



An den Grossen Rat

22.5087.02

BVD/P225087

Basel, 13. März 2024

Regierungsratsbeschluss vom 12. März 2024

Anzug Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend einem evtl. Ausbau der Einsatztramlinie E11

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 28. April 2022 den nachstehenden Anzug Semseddin Yilmaz und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Bekanntlich ist das Dreispitz vom Gundeldingerquartier her nur mangelhaft mit dem ÖV erschlossen. Die bestehenden Tramverbindungen sind insbesondere zu Stosszeiten stark ausgelastet. Die geplante Verdichtung des Areals „Dreispitz Nord“ und andere Stadtentwicklungsprojekte in den Vorortsgemeinden im Birstal werden diese Problematik verstärken. Auf jeden Fall ist es eine zentrale Herausforderung, die ÖV-Anbindung des Dreispitz zu verbessern.

Der Schreibende freut sich über die absehbare Taktverdichtung der S-Bahn und der damit einhergehenden besseren Verbindungen am Umsteigeknoten „Dreispitz“. Er ist aber der Auffassung, dass diese Taktverdichtung alleine nicht genügen wird und v.a. das Problem der schlechten Anbindung von „Dreispitz Nord“ an das Gundeldingerquartier dadurch nicht gelöst wird. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, um dieses Ziel zu erreichen. Eine wäre, die bestehende Tramlinie E11, die zu Stosszeiten von Reinach Süd via Dreispitz - Heiliggeistkirche - Markthalle - Theater – Aeschenplatz und zurück via Dreispitz nach Reinach Süd verkehrt (und ebenfalls mit umgekehrter Schlaufe“), auszubauen. In diesem Zusammenhang bitten die Unterzeichnenden den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu prüfen und zu berichten:

1. Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass die Taktverdichtung der S-Bahn alleine nicht genügen wird, um eine Überlastung des ÖV im Bereich des Dreispitz zu verhindern und es zusätzlicher Anstrengungen bedarf, um insbesondere die ÖV-Anbindung von Dreispitz Nord an das Gundeldingerquartier zu verbessern?
2. Wäre eine Taktverdichtung der Linie E11 resp. deren Ausbau auch ausserhalb der Stosszeiten grundsätzlich eine technisch denkbare Option?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat Vor- und Nachteile einer solchen Option?
4. Was wären die finanziellen Konsequenzen der Realisierung einer solchen Option auf das Verhältnis von BVB und BLT sowie auf die Kantonsfinanzen von Basel-Stadt und Basellandschaft?

Semseddin Yilmaz, Tim Cuénod, Melanie Eberhard»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat geht mit den Anzugstellenden einig, dass die ÖV-Erschliessung des Gebiets Dreispitz Nord aufgrund der geplanten Entwicklungen zu verbessern ist. Dies hat er auch bereits

mit seinen Stellungnahmen zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend «öV-Erschliessung der Nordspitze Dreispitz und Gundeldingen» (18.5165) zum Ausdruck gebracht.

1. Bisherige und geplante Entwicklung der Tramlinie E11

Die Tramlinie E11 verkehrt als Einsatzlinie zur Entlastung der Tramlinie 11, weil die Nachfrage auf dieser Achse im Raum Dreispitz in den Spitzenzeiten so hoch ist, so dass die Kapazität der Hauptlinie nicht ausreichen würde. Das Fahrplanangebot wurde in den letzten Jahren entsprechend der Nachfrageentwicklung ausgebaut. Zuletzt erfolgte auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 ein wesentlicher Ausbau der Betriebszeiten, insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. Der Regierungsrat beobachtet die Nachfrageentwicklung der Tramlinien 11 und E11 auch weiterhin und schlägt – in Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft – mit künftigen ÖV-Programmen einen Ausbau der Betriebszeiten vor, sofern die entsprechende Nachfrage vorhanden ist.

Neben den Betriebszeiten kann auch mit der Linienführung die Wirkung der Tramlinie E11 beeinflusst werden. Seit 2023 verkehrt die Linie planmässig sowohl morgens als auch abends im Uhrzeigersinn Dreispitz – Heiliggeistkirche – Theater – Bahnhof SBB – Dreispitz. Es erfolgt keine Richtungsänderung mehr zwischen Morgen und Abend, wodurch das Angebot einfacher verständlich ist. Umgekehrt führt dies dazu, dass die Tramlinie E11 immer eine Verbindung vom Dreispitz in Richtung Gundeldingen ermöglicht und keine in Gegenrichtung. Dank der Führung über den Centralbahnplatz (die Linie fuhr bis 2022 direkt via Denkmal) hat sich die Entlastungswirkung stadtauswärts verbessert. Stadteinwärts in der Morgenspitze hingegen entlastet sie die Linie 11 weniger stark als vor der Anpassung der Linienführung. Hinzu kommt, dass die Tramlinie E11 im Abschnitt Theater – Aeschenplatz, der von sehr vielen Trams befahren wird, wegen den vielen Alternativen nur sehr schwach ausgelastet ist. Sie belastet damit das Tramnetz in einem kapazitätskritischen Abschnitt ohne angemessenen Nutzen. Deshalb untersucht das Amt für Mobilität gemeinsam mit der zuständigen Fachstelle des Kantons Basel-Landschaft sowie der BLT und BVB weitere Optimierungsmöglichkeiten der Linienführung.

Mit dem Tramnetz 2030 ist mittelfristig eine neue Linienführung vorgesehen, die für die Verbindung Dreispitz – Gundeldingen wesentliche Verbesserungen bringt und gleichzeitig den Abschnitt Theater – Aeschenplatz – Bahnhof SBB entlastet. Nach Realisierung der geplanten Tramstrecke Petersgraben wird die Tramlinie E11 vom Dreispitz via Heiliggeistkirche – Theater – Universität – Petersgraben – Voltaplatz zum Bahnhof St. Johann verkehren. Damit entsteht in beiden Richtungen eine direkte Verbindung zwischen Dreispitz Nord, dem Gundeldingerquartier, der Innenstadt, der Universität, dem Universitätsspital und dem St. Johann-Quartier.

2. Verbesserungen im Busnetz

Neben der Verbesserung des Angebots der Tramlinie E11 wird auch das Busangebot laufend überprüft und punktuell verbessert.

Die Buslinie 37 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 während der Hauptverkehrszeiten ab Leimgrubenweg durch die südliche Reinacherstrasse via Münchenstein Gartenstadt bis Dornach verlängert. Sie bedient die neuen Haltestellen Jakobsbergerholweg und Limmeren, von wo direkte Fusswege in das südliche Dreispitz-Gebiet bestehen. Das südliche Dreispitz-Gebiet ist damit bereits seit Dezember 2021 besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Die für eine bessere Busverbindung zwischen dem Gundeldingerquartier und dem nördlichen Dreispitz geplante Führung der Linie 36 in beiden Richtungen durch die Dornacherstrasse wurde noch nicht umgesetzt. Dies lag vor allem daran, dass die Baustelle am Viertelskreis den üblichen Verkehrsfluss so veränderte, dass das geplante Monitoring nicht repräsentativ gewesen wäre. Auch führten die von der Bevölkerung geäusserten Bedenken zu einer erneuten Überprüfung dieser Lösung. Im nächsten ÖV-Programm 2026–2028 wird das weitere Vorgehen dargelegt werden.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass die Taktverdichtung der S-Bahn alleine nicht genügen wird, um eine Überlastung des ÖV im Bereich des Dreispitz zu verhindern und es zusätzlicher Anstrengungen bedarf, um insbesondere die ÖV-Anbindung von Dreispitz Nord an das Gundeldingerquartier zu verbessern?*

Die Nachfrage der Tramlinie 11 ist insbesondere im Bereich Dreispitz in den Spitzenstunden derart hoch, dass die Tramlinie E11 eine wichtige Funktion zur Vermeidung von Überlastungen der Linie 11 hat. Aufgrund der geplanten Entwicklungen in Dreispitz Nord ist absehbar, dass zusätzlich zur Taktverdichtung der S-Bahn auch das Tram- und Busangebot weiter auszubauen ist.

2. *Wäre eine Taktverdichtung der Linie E11 resp. deren Ausbau auch ausserhalb der Stosszeiten grundsätzlich eine technisch denkbare Option?*
3. *Wie beurteilt der Regierungsrat Vor- und Nachteile einer solchen Option?*

Die Nachfrage der beiden Tramlinien 11 und E11 wird laufend überprüft und sowohl die Einsatzdauer als auch die Linienführung der Linie E11 werden bei Bedarf angepasst. Während ihrer Betriebszeit verkehrt die Linie E11 aber bereits im 7,5-Minuten-Takt, eine Taktverdichtung ist deshalb keine Option.

Die Nachfrage weist aktuell sehr deutliche Spitzen im Berufsverkehr auf (Hauptverkehrszeit morgens und abends), für einen ganztägigen Betrieb ist der Bedarf daher aktuell nicht gegeben. Zudem kann die Linie E11 wegen ihres schlaufenförmigen Linienvverlaufs nur in einer Richtung zwischen Dreispitz Nord und Gundeldingerquartier genutzt werden, was ihren Nutzen begrenzt. Dieser Nachteil wird erst mittelfristig mit der Realisierung der Tramstrecke im Petersgraben behoben. Um kurzfristige Verbesserungen zu erreichen, stehen für den Regierungsrat deshalb eher Verbesserungen des Busangebotes im Vordergrund.

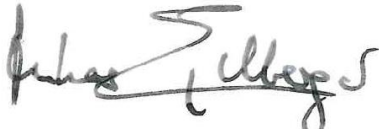
4. *Was wären die finanziellen Konsequenzen der Realisierung einer solchen Option auf das Verhältnis von BVB und BLT sowie auf die Kantonsfinanzen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft?*

Für den Betrieb der Tramlinie E11 leisten die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Bund jährliche Abgeltungen in der Höhe von rund 1,4 Mio. Franken. Gemäss der Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG (SGS 953.800) erfolgt keine direkte Zahlung von Basel-Stadt an die BLT, sondern die Leistungen werden mit denjenigen der BVB auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft verrechnet und es wird nur die Differenz zwischen den Kantonen ausgeglichen. Die Mehrkosten eines Angebotsausbaus sind deshalb nicht unabhängig von der Entwicklung der übrigen die Kantonsgrenzen überschreitenden Linien ermittelbar.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts, und da der Regierungsrat über die generellen Vorschläge zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung der Nordspitze Dreispitz und Gundeldingen im Rahmen des entsprechenden Anzuges von Jörg Vitelli und Konsorten (18.5165) berichten wird, beantragen wir, den Anzug Semseddin Yilmaz und Konsorten betreffend einem evtl. Ausbau der Einsatztramlinie E11 abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Lukas Engelberger
Vizepräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin