



An den Grossen Rat

22.5424.02

BVD/P225424

Basel, 2. November 2022

Regierungsratsbeschluss vom 1. November 2022

## Interpellation Nr. 101 Lukas Faesch betreffend «BVB bessern Geleise beim Barfi nach»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 19. Oktober 2022)

«Gemäss Medienmitteilung der BVB vom 13. September 2022 kommt es vom 20. September (ab 20.00 Uhr) bis zum 25. September 2022 (Betriebsschluss) zu einer Vollsperrung der Innerstadtachse zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände mit den für Pendlerinnen und Pendler aber auch für die Innerstadtgeschäfte bekannten gravierenden Folgen. Als Begründung wird die Erneuerung der Abdichtung des Birsigtunnels, der Gleise und des Gleisunterbaus im Haltstellenbereich aufgeführt. Wie der online BaZ vom 21. September 2022 zu entnehmen ist, wurden die Gleise Richtung Spielzeugmuseum 2017, diejenigen im Haltstellenbereich Richtung Falknerstrasse 2012 und Richtung Steinenberg 2015 letztmals ersetzt. Gemäss der gleichen Quelle sollen diese Erneuerungen die letzten sein bis 2031 also bis zur Neugestaltung des Barfüsserplatzes. Im SRF-Regionaljournal Basel, Baselland vom 23. September 2022 (Ausgabe 08.30 Uhr) wird ausgeführt, dass bei der letzten Sanierung wegen schlechten Wetters die Abdichtung des Birsigtunnels nicht fertiggestellt werden konnte. Die Kadenz dieser Erneuerungsarbeiten und deren Begründung werfen Fragen auf.

In diesem Zusammenhang bittet der Interpellant den Regierungsrat höflich um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie lange ist die durchschnittliche Lebensdauer von Gleisen im BVB-Netz?
2. Ist diese kurze Kadenz von Erneuerungsarbeiten im Bereich Falknerstrasse/Barfüsserplatz/Steinenberg so im mittelfristigen Erneuerungsplan der BVB vorgesehen oder handelt es sich um nicht vorausgeplante dringliche Sanierungsmassnahmen?
3. Was sind die Gründe für diese Sanierungsmassnahmen wenige Jahre nach der letzten Erneuerung derselben Gleisanlagen und die (unterdurchschnittlich) kurze Lebensdauer dieser Gleisanlagen?
4. Was sind die Gründe, dass bei der letzten Sanierung der Gleisanlage die Abdichtung des Birsigtunnels nicht fertiggestellt wurde? Falls Baumängel die Ursache waren, wer trägt die Verantwortung dafür und stellt sich eine Haftungsfrage?
5. Wie erklärt es sich, dass diese Gleisanlagen, die jetzt nach wenigen Jahren bereits ersetzt werden müssen, nach der jetzigen Sanierung nun für die Zukunft plötzlich eine weit längere Lebensdauer bis 2031 aufweisen sollen?

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## 1. Einleitende Bemerkungen

Um eine bedarfsorientierte und zuverlässige Bahn- und Businfrastruktur zur Verfügung zu stellen, müssen die Tram- und Businfrastrukturanlagen kontinuierlich überwacht und bei Bedarf optimiert werden. Mit einer rechtzeitigen baulichen Erneuerung wird der Erhalt der Infrastrukturanlagen sichergestellt.

## 2. Beantwortung der einzelnen Fragen

### 1. *Wie lange ist die durchschnittliche Lebensdauer von Gleisen im BVB-Netz?*

Die BVB dokumentiert in ihrem Netzzustandsbericht<sup>1</sup> jährlich den Zustand ihrer Infrastrukturanlagen und zeigt deren Entwicklung auf.

Die durchschnittliche Lebensdauer von Gleisen im BVB-Netz beträgt rund 25 Jahre. Diese Zahl schwankt je Streckenabschnitt aber sehr stark. Die Gründe dafür liegen in der unterschiedlich starken Beanspruchung der Geleise, der Kadenz der Überfahrten, der Lokalität (Kurve, Gefälle usw.) und des Untergrundes (Beton, Schotter usw.).

Es gibt Gleise auf dem BVB-Netz, die nur von einer Linie befahren werden und bereits seit über fünfzig Jahren liegen (Hardstrasse, Bruderholz). An sehr stark befahrenen Stellen in der Innenstadt müssen die Gleise in kürzeren Abständen ersetzt werden (z.B. Steinenberg, rund alle sieben bis acht Jahre).

### 2. *Ist diese kurze Kadenz von Erneuerungsarbeiten im Bereich Falknerstrasse/Barfässerplatz/Steinenberg so im mittelfristigen Erneuerungsplan der BVB vorgesehen oder handelt es sich um nicht vorausgeplante dringliche Sanierungsmassnahmen?*

### 3. *Was sind die Gründe für diese Sanierungsmassnahmen wenige Jahre nach der letzten Erneuerung derselben Gleisanlagen und die (unterdurchschnittlich) kurze Lebensdauer dieser Gleisanlagen?*

Die Mitte September 2022 unter höchstem Zeitdruck durchgeführten Sanierungsarbeiten im Haltestellenbereich Barfässerplatz bis zur Kurve Steinenberg wurden im März 2022 kurzfristig ins Erhaltungsprogramm aufgenommen.

Die Angaben, welche der Interpellant den Medienberichten entnimmt, sind korrekt und fassen auf Auskünften der BVB-Medienstelle. Betroffen sind aber nicht die Gleise «Richtung Spielzeugweltenmuseum», die 2017 letztmals ersetzt wurden, sondern die Gleise vor dem Spielzeugweltenmuseum. Diese werden täglich von rund 950 Trams (und damit pro Jahr von knapp 350'000 Trams) überfahren – pro Richtung. Die betroffenen Abschnitte im Haltestellenbereich am Barfässerplatz stammen aus dem Jahr 2012 (Abschnitt Richtung Falknerstrasse), bzw. 2015 (Abschnitt Richtung Steinenberg). Diese Gleise, und besonders der Gleisunterbau, befanden sich in einem schlechten Zustand und mussten ersetzt werden. Mit erhöhtem Instandhaltungsaufwand hätten sie noch rund zwei bis drei Jahre länger in Betrieb bleiben können. Um Kosten, Betriebsbeeinträchtigungen und Auswirkungen für die Fahrgäste und Anrainer zu minimieren, hat die BVB beschlossen, diese Arbeiten vorzuziehen. Dies mit dem Ziel, dass der betroffene Abschnitt erst 2031 bei der geplanten Neugestaltung des Barfässerplatzes wieder ersetzt werden muss.

Aufgrund der sehr starken Beanspruchung der Geleise an diesem Ort ist deren Lebensdauer naturgemäss kürzer als anderswo.

---

<sup>1</sup> Netzzustandsbericht 2021

4. *Was sind die Gründe, dass bei der letzten Sanierung der Gleisanlage die Abdichtung des Birsigtunnels nicht fertiggestellt wurde? Falls Baumängel die Ursache waren, wer trägt die Verantwortung dafür und stellt sich eine Haftungsfrage?*

Bei Gleisbauarbeiten 2020 über der künstlich angelegten Überdeckung des Birsigs wurde die Abdichtung des darunterliegenden Tunnels beschädigt. Dies ist bei Arbeiten am Gleisunterbau und mit der in diesem Abschnitt sehr dünnen Wandstärke der Birsigüberdeckung kaum vermeidbar. 2020 konnte der Birsigtunnel bei den zeitlich befristeten Abschlussarbeiten des Gleisersatzes witterungsbedingt (Nässe und Jahreszeit) nur provisorisch abgedichtet werden. Diese Abdichtungsarbeiten wurden nun koordiniert im Rahmen des Geleisersatzes im Bereich der Haltestelle Barfüsserplatz zusammen vorgenommen. Schäden und Baumängel an der Birsigüberdeckung sind keine zu verzeichnen.

5. *Wie erklärt es sich, dass diese Gleisanlagen, die jetzt nach wenigen Jahren bereits ersetzt werden müssen, nach der jetzigen Sanierung nun für die Zukunft plötzlich eine weit längere Lebensdauer bis 2031 aufweisen sollen?*

Die ältesten Gleise im Haltestellenbereich Barfüsserplatz stammen aus dem Jahr 2012 und hielten somit zehn Jahre. Die nun prognostizierte Lebensdauer (bis 2031) beträgt neun Jahre (siehe Antworten 2 und 3).

Das betroffene Weichenendstück vor dem Spielzeugweltenmuseum ist einer besonders hohen Belastung ausgesetzt. Dies deshalb, weil ein Teil auf dem im Steinenberg eingebauten Masse-/Federsystem liegt. Der andere Teil des Weichenendstücks wurde in Standardbauweise erstellt. Obwohl bei den jetzigen Arbeiten konstruktive Verbesserungen vorgenommen wurden, wird die grundsätzliche Problematik dieses Gleisabschnittes immer in gewissem Umfang bestehen bleiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin