



An den Grossen Rat

17.5238.04

BVD/P175238

Basel, 8. Juni 2022

Regierungsratsbeschluss vom 7. Juni 2022

Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 23. April 2020 den nachstehenden Anzug Beat Leuthardt und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Die BVB erneuern mittels neuer Methoden die Gleise, indem sie, statt unter laufendem Betrieb kleinere Auswechslungen vorzunehmen, vermehrt mittels Streckensperrungen längere Abschnitte auswechseln. Dies bedingt lange Umleitungen. Ganze Wochenenden oder gar über Wochen hinweg sind die gewohnten Stammstrecken für die Fahrgäste gesperrt. Die BVB verlieren dadurch, wie sie zum Jahresergebnis 2016 mitteilen, sowohl in absoluten Zahlen als auch in Bezug auf die Personenkilometer unverschuldet Fahrgäste.

Beispiele solcher Totalsperrungen sind: Sperrung Klybeckstrasse, Sperrung Aeschengraben, Sperrung Mittlere Brücke, Sperrung Steinenberg.

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

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

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

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

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

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

1. Im Vordergrund zu mehr Flexibilität im Tramnetz steht die Ergänzung durch Einrichtung doppelgleisiger Schienenverbindungen an folgenden Kreuzungen:
 - a) Tramkreuzung „Markthalle“ (Verbindung der Strecke Heuwaage <-> Bahnhof SBB).
 - b) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke Spalentor <-> Kannenfeldplatz).
 - c) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke St-Louis Gare <-> Kannenfeldplatz).
 - d) Tramkreuzung „Bankverein“ (Optimierung der Strecke Elisabethenstrasse <-> Aeschenplatz).
 - e) Tramkreuzung „Heuwaage“ (Optimierung der Strecke Auberg <-> Innere Margarethenstrasse).
 - f) Tramkreuzung „WB“ (Optimierung der Strecke Güterstrasse <-> Äussere Margarethenstrasse).
2. Die Umsetzung soll vorgängig der Realisierung von „Tramnetz 2020“ bis 2020 erfolgen.
3. Die Umsetzung der baulichen Massnahmen soll zulasten des Tram-Rahmenkredits erfolgen.
Beat Leuthardt, Jörg Vitelli, Stephan Luethi-Brüderlin, Heiner Ueberwasser, Helen Schai-Zigerlig, Beat K. Schaller, David Wüest-Rudin, Peter Bochsler, Patrizia von Falkenstein, Thomas Grossenbacher, Pascal Pfister, Luca Urgese, Kaspar Sutter, Balz Herter, Michael Wüthrich»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat dem Grosse Rat letztmals am 11. März 2020 zum Anzug Beat Leuthardt und Konsorten berichtet. Der Grosse Rat hat mit Beschluss vom 22. April 2020 vom Schreiben des Regierungsrates Kenntnis genommen und diesen dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen.

1. Ausgangslage

Am 12. Mai 2021 haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam mit den Transportunternehmen Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) und Baselland Transport AG (BLT) das neue Liniennetz 2030 bekannt gegeben. Demnach soll das Tramnetz künftig flexibler, weniger störungsanfällig, effizienter und kundenfreundlicher werden. Die Weiterentwicklung des Tramnetzes macht den öffentlichen Verkehr insgesamt attraktiver, reduziert den Betriebsaufwand und vermag damit in den nächsten Jahren einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten.

Das aktuelle Tramnetz ist im Zentrum überlastet und störungsanfällig, was immer wieder zu negativen betrieblichen Auswirkungen im gesamten Netz führt. Es fehlen Ausweichmöglichkeiten bei Unterbrüchen infolge Veranstaltungen oder bei unerwarteten Unterbrüchen wie Demonstrationen. Der Regierungsrat geht mit den Anzugstellenden einig, dass auch bereits mit punktuellen Massnahmen wie ergänzenden Gleisverbindungen spürbare Verbesserungen im Netz erreicht werden können. Für die Flexibilisierung des Netzes und die Entlastung der Innenstadt sind jedoch zwingend auch Neubaustrecken im Petersgraben und im Claragraben sowie die Margarethenverbindung zu realisieren. Der Regierungsrat erachtet die im Anzug geforderten punktuellen Massnahmen an wichtigen Knoten als sinnvolle Ergänzung zu den geplanten Ausbauten im Tramnetz.

In den nächsten Jahren kommt es – insbesondere infolge des massiven Fernwärmeausbaus für mehr Klimaschutz – annähernd zu einer Verdoppelung der Baustellen in der Stadt. Die Anzahl zusätzlicher Baustellen muss möglichst tief gehalten werden. Der Regierungsrat will deshalb Gleisverbindungen umsetzen, die einen hohen Nutzen im Tramnetz generieren und zeitlich in bereits geplante Erhaltungs- oder Bauvorhaben integriert werden können. Um die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner und das Gewerbe möglichst klein zu halten, ist eine enge Abstimmung und koordinierte Umsetzung mit anstehenden Bauvorhaben wie auch den geplanten Tramnetzausbauten zwingend.

2. Zusätzliche Gleisverbindungen

2.1 Netznutzen und technische Machbarkeit

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat zur Überprüfung der von den Anzugstellenden geforderten Gleisverbindungen ein externes Ingenieurbüro beauftragt. Der Nachweis der technischen Machbarkeit sowie eines hohen Nutzens konnte bei den Gleisverbindungen an den Haltestellen Burgfelderplatz, IWB und Markthalle erbracht werden. Diese Elemente tragen wesentlich zu mehr Flexibilität, Stabilität und Zuverlässigkeit im Betrieb bei. Des Weiteren hat der Prüfauftrag aber auch ergeben, dass aufgrund geometrischer Zwänge, der Anforderungen an eine behindertengerechte Ausführung der Haltestellen oder aufgrund einer nicht sinnvollen Einbettung ins Liniennetz 2030 auf einzelne Gleisverbindungen verzichtet werden soll; gestützt auf diese Erkenntnisse wird der Regierungsrat die Verbindungen «Burgfelderstrasse – Kannenfeldstrasse» sowie «Elisabethenstrasse – Aeschenvorstadt» nicht weiterverfolgen.

Mit der externen Studie sind hingegen auch neue Gleisverbindungen mit einem hohen Nutzen für das Netz identifiziert worden. Diese werden aktuell in laufenden Projekten weiterbearbeitet. So soll beispielsweise mit dem Tram Petersgraben am Blumenrain eine Verbindung sowohl zur Schiffflände wie auch zum Bahnhof St. Johann möglich sein.

2.2 Abgestimmte Umsetzungen von Gleisverbindungen

Ein erstes Netzelement, das zusätzliche Flexibilität ins Tramnetz bringt, steht kurz vor Baubeginn. Die Gleisverbindung am Centralbahnplatz Nord in Richtung Aeschenplatz wird noch im laufenden Jahr 2022 realisiert. Der Grosse Rat hat diesem Vorhaben mit Beschluss vom 22. Januar 2020 zugestimmt (GRB 20/04/18G).

Beim Knoten Burgfelderplatz kann sodann mit einer Gleisverbindung von der Missionsstrasse in die Kannenfeldstrasse ein grosser Nutzen für das Tram generiert werden; wie eingangs erwähnt, ist hierfür die technische Machbarkeit gegeben. Das Bau- und Verkehrsdepartement wird diese Gleisverbindung im Rahmen des Vorprojekts Spalenring, Abschnitt Burgfelderplatz bis Weiherweg aufnehmen und dem Regierungsrat resp. dem Grossen Rat zum Entscheid vorlegen.

Für die Stadträume rund um den Bahnhof Basel SBB stehen mit den geplanten Kapazitätsausbauten für den Bahnverkehr in den nächsten Jahren grundlegende infrastrukturelle Veränderungen an. Im Rahmen dieser Arbeiten sind bereits unterschiedliche Planungen ausgelöst. So ist für den Raum Markthalle/Margarethenbrücke eine umfassende Vorstudie in Erarbeitung. Dieser Bearbeitungssperimeter umfasst auch die beiden Haltestellen IWB und Markthalle. In diesem Zusammenhang treibt das Bau- und Verkehrsdepartement die Projektierung möglicher Gleisverbindungen wie insbesondere «Güterstrasse – Margarethenstrasse» sowie «Margarethenbrücke – Viaduktstrasse» weiter voran.

3. Fazit

Der Regierungsrat erachtet die laufende Überprüfung und Verbesserung der Netzinfrastuktur als wichtigen Bestandteil der Tramnetzentwicklung. Ein flexibles und wenig störungsanfälliges Netz ist zentrale Voraussetzung für einen zuverlässigen und kundenfreundlichen Trambetrieb. Aus diesem Grund teilt der Regierungsrat auch das Anliegen der Anzugstellenden nach mehr Flexibilität im Tramnetz. Das Bau- und Verkehrsdepartement wird bei laufenden und anstehenden Infrastrukturplanungen die Projektierung von zusätzlichen zweckmässigen Gleisverbindungen aufnehmen.

Ein erstes Element für mehr Netzflexibilität – die Gleisverbindung am Centralbahnplatz Nord in Richtung Aeschenplatz – wird noch dieses Jahr umgesetzt. Auch in seinen Vorstudien zum Tram

Bachgraben und zum Tram 30 Grossbasel wird das Bau- und Verkehrsdepartement entsprechende Gleisverbindungen prüfen.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin