



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.5110.03

BVD/P085110
Basel, 6. Juni 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 5. Juni 2012

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tram- und Busspur auf dem Dorenbachviadukt

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 4. Juni 2008 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„In der Antwort auf meine Schriftliche Anfrage Nr. 07.5362.02 wird dargelegt, dass eine Bus-Tramspur auf dem Dorenbachviadukt bis zur Kreuzung Margarethenstrasse nicht markiert werden könne. Als Lösung wird eine verfeinerte Lichtsignalsteuerung vorgeschlagen. Dies ist wohl ein theoretischer Lösungsansatz. Die Praxis zeigt aber, dass beim Rückstau der Motorfahrzeuge in der Margarethenstrasse, von der Dornacherstrasse her, die Autos im Linksabbieger trotz Grün nicht abfliessen können. Sie blockieren den Bus. Da nützt die beste Lichtsignalsteuerung nichts. Auch die Aussage, dass wegen dem Lichtraumprofil keine Busspur markiert werden könne ist nicht plausibel. Auf dem ganzen Dorenbachviadukt bis kurz vor der Kreuzung Margarethenstrasse fährt der Bus auf dem Tramgeleise. In der Gegenrichtung hat es seit der letzten Dorenbachviadukt-sanierung eine kombinierte Tram-/Busspur. Richtung Gundeldingerstrasse ist es möglich durch eine geänderte Fahrspurenmarkierung und allenfalls Versetzung des Ampelmastes eine Busspur anzuordnen.

Gemäss Basler Verfassung §30 geniesst der Öffentliche Verkehr Vorrang. Im Basler Umweltschutzgesetz USG §13 ist festgehalten:

Abs. 4. Sie sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der Öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

Mit der Inbetriebnahme des Anschlusses Luzernerring der Nordtangente wird sich eine Verkehrsverlagerung ergeben. Gemäss Prognosen wird der Verkehr durchs Gundeli um 10% abnehmen. Die in der Schriftlichen Anfrage gemachte Aussage, dass Automobilisten vermehrt durchs Gundeli ausweichen würden, ist unbegründet.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob auf dem Dorenbachviadukt, von der Haltestelle Zoo Dorenbach bis zur Kreuzung Margarethenstrasse/Gundeldingerstrasse ein kombinierte Tram-/Busspur realisiert werden kann um Behinderungen des Öffentlichen Verkehrs durch den privaten Motorfahrzeugverkehr zu vermeiden?

Jürg Vitelli, Stephan Maurer, Pius Marrer, Brigitta Gerber, Hans Baumgartner, Patrizia Bernasconi, Thomas Baerlocher, Martin Lüchinger, Guido Vogel, Christine Keller, Urs Müller-Walz, Rolf Häring, Heidi Mück, Andrea Bollinger, Brigitte Strondl, Beat Jans, Roland Engeler-Ohnemus, Michael Wüthrich, Franziska Reinhard, Brigitte Heilbronner-Uehlinger, Maria Berger-Coenen, Susanna Banderet-Richner, Esther Weber Lehner, Peter Howald, Ernst Jost, Emmanuel Ullmann, Eveline Rommerskirchen, Beatriz Greuter, Sibylle Benz Hübner“

Wir nehmen Bezug auf unsere erste Beantwortung vom 5. Mai 2010 und berichten erneut zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen, den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen, vollumfänglich und stützt sich dabei auf den Art. 30 der Kantonsverfassung. Er hatte zur im Anzug gestellten Frage bereits 2008 in seiner Antwort zu einer Schriftlichen Anfrage Stellung genommen. Nachdem diese Antwort Grossrat Vitelli nicht befriedigte, reichte er dieselbe Frage als Anzug ein. Am 24. Juni 2010 liess der Grosse Rat den Anzug entgegen dem Antrag des Regierungsrats stehen. Der Regierungsrat hatte in seiner Antwort erneut erläutert, dass die vom Anzugsteller vorgeschlagene Verkehrsführung dem öffentlichen Verkehr keinen Vorteil bringt und er das Ziel der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs mit einer Optimierung der Lichtsignalanlage besser erreicht. Die in der Beantwortung aufgeführten Argumentationen konnten den Grossen Rat noch nicht überzeugen. Es bestanden noch Zweifel, ob die vom Regierungsrat vorgesehene Lösung die Ziele wirklich erreichen. Im Interesse der gewünschten Verbesserung der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs setzte das zuständige Bau- und Verkehrsdepartement die ohnehin erforderliche Erneuerung der Lichtsignalanlage im zweiten Halbjahr 2010 vorgezogen um.

2. Erfolgskontrolle

In den Jahren 2011 und 2012, nach der Inbetriebnahme der neuen Lichtsignalsteuerung, hat das Bau- und Verkehrsdepartement zahlreiche Messungen auf dem Dorenbachviadukt und an der Lichtsignalanlage Dorenbach Ost durchgeführt, um die realen Werte aus der Praxis mit den simulierten Werten zu vergleichen und um beurteilen zu können, ob die im Anzug geforderte störungsfreie Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs erfüllt wird.

2.1 Messungen aus der Lichtsignalanlage

Mit der Hilfe von Softwareaufzeichnungen wurden die Reisezeiten von 386 Bussen und 385 Trams im Anmeldebereich (von Anmeldung bis Abmeldung nach der Ampel) der Lichtsignalanlage gemessen. Mit diesen Messungen wurde untersucht, ob für die Busse im Bereich der Lichtsignalanlage Verlustzeiten entstehen. Dabei stellte sich heraus, dass die effektiven Reisezeiten bei den Bussen lediglich 3 Sekunden von den idealen Reisezeiten abweichen. Bei den Trams sind es sogar nur 2 Sekunden.

Die Messungen zeigen auch eine kleine Streuung der Reisezeiten, was für eine verlässliche Einhaltung des Fahrplans wichtig ist. Erfreulicherweise konnten durch die Optimierung der Lichtsignalanlage die Verlustzeiten insbesondere für den Bus 36 in der Zufahrt vom Dorenbachviadukt deutlich reduziert werden.

2.2 Messungen aus dem Leitsystem der BVB

Die Aufbereitung der Betriebsdaten der BVB-Leitstelle ergaben Reisezeiten, welche im Abschnitt zwischen der Haltestelle Zoo Dorenbach bis zur Haltestelle Margarethen im Schnitt nur 5 Sekunden über der idealen Reisezeit liegen. Der etwas höhere Wert ist durch den grösseren Messabschnitt begründet. Die Messungen bestätigen vor diesem Hintergrund, dass die Lichtsignalanlage zu keinen bzw. zu sehr kleinen Verlustzeiten führt. Die Zielvorgaben, welche zur Einhaltung des Fahrplans führen, werden in diesem Streckenabschnitt gut erfüllt. Es können in diesem Abschnitt sogar Verspätungen kompensiert werden.

3. Weitere Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr

Auch an etlichen anderen Lichtsignalanlagen konnten Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr erzielt werden. Beispielhaft seien hier einige Massnahmen aufgelistet:

3.1 Neues Steuerungskonzept Mittlerer Ring

Durch ein neues Steuerungskonzept konnte im Oktober 2011 der öffentliche Verkehr an den fünf Lichtsignalanlagen im Steinenring und Spalenring beschleunigt werden. Gemäss Wirkungskontrolle eines externen Ingenieurbüros reduziert sich die Reisezeit der Tramlinie 8 durch den Mittleren Ring um 30 Sekunden. Die Reisezeiten der querenden Buslinien beim Schützenhaus verkürzen sich um durchschnittlich 23 Sekunden.

3.2 Einzelmassnahmen

Lichtsignalanlage	Bus 36	Qualitative Beschreibung der Massnahme	Quantitative Beschreibung	Datum der Umsetzung
Magdenweglein/ Bäumlihofstrasse		Ausrüsten der Lichtsignalanlage mit dem Busanmeldesystem	Verlustzeitfreie Durchfahrt für die Buslinie 34	01.09.2010
Holeestrasse/ Holeerain	X	Ausrüsten der Lichtsignalanlage mit dem Busanmeldesystem	Verlustzeitfreie Durchfahrt für die Buslinie 36	01.09.2010
Kanonengasse/ Steinengraben		Ausrüsten der Lichtsignalanlage mit dem Busanmeldesystem	Reduktion der Verlustzeiten für die Buslinie 30	07.09.2010
Kornhausgasse/ Schützengraben		Ausrüsten der Lichtsignalanlage mit dem Busanmeldesystem	Reduktion der Verlustzeiten für die Buslinie 30 beim Fussgängerstreifen.	22.11.2010

Schorenweg	X	Ausrüstung der Lichtsignalanlage mit neuem Busanmeldesystem und vorgezogener Anmeldung in der Haltestelle.	Verlustzeiten für die Buslinie 36 sind kleiner als 5 Sekunden.	01.12.2010
Aeschengraben/ Hermann Kinkelin- Strasse		Neue Steuerung mit vorgezogener Tram-Anmeldung in der Haltestelle.	Verlustzeitfreie Durchfahrt für alle Tramlinien.	13.01.2011
Gellertstrasse/ N2	X	Ausrüstung der Lichtsignalanlage mit neuem Busanmeldesystem und vorgezogener Anmeldung in der Haltestelle.	Verlustzeitfreie Durchfahrt für die Buslinie 36	08.03.2011
Gärtnerstrasse / Mauerstrasse		Verbesserungen an der Steuerung mit Erhöhung der Priorität des OeV.	Verlustzeiten für die Tramlinien 8 + 17 sind kleiner als 5 Sekunden.	05.05.2011
Thiersteinallee/ Dornacherstrasse	X	Verbesserungen an der Steuerung mit Erhöhung der Priorität des OeV.	Verlustzeiten für den OeV sind kleiner als 3 Sekunden.	16.11.2011
Bruderholzstrasse/ Dornacherstrasse	X	Verbesserungen an der Steuerung mit Erhöhung der Priorität des OeV.	Verlustzeiten für den OeV sind kleiner als 3 Sekunden.	16.11.2011
Solothurnerstrasse / Dornacherstrasse	X	Verbesserungen an der Steuerung mit Erhöhung der Priorität des OeV.	Verlustzeiten für den OeV sind kleiner als 5 Sekunden.	28.11.2011

4. Zusammenfassung

Wie die aktuellen Messungen zeigen, konnte die störungsfreie Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs durch eine Optimierung der Lichtsignalsteuerung vollumfänglich erfüllt werden. Die vom Anzugsteller verlangte Anpassung der Spurführung würde der Buslinie 36 keine weiteren Vorteile bringen und andere Verkehrsteilnehmende unnötig behindern. Es ist sogar zu erwarten, dass die Buslinie 36 als Folge dieser Behinderung an einer anderen Stelle Verlustzeiten erfährt und die vom Anzugsteller vorgeschlagene Spurführung unter dem Strich eine Verschlechterung für den öffentlichen Verkehr bedeuten würde.

5. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen erneut, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tram- und Busspur auf dem Dorenbachviadukt als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin