



An den Grossen Rat

06.5353.04

07.5265.04

BVD/P065353/P075265

Basel, 26. November 2014

Regierungsratsbeschluss vom 25. November 2014

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Verlängerung der Buslinie 70 bis zum Bahnhof SBB

Anzug Christoph Wydler und Konsorten betreffend Tramquerung Nauenstrasse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. Oktober 2012 vom Schreiben 06.5353.03 des Regierungsrates Kenntnis genommen und entgegen dem Antrag des Regierungsrates den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Die Buslinie 70 endet seit Jahren am Aeschenplatz. Der Ein- und Ausstieg liegt für die öV-Passagiere unattraktiv am Ende des Platzes am Anfang zur St. Alban-Anlage. Mit der Führung der Linien 10 und 11 über den Centralbahnplatz wurden für die Fahrgäste aus dem Birs- und Leimental attraktive umsteigefreie Verbindungen zum Bahnhof SBB und somit zum Fernverkehr geschaffen. Riehen bekommt mit der S-Bahn ab Dezember 2006 einen direkten Bahnanschluss zum SBB. Nebst Allschwil hat Birsfelden keine direkte öV-Verbindung zum Bahnhof SBB. Zwar werden für die Endhaltestelle der Buslinie 70 am Aeschenplatz andere Varianten diskutiert, doch der direkte Anschluss an den Bahnhof SBB ist nicht gelöst. Mit der Verdichtung der Zugverbindungen von und nach Basel haben die SBB einen wichtigen Schritt nach vorne gemacht. Das System öV ist aber nur attraktiv, wenn direkte Bus- und Tramlinien zum Bahnhof SBB führen. Deshalb ist es ein Gebot der Stunde endlich die Buslinie 70 zum Bahnhof SBB zu führen.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- ob die Endhaltestelle der Buslinie 70 vom Aeschenplatz an den Bahnhof SBB verlegt werden kann?
- ob im Interesse der öV-Passagiere für erste eine rasche unkomplizierte Lösung gefunden werden kann. Das heisst eine Linienführung ohne bauliche Massnahmen (z.B. via Markthallenviadukt – Centralbahnstrasse)?

Jörg Vitelli, Gabi Mächler, Christoph Wydler, Dieter Stohrer, Roland Engeler-Ohnemus, Christian Egeler, Stephan Gassmann, Oswald Inglin, Thomas Baerlocher, Dominique König-Lüdin, Beatrice Alder Finzen, Felix Meier, Andrea Bollinger, Michael Wüthrich, Patrizia Bernasconi, Heidi Mück, Beat Jans, Christine Keller, Urs Müller-Walz, Eveline Rommerskirchen, Hermann Amstad, Stephan Maurer, Brigitte Strondl, Anita Lachenmeier-Thüring, Talha Ugur Camlibel, Peter Howald, Pilippe Pierre Macherel, Sibylle Benz Hübner, Gisela Traub, Isabel Koellreuter“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. Oktober 2012 vom Schreiben 07.5265.03 des Regierungsrats Kenntnis genommen, dem Antrag des Regierungsrats folgend den nachstehenden Anzug Christoph Wydler und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Bereits bei der Euroville-Planung wurde die Kreuzung der Nauenstrasse durch das Tram als kritische Stelle erkannt. Deshalb wurde im Aeschengraben beim Strassburgerdenkmal ein Vorsortier- gleis für die Trams, die vom Aeschenplatz her kommen, vorgesehen. Damit können zwei Trams gleichzeitig die Kreuzung überqueren, was diese entlastet und den Tramverkehr beschleunigt. Aus Kostengründen wurde die Realisierung jedoch zurückgestellt. Die Befürchtungen haben sich inzwischen bestätigt, dass die Behinderungen stark sind und die Trams ungebührlich lange auf freie Durchfahrt warten müssen, damit der motorisierte Verkehr auf der Nauenstrasse nicht stärker ein- geschränkt werden muss. Die Situation dürfte sich noch zuspitzen, wenn in wenigen Jahren die Fahrplanverdichtung der Tramlinie 10 realisiert wird. Seit vielen Jahren ist auch die Forderung hängig, die Buslinie 70 über den Aeschenplatz hinaus zum Centralbahnplatz zu führen. Auch diese sinnvolle Massnahme kann wegen der ungenügenden Kapazität der Nauenstrasse-Querung nicht verwirklicht werden. Die Realisierung dieses Vorsortier- gleises im Aeschengraben ist deshalb nun an die Hand zu nehmen. Zudem ist zu prüfen, wie die Buslinie 70, ohne den Tramverkehr zu behindern, zum Bahnhof SBB verlängert werden kann.

Christoph Wydler, Stephan Gassmann, Pius Marrer, Christian Egeler, Stephan Maurer, Jörg Vitelli, Michael Wüthrich, Guido Vogel, Eduard Rutschmann“

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat bereits am 24. März 2009 und am 25. September 2012 zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten sowie zum Anzug Christoph Wydler und Konsorten berichtet.

1. Verlängerung der Buslinie 70 bis zum Bahnhof SBB

1.1 Bisherige Untersuchungen

Der Anzug Jörg Vitelli fordert eine Verlängerung der Buslinien 70/80, mittlerweile umnummeriert zu 80/81, an den Bahnhof Basel SBB. Eine im Jahr 2008 durch ein externes Planungsbüro durchgeführte Busstudie zur möglichen Verlängerung der Linien 70/80 kam zum Schluss, dass eine Haltestelle für diese Linien nur im Bereich der Centralbahnstrasse West mit Zufahrt über die Markthallenbrücke infrage käme. Durch die längere Anfahrt der Busse über die Markthallenbrücke ergäben sich allerdings keine kürzeren Reisezeiten als mit dem Umsteigen auf das Tram. Demnach läge der Nutzen der Verlängerung bloss in einem Komfortgewinn.

Eine Verlängerung der Buslinien 80/81 bis zum Bahnhof SBB hätte zudem lediglich für etwa 20% der Fahrgäste der beiden Linien, die bis zum Bahnhof SBB weiterfahren, den Vorteil, dass ein Umsteigen auf das Tram am Aeschenplatz entfällt. Der grösste Teil der Fahrgäste steigt am Aeschenplatz auf Tramlinien oder Busse in andere Richtungen um oder erreicht sein Ziel zu Fuss. Für die meisten Fahrgäste wäre die Verlängerung der Buslinien zum Bahnhof SBB mit einem Nachteil verbunden, da die Busse auf dem Rückweg am Aeschenplatz nur die Haltestelle beim Hammering Man anfahren könnten. Viele Fahrgäste müssten also längere Wege über den Aeschenplatz in Kauf nehmen. Die Verlängerung der Buslinien 80/81 würde auch nicht zu einer Verbesserung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs führen.

Im Rahmen des Studienauftrags Tramnetz 2020 wurde der Verknüpfung des Tram-/Busnetzes mit dem Bahnhof SBB besondere Beachtung geschenkt. Alle Quartiere wünschen sich möglichst

direkte, umsteigefreie Verbindungen, sowohl an den Bahnhof SBB wie auch in die Innenstadt. Die Ergebnisse der Tramnetzstudie aus dem Jahr 2012 zeigen, dass aufgrund vorhandener Kapazitäten die Anzahl Linien, die den Centralbahnplatz bedienen können, beschränkt ist. Der Centralbahnplatz muss auf begrenztem Raum verschiedensten Anforderungen gerecht werden. Nutzungskonflikte müssen sorgfältig gegeneinander abgewogen werden. Heute verkehren bereits die Buslinien 30, 48 und 50 an den Centralbahnplatz, wo sie ihren Endaufenthalt haben. Eine zusätzlich wendende Buslinie mit Endaufenthalt auf dem Centralbahnplatz würde die Situation bezüglich ÖV-Eigenbehinderung, Sicherheit für querende Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Anlieferung deutlich verschlechtern.

1.2 Massnahmen zur Verbesserung der Umsteigesituation

Die Paritätische Kommission BVB/BLT¹ empfahl den Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft aufgrund der Ergebnisse der Busstudie aus dem Jahr 2008, die Endhaltestelle der Buslinien 80/81 am Aeschenplatz so bald wie möglich vom Hammering Man vor die Migros-Bank zu verlegen. Diese Massnahme wurde auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 provisorisch umgesetzt. Seitdem sind die Umsteigewege optimal kurz und das umständliche Queren des Aeschenplatzes entfällt. Der Zugang zu Fuss zur neuen Haltestelle aus Richtung Innenstadt ist schnell und bequem. Aufgrund äusserst positiver Ergebnisse einer Kundenumfrage zur neuen Haltestellensituation im August 2010 empfahl die Paritätische Kommission, die neue Haltestelle definitiv dort zu belassen und baulich so auszugestalten, dass sie den aktuellen Standards für Bushaltestellen entspricht. Im Frühling 2013 wurden die baulichen Anpassungen dann vorgenommen: Ausrüstung der Haltestelle mit einer Busbetonplatte, Unterstand, Sitzbank und DFI² sowie Anpassung des Randsteinverlaufs zur optimalen Anfahrt für Busse bei gleichzeitiger Sicherung der Fussgängerquerung mit einer Mittelinsel. Somit besteht heute für die Buslinie 80/81 eine neue, zeitgemäss ausgerüstete und sicher erreichbare Haltestelle mit guten Umsteigebeziehungen zu den Tramlinien am Aeschenplatz.

Eine weitere Verbesserungsmassnahme wurde in der schriftlichen Anfrage Jörg Vitelli betreffend Priorität der Buslinien 80/81 am Aeschenplatz vom 17. Januar 2013 gefordert. Wie vom Anfrager vorgeschlagen, ist mittlerweile die rechte Spur im St. Alban-Graben für den geradeausfahrenden Bus freigegeben, damit dieser nicht mehr durch Rückstau aufgrund der vortrittsbelasteten linken Spur von Verspätungen betroffen ist. Damit ist eine weitere wichtige Voraussetzung geschaffen, um die Anschlüsse an die Tramlinien zu gewährleisten.

1.3 Fazit

Aufgrund des geringen Nutzens für die Fahrgäste im Verhältnis zu den zusätzlich entstehenden Betriebskosten empfahl die Paritätische Kommission BVB/BLT den beiden Kantonsregierungen, auf die Verlängerung der Buslinie 80/81 an den Bahnhof Basel SBB zu verzichten und stattdessen die Lage der Endhaltestelle auf dem Aeschenplatz zu optimieren. Die nun definitiv realisierte Verlegung der Haltestelle am Aeschenplatz vom Hammering Man vor die Migros-Bank verbesserte die Situation für die Fahrgäste deutlich. Fahrgastbefragungen bestätigen dies. Die Erkenntnisse aus der Studie Tramnetz 2020 zeigen zudem, dass die Anzahl Linien, die den Centralbahnplatz bedienen können, aufgrund der räumlichen und betrieblichen Kapazitäten beschränkt ist. Der Regierungsrat spricht sich daher nach wie vor gegen eine Verlängerung der Buslinien 80/81 an den Bahnhof Basel SBB aus.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft spricht sich ebenfalls gegen eine Verlängerung der Buslinien an den Bahnhof Basel SBB aus. In der Landratsvorlage 2014–276 zum Netzdesign Tramnetz 2020 vom 2. September 2014 ist dargelegt, dass die Forderung des Postulates

¹ Die Paritätische Kommission BVB-BLT ist ein konsultatives Organ zur Behandlung von Fragen zu kantonsüberschreitenden Linien des öffentlichen Verkehrs zuhanden der Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Nebst der BVB und der BLT sind die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft darin vertreten.

² Anzeigetafel mit Dynamischer Fahrgastinformation

2008/038 der CVP/EVP-Fraktion betreffend „Weiterführung der Pendler- und Ausflugslinie der BLT, Linie 70 vom Aeschenplatz zum Bahnhof Basel SBB“ nicht mehr weiterverfolgt wird. Auch gemäss dem aktuellen Generellen Leistungsauftrag (GLA) 2014–2017 des Kantons Basel-Landschaft besteht keine Absicht, das Angebot der Buslinien 80 und 81 zu verändern.

2. Tramquerung Nauenstrasse

2.1 Aktuelle Situation

Der Anzug Wydler und Konsorten fordert ein Tram-Vorsortiergleis im Aeschengraben beim Strassburgerdenkmal, damit die Trams die Nauenstrasse schneller kreuzen können. Dies steht im Zusammenhang mit der inzwischen umgesetzten Fahrplanverdichtung auf der Tramlinie 10 sowie dem bereits erwähnten Wunsch einer Verlängerung der Buslinien 80/81 zum Bahnhof Basel SBB. Seit Dezember 2011 überqueren mit der Taktverdichtung auf der Linie 10 zwei zusätzliche Tramzüge pro Stunde und Richtung die Nauenstrasse zwischen Centralbahnplatz und Aeschengraben. Die Erfahrungen zeigen, dass die Kapazität der Kreuzung für diese zusätzlichen Querungen genügt.

2.2 Einfluss und aktueller Stand in der Strategie Tramnetz 2020

Im September 2012 hat der Grosse Rat unter anderem auf Basis des Studienauftrags Tramnetz 2020 einen Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes genehmigt und eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von 350 Mio. Franken für die Umsetzung gesprochen. Somit ist die Weiterentwicklung des Tramnetzes verbindlich festgelegt.

Einen möglichen direkten Einfluss auf die Tramquerung Nauenstrasse hat die vom Grossen Rat ergänzend zum Studienauftrag vorgeschlagene „Tramline 30“, die im genannten Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes die Buslinie 30 zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof Basel SBB ersetzen soll. Das Bau- und Verkehrsdepartement schliesst zurzeit die Zweckmässigkeitsbeurteilung für eine Priorisierung und Etappierung der Neubaustrecken ab und prüft in einer Machbarkeitsuntersuchung zum Tramnetz 2020 mögliche Varianten der Linienführung einer „Tramlinie 30“. Die Anbindung ans Netz im Bereich des Bahnhofs Basel SBB stellt dabei eine besondere Herausforderung dar.

Wie bereits im Zusammenhang mit der Beantwortung des oben stehenden Anzugs Vitelli und Konsorten zur Verlängerung der Buslinie 70 dargelegt, ist die Verknüpfung des Tram-/Busnetzes mit dem Bahnhof Basel SBB ein zentrales Element im Tramnetz 2020. Im Tramnetz 2020 sollen die Verteilung der Tramlinien auf die Achsen Elisabethenstrasse und Aeschengraben gleichmässiger als heute erfolgen und Kreuzungskonflikte reduziert werden. Dadurch können die Trams von/nach Aeschenplatz respektive Elisabethenstrasse immer gleichzeitig und in beide Richtungen über die Nauenstrasse fahren, was einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten bei der Querung gleichkommt. Da die Kapazitäten zur Einführung neuer Tram- und Buslinien nicht nur bei der Querung der Nauenstrasse, sondern vor allem auch auf dem Centralbahnplatz selbst beschränkt sind, soll die Umsetzung des Tramnetzes 2020 am Bahnhof Basel SBB neben dem Centralbahnplatz auch neue Verknüpfungspunkte zwischen Tram und Bahn schaffen. Der Centralbahnplatz hat bereits heute seine Kapazitätsgrenze erreicht. Im Westen des Bahnhofs, im Bereich Markthalle/Margarethenbrücke, ist deshalb ein neuer Tramknoten geplant. Dieses Vorhaben ist auf die Planungen der SBB für den Ausbau des Bahnhofes abgestimmt. Mit einer neuen Personenunterführung im westlichen Gleisfeld und zusätzlichen Abgängen von der Margarethenbrücke soll im Westen des Bahnhofs ein neuer Bahnzugang entstehen, der optimal ins Tramnetz eingebunden ist und neue zusätzliche Direktverbindungen aus den Quartieren an den Bahnhof Basel SBB erlaubt. Zudem soll auch der Bahnhofzugang Süd mit neuen Linienführungen besser ins Tramnetz eingebunden werden.

2.3 Fazit

Da die Kapazitäten zur Einführung neuer Tram- und Buslinien nicht nur bei der Querung der Nauenstrasse, sondern vor allem auch auf dem Centralbahnplatz selbst beschränkt sind, beabsichtigt der Regierungsrat mit der Umsetzung des Tramnetzes 2020 neben dem Centralbahnplatz auch neue Verknüpfungspunkte zwischen Tram und Bahn am Bahnhof Basel SBB zu schaffen. Ein neuer Tramknoten mit direktem Bahnzugang ist im Westen des Bahnhofs vorgesehen. Dieser neue Haltepunkt erlaubt zusätzliche Direktverbindungen aus den Quartieren an den Bahnhof Basel SBB, ohne den Centralbahnplatz und die Nauenstrasse zu belasten. Der Regierungsrat setzt somit beim Tramnetz 2020 auf eine Entflechtung der Tramanbindungen am Bahnhof SBB und nicht auf eine weitere Konzentration auf den Centralbahnplatz. Er sieht daher keine Notwendigkeit für ein Vorsortiergleis im Aeschengraben.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Verlängerung der Buslinie 70 bis zum Bahnhof SBB sowie den Anzug Christoph Wydler und Konsorten betreffend Tramquerung Nauenstrasse abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin