



An den Grossen Rat

24.5181.02

BVD/P245181

Basel, 29. Mai 2024

Regierungsratsbeschluss vom 28. Mai 2024

## Interpellation Nr. 56 Lydia Isler-Christ betreffend «Sperrung 14er Tram»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 15. Mai 2024)

«In der Hardstrasse, von der St. Alban-Anlage bis zum Zeughaus, finden Bauarbeiten statt. Fernwärme-Leitungen werden verlegt und die Tramhaltestellen werden behindertengerecht ausgebaut. Die gesamten Arbeiten sollen drei Jahre dauern. In diesem Zusammenhang kommt es auch zu Sperrungen der Tramlinie 14.

Diese war bereits im Jahr 2023 für drei Monate unterbrochen. Seit dem 29. April 2024 ist die Tramlinie bereits wieder für fünf Monate unterbrochen. Nun kann man in den Medien lesen, dass die Tramlinie im Jahr 2025 nochmals unterbrochen werden soll. Es sollen dann der behindertengerechte Umbau der Tramhaltestelle Karl-Barth-Platz und Zeughaus stattfinden.

Die Sperrung einer Tramlinie ist immer mit viel Unannehmlichkeiten für die Bevölkerung sowie das ansässige Gewerbe verbunden. Eine weitere Sperrung ist somit eine Zumutung. Eine entsprechend längere Bauphase ist auch mit längerdauernden unnötigen Lärmemissionen und Behinderungen verbunden.

Der geplante Trammersatz-Bus ist nur sehr beschränkt eine Lösung. Gerade für behinderte und betagte Menschen ist der Weg zu weit und zudem wegen der vielen Hindernisse nur schwer bewältigbar.

Die Gewerbebetriebe sind darauf angewiesen, dass sie vernünftig zugänglich bleiben. Wegen des fehlenden Trams muss mit mehr Anfahrten mit dem Auto oder Taxi gerechnet werden. Durch die vielen Sackgassen ist eine Zufahrt mit Auto und Velo sowohl für Anwohnende wie das Gewerbe zusätzlich erschwert.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum findet die Sanierung der Haltestellen Karl-Barth-Platz und Zeughaus nicht während der momentanen Sperrung dieser zwei Haltestellen statt?
2. Als Grund wird ein Kapazitätsengpass seitens der Baufirma genannt. Ist es nicht viel mehr eine Fehlplanung?
3. Im Jahr 2009 wurde der Karl-Barth bereits umgestaltet, ohne die behindertengerechten Anpassungen vorzunehmen. Wieso war es in den seither vergangenen 15 Jahren nicht möglich, so zu planen, dass die jetzigen Projekte gleichzeitig hätten umgesetzt werden können?
4. Als weiterer Grund wird mangelnder Platz für Baumaterial und Maschinen genannt. Ist dem wirklich so oder fehlt der Wille für eine andere Planung?
5. Die zweite Etappe der Bauarbeiten in der Hardstrasse beginnt, bevor die erste zwischen St. Alban-Anlage und Angensteinerstrasse beendet ist. Warum wurde der Bauplan nicht eingehalten?
6. Wie wird der Bevölkerung in diesen langen Zeitperioden ein wirklich vernünftiger Trammersatz geboten?

7. Wie wird Rücksicht genommen auf ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen?
8. Wie wird auf das ansässige Gewerbe Rücksicht genommen, welches stark leidet unter den Baustellen und den Sperrungen?
9. Wie kann das ansässige Gewerbe aktiv unterstützt werden?
10. Werden dem Gewerbe Parkplätze angeboten?
11. Wie hoch sind die Mehrkosten für die Bauarbeiten in zwei statt einer Etappe?

Lydia Isler-Christ»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass jede Baustelle im öffentlichen Raum mit gewissen Unannehmlichkeiten verbunden ist. Bereitstellung und Erhalt einer verlässlichen städtischen Infrastruktur sind aber ohne regelmässige und kontinuierliche Unterhaltmassnahmen nicht zu haben. Die Koordination und bestmögliche Abstimmung der Baumassnahmen haben dabei ebenso hohe Priorität wie die verschiedenen Interessen und Bedürfnisse der unmittelbar davon Betroffenen. Diese werden jeweils sorgfältig abgewogen, um das bestmögliche und wirtschaftlich vertretbare Vorgehen zu bestimmen.

## Zu den einzelnen Fragen

1. *Warum findet die Sanierung der Haltestellen Karl-Barth-Platz und Zeughaus nicht während der momentanen Sperrung dieser zwei Haltestellen statt?*

Um die Haltestelle Karl Barth-Platz für den hindernisfreien ÖV-Zugang umzubauen, müssen vorgängig die Wasserleitung, das Elektrotrasse und die Fernwärmeleitung im Untergrund des Haltestellenbereiches erstellt werden. Erst danach kann die Haltestelle umgebaut werden. Grundsätzlich wäre es möglich gewesen, die Haltestelle noch während der aktuellen Tramspernung für den Leitungsbau umzubauen. Weil für die Erneuerung der St. Jakobsstrasse aber ohnehin zwei Tramspernungen vorgesehen waren, wurde entschieden, die Haltestelle Karl Barth-Platz etappiert umzubauen (s. dazu auch Antwort auf Frage 11).

Der Umbau der Haltestelle Zeughaus ist Teil des angrenzenden Erneuerungsprojekts St. Jakobs-Strasse, das in enger Koordination mit der Erneuerung Hardstrasse durchgeführt wird. Aufgrund der UEFA Women's EURO im Sommer 2025 muss die Haltestelle St. Jakob vor der Haltestelle Zeughaus gebaut werden, damit sie rechtzeitig zur Endrunde der Frauenfussball-EM fertiggestellt ist. Die Haltestelle Zeughaus wird daher erst 2025 umgebaut.

2. *Als Grund wird ein Kapazitätsengpass seitens der Baufirma genannt. Ist es nicht viel mehr eine Fehlplanung?*

Die Planungen zur Erneuerung Hardstrasse und St. Jakobs-Strasse wurden aufeinander abgestimmt. Die Planung der Erneuerung St. Jakobs-Strasse sieht zwei Tramspernungen vor. Die zweite Tramspernung der Baustelle St. Jakobs-Strasse kann für den Umbau der Haltestelle Karl Barth-Platz genutzt werden, um die Dauer der baustellenbedingten Einschränkungen in der Hardstrasse nicht überzustrapazieren (s. auch Antwort auf Frage 11).

3. *Im Jahr 2009 wurde der Karl-Barth bereits umgestaltet, ohne die behindertengerechten Anpassungen vorzunehmen. Wieso war es in den seither vergangenen 15 Jahren nicht möglich, so zu planen, dass die jetzigen Projekte gleichzeitig hätten umgesetzt werden können?*

Zum genannten Zeitpunkt der Umgestaltung des Karl Barth-Platzes lag noch kein Beschluss des Grossen Rats zur Art und Weise der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Tramhaltestellen vor. Dieser wurde erst 2012 gefasst – vier Jahre nach dem Baubeginn und drei Jahre nach Fertigstellung der Arbeiten am Karl Barth-Platz.

Die jetzigen Projekte in der Hardstrasse (Gleisersatz, Fernwärmeausbau) finden koordiniert und gleichzeitig statt.

4. *Als weiterer Grund wird mangelnder Platz für Baumaterial und Maschinen genannt. Ist dem wirklich so oder fehlt der Wille für eine andere Planung?*

Für jeden einzelnen Baubereich entlang einer Linienbaustelle braucht es Baumaterial und Maschinen. Das braucht Platz. Je mehr parallel, d.h. gleichzeitig gebaut wird (wenn aus Platzgründen überhaupt möglich), desto mehr Platz braucht es für Baumaterial und Maschinen. Das führt zu einem Zielkonflikt mit der Forderung des Gewerbes und der Anwohnenden nach genügend Güterumschlagsplätzen und Parkplätzen. Die Projektverantwortlichen sind sehr darauf bedacht, den Bauablauf so zu optimieren, dass möglichst alle Ansprüche berücksichtigt werden können.

5. *Die zweite Etappe der Bauarbeiten in der Hardstrasse beginnt, bevor die erste zwischen St. Alban-Anlage und Angensteinerstrasse beendet ist. Warum wurde der Bauplan nicht eingehalten?*

Tramsperrungen müssen mit einem Vorlauf von zwei Jahren bei der BVB angemeldet werden und sind dann aufgrund der Personal- und Fahrzeugeinsatzplanung kaum oder nur mit grossem Aufwand verschiebbar. Ein wesentlicher limitierender Faktor bildet der beschränkte Fahrzeugbestand, mit dem meist gleichzeitig an unterschiedlichen Stellen im Netz Ersatzkurse angeboten werden müssen. Die Bautermine im Tiefbau sind aufgrund von Witterungseinflüssen, unvorhersehbaren Hindernissen im Untergrund oder zusätzlichen Werkleitungsarbeiten (wie beispielsweise zusätzlichen, nach Baubeginn bestellte Fernwärmeanschlüsse) nicht auf den Tag genau planbar.

An der Hardstrasse haben die oben genannten Gründen dazu geführt, dass die Bauarbeiten im Abschnitt St. Alban-Anlage bis Sevogelplatz nicht zum vorgesehenen Termin komplett fertiggestellt werden konnten. Da die Tramsperrung nicht verschiebbar ist, führt dies jetzt zu einer Überschneidung der beiden Bauetappen.

6. *Wie wird der Bevölkerung in diesen langen Zeitperioden ein wirklich vernünftiger Tramersatz geboten?*
7. *Wie wird Rücksicht genommen auf ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen?*

Die BVB haben zwischen den Haltestellen «Aeschenplatz» und «Pratteln Schloss» einen Tramerersatz mit Bussen eingerichtet. Aufgrund der Bautätigkeit in der Hardstrasse kann dieser Ersatzbus nicht in der Hardstrasse verkehren. Mit dem Tramerersatzbus und der Buslinie 37 ist das Gellert während der vorübergehenden Tramsperrung nach wie vor gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Zudem wurden die provisorischen Haltestellen des Ersatzbusses hindernisfrei ausgestaltet und für die schwierig erreichbare Seniorenresidenz Senevita besteht ein Ersatzangebot mit geeigneten Fahrzeugen zwischen der Seniorenresidenz und dem Karl Bart-Platz.

8. *Wie wird auf das ansässige Gewerbe Rücksicht genommen, welches stark leidet unter den Baustellen und den Sperrungen?*
9. *Wie kann das ansässige Gewerbe aktiv unterstützt werden?*

Die Umgestaltung der Hardstrasse wird in zwei Hauptetappen ausgeführt, damit nicht sämtliche Parkplätze und Güterumschlagsfelder aufgehoben werden müssen. Zudem wird die Durchfahrt in der Hardstrasse – mit Ausnahme während der Tramsperrungen – aufrechterhalten, damit das Gewerbe praktisch ohne Unterbruch zu ihren Betrieben zufahren kann. Um dies sicherstellen zu können, werden die Werkleitungsarbeiten (Elektrizität, Wasser, Fernwärme) nacheinander ausgeführt. Zudem ist der Zugang zu Geschäften, Gastronomiebetrieben und Gewerberäumen für die Kundenschaft praktisch ohne Unterbruch gewährleistet.

10. Werden dem Gewerbe Parkplätze angeboten?

Grundsätzlich wird bei Baustellen im öffentlichen Raum immer darauf geachtet, möglichst wenig Platz zu beanspruchen. Im unmittelbaren Baustellenbereich ist es aber unvermeidbar, dass vorübergehend Parkplätze und Güterumschlagsplätze aufgehoben werden müssen. Alle nicht tangierten Parkplätze in Baustellennähe behalten ihre Funktion als blaue oder bewirtschaftete Parkplätze respektive Güterumschlagplätze auch während den Bauarbeiten bei.

11. Wie hoch sind die Mehrkosten für die Bauarbeiten in zwei statt einer Etappe?

Es entstehen keine Mehrkosten. Die Transperrungen waren in der Bauplanung bereits so vorgesehen und sind koordiniert mit dem benachbarten Projekt St. Jakobs-Strasse (siehe auch Antwort auf Frage 2). Das etappierte Vorgehen wurde bewusst gewählt, damit die Hardstrasse nicht über längere Zeit komplett gesperrt werden muss und dem Gewerbe sowie der Anwohnerschaft, wenn auch mit temporären Einschränkungen, zugänglich bleibt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin