



An den Grossen Rat

25.5182.02

BVD/P255182

Basel, 7. Mai 2025

Regierungsratsbeschluss vom 6. Mai 2025

Interpellation Nr. 38 Brigitta Gerber betreffend «Umbau Austrasse: Fehlende Partizipation, Baubeginn während der Planauflage?»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 9. April 2025)

«Die Austrasse ist seit dem 31.3.25 für den Tramverkehr gesperrt und soll erneuert werden (neue Leitungen und Fahrspuren, Kaphaltestellen, Trottoire-Verkleinerung). Leider geschieht dies ohne Mitwirkung der Quartiersbevölkerung wie dies eigentlich im Partizipationgesetz (ParG §55) vorgesehen wäre und auch ohne das Abwarten der Einsprachefrist (15.4.25). Ein kurzer Quartiersinformationsabend (Zugänglichkeit, Umbauvorgehen, PPP) hat kurz vor dem Anlaufen der Einsprachefrist (15.3.25) stattgefunden, danach wurde mit dem Umbauprozess am 31.3.25 begonnen. Die Austrasse gehört gemäss Strassennetzhierarchie des Kantons zum Untergeordneten (siedlungsorientierten) Strassennetz.

Ich bitte den Regierungsrat daher um die Beantwortung folgender Fragen:

Rechtliches:

1. Warum wurde der vom Gesetzgeber vorgesehene Mitwirkungsprozess (§55) nicht beachtet?
2. Obwohl die Einsprachefrist erst am 15.4.25 ausläuft, wurde die 6er Linie bereits abgestellt, die schweren Maschinen aufgefahren, oberer Strassenteil gesperrt, und mit dem Umbau begonnen. Ist das Rechtens?

Strassenabschnitt Auberg:

3. Die Austrasse wurde mit, in den ersten zwei Dritteln, 12m Breite zwischen den Häuserzeilen, als siedlungsorientierte Strasse klassifiziert. Ziel ist Quartiere besser zu erschliessen, Aufenthalt besser ermöglichen, Strassen mit reduzierter Geschwindigkeit zu befahren. Heute wird die Austrasse vor allem als Umgehungsroute genutzt. In den Hauptverkehrszeiten wird die Quartierstrasse exzessiv genutzt um von der Autobahn/ Nauenstrasse schneller ins Elsass resp. nach Allschwil zu gelangen (Missionsstrasse und Ring werden umgangen), damit stauen sich aber auch die Trams im Verkehrsaufkommen. Warum sind hier keine Massnahmen vorgesehen? Wenn ja, welche?

Mit der Umbau-Planung wird in keiner Weise der Strassen-Klassierung Rechnung getragen.

- A. Erwartet werden könnte, dass die Strasse «Auberg», welche ab Elisabethgarage ebenfalls als Quartiersstrasse ausgewiesen ist, dem zumindest Rechnung trägt und bei einem Grossumbau entsprechend die Strassenmasse angepasst werden. Die Strasse «Auberg» mündet mit an die 60m+ Breite abrupt in eine 12m breite Quartiersstrasse. Warum wurde dieser Strassenteil nicht in den Umbauperimeter miteinbezogen und an den Charakter Einmündungsstrasse und die Massstäblichkeit angepasst? Gibt es andere Massnahmen, die Autofahrenden auf die Quartiersstrasse und Siedlungsorientierung vorzubereiten?
- B. Hitzemassnahmen: Bei einer Verkleinerung und Anpassung der Fahrbahn «Auberg» wäre zudem viel Platz für Grün resp. für die so dringlich gebrachten Klima-/ Hitzemassnahmen zu gewinnen. Warum hat das Umbauprojekt nicht die Chance genutzt, bei der Erneuerung der 6er

Linie auch diesen Teil in die Planung miteinzubeziehen? Der Umbau und die Revision von Strassen sollten zwingend Klimaziele in den Umbauberimeter beinhalten. Wo wurde das mit neuen Grünflächen - abgesehen von Topfpflanzenangeboten - in den Strassenabschnitten der Austrasse aufgenommen/ berücksichtigt?

Einzelaspekte:

4. Die Velos müssen sich nach wie vor im Einbahngegenverkehr durchs Quartier kämpfen und dem Autogegenverkehr und sich öffnenden Autotüren möglichst geschickt ausweichen. Die letzte Unfall-Statistik hat klar gezeigt, dass dies in Basel ein Problem ist. Warum sind bei diesem neuen Projekt keine Velostreifen und auch kein Velogegegenverkehr in der Austrasse (jetzt ohne parkierte Autos!) vorgesehen?
5. Der Hausbestand ist in der Austrasse aus dem 19. Jahrhundert. Werden in allen Abschnitten Erschütterungsmessungen, Rissprotokolle gemacht? Wenn ja, wo überall?
6. Und zu guter Letzt: Warum werden – vier Tage nach dem Abstellen der 6er- Tramlinie - die Schienen trotzdem noch geflickt? Tatsächlich scheint es im November 24 wegen dem Tram-Gerumpel verschiedene Reklamationen gegeben zu haben, ohne dass etwas geschah ... nun soll dem Rechnung getragen werden; allerdings stellt sich mir schon die Frage nach dem Zeitpunkt. Die Schienen werden neu verlegt und bis dahin wird keine Trams mehr fahren. Seit dem 31.3. fährt kein Tram mehr. (Dies wurde auch bereits an der Infoveranstaltung von Bewohner:innen bemerkt). Erklärung der BVB?

Brigitta Gerber»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

In der Austrasse, zwischen Spalenring und Holbeinstrasse, stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an, um einen funktionstüchtigen Zustand der städtischen Infrastruktur sicherzustellen. Dazu gehört die Verbesserung der Versorgungssicherheit mit einer leistungsfähigen Infrastruktur für Fernwärme, Energie und Wasser. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten soll der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden, etwa Haltestellen, die hindernisfrei und sicher von den Fahrgästen benutzt werden können, sowie ausreichende Abstände zwischen den fahrenden Trams und den anderen Verkehrsteilnehmenden.

Das vorliegende Projekt wurde vom Grossen Rat auf einstimmigen Antrag der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) am 23. Juni 2022 mit 91 zu 1 Stimmen bei 3 Enthaltungen genehmigt (siehe [Geschäft 21.0159](#)). Im Rahmen der Beratung der UVEK und des Grossen Rats wurden einige der in dieser Interpellation gestellten Fragen bereits ausführlich behandelt – insbesondere hinsichtlich der Begründung und der Einführung des Velogegegenverkehrs in der Austrasse.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Warum wurde der vom Gesetzgeber vorgesehene Mitwirkungsprozess (§55) nicht beachtet?*

Ein Mitwirkungsprozess macht vor allem dort Sinn, wo bezüglich der Gestaltung eines Stadtraums auch tatsächlich ein Handlungsspielraum besteht und verschiedene Szenarien möglich sind. Dieser Handlungsspielraum besteht in der Austrasse kaum. Das liegt besonders daran, dass die Ausgestaltung der Haltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und der Ausbau der Traminfrastruktur nach den heute gültigen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) engen Vorgaben genügen müssen. Diese Vorgaben zusammen mit dem sehr engen Strassenquerschnitt der Austrasse lassen praktisch keinen Gestaltungsspielraum zu, so dass es mit Blick auf zahlreiche vergleichbare Projekte aussergewöhnlich und wenig sinnvoll gewesen wäre, wenn man hier einen Mitwirkungsprozess durchgeführt hätte.

2. *Obwohl die Einsprachefrist erst am 15.4.25 ausläuft, wurde die 6er Linie bereits abgestellt, die schweren Maschinen aufgefahren, oberer Strassenteil gesperrt, und mit dem Umbau begonnen. Ist das Rechtsens?*

Ja. Aktuell werden die Werkleitungs-, Fernwärme- sowie Kanalisationsarbeiten im Untergrund des Abschnitts zwischen Brausebad und Schützenmattstrasse durchgeführt. Diese Arbeiten sind bereits bewilligt. Im Gegensatz zu den Umgestaltungsarbeiten an der Oberfläche, die im März/April 2025 öffentlich aufgelegt waren und ab Oktober 2025 geplant sind, haben unterirdische Werkleitungen, Schachtbauten etc. keine Aussenwirkungen auf die Oberflächengestaltung und müssen daher, basierend auf den Ausführungsbestimmungen zur Verordnung zum Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes (ANöRV), nicht öffentlich aufgelegt werden.

3. *Die Austrasse wurde mit, in den ersten zwei Dritteln, 12m Breite zwischen den Häuserzeilen, als siedlungsorientierte Strasse klassifiziert. Ziel ist Quartiere besser zu erschliessen, Aufenthalt besser ermöglichen, Strassen mit reduzierter Geschwindigkeit zu befahren. Heute wird die Austrasse vor allem als Umgehungsroute genutzt. In den Hauptverkehrszeiten wird die Quartierstrasse exzessiv genutzt um von der Autobahn/ Nauenstrasse schneller ins Elsass resp. nach Allschwil zu gelangen (Missionsstrasse und Ring werden umgangen), damit stauen sich aber auch die Trams im Verkehrsaufkommen. Warum sind hier keine Massnahmen vorgesehen? Wenn ja, welche? Mit der Umbau-Planung wird in keiner Weise der Strassen-Klassierung Rechnung getragen.*

In der Austrasse gibt es unerwünschten quartierfremden Durchgangsverkehr. Dieser lässt sich jedoch, unabhängig von der Strassennetzhierarchie, in dieser gradlinig verlaufenden Tramachse mit entsprechend benötigter Fahrbahnbreite nicht gänzlich verhindern. Der Regierungsrat hat im Rahmen des Konzepts «städtische Verkehrslenkung Basel» (siehe [Geschäft 19.0167](#)) den Handlungsbedarf zur Reduktion des unerwünschten Durchgangsverkehrs bereits erkannt. Aktuell sind in der Austrasse noch keine konkreten Massnahmen geplant. Im Rahmen der Behandlung der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30» wird der Regierungsrat bis Ende 2025 dem Grossen Rat einen Ratschlag zur Weiterentwicklung von Tempo 30 im Kanton Basel-Stadt unterbreiten. Eine Weiterentwicklung von Tempo 30, primär auf den nicht verkehrsorientierten Strassen sowie auf den Hauptsammelstrassen, wird einen Beitrag zur Reduktion von unerwünschtem Durchgangsverkehr leisten – auch in der Austrasse.

- 3a. *Erwartet werden könnte, dass die Strasse «Auberg», welche ab Elisabethengarage ebenfalls als Quartiersstrasse ausgewiesen ist, dem zumindest Rechnung trägt und bei einem Grossumbau entsprechend die Strassenmasse angepasst werden. Die Strasse «Auberg» mündet mit an die 60m+ Breite abrupt in eine 12m breite Quartiersstrasse. Warum wurde dieser Strassenteil nicht in den Umbauperimeter miteinbezogen und an den Charakter Einmündungsstrasse und die Massstäblichkeit angepasst? Gibt es andere Massnahmen, die Autofahrenden auf die Quartiersstrasse und Siedlungsorientierung vorzubereiten?*
- 3b. *Hitzemassnahmen: Bei einer Verkleinerung und Anpassung der Fahrbahn «Auberg» wäre zudem viel Platz für Grün resp. für die so dringlich gebrachten Klima-/ Hitzemassnahmen zu gewinnen. Warum hat das Umbauprojekt nicht die Chance genutzt, bei der Erneuerung der 6er Linie auch diesen Teil in die Planung miteinzubeziehen? Der Umbau und die Revision von Strassen sollten zwingend Klimaziele in den Umbauperimeter beinhalten. Wo wurde das mit neuen Grünflächen - abgesehen von Topfpflanzenangeboten - in den Strassenabschnitten der Austrasse aufgenommen/ berücksichtigt?*

Der Auberg war nicht Teil des Projekts, da dort die Werkleitungen nicht sanierungsbedürftig sind. Auch ist der Strassenraum noch in gutem baulichem Zustand und die Oberfläche hat einen hohen Restwert, so dass eine Sanierung hier auch aus ökologischen und finanziellen Gründen zur Zeit nicht sinnvoll ist. In der Austrasse hingegen stehen umfangreiche Sanierungsarbeiten der Tram-

gleise und der Werkleitungen sowie die Umgestaltung der drei Tramhaltestellen gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes an. Daher wurden diese beiden Abschnitte nicht zu einem Projekt zusammengefasst.

Da am Auberg kein Sanierungsbedarf besteht, werden dort kurzfristig keine baulichen Massnahmen ergriffen, um den Autofahrenden aufzuzeigen, dass sie sich in einer siedlungsorientierten Strasse befinden. Diese Thematik wird jedoch bei einer späteren Strassenraum-Umgestaltung berücksichtigt. Eine denkbare mittelfristig realisierbare Massnahme ist die Einführung von Tempo 30 in der ganzen Austrasse und im Auberg (vgl. Antwort zu Frage 3).

Wie der Regierungsrat bereits im Rahmen der Beratungen zum dieser Umgestaltung zugrundeliegenden Ratschlag dargelegt hat, lassen die beengten Platzverhältnisse, sowohl an der Oberfläche wie auch im Untergrund, keine Baumpflanzungen in der Austrasse zu. Als einziger Standort für Grünmassnahmen bietet sich die Trottoirfläche westlich vom Verkehrsknoten Austrasse/Schützenmattstrasse an. Auf Antrag der UVEK wurde hier denn auch die Einrichtung einer zusätzlichen Grünrabatte in den Ratschlag aufgenommen, die im Zuge der Umgestaltungsarbeiten umgesetzt wird.

4. *Die Velos müssen sich nach wie vor im Einbahngegenverkehr durchs Quartier kämpfen und dem Autogegenverkehr und sich öffnenden Autotüren möglichst geschickt ausweichen. Die letzte Unfall-Statistik hat klar gezeigt, dass dies in Basel ein Problem ist. Warum sind bei diesem neuen Projekt keine Velostreifen und auch kein Velogegenverkehr in der Austrasse (jetzt ohne parkierte Autos!) vorgesehen?*

Die Austrasse ist eine der engsten Tramachsen in Basel. Dies ändert sich auch nach einer Umgestaltung nicht, da die Raumverhältnisse dieselben bleiben. So hätte eine Öffnung für den Velogegenverkehr zur Folge, dass die fahrenden Trams der Linie 6 in Richtung Innenstadt behindert werden, was mit Verspätungen verbunden wäre. Aufgrund der engen Platzverhältnisse wäre es nämlich nicht möglich, dass die Trams die Velos überholen. Auch die Sicherheit der Velofahrenden wäre beeinträchtigt, da der Abstand zwischen Trottoirkante und Tramschiene klein ist. Darauf hat der Regierungsrat bereits bei seiner Anzugsbeantwortung betreffend «Gegenverkehr für Velos am Anfang Austrasse» (siehe [Geschäft 15.5547](#)) hingewiesen und dies auch im Rahmen der parlamentarischen Beratungen zum Projekt Austrasse erläutert (siehe [Geschäft 21.0159](#)).

Stadtauswärts wurde bewusst eine Fahrstreifenbreite von 4.20 m gewählt, um zur Erhöhung der Sicherheit ein Nebeneinander von Tram und Velo zu ermöglichen und gegenseitige Behinderungen auf ein Minimum zu reduzieren. Für einen separaten Velostreifen wären zusätzlich 40 cm erforderlich, die bei diesem schmalen Strassenquerschnitt von knapp 12 m fehlen. Auch müssen die Anlieferungen zu den zahlreichen Liegenschaften gewährleistet bleiben, wozu Mindestbreiten für den Fussverkehr zwischen den stehenden Fahrzeugen und den Hausfassaden einzuhalten sind.

Die Aufteilung der Verkehrsflächen in der Austrasse versucht also, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden bestmöglich unter einen Hut zu bekommen, ohne Sicherheitsaspekte zu vernachlässigen.

5. *Der Hausbestand ist in der Austrasse aus dem 19. Jahrhundert. Werden in allen Abschnitten Erschütterungsmessungen, Rissprotokolle gemacht? Wenn ja, wo überall?*

Es werden im gesamten Projektperimeter Rissprotokolle der Aussenfassaden erstellt. In denkmalgeschützten Gebäuden werden zusätzlich Innenaufnahmen gemacht. Dies betrifft im Projektperimeter die vier Liegenschaften Schützenmattstrasse 49, 51, 53 und 55.

6. *Und zu guter Letzt: Warum werden – vier Tage nach dem Abstellen der 6er- Tramlinie - die Schienen trotzdem noch geflickt? Tatsächlich scheint es im November 24 wegen dem Tram-Gerumpel verschiedene Reklamationen gegeben zu haben, ohne dass etwas geschah ... nun soll dem Rechnung getragen werden; allerdings stellt sich mir schon die Frage nach dem Zeitpunkt. Die Schienen werden neu verlegt und bis dahin wird keine Trams mehr fahren. Seit dem 31.3. fährt kein Tram mehr. (Dies wurde auch bereits an der Infoveranstaltung von Bewohner:innen bemerkt). Erklärung der BVB?*

Tatsächlich wurden aufgrund der genannten Lärmreklamationen erst Anfang März 2025 entsprechende Schleifarbeiten ausgeführt, während Anfang April noch eine unnötige Gleisreparatur durchgeführt wurde. Die BVB nimmt dies zum Anlass, die internen Prozesse zu überprüfen und so zu gestalten, dass in Bereichen von bevorstehenden Baustellen, Reparaturen bezüglich Dringlichkeit und Ausführungszeitpunkt besser geplant werden und dass Arbeiten, die aufgrund einer Projektentwicklung unnötig werden, rechtzeitig erkannt und nicht durchgeführt werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin