



An den Grossen Rat

07.5231.04

09.5318.03
09.5366.03
07.5047.04
07.5347.04

BVD/P075231/P095318/P095366/P075047/P075347

Basel, 13. November 2013

Regierungsratsbeschluss vom 12. November 2013

Anzug Patricia von Falkenstein betreffend Schaffung einer direkten Tram- oder Busverbindung zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob (P075231)

Anzug Vitelli und Konsorten betreffend Erschliessung des Bruderholz-Spitals mit dem Tram (P095318)

Anzug Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Erschliessung Allschwil Gebiet Bachgraben mit dem öffentlichen Verkehr und entsprechende Entlastung der Stadtquartiere vom Pendler- und Durchgangsverkehr (P095366)

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Schienenbogen Margarethenbrücke – Viaduktstrasse (Richtung Birsigviadukt) (P075047)

Anzug Christian Egeler und Konsorten betreffend Tramverlegung in die Spitalstrasse (P075347)

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Oktober 2011 vom Schreiben 09.5231.03 des Regierungsrats Kenntnis genommen und, dem Antrag des Regierungsrats folgend, den nachstehenden Anzug Patricia von Falkenstein stehengelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Das Areal St. Jakob ist eines der grössten Sport- und Eventgelände der Schweiz. Jedes Jahr besuchen Hunderttausende den St. Jakob-Park, die St. Jakobshalle, die St. Jakob-Arena, die Sportanlagen St. Jakob und Schänzli, das Gartenbad St. Jakob, Brüglingen oder das Einkaufszentrum.

Insbesondere zum Besuch von Sportveranstaltungen sollen möglichst viele Besucherinnen und Besucher mit dem Öffentlichen Verkehr transportiert werden. Nicht nur für die EURO 08 soll es auch Kombi-Tickets für die Veranstaltung und den Transport geben. Weil zu zahlreichen Veranstaltungen auch Besuchende mit dem Zug nach Basel kommen, ist die Verbindung zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob besonders wichtig. Wer nicht mit dem SBB-Shuttle-Zug anreist, muss heute von einem Tram ins andere umsteigen; es gibt keine direkte Bus- oder Tramverbindung zwischen diesen beiden Stationen. Das bestehende Angebot mit Zwang zum Umsteigen entspricht nicht den Erwartungen der Besuchenden an ein zeitgemässes Transportangebot. Zudem ergeben sich bei der Haltestelle Aeschenplatz problematische Situationen, wenn Hunderte die ohnehin gefährliche Strassen- und Tramkreuzung überqueren und auf der flächenmässig relativ kleinen Haltestelle der Tram Nr. 14 auf den Anschluss warten.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten, ob eine permanente direkte Tram- oder Busverbindung zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob eingerichtet werden kann.

Patricia von Falkenstein“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Oktober 2011 vom Schreiben 09.5318.02 des Regierungsrats Kenntnis genommen und, dem Antrag des Regierungsrats folgend, den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten stehengelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„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. Naheliegender 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 Unterzeichnenden bitten die Regierung:

- 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 Trammerschliessung vorzulegen.
- Sich beim Bund dafür einzusetzen, dass die Erschliessung des "Bruderholz- Gesundheitszentrums" ins Agglomerationsprogramm aufgenommen wird.

Ein inhaltlich gleichlautender Vorstoss wurde im Landrat eingereicht.

Jörg Vitelli, Daniel Goepfert, Stephan Luethi-Brüderlin, Maria Berger-Coenen, Ursula Metzger Junco P., Greta Schindler, Beat Jans, Atilla Toptas, Tanja Soland, Jürg Meyer, Sibylle Benz Hübner, Guido Vogel, Mehmet Turan, Sabine Suter, Mustafa Atici, Philippe Pierre Macherel, Doris Gysin, Martina Saner, Brigitte Hollinger, Martin Lüchinger, Franziska Reinhard, Christine Keller, Dominique König-Lüdin, Gülsen Oeztürk, Salome Hofer“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Oktober 2011 vom Schreiben 09.5366.02 des Regierungsrats Kenntnis genommen und, dem Antrag des Regierungsrats folgend, den nachstehenden Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten stehengelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Es ist offensichtlich, dass auch nach der Neugestaltung von Wasgenring und Luzernerring auch mit Blick auf die wirtschaftliche Entwicklung ein verkehrspolitischer und verkehrstechnischer Handlungsbedarf zur Erschliessung des Raums Allschwil insbesondere Bachgraben besteht. Die betroffenen Quartiere der Stadt Basel sind nachhaltig vom Pendler- und Durchgangsverkehr zu entlasten. Dies soll aus ökologischen (Luftverschmutzung, Lärm, CO₂-Emissionen) und stadtplanerischen Gründen (Wohnqualität) nicht primär mittels Ausbau der Strassenkapazität geschehen, sondern durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des mit diesem kombinierten Verkehrs (Park und Ride Anlagen). Im Vordergrund steht diesbezüglich der Ausbau bzw. die Verlängerungen der Tramlinien 8 und 6 sowie ggf. ein Zugang ans S-Bahn-Netz (Haltestellen oder ähnliches). Wenn von der Leistungsfähigkeit her sinnvoll (Stau etc.) ist auch der Betrieb einer oder mehrerer Buslinien zu prüfen.

Die Anzugsteller bitten den Regierungsrat daher zu prüfen und zu berichten,

1. welche Massnahmen er ergreift, damit die Erschliessung des Gebiets Bachgraben in Allschwil mit dem öffentlichen Verkehr von Seiten Kanton Basel-Stadt im oben geschilderten Sinn vorangetrieben wird,
2. wie er zur Erreichung dieses Ziels den Richtplan anpassen wird,
3. wie er den Kanton Basel-Landschaft und die Gemeinde Allschwil überzeugen kann, ebenfalls die entsprechenden Massnahmen im oben geschilderte Sinn zu ergreifen, die eine solche Erschliessung bewirken,
4. ob er mit dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil entsprechende Verhandlungen aufnehmen wird.

David Wüest-Rudin, Martina Bernasconi, Dieter Werthemann, Bülent Pekerman“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 7. Dezember 2011 vom Schreiben 07.5047.03 des Regierungsrats Kenntnis genommen und, dem Antrag des Regierungsrats folgend, den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten stengelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„In den letzten Jahren wurden zur Erhöhung der Flexibilität im Tramnetz Eckverbindungen geschaffen, die eine rasche Umleitung bei Betriebsstörungen, Unfällen, Fasnacht oder Grossanlässen erlaubt. Zu erwähnen wäre der Theaterbogen, die Eckverbindung am Bankenplatz oder am Riehenring, die Verbindung in die Clarastrasse. Es zeigt sich aber, dass im Netz noch einige wichtige Schienenbogen fehlen, um die notwendige Flexibilität zu erhöhen. Es nützt der beste Betriebsfunk nichts, wenn die Trams wegen fehlenden Ausweichmöglichkeiten stehen bleiben. Zwar benötigen Eckverbindungen Investitionen, doch müssen diesen die jährlichen Einsparungen bei Betriebskosten angerechnet werden. Die erhöhte Flexibilität erlaubt auch Einsatzlinien oder gar neue Linienführungen zu schaffen, die einen Kundennutzen haben. So könnte mit der Eckverbindung Margarethenbrücke - Birsigviadukt eine direkte Linie von Allschwil zum Bahnhof übers Gundeli nach Dornach oder Aesch geschaffen werden (andere Linienführung der heutigen Einsatzlinie E11). Oder die derzeit eingestellte Linie 12 könnte vom Aeschenplatz übers Gundeli nach Allschwil geführt werden. Damit bekämen Muttenz und Allschwil endlich eine umsteigefreie Tramverbindung zum Bahnhof SBB. Pendler/Bahnkunden hätten so attraktive Verbindungen zum Fernverkehr. Des weiteren brächte die Linienführung übers Gundeli eine Entlastung des Centralbahnplatzes von Trampassagieren. Auch aus Kapazitätsgründen kann keine weitere Tramlinie über den Centralbahnplatz geführt werden. Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

– Ob zur besseren Linienführung zum und am Bahnhof SBB sowie für mehr Flexibilität im Tramnetz der Schienenbogen Margarethenbrücke -Viaduktstrasse (vom/zum Birsigviadukt) erstellt werden könnte.

Jörg Vitelli, Guido Vogel, Beatriz Greuter, Philippe Pierre Macherel, Jan Goepfert, Noëmi Sibold, Esther Weber Lehner, Stephan Maurer, Mehmet Turan, Urs Müller-Walz, Peter Howald, Brigitte Heilbronner-Uehlinger, Susanna Banderet-Richner, Maria Berger-Coenen, Martina Saner, Roland Engeler-Ohnemus, Ernst Jost, Martin Lüchinger, Christian Egeler“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. Oktober 2012 vom Schreiben 07.5347.03 des Regierungsrats Kenntnis genommen und, dem Antrag des Regierungsrats folgend, den nachstehenden Anzug Christian Egeler und Konsorten stengelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Im Rahmen der Einführung der von BVB und BLT gemeinsam beschafften neuen Tango-Tramzüge sollen die Tramgeleise im vorderen Teil der St. Johannis-Vorstadt weiter auseinandergelegt werden. Ein Gleisanpassungsprojekt ist derzeit in Ausarbeitung.

Anstelle einer Anpassung der Geleise in dieser engen Altstadtstrasse mit bereits heute problematischen Verkehrsverhältnissen sollte die Notwendigkeit der Änderung an den Gleisanlagen unbedingt zum Anlass genommen werden, eine Verlegung der Tramlinie 11 in die Spitalstrasse zu prüfen. Eine mögliche Streckenführung wäre eine Abzweigung vom jetzigen Trassee, am Ende des Blumerains in die Spitalstrasse, und anschliessend via St. Johannis-Ring wieder in die heutige Linienführung, etwa auf der Höhe des St. Johannis-Tors.

Die Spitalstrasse und ihre Umgebung verfügen über eine ausserordentlich hohe Dichte an publikumsintensiven Einrichtungen und Arbeitsplätzen, welche so besser an das Tramnetz angeschlossen würden: Unispital Klinikum 1, Frauenklinik mit Geburtenabteilung, Universitätskinderklinik, zukünftiges Life-Sciences-Institut auf dem Areal Schällemätteli, Uni-Institute für organische Chemie, für anorganische Chemie, für Physik und für Sportmedizin, ETH-Institut Stadt der Gegenwart, Anatomisches Institut, Institut für Rechtsmedizin, Berufsschulen im Gesundheitswesen, Biozentrum. Eine solche Linienführung bie-

tet sich in besonderer Weise an, da sich auf der gesamten Länge der Spitalstrasse fast keine Wohnungen befinden.

Die Wohnqualität an der St. Johannis-Vorstadt würde durch eine solche Linienführung massiv verbessert. Die häufigen Störungen des Trambetriebs durch parkierte Autos könnte eliminiert werden, die sinnvolle Einführung des Velogegeverkehrs würde ermöglicht, der Warenumschatlag wäre begünstigt indem keine Parkplätze wegfielen und die Fussgängersicherheit könnte massiv erhöht werden. Zudem bestünde die Möglichkeit breiterer Trottoirs in der Vorstadt und grösserer Grünparkflächen am St. Johannis-Platz.

Da laut BLT die Änderungen an der Gleisanlage bis zur vollumfänglichen Einführung der neuen Trambzüge im Jahre 2012 abgeschlossen sein sollen, müssten die Planungsarbeiten umgehend begonnen werden. Es wäre schade, aus zeitlichen Gründen auf ein Projekt zu verzichten, welches einerseits das innere St. Johannis-Quartier mit all seinen Spital- und Universitätsnutzungen besser erschliesst, und andererseits die Wohnqualität auf der nördlichen Uferseite der Grossbasler Innenstadt, einer sehr begrenzten Lage am Rhein, deutlich verbessert. Kurzfristige Investitionen in die Gleisanlage der St. Johannis-Vorstadt würden schlussendlich durch grosse Kompromisse erkauft, kaum wirklich befriedigend und weitsichtigere Verkehrs- und Wohnraumentwicklungen für lange Zeit blockieren.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat, zu prüfen und berichten,

- ob eine Verlegung der heutigen Tramlinie 11 in die Spitalstrasse zwischen Blumenrain und St. Johannis-Tor realisierbar ist
- ob zusätzlicher Nutzen entsteht, allenfalls als spätere Erweiterung, wenn die heutige Tramlinie 11 nicht über den St. Johannis-Ring in die Elsässerstrasse, sondern auf dem ursprünglichen Trasse der Elsässerbahn (via Vogesenstrasse) direkt zum Bahnhof St. Johann und erst auf der Höhe Voltaplatz wieder in die Elsässerstrasse geführt würde.

Christian Egeler, Stephan Gassmann, Michael Wüthrich, Emmanuel Ullmann, Peter Zinkernagel, Christoph Wydler, Andrea Bollinger, Brigitte Strondl, Guido Vogel, Eduard Rutschmann, Jörg Vitelli, Patrizia Bernasconi, Stephan Maurer“

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

1. Einleitung

Mit der Verabschiedung des Gegenvorschlags zur Traminitiative am 19. September 2012 hat der Grosse Rat die Weichen gestellt für die Weiterentwicklung des Tramnetzes im Kanton Basel-Stadt (Beschluss eines Plans über den Ausbau des Tramstreckennetzes und Rahmenausgabenbewilligung über 350 Mio. Franken). Die Beantwortung der Anzüge erfolgt vor diesem Hintergrund.

Die fünf Anzüge verlangen eine bessere Erschliessung verschiedener Gebiete mit dem öffentlichen Verkehr resp. mit dem Tram:

- Prüfung einer permanenten direkten Tram- oder Busverbindung zwischen dem St. Jakob und dem Bahnhof SBB,
- Planung der Erschliessung des Bruderholzspitals mit dem Tram,
- Prüfung von Massnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Bachgraben-Gebiets mit ÖV (Schwerpunkt auf Trammerschliessung),
- Erstellung eines Schienenbogens Margarethenbrücke – Viaduktstrasse,
- Prüfung der Verlegung der Tramschienen aus der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse und spätere Weiterführung in der Vogesenstrasse.

Bevor die Fragen der Anzugsstellenden einzeln beantwortet werden, fasst der Regierungsrat die wesentlichen Inhalte des vom Grossen Rat beschlossenen Ausbaukonzepts zusammen.

2. Tramnetz Region Basel 2020

2.1 Bisheriges Vorgehen

Das Tramnetz der Region Basel wurde in den vergangenen Jahrzehnten kaum ausgebaut. Vor einigen Jahren entstand bezüglich Netzerweiterung jedoch eine neue Dynamik. Damit die vorhandenen Ideen für den Ausbau des Tramnetzes in einer Gesamtschau und hinsichtlich ihrer Netzwirkung analysiert werden konnten, bewilligte der Grosse Rat einen Planungskredit für die „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“¹. Das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt und die Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft führten gemeinsam einen Studienauftrag zur langfristigen Weiterentwicklung des Tramnetzes in der Region Basel durch. Daraus hervor ging das Netzdesign Tramnetz 2020, das aufzeigt, wie ein optimales Tramnetz der Agglomeration Basel in 10–15 Jahren aus fachlicher Sicht aussehen soll.

Der Grosse Rat beschloss daraufhin im Rahmen seiner Behandlung der Traminitiative im September 2012 einen Streckenplan, der das Netzdesign Tramnetz 2020 enthielt, ergänzt um eine Tramachse via Feldbergstrasse – Johanniterbrücke – Heuwaage-Viadukt. Gleichzeitig schrieb er als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Tramstreckenausbau nicht nur im Gesetz² fest, sondern sicherte mit einer Rahmenausgabenbewilligung für zehn Jahre über 350 Mio. Franken auch eine erste Finanzierungstranche für den Gleisausbau. Somit ist die Weiterentwicklung des Tramnetzes verbindlich festgelegt. Die Kompetenz für die Änderung des Plans über den Tramstreckenausbau liegt beim Grossen Rat.

Zur Bearbeitung der weiteren Planungen hat das Bau- und Verkehrsdepartement inzwischen die entsprechenden organisatorischen und personellen Ressourcen geschaffen.

2.2 Neue Tramstrecken

Der vom Grossen Rat beschlossene Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes sieht folgende neuen Tramstrecken im Kanton Basel-Stadt vor (vgl. Abb. 1)³:

In Planung

- Margarethenstich (*Dorenbach*⁴ – Margarethen) (Vorprojekt abgeschlossen),
- Erlenmatt (Badischer Bahnhof – Erlenmatt – Riehenring) (Vorprojekt abgeschlossen),
- Saint-Louis (Burgfelden Grenze – *Saint-Louis Gare Ouest*) (Vorprojekt in Erarbeitung),
- Stücki (Riehenring – Stücki – Hochbergerplatz) (Vorstudie in Erarbeitung),
- Dreispitz (Leimgrubenweg – Haltestelle Dreispitz – Broadway – *Motorfahrzeugprüfstation*) (punktuell erste Vorstudien in Erarbeitung).

Neu

- Petersgraben (Universität – Unispital),
- Claragraben (Wettsteinplatz – Claraplatz),
- Knoten Schützenhaus (Schützenhaus – Schützenmattstrasse),
- Roche (Wettsteinplatz – Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse – Bad. Bahnhof),
- Dreispitz – St. Jakob,
- Hafen Kleinhüningen (Hochbergerplatz – Hafen Kleinhüningen),
- Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johanns-Vorstadt)

¹ Beschluss vom 16. Dezember 2010, vgl. <http://www.grosserrat.bs.ch/suche/geschaefte/details/?idurl=10.1823>

² Gesetz über den öffentlichen Verkehr (§ 3 Abs 1 lit a und § 4^{bis})

³ Das Netzdesign Tramnetz 2020 sieht im Kanton Basel-Landschaft ebenfalls neue Tramstrecken vor, namentlich Doppelspurausbau Hinteres Leimental (Ettingen – Flüh), Salina Raurica (Pratteln – Grüssen – Augst), Doppelspurausbau Binningen-Spiesshöfli, Allschwil – Letten, Wendeschlaufe Bottmingen.

⁴ Kursiv: Haltestellen ausserhalb des Kantons Basel-Stadt

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

- Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss,
- Johannerbrücke – Riehenring.

Im Bau befindet sich die Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein. Der neue Streckenabschnitt wird voraussichtlich 2014 in Betrieb genommen.

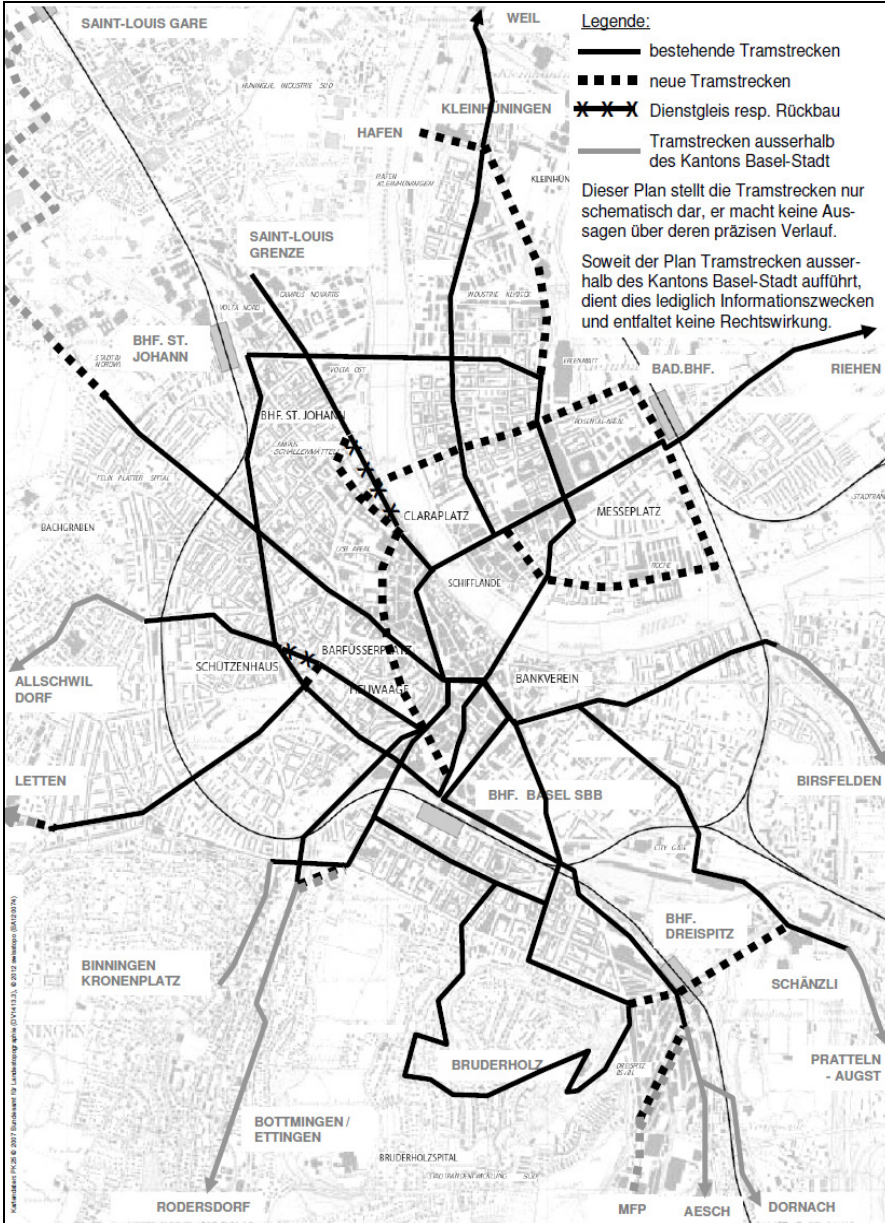


Abb. 1: Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt, GRB vom 19. September 2012

2.3 Liniennetz

Das Liniennetz von Tramnetz 2020 basiert auf dem Ansatz des Knotenprinzips: Die Ausbildung von aufgewerteten ÖV-Umsteigeknoten unterstützt die Entwicklung der Agglomeration Basel zu einem Raum mit mehreren Subzentren. Das Tramnetz wird stärker auf die S-Bahn ausgerichtet, indem die Tramlinien am Stadtrand konsequent mit den S-Bahn-Stationen verknüpft werden. Gleichzeitig wird Bewährtes beibehalten – das heutige Liniennetz ist im Netzdesign Tramnetz 2020 noch deutlich erkennbar.

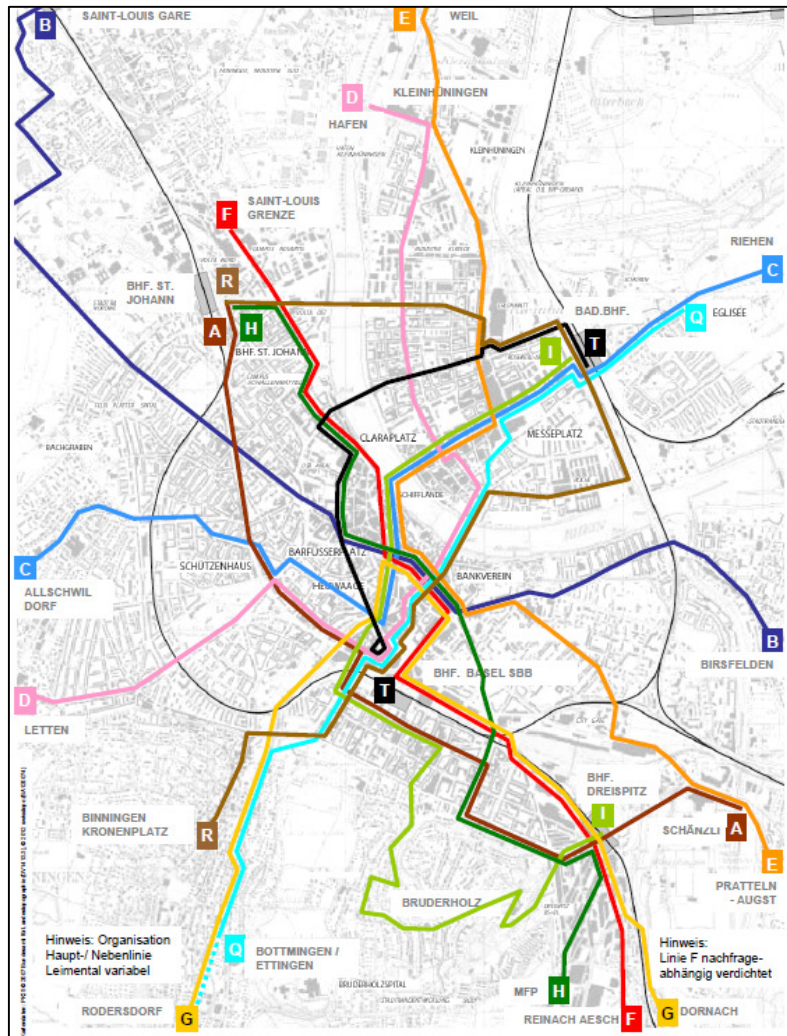


Abb. 2: Tramnetz 2020 Liniennetz

2.4 Weiteres Vorgehen

Basierend auf dem vom Grossen Rat beschlossenen Ausbau zum Tramnetz 2020 werden nun vertiefte Studien zur Beurteilung der Zweckmässigkeit und technischen Machbarkeit der einzelnen Strecken durchgeführt. Aufgrund dieser Untersuchungen und in Abstimmung mit weiteren Planungen, insbesondere der Erhaltungsplanung und der Siedlungs- und Arealentwicklung (z.B. Dreispitz, Hafen – 3Land, Stadtrandentwicklung Ost, Verkehrskonzept Gundeli), werden die Vor- und Nachteile der einzelnen Tramstrecken nochmals gegeneinander abgewogen und die Reihenfolge der zeitlichen Umsetzung optimiert. Die Projektierung und der Bau neuer Tramstrecken erfolgen vorbehältlich positiver Ergebnisse der vertiefenden Studien.

Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat alle zwei Jahre über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes Bericht.

3. Beantwortung der Fragen

Die Haltung des Regierungsrats zu den Forderungen der fünf Anzüge nach dem Bau neuer Tramstrecken stützt sich auf obige Ausführungen zur Weiterentwicklung des Tramnetzes der Region Basel. Drei der fünf Anzüge behandeln neue Tramstrecken resp. ÖV-Verbindungen, die im vom Grossen Rat beschlossenen Plan zum Ausbau des Tramstreckennetzes enthalten sind oder damit ermöglicht werden (Verlegung der Tramschienen in die Spitalstrasse, direkte ÖV-Verbindung St. Jakob – Bahnhof SBB) oder die für das vorgesehene Liniennetz notwendig sind (Schienenbogen Margarethenbrücke – Viaduktstrasse). Diese neuen Tramstrecken wird der Regierungsrat wie beschrieben untersuchen. Hingegen sieht der Regierungsrat zum jetzigen Zeitpunkt davon ab, weitere Tramstrecken vertieft zu prüfen, die im Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes nicht aufgeführt sind (Erschliessung des Bruderholzspitals und des Bachgraben-Areals mit Tramstrecken).

Im Detail nimmt der Regierungsrat nachfolgend zu den Fragen der fünf Anzüge Stellung.

3.1 Anzug Patricia von Falkenstein betreffend Schaffung einer direkten Tram- oder Busverbindung zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob (P075231)

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten, ob eine permanente direkte Tram- oder Busverbindung zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob eingerichtet werden kann.

In Tramnetz 2020 ist eine neue Tramstrecke zwischen Dreispitz und St. Jakob enthalten, die künftig durch die Linie Bahnhof St. Johann – Schützenhaus – Bahnhofsingang Gundeldingen – Dreispitz – St. Jakob bedient werden soll (vgl. Abb. 2). Damit wird – wie von der Anzugsstellerin gefordert – eine permanente Tramverbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem St. Jakob entstehen. Die Infrastruktur ist im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation als C-Massnahme und im Entwurf des überarbeiteten Richtplans als Vororientierung aufgeführt. In Abhängigkeit der Entwicklungen im Polyfeld Muttenz könnte die Strecke dereinst Richtung Bahnhof Muttenz verlängert werden.

Bis zur Realisierung der neuen Tramstrecke Dreispitz – St. Jakob stellen die aktuellen Massnahmen bei Grossanlässen im St. Jakob (Joggeli-Shuttle der SBB, Einsatzkurse der BVB) eine bedarfsgerechte Lösung dar, die falls nötig ausgebaut werden kann. Eine zusätzliche Busverbindung Bahnhof SBB – St. Jakob als Vorläufer zur geplanten Tramverbindung ist nicht geplant. Eine Verlängerung der Buslinie 37 an den Bahnhof SBB wäre verkehrstechnisch und betrieblich aufgrund der bereits starken Belastung des Centralbahnplatzes sehr schwierig und durch die längere Fahrzeit wenig attraktiv.

Die Forderung nach einer direkten Tramverbindung zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob ist mit Tramnetz 2020 erfüllt. Da der Regierungsrat dem Grossen Rat alle zwei Jahre in einem separaten Bericht über die Planungsfortschritte des Tramstreckenausbaus berichtet, würde eine zusätzliche Berichterstattung zu einzelnen Strecken im Rahmen einer Anzugsbeantwortung dem Grossen Rat keinen zusätzlichen Nutzen bringen. Der Anzug kann deshalb aus Sicht des Regierungsrats abgeschrieben werden.

3.2 Anzug Vitelli und Konsorten betreffend Erschliessung des Bruderholzspitals mit dem Tram (P095318)

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung:

- *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 Trammerschliessung vorzulegen.*
- *Sich beim Bund dafür einzusetzen, dass die Erschliessung des "Bruderholz- Gesundheitszentrums" ins Agglomerationsprogramm aufgenommen wird.*

Dieser Anzug wurde eingereicht, nachdem die Parlamente beider Basel einen Projektierungskredit für ein gemeinsames Kompetenzzentrum für Geriatrie und Rehabilitation am Standort Bruderholz gesprochen hatten. Die gemeinsamen Planungen sahen vor, die Angebote und Kapazitäten des Felix Platter-Spitals grossmehrheitlich an den Standort Bruderholz zu verschieben und zwar im Umfang von rund 600 Arbeitsplätzen mit etwa 700 Mitarbeitenden. Inzwischen wurden die Planungen für ein gemeinsames Zentrum für Akutgeriatrie und Rehabilitation am Standort Bruderholz gestoppt; auf dem Areal des Felix Platter-Spitals ist ein Spitalneubau vorgesehen.

Mit dem Verzicht auf das gemeinsame Geriatriezentrum auf dem Bruderholz entfällt der Anlass des Anzugs. Eine Trammerschliessung des Bruderholzspitals ist auch nicht Bestandteil von Tramnetz 2020, das Verkehrspotenzial des Bruderholzspitals steht in keinem Verhältnis zum erwarteten Aufwand. Der Regierungsrat sieht daher davon ab, Planungen für eine Trammerschliessung des Bruderholzspitals in Angriff zu nehmen. Aus diesen Gründen kann der Anzug aus Sicht des Regierungsrats abgeschrieben werden.

3.3 Anzug Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Erschliessung Allschwil Gebiet Bachgraben mit dem öffentlichen Verkehr und entsprechende Entlastung der Stadtquartiere vom Pendler- und Durchgangsverkehr (P095366)

Die Anzugsteller bitten den Regierungsrat daher zu prüfen und zu berichten,

- *welche Massnahmen er ergreift, damit die Erschliessung des Gebiets Bachgraben in Allschwil mit dem öffentlichen Verkehr von Seiten Kanton Basel-Stadt im oben geschilderten Sinn vorangetrieben wird,*
- *wie er zur Erreichung dieses Ziels den Richtplan anpassen wird,*

Der öffentliche Verkehr ins Bachgrabengebiet wurde in den vergangenen Jahren stark ausgebaut. Im Jahr 2009 verkehrte im Hegenheimermattweg (BL) bzw. der Belforterstrasse (BS) einzig die Buslinie 31/38 (Schiffflände – Allschwil, 15'-Takt). Mit der Einführung der Linie 48 seit Fahrplan 2010 besteht in den Hauptverkehrszeiten eine Verbindung vom Bahnhof SBB ins Bachgrabengebiet (15'-Takt). Gleichzeitig wurde die Linie 31/38 verdichtet, so dass zu den Hauptverkehrszeiten ein 7.5'-Takt ab Schiffflände ins Bachgrabengebiet besteht. Ebenfalls seit 2010 führt zudem die Linie 64 von Süden (Therwil – Oberwil – Letten) ins Bachgrabengebiet. Seit Frühling 2013 verkehrt auch die Distribus-Linie 608 aus dem Elsass via Haltestelle Gartenstrasse durch den Hegenheimermattweg bis zur Haltestelle Bachgraben, wo auf die städtischen Linien umgestiegen werden kann.

Die Erschliessung des Bachgrabengebiets wird noch weiter ausgebaut: So soll die Buslinie 48 künftig auch in den Nebenverkehrszeiten sowie samstags verkehren. Als weiterer Schritt wird zudem eine Erhöhung der Anzahl Kurse sowie die Weiterführung der Buslinie 608 Richtung Kleinbasel angestrebt. Hierfür müssen allerdings Lösungen bezüglich Finanzierung, Tarifierung und Konkurrenzierung bestehender ÖV-Angebote gefunden werden.

Gemäss Tramnetz 2020 soll die Tramlinie 8 von der heutigen Endhaltestelle bis Letten verlängert werden. Die Verlängerung ist als B-Projekt im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation und als Vororientierung im Entwurf der aktuellen Richtplananpassungen enthalten. Eine Trammerschliessung des Bachgrabengebiets wurde hingegen in den Studien zum Tramnetz 2020 erwogen, aber nicht weiterverfolgt. Langfristig und in Abstimmung mit den Entwicklungen auch auf der französischen Seite des Bachgrabengebiets ist das Weiterführen einer Linie vom Bahnhof St. Johann Richtung Bachgraben – Hégenheim denkbar⁵.

Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs, insbesondere zur Stabilisierung des Fahrplans der Buslinien, sind diverse Projekte im Raum Belforterstrasse/Hegenheimermattweg beschlossen oder für die kommenden Jahre geplant.

- *wie er den Kanton Basel-Landschaft und die Gemeinde Allschwil überzeugen kann, ebenfalls*

⁵ Dies schlägt die TEB-Studie „Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel“ vor

die entsprechenden Massnahmen im oben geschilderte Sinn zu ergreifen, die eine solche Erschliessung bewirken,

- *ob er mit dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil entsprechende Verhandlungen aufnehmen wird.*

Das Bau- und Verkehrsdepartement arbeitet bei allen Planungen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zwischen Basel und Allschwil eng mit der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil zusammen. Der Kanton Basel-Landschaft führt zudem seit 2010 einen aufwändigen Planungsprozess für die Entwicklung des Raums Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA⁶). Der Kanton Basel-Stadt sowie die Gemeinde Allschwil sind in den Begleitgremien vertreten.

Die Erschliessung des Bachgrabengebiets mit öffentlichem Verkehr wurde in den vergangenen Jahren ausgebaut. Eine weitere Stärkung des Busangebots ist geplant, inklusive ÖV-Priorisierung und baulichen Massnahmen an den Haltestellen. Die Forderung nach einer besseren Erschliessung des Bachgrabengebiets mit öffentlichem Verkehr ist deshalb erfüllt, der Anzug kann aus Sicht des Regierungsrats abgeschrieben werden.

3.4 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Schienenbogen Margarethenbrücke – Viaduktstrasse (Richtung Birsigviadukt) (P075047)

Ob zur besseren Linienführung zum und am Bahnhof SBB sowie für mehr Flexibilität im Tramnetz der Schienenbogen Margarethenbrücke -Viaduktstrasse (vom/zum Birsigviadukt) erstellt werden könnte.

Die Realisierung der Eckverbindung Margarethenbrücke – Viaduktstrasse ist im Tramnetz 2020 enthalten, damit die Linie künftig von der Viaduktstrasse herkommend rechts abbiegen und über die Margarethenbrücke auf die Südseite des Bahnhofs SBB und weiter durchs Gundeli fahren kann (vgl. Abb. 2). Diese neue Linienführung steht auch im Zusammenhang mit der Realisierung zusätzlicher Perronzugänge an der Westseite des Bahnhofs. Ein solcher Schienenbogen bietet auch für Umleitungen im Falle von Betriebsstörungen oder Anlässen grosse Vorteile. Die Eckverbindung könnte im Zusammenhang mit der Sanierung der Margarethenbrücke resp. der Erstellung neuer Perronzugänge Bahnhof SBB West realisiert werden.

Die Forderung nach einem Schienenbogen Margarethenbrücke – Viaduktstrasse ist mit Tramnetz 2020 erfüllt. Da der Regierungsrat dem Grossen Rat alle zwei Jahre in einem separaten Bericht über die Planungsfortschritte des Tramstreckenausbaus berichtet, würde eine zusätzliche Berichterstattung zu einzelnen Strecken im Rahmen einer Anzugsbeantwortung dem Grossen Rat keinen zusätzlichen Nutzen bringen. Der Anzug kann deshalb aus Sicht des Regierungsrats abgeschrieben werden.

3.5 Anzug Christian Egeler und Konsorten betreffend Tramverlegung in die Spitalstrasse (P075347)

- *ob eine Verlegung der heutigen Tramlinie 11 in die Spitalstrasse zwischen Blumenrain und St. Johannis-Tor realisierbar ist*

Die Verlegung der Tramschienen aus der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse ist in Tramnetz 2020 enthalten. Die technische und städtebauliche Machbarkeit einer Tramlinie in der Spitalstrasse sowie die genaue Linienführung der Neubaustrecke zwischen Schanzenstrasse und St. Johannis-Ring wurden noch nicht im Detail untersucht. Dies wird Gegenstand eines nächsten Planungsschrittes sein. Spezielle Aufmerksamkeit ist dabei der Verträglichkeit mit den Spital- und Laborbauten zu schenken. Der Bau und der Betrieb einer Tramstrecke entlang der Spitalstrasse werden eine besondere Herausforderung darstellen, da die dort gelegenen Gebäude diverse, hoch sensible Anlagen beherbergen, die hohe Anforderungen an die Minimierung der Emissionen

⁶ www.elba.bl.ch

(Lärm, Erschütterungen, elektromagnetische Felder) stellen. Ebenso müssen für die Predigerkirche und die Schulhäuser in der Ecke Spitalstrasse – St. Johannis-Ring bezüglich Lärm, Erschütterungen und Verkehrsführung möglichst verträgliche Lösungen gefunden werden.

- *ob zusätzlicher Nutzen entsteht, allenfalls als spätere Erweiterung, wenn die heutige Tramlinie 11 nicht über den St. Johannis-Ring in die Elsässerstrasse, sondern auf dem ursprünglichen Trasse der Elsässerbahn (via Vogesenstrasse) direkt zum Bahnhof St. Johann und erst auf der Höhe Voltaplatz wieder in die Elsässerstrasse geführt würde.*

Einer weiteren Verlegung der Tramstrecke aus der südlichen Elsässerstrasse in die Vogesenstrasse steht der Regierungsrat ablehnend gegenüber. Eine solche Tramstrecke würde mitten durch das Wohnquartier und die Tempo 30-Zone im St. Johann-Quartier führen, aber keine neuen Gebiete erschliessen. Fahrgäste aus der Stadt mit Ziel Voltaplatz oder nachfolgende Haltestellen (künftig allenfalls bis nach Saint-Louis) müssten einen Umweg resp. eine Fahrzeitverlängerung in Kauf nehmen. Diese Überlegungen haben auch dazu geführt, dass eine entsprechende Verbindung nicht im Tramnetz 2020 enthalten ist.

Der Regierungsrat erachtet es jedoch als sehr sinnvoll, den Bahnhof St. Johann besser ans Tramnetz anzuschliessen. Er will dieses Ziel mit einer zweiten Tramlinie im St. Johann (zusätzlich zur heutigen Linie 11) erreichen: gemäss Tramnetz 2020 soll künftig die heutige Linie 15 nicht mehr zum Messeplatz fahren, sondern via Barfüsserplatz – Petersgraben – Spitalstrasse – Voltaplatz zum Bahnhof St. Johann. Dadurch entsteht eine direkte Tramverbindung vom Bahnhof St. Johann in die Innenstadt und zum Aeschenplatz.

Die Forderung nach der Tramverlegung in die Spitalstrasse ist mit Tramnetz 2020 erfüllt, einer Verlegung der Tramschienen in die Vogesenstrasse steht der Regierungsrat hingegen ablehnend gegenüber. Da der Regierungsrat dem Grossen Rat alle zwei Jahre in einem separaten Bericht über die Planungsfortschritte des Tramstreckenausbaus berichtet, würde eine zusätzliche Berichterstattung zu einzelnen Strecken im Rahmen einer Anzugsbeantwortung dem Grossen Rat keinen zusätzlichen Nutzen bringen. Der Anzug kann deshalb aus Sicht des Regierungsrats abgeschrieben werden.

4. Antrag

Der Grosse Rat hat mit seinem Gegenvorschlag zur Traminitiative u.a. einen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt verabschiedet. Es liegt in der Hand des Grossen Rats, den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes bei Bedarf anzupassen. Der Regierungsrat sieht hierfür zurzeit keinen Anlass. Die zwei Anzüge mit Forderungen nach Tramstrecken, die im vom Grossen Rat beschlossenen Ausbauplan nicht enthalten sind, können deshalb aus Sicht des Regierungsrats abgeschrieben werden.

Der Regierungsrat berichtet dem Grossen Rat alle zwei Jahre in einem separaten Bericht über die Planungsfortschritte des Tramstreckenausbaus. Die drei Anzüge mit Forderungen nach Tramstrecken, die im Ausbauplan berücksichtigt sind, können ebenfalls abgeschrieben werden, da eine doppelte Berichterstattung dem Grossen Rat keinen zusätzlichen Nutzen bringt.

Aufgrund dieses Berichts und des vom Grossen Rat verabschiedeten Plans über den Ausbau des Tramstreckennetzes beantragen wir, die folgenden Anzüge abzuschreiben:

- Anzug Patricia von Falkenstein betreffend Schaffung einer direkten Tram- oder Busverbindung zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob (P075231)
- Anzug Vitelli und Konsorten betreffend Erschliessung des Bruderholz-Spitals mit dem Tram (P095318)
- Anzug Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Erschliessung Allschwil Gebiet Bachgraben mit dem öffentlichen Verkehr und entsprechende Entlastung der Stadtquartiere vom Pendler- und Durchgangsverkehr (P095366)

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

- Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Schienenbogen Margarethenbrücke – Viaduktstrasse (Richtung Birsigviadukt) (P075047)
- Anzug Christian Egeler und Konsorten betreffend Tramverlegung in die Spitalstrasse (P075347).

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin