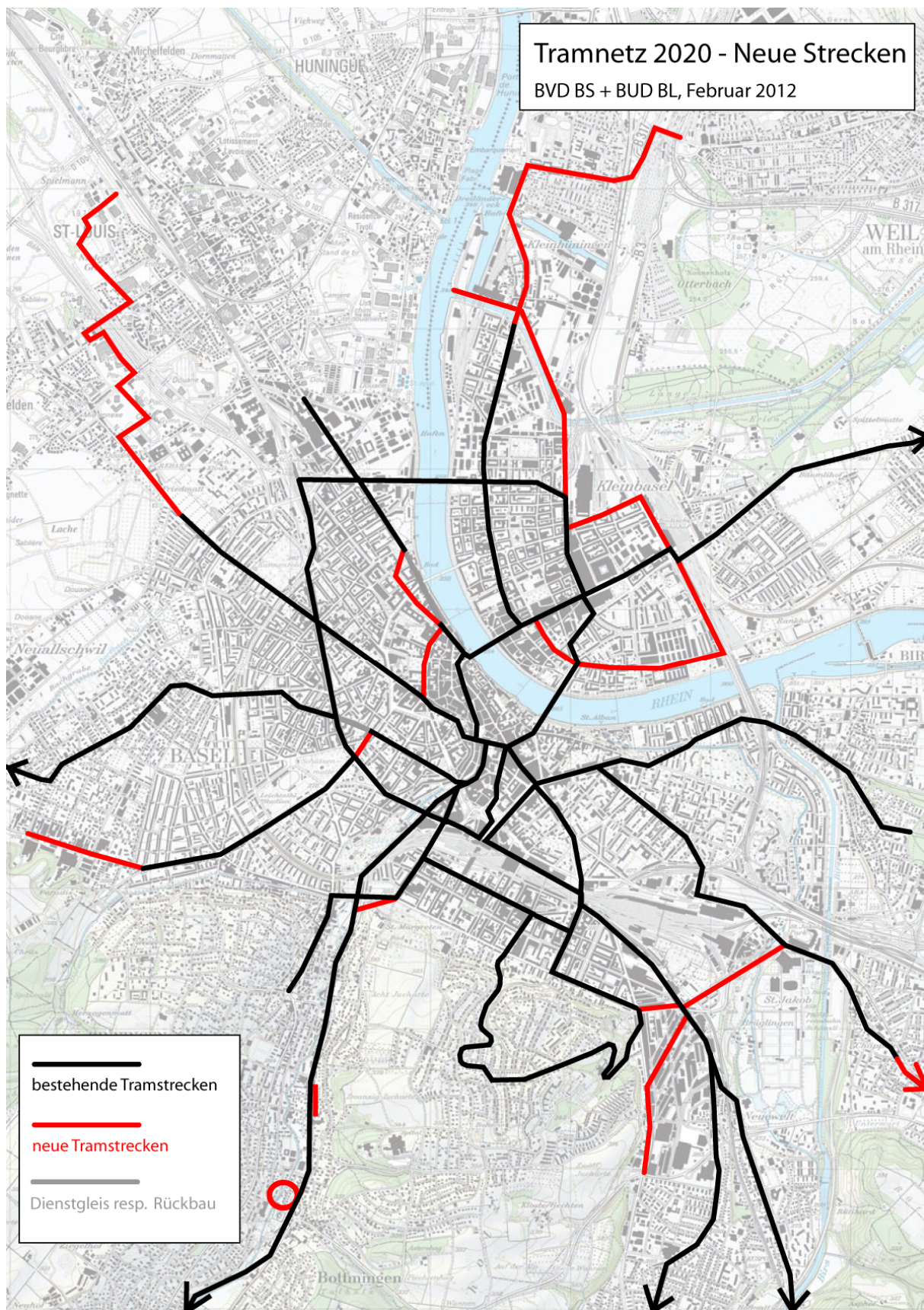
Tramnetz 2020 verfolgt zudem den Grundsatz des Teams BVB-BLT, **Bewährtes grundsätzlich beizubehalten**. Im Netzdesign Tramnetz 2020 ist das heutige Liniennetz deshalb noch deutlich erkennbar. Mehrere Linien bleiben unverändert im Vergleich zu heute. Die verbleibenden Neuerungen sind für die Kund/innen leicht zu merken. Das neue Netzdesign besteht weiterhin aus Durchmesserlinien plus einer sogenannten Spange, d.h. einer Linie, die das Zentrum nicht durchfährt (Linie G).

Das Netzdesign Tramnetz 2020 enthält ausserdem überzeugende Elemente der weiteren Planungsteams, insbesondere von Infras.

Tramnetz 2020 zeichnet sich durch folgende **Merkmale** aus:

- Erschliessung neuer Wohn- und Arbeitsgebiete
Neue Tramstrecken erschliessen neue Wohn- und Arbeitsgebiete mit dem Tram, so die Erlentmatt, Allschwil-Letten, Stücki, Dreispitz, Uni-Spitäler, Salina Raurica, das Hafengebiet Kleinhüningen und das Wettsteinquartier mit dem Roche-Areal.
- Entlastung Innenstadt
Der Abschnitt Barfüsserplatz – Marktplatz – Schiffflände wird von Tramverkehr entlastet. Dies wird erreicht durch eine gleichmässigeren Verteilung des Tramverkehrs auf die beiden bestehenden Trambrücken (Mittlere Brücke und Wettsteinbrücke) und einer neuen Tramachse durch den Petersgraben.
- Eine 8 zwischen Bahnhof Basel SBB und Claraplatz
Zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Claraplatz bilden die Tramlinien eine Acht, d.h. die Linien kreuzen sich am Bankverein nur rechtwinklig. Dies erhöht die Kapazität der Kreuzung.
- Anbindung Roche und Novartis an drei Bahnhöfe
Die Linie R verbindet die Hauptstandorte von Roche und Novartis mit den drei Bahnhöfen Basel SBB, Badischer Bahnhof und St. Johann.
- Doppel-Anbindung Uni / Spitäler
Der Raum Uni / Spitäler wird zusätzlich zu den bereits bestehenden Linien B und F durch eine dritte Linie über die neue Tramstrecke durch den Petersgraben erschlossen (Linie H).
- Kleinbasel Nord – Bahnhof Basel SBB
Eine neue Tramstrecke durch den Claragraben verbessert die Erreichbarkeit des Raums Kleinbasel Nord (Klybeck, Matthäus, Clara) mittels einer schnellen Verbindung vom / zum Bahnhof Basel SBB (Linie D).
- Entflechtung Centralbahnplatz
Auf dem Centralbahnplatz werden die Tramlinien konsequent entflechtet. Alle Linien aus Richtung Peter Merian fahren zum Aeschenplatz, diejenigen aus Richtung Markthalle zum Kirschgarten. Dank dem Verzicht auf querende Linien vor dem Bahnhofsgebäude wird der Centralbahnplatz übersichtlicher und fussgängerfreundlicher.
- Verdichtungen innerhalb Linien
Auf Einsatzlinien wird verzichtet. In den Hauptverkehrszeiten können einzelne Linien nachfrageabhängig verdichtet werden (z.B. Linie F).

8.3 Tramnetz 2020 – das Streckennetz



Tramnetz 2020 sieht folgende neuen Tramstrecken vor:

Im Bau

- Weil am Rhein (Kleinhüningen – Weil am Rhein Bhf.) (+ 2.8 km)
→ total im Bau: 2.8 km Streckennetz

In Planung

- Margarethenstich (+ 0.35 km)
- Erlenmatt (Badischer Bahnhof – Erlenmatt – Riehenring) (+ 1.1 km)
- Doppelspurausbau Hinteres Leimental (Ettingen – Flüh) (+ 2.7 km)
- Saint-Louis (Burgfelden Grenze – Saint-Louis Gare) (+ 3.3 km)
- Salina Raurica (Pratteln – Grüssen – Augst) (+ 2.5 km)
- Stücki (Riehenring – Stücki – Hochbergerplatz) (+ 1.6 km)
- Doppelspurausbau Binningen-Spiesshöfli (+ 0.3 km)
- Dreispitz (Leimgrubenweg - Haltestelle Dreispitz – Broadway – Motorfahrzeugprüfstation) (+ 1.6 km)
→ Total in Planung: 10.45 km Streckennetz¹⁶

Neu

- Petersgraben (+ 0.7 km)
- Claragraben (+ 0.5 km)
- Knoten Schützenhaus (Schützenhaus – Schützenmattstrasse) (+ 0.25 km)
- Allschwil-Letten (Neuweilerstrasse – Paradies – Letten) (+ 1 km)
- Roche (Wettsteinplatz – Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse – Bad. Bhf.) (+ 2 km)
- Dreispitz – St. Jakob (+ 1 km)
- Hafen Kleinhüningen (Hochbergerplatz – Hafen Kleinhüningen) (+ 0.5 km)
- Wendeschlaufe Bottmingen
- Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johannis-Vorstadt) (+ 0.9 km)
→ Total Neu: 5.7 km Streckennetz¹⁷

Das heutige Tram-Streckennetz der Region Basel beträgt rund 74 km. Mit der Realisierung von Tramnetz 2020 werden 19 km zusätzliche Streckenkilometer dazukommen. Insgesamt wird das Tram-Streckennetz der Region Basel dann rund 93 km betragen. Dies entspricht einem Zuwachs von 25 % verglichen mit dem heutigen Netz.

¹⁶ Ohne Doppelspurausbauten Leimental

¹⁷ Ohne Spitalstrasse und Knoten Schützenhaus

8.4 Würdigung

Folgende Punkte des Netzdesigns Tramnetz 2020 hebt das Beurteilungsgremium positiv heraus:

- Netzdesign ist nahe am Optimum („Das perfekte Netz gibt es nicht“)
- Netzdesign ist verständlich und lesbar
- Erschliessung der Entwicklungsgebiete wird verbessert
- Innenstadt wird entlastet
- Bewährtes wird beibehalten, keine komplette Neuverknüpfung der Linien
- Philosophie ‚8‘ zwischen Basel SBB und Claraplatz wird positiv hervorgehoben
- Entflechtung beim Centralbahnplatz wird sehr positiv gewertet
- Verbessert die ÖV-Anbindung bestehender Quartiere
 - zusätzliche Tramlinie im Gundeli mit Verbindung zum Dreispitzareal
 - schnelle Verbindung aus Kleinbasel Nord an den Bahnhof Basel SBB
- Netzdesign ist zukunftsfähig
 - kann weiter entwickelt werden, d.h. zusätzliche Ausbauten sind möglich, ohne dass das Netz im Kern angepasst werden muss, so etwa Verlängerungen nach Allschwil und Bachgraben, ins Polyfeld Muttenz, nach Saint-Louis, Huningue, Lörrach, zu Vitra, Richtung Niederholz/Hörnli/Grenzach
 - Netz ohne Herzstück Regio-S-Bahn ideal
 - Geplante Tram-Infrastrukturen werden auch mit Herzstück Regio-S-Bahn benötigt
- Verkürzung der Reisezeiten für die Fahrgäste
- Verbesserung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV

Das Beurteilungsgremium bemängelt folgende Punkte des Netzdesigns Tramnetz 2020:

- Relativ hohe Investitions- und Betriebskosten
- Zunahme Umsteiger durch Knotenprinzip
- Gewisse Knoten betrieblich und bautechnisch anspruchsvoll (Dreispitz, Wettsteinplatz)

Das Beurteilungsgremium empfiehlt das Tramnetzdesign Tramnetz 2020 als wegweisendes Konzept zur Weiterbearbeitung.

8.5 Etappierung

Das Tramnetz 2020 ist in vier Etappen umsetzbar. Jede Etappe beinhaltet ein in sich stimmiges Tramnetz.

Zeitlich sind die Etappen auf die Tranchen des Agglomerationsprogramms Basel abgestimmt. Somit sind die Etappen auch bezüglich des Finanzierungsumfangs umsetzbar.

- Etappe 1 (Baubeginn vor 2015)
 - Weil am Rhein
 - Margarethenstich
 - Erlenmatt
 - Doppelspurausbau Hinteres Leimental (Ettingen – Flüh)

 - Etappe 2 (2015 – 2018) Agglomerationsprogramm A-Horizont
 - Saint-Louis
 - Stücki
 - Salina Raurica (1. Etappe)
 - Doppelspurausbau Binningen-Spiesshöfli

 - Etappe 3 (2019 – 2022) Agglomerationsprogramm B-Horizont
 - Claragraben
 - Petersgraben
 - Allschwil-Letten
 - Salina Raurica (2. Etappe)
 - Dreispitz
 - Knoten Schützenhaus

 - Etappe 4 (ab 2023) Agglomerationsprogramm C-Horizont
 - Roche
 - Dreispitz – St.Jakob
 - Hafen Kleinhüningen
 - Spitalstrasse
 - Wendeschlaufe Bottmingen
-

9 Weiteres Vorgehen

Tramnetz 2020 zeigt auf, wie das Tramnetz Region Basel in zehn bis fünfzehn Jahren aussehen könnte. Es bildet die Grundlage für den etappierten Ausbau des Tram-Streckennetzes. Nach erfolgter politischer Entscheidungsfindung werden die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft die detaillierte Planung aufnehmen (Technische Machbarkeit, Detailplanung Umsetzung mit BLT und BVB).

Die konkrete Umsetzung von Tramnetz 2020 wird ab 2014/2015 mit der Verlegung der Schienen über den Margarethenstich in Angriff genommen. Bereits ab 2013 werden die Fahrgäste mit dem Tram über die Grenze bis nach Weil am Rhein fahren können.

