



An den Grossen Rat

17.5238.05

BVD/P175238

Basel, 16. Oktober 2024

Regierungsratsbeschluss vom 15. Oktober 2024

## **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 14. September 2022 vom Schreiben 17.5238.04 Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den Anzug Beat Leuthardt und Konsorten erneut stehen lassen.

«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 „IWB“ (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:

## 1. Einleitende Bemerkung

Der Regierungsrat teilt das Anliegen der Anzugstellenden, mehr Flexibilität im Basler Tramnetz zu schaffen. Ein flexibles, effizientes und möglichst störungsfreies Netz ist eine zentrale Voraussetzung für einen zuverlässigen und kundenfreundlichen Trambetrieb, auch bei Umleitungen. Dazu dienen neue Netzelemente wie auch zusätzliche Abbiegemöglichkeiten.

Das Tramnetz in der Innenstadt ist durch die hohe Tramdichte und die kurzen Haltestellenabstände überlastet und störungsanfällig, was immer wieder zu negativen betrieblichen Auswirkungen im gesamten Netz führt. Bei Störungen durch Veranstaltungen, Baustellen oder unvorhergesehene Behinderungen wie Demonstrationen fehlen geeignete Ausweichmöglichkeiten. Zur Flexibilisierung des Netzes sollen neben punktuellen Massnahmen wie ergänzenden Gleisverbindungen auch Neubaustrecken realisiert werden. Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat mit seinem dritten Bericht zur Tramnetzentwicklung dar, welche Gleisverbindungen resp. Netzelemente einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Innenstadt und des gesamten Tramnetzes leisten.

## 2. Aktueller Stand der Untersuchungen

### 2.1 Zusätzliche Gleisverbindungen

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat die von den Anzugstellenden geforderten Gleisverbindungen überprüft. Zu diesem Zweck wurden die verlangten sowie weitere mögliche Gleisverbindungen hinsichtlich ihres Nutzens für die Netzflexibilität sowie ihrer Machbarkeit untersucht. Zweckmässige Gleisverbindungen werden in bereits geplanten Erhaltungs- oder Bauvorhaben im öffentlichen Raum integriert. Ausserdem werden zusätzliche Abbiege- und Ausweichmöglichkeiten wo sinnvoll in die laufende Netzentwicklung bzw. die geplanten Ausbauten des Tramnetzes eingebettet. Aufgrund der technischen und gleisgeometrischen Komplexität solcher Infrastrukturen im urbanen Raum nehmen die notwendigen Abklärungen und Bewilligungen bis hin zur Umsetzung entsprechend Zeit in Anspruch.

### 2.1.1 Tramnetzentwicklung

Die geplanten Neubaustrecken im Tramnetz – insbesondere die Strecken «Tram Petersgraben», «Tram Claragraben» und das «Tram Bachgraben» – zielen auch darauf ab, weitere Abbiege- und Ausweichmöglichkeiten im Tramnetz zu schaffen. Im Rahmen der genannten Ausbauvorhaben wurde neben der eigentlichen Streckenführung auch die Realisierung zusätzlicher Gleisverbindungen an den jeweiligen Knoten geprüft:

- Die Abbiegebeziehung Petersgraben – St. Johann/Schiffplände führt zu einer Entlastung der Achse Barfüsserplatz – Marktplatz.
- Der neue Streckenabschnitt des Tram Claragraben bietet eine Ausweichmöglichkeit bei Störungen auf der Innenstadtachse.
- Für den Fall einer Sperrung der Luzernerringbrücke ist ein Betriebsgleis vom Bachgraben her in die Burgfelderstrasse Richtung Spalendor vorgesehen.

Der Regierungsrat informiert den Grossen Rat mit seinem dritten Bericht zur Tramnetzentwicklung über den Stand der Planungen zu diesen Tramprojekten.

### 2.1.2 Erhaltungsmassnahmen

Neben dem Bau neuer Strecken können auch gezielte Massnahmen wie zusätzliche Gleisverbindungen zu einer Verbesserung der betrieblichen Flexibilität im Netz beitragen. Im Bericht zum Anzug vom 08. Juni 2022 erklärte der Regierungsrat, wieso er die Verbindungen «Burgfelderstrasse – Kannenfeldstrasse» sowie «Elisabethenstrasse – Aeschenvorstadt» nicht weiterverfolgt. Bei den genannten Gleisverbindungen konnte die Machbarkeit nicht nachgewiesen werden. Im Gegensatz dazu wurden die Gleisverbindungen an den Haltestellen Burgfelderplatz, IWB und Markthalle als gleisgeometrisch machbar eingeschätzt und in die weitere Planung und Projektierung integriert.

Beim Knoten Burgfelderplatz kann mit einer Gleisverbindung von der Missionsstrasse in die Kannenfeldstrasse mehr Flexibilität und damit eine grössere Zuverlässigkeit im Tramnetz erreicht werden. Im Rahmen des Vorprojekts Spalenring, Abschnitt Burgfelderplatz bis Weiherweg, wird diese Gleisverbindung vom Bau- und Verkehrsdepartement weiter vertieft. Am Spalenring sind umfangreiche Erhaltungsmassnahmen der Gleisanlage erforderlich. Zudem müssen die Haltestellen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz umgebaut werden. Aufgrund der bestehenden Baumallee ist der verfügbare Platz schon heute begrenzt, so dass die Fahrstreifen für das Tram, den MIV und das Velo weniger breit sind als die Normen und Richtlinien vorsehen. Eine neue Gleisverbindung, wie diejenige von der Missionsstrasse in die Kannenfeldstrasse, würde die Platzverhältnisse weiter einschränken. Die neue Raumaufteilung an der Oberfläche führte auch dazu, dass sämtliche Leitungen im Untergrund umgelegt werden müssten. Die Prüfung der technischen und baulichen Machbarkeit der Umlegung der Hauptversorgungsleitung der Fernwärme stellt das Vorprojekt vor erhebliche Herausforderungen, die auch entsprechend Ressourcen erfordern. Die Fertigstellung des Vorprojekts sowie die Vorlage des Ratschlags für die politische Debatte werden frühestens Mitte 2026 erwartet.

Für den Raum Markthalle/Margarethenbrücke wurde die umfassende Vorstudie «Stadtraum Basel SBB» erarbeitet. Im Gleiskreuz Viaduktstrasse/Margarethenbrücke/Innere Margarethenstrasse existiert heute bereits eine Dienstgleisverbindung zwischen der Viaduktstrasse West und der Inneren Margarethenstrasse. Im Rahmen dieser Vorstudie wurde eine neue Dienstgleisverbindung zwischen der Viaduktstrasse West und der Margarethenbrücke untersucht. Diese Verbindung ist gleisgeometrisch anspruchsvoll. Derzeit wird im Rahmen eines Studienverfahrens die Konstruktion und die Gestaltung der neuen Margarethenbrücke erarbeitet. Erst nach Abschluss des genannten Verfahrens sowie nach Anpassung des Vorprojekts zur neuen Margarethenbrücke, frühestens ab Sommer 2025, kann die definitive Gleisgeometrie berechnet und die technische Machbarkeit abschliessend geprüft werden. Ebenso ist die Verbindung beim Knoten IWB in die Planung miteinzubeziehen. Im Rahmen der Vorstudie Margarethenstrasse wurde die Gleisverbindung «Güterstrasse – Margarethenstrasse» geprüft, als gleisgeometrisch machbar beurteilt und somit in die weitere

Projektierung überführt. In die Überlegungen zum Stadtraum Bahnhof SBB ist dieses Element ebenfalls zu integrieren und weiter zu konkretisieren.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Flexibilität des Tramnetzes wurde am Centralbahnplatz im 2023 ein Verbindungsgleis, das sogenannte Eulergleis, auf der Nordseite des Platzes in Richtung Aeschenplatz realisiert. Seither entfallen die Querfahrten der Linie 8 direkt vor dem Bahnhofsgebäude, sodass der Tramverkehr insgesamt stabiler funktioniert.

### 3. 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



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin