



An den Grossen Rat

14.5064.02

BVD/P145064

Basel, 30. April 2014

Regierungsratsbeschluss vom 29. April 2014

Schriftliche Anfrage Patrick Hafner betreffend Margarethenstich durchdacht?

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Patrick Hafner dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Gemäss Medienmitteilung haben sich die Regierungen von Basel-Land und Basel-Stadt bezüglich Betriebsführung Margarethenstich gefunden - soweit erfreulich. Dem Anfrager wurde zugetragen, dass die Realisierung aber noch andere Hürden aufweisen könnte: Einerseits sind die Auswirkungen auf den Verkehr (die im UVEK-Bericht zum Planungskredit (10.0851.02) enthaltenen Angaben genügen nicht), andererseits ist die Frage nach der Geologie. Er bittet die Regierung deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist es korrekt, dass das Tram im Bereich des zukünftigen Projektes Margarethenstich als Bahn gilt und darum aus übergeordneten Rechtsgründen ausschliesslich eine Querung der Strasse möglich ist, welche mittels Barriere abgesichert ist?
2. Falls ja: Wie viele Minuten pro Stunde wäre diese Barriere geschlossen (inklusive zeitliche Sicherheitsabstände) und wie schätzt die Regierung die Wirkungen auf den Strassenverkehr ein?
3. Falls nein: Wie soll die Querung der zu gewissen Zeiten sehr stark befahrenen Strasse realisiert werden, ohne inakzeptable Wirkungen auf den Strassenverkehr?
4. Welche Wirkungen erwartet die Regierung in diesem Bereich, falls der Gundelitunnel realisiert würde?
5. Wurden die geologischen Gegebenheiten für den Margarethenstich genügend fundiert abgeklärt? Es gibt Stimmen, welche behaupten, jeglicher grössere Eingriff am Margarethenhügel würde zu nicht bewältigbaren geologischen Wirkungen führen.“

Patrick Hafner“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Der Regierungsrat bekräftigt seine positive Haltung zum Vorprojekt Tramverbindung Margarethenstich. Die Tramverbindung Margarethenstich wurde als partnerschaftliches Geschäft der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sorgfältig zu einem guten und wichtigen Projekt für die Förderung des ÖV in der Agglomeration Basel entwickelt.

Der zu betrachtende Projektperimeter erstreckt sich sowohl über den Margarethenhügel als auch über die Pruntrutermatte sowie von der Birsig bis deutlich in die Margarethenstrasse. Alle Ansprüche an diesen Projektperimeter, insbesondere zur Verkehrsqualität für alle Verkehrsmittel,

aber auch zur Geologie, zur Denkmalpflege, zum Natur- und Umweltschutz und diverse andere wurden in einer Arbeitsgruppe mit den zuständigen Fachpersonen aus beiden Kantonen, unterstützt von anerkannten erfahrenen Ingenieurbüros, phasengerecht untersucht und entsprechend berücksichtigt.

Das neue ÖV-Angebot wird dazu beitragen, dass Pendlerinnen und Pendler zukünftig vermehrt auf den ÖV umsteigen. Der verbleibende Autoverkehr wird durch die Trameinführung im Margarethenstich nicht relevant behindert.

1. *Ist es korrekt, dass das Tram im Bereich des zukünftigen Projektes Margarethenstich als Bahn gilt und darum aus übergeordneten Rechtsgründen ausschliesslich eine Querung der Strasse möglich ist, welche mittels Barriere abgesichert ist?*

Das Tram Margarethenstich zweigt von der Stammstrecke der BLT (Eigentrassee entlang der Baslerstrasse – Binningerstrasse) in den Margarethenstich ab und schliesst in der Margarethenstrasse an das Netz der BVB an. Die BLT-Stammstrecke ist eine Eisenbahnstrecke; dementsprechend wird sie von der BLT „nach Signal“ bzw. nach Eisenbahnrecht befahren. Die Signale werden durch eine Bahnsicherungstechnik gesteuert, die höhere Anforderungen an die Sicherheit stellt, als das bei Lichtsignalsteuerungen im Strassenraum der Fall ist. Das BVB-Netz wird als Strassenbahn „auf Sicht“ nach Strassenverkehrsrecht befahren und wird im Bedarfsfall, wie die anderen Verkehre auch, durch eine Lichtsignalanlage gesteuert. Das Tram Margarethenstich wird am Übergang von „Fahren nach Signal“ zu „Fahren auf Sicht“, am Knoten Baslerstrasse/Binningerstrasse/Margarethenstich durch ein ROT gegenüber den anderen Verkehren gesichert. Die Steuerung des ROT übernimmt die Bahnsicherungstechnik der BLT-Stammstrecke.

Demnach wird es keine Barriere geben. Ohne Trameingriff funktioniert der Knoten wie heute mit Vortrittsregelung ohne Lichtsignalanlage.

2. *Falls ja: Wie viele Minuten pro Stunde wäre diese Barriere geschlossen (inklusive zeitliche Sicherheitsabstände) und wie schätzt die Regierung die Wirkungen auf den Strassenverkehr ein?*

Es wird keine Barriere geben. Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 1.

3. *Falls nein: Wie soll die Querung der zu gewissen Zeiten sehr stark befahrenen Strasse realisiert werden, ohne inakzeptable Wirkungen auf den Strassenverkehr?*

Der Regierungsrat stellt fest, dass sich mit dem Trameingriff an der generellen Verkehrsqualität nichts ändert. Die Linie 17 wird im 7.5min-Takt verkehren. Das bedeutet im ungünstigsten Fall, also wenn sich die Trams nicht kreuzen, vier Tramquerungen der Baslerstrasse in einer Viertelstunde. Dieser Fall wurde von anerkannten Verkehrsexperten simuliert. Die Ergebnisse zeigen auf, dass dadurch die mit dem Tram im Konflikt stehenden Verkehrsströme nicht massgebend behindert werden.

Der Verkehrsablauf ist im Vergleich zu heute somit nicht wesentlich beeinträchtigt. Grob kann von einer Sperrzeit von ca. 25 sec. pro Trameingriff ausgegangen werden; in einer Viertelstunde sind somit keine zwei Minuten durch die gesicherten Tramquerungen gesperrt.

4. *Welche Wirkungen erwartet die Regierung in diesem Bereich, falls der Gundelitunnel realisiert würde?*

Im Ratschlag Tramverbindung Margarethenstich ist dazu Folgendes ausgeführt:

„Das ASTRA (Bundesamt für Strassen) untersucht aktuell eine Variante, bei der sich die Projekte STOT (STrukturerweiterung OstTangente) und ABAC (Autobahnanschluss BAsel City, „Gundelitunnel“) mittelfristig in einer Ringlösung zusammenfassen lassen.

Dimension, Risiken und voraussichtlicher Umsetzungshorizont sind bei diesem Projekt um ein Vielfaches grösser als bei der Tramverbindung Margarethenstich. Es erscheint daher nicht als sinnvoll, allfällige bauliche Auswirkungen des Autobahnprojektes auf das Tramprojekt zum jetzigen Zeitpunkt zu berücksichtigen und aufwendig zu integrieren. Einzig die aus dem Jahr 2011 vorliegenden Verkehrsprognosen betreffend Simulation „mit ABAC“ wurden auf ihre Relevanz hin geprüft. Das Ergebnis ist für das Tramprojekt nicht entscheidend.“

Die Auswirkungen einer allfälligen Realisierung des Autobahnringes oder des Gundelitunnels sind phasengerecht bei dessen Projektierung zu lösen.


5. *Wurden die geologischen Gegebenheiten für den Margarethenstich genügend fundiert abgeklärt? Es gibt Stimmen, welche behaupten, jeglicher grössere Eingriff am Margarethenhügel würde zu nicht bewältigbaren geologischen Wirkungen führen.“*

Die geologischen Gegebenheiten am Margarethenhügel wurden sehr sorgfältig untersucht. Neben den berechtigten Ansprüchen der Denkmalpflege und des Naturschutzes stand auch die Klassifizierung des Hügels als Rutschhang im Zentrum der Untersuchungen. Zum einen konnte von einem erfahrenen Ingenieurbüro mittels vertiefter Prüfung nachgewiesen werden, dass die Rutschgefahr sehr viel geringer ist, als ursprünglich bei einer ersten groben Einschätzung angenommen. Zum anderen konnte das Projekt aufgrund der erfolgreichen Testumsiedlung der schützenswerten Schnecken aus der Böschung des Dorenbachviadukts so weit als möglich an das Viadukt geplant werden, sodass der Eingriff in den Margarethenhügel minimiert werden konnte.

Der verbleibende Eingriff am Fusse des Hügels hat keine Auswirkungen auf die Standfestigkeit des Margarethenhügels oder der sich darin befindenden Quellstollen.

Auf der Grundlage der Ergebnisse des Geologisch-Geotechnischen Berichts wird im Anschluss an das Bauprojekt eine Klassifizierungsänderung des Margarethenhügels in der Gefahrenkarte mit Einordnung in eine niedrigere Gefahrenstufe empfohlen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin