



An den Grossen Rat

19.1769.01

BVD/P191769

Basel, 11. Dezember 2019

Regierungsratsbeschluss vom 10. Dezember 2019

Ratschlag

Neues Verbindungsgleis Centralbahnplatz Nord in Richtung Aeschenplatz

Inhalt

1. Begehren	3
2. Begründung	4
2.1 Ausgangslage	4
2.2 Perimeter	5
2.3 Verkehrssicherheit	5
2.4 Ziele	5
2.5 Finanzierung	6
3. Projektentwicklung	6
3.1 Politische Grundlagen	6
3.2 Abhängigkeiten zu anderen Projekten	6
3.3 Tramnetzentwicklung	6
4. Projekterläuterung	7
4.1 Projektbeschrieb	7
4.2 Auswirkungen auf den Verkehr	8
4.3 Umweltaspekte	8
4.4 Bitte zusätzliches Kapitel zum Bau einfügen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5. Termine und Kosten	9
5.1 Termine	9
5.2 Kosten	9
6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung	10
7. Antrag	10

1. Begehren

Am Centralbahnplatz soll zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Flexibilität des Tramnetzes eine neue Gleisverbindung auf der Nordseite des Platzes in Richtung Aeschenplatz erstellt werden. Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, für die Realisierung dieses neuen Verbindungsgleises Ausgaben in Höhe von insgesamt 2,2 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

- | | | |
|-----|-----------|---|
| Fr. | 1'920'000 | neue Ausgaben für die Gleisbauarbeiten als Darlehen an die BVB |
| Fr. | 215'000 | einmalige Ausgaben für betriebliche Aufwendungen während dem Bau zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr |
| Fr. | 65'000 | jährlich wiederkehrende Ausgaben für den Gleisunterhalt der zusätzlichen Gleismeter zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr. |

2. Begründung

2.1 Ausgangslage

Der Centralbahnplatz ist eine der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben der Stadt Basel. Über 100'000 Fahrgäste sind werktags auf dem Centralbahnplatz unterwegs und steigen vom Zug auf Tram oder Bus um und umgekehrt. Zurzeit werden fünf Tramlinien in beiden Richtungen über den Platz geführt. Diese teilen sich auf die sechs Haltestellenperrons auf.

Mit der Umgestaltung des Centralbahnplatzes Anfang 2000 wurde von der Nord-Westseite des Platzes keine Gleisverbindung in Richtung Aeschenplatz realisiert, sodass die von der Viaduktstrasse kommenden Trams in Richtung Aeschenplatz auf der Ostseite des Platzes anhalten müssen. Demzufolge muss die Tramlinie 8 in Richtung Aeschenplatz den Vorplatz des Centralbahnplatzes queren.

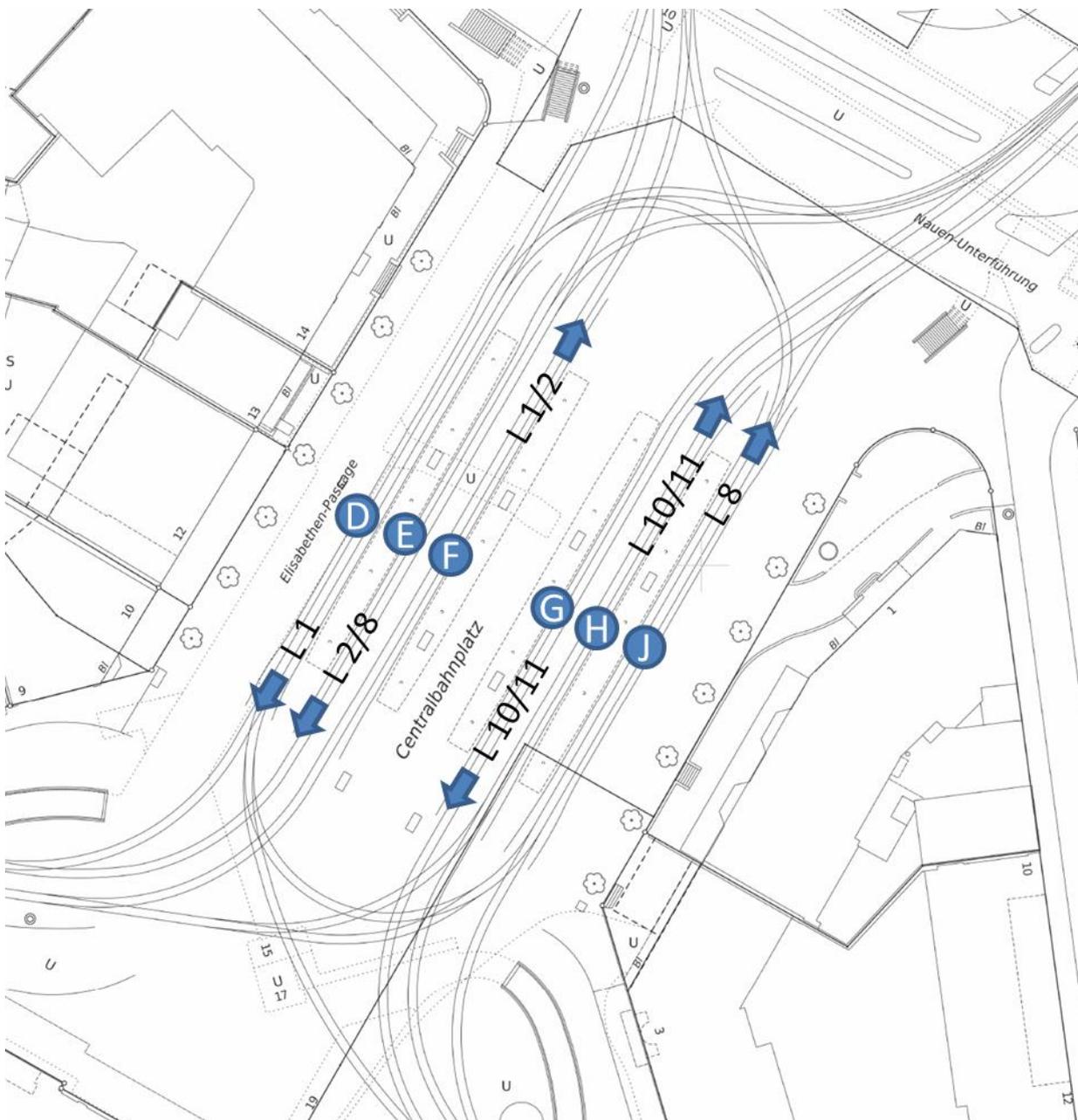


Abb. 1: aktuelle Perronbezeichnung und Linieneinteilungen

2.2 Perimeter



Abb. 2: Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst einen geringen Teil der Nordseite des Centralbahnplatzes, tangiert aber den Knoten Nauenstrasse/Aeschengraben. Sowohl der Aeschengraben als auch die Nauenstrasse sind zudem wichtige Hauptverkehrsachsen, letztere auch eine Durchgangsstrasse des Bundes¹.

2.3 Verkehrssicherheit

Auf dem Centralbahnplatz bewegen sich werktags über 100'000 Fussgängerinnen und Fussgänger auf einer relativ kleinen Fläche, auf der gleichzeitig noch Trams, Taxis, Busse und Velofahrende unterwegs sind. Dies erfordert von allen Verkehrsteilnehmenden auf dem Centralbahnplatz erhöhte Aufmerksamkeit.

Die Auswertung des Informationssystems Strassenverkehrsunfälle durch die Kantonspolizei ergibt, dass der Centralbahnplatz kein Unfallschwerpunkt ist. Es ist weder ein massgebender Unfalltyp, ein auffälliger Unfallumstand noch ein unfallauffälliger Bereich dokumentiert. In der subjektiven Wahrnehmung der Benutzerinnen und Benutzer wird der Platz jedoch als unübersichtlich und eher gefährlich eingestuft, obwohl er dies hinsichtlich des Unfallgeschehens nicht ist.

2.4 Ziele

Mit der in Kapitel 4.1 erläuterten neuen Gleisverbindung Centralbahnplatz Nord werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbessern der Übersichtlichkeit auf dem Centralbahnplatz, insbesondere für die Fussgängerinnen und Fussgänger;
- Erhöhung der Flexibilität des Tramnetzes, insbesondere bei Ereignissen, Baustellen und Veranstaltungen.

¹ Hauptstrasse gem. Durchgangsstrassenverordnung (DSV) des Bundes. Die genehmigten Strassen dienen der überregionalen Erreichbarkeit.

2.5 Finanzierung

Die Finanzierung soll über die mit dem GRB 12/38/10G vom 19. September 2012 vom Grossen Rat genehmigte Rahmenausgabenbewilligung über 350 Mio. Franken für den Tramnetzausbau 2013-2022 erfolgen.

3. Projektentwicklung

Das Projekt wurde gemäss Standardprozess der Koordinationskommission Infrastruktur in enger interdepartementaler Zusammenarbeit verschiedener Fachbereiche mit Zuständigkeiten im öffentlichen Raum erarbeitet. Damit ist gewährleistet, dass die aktuellen fachspezifischen Anforderungen sowie die jeweiligen technischen Vorgaben und Normen, beispielsweise zu Verkehrssicherheit bzw. Bau und Umwelt, berücksichtigt sind.

3.1 Politische Grundlagen

Ausgelöst durch die angemeldeten Sanierungsmassnahmen am Centralbahnplatz für das Jahr 2019 wurden zwischen Januar 2019 und März 2019 zwei Interpellationen mit der Forderung, die erwähnte Gleisverbindung zu erstellen, im Grossen Rat behandelt. Im März 2019 hat der Grosse Rat zudem die Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend „Besserer Bahnhofplatz für uns alle“ dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen. In der Stellungnahme des Regierungsrates vom 11. Juni 2019 werden die Planung der vorliegenden Gleisverbindung und ein Bericht mit Antrag auf Ausgabenbewilligung bis Ende 2019 in Aussicht gestellt.

3.2 Abhängigkeiten zu anderen Projekten

Mit der Umsetzung der dringenden Sanierungsmassnahmen im Jahr 2019 wurden auch sämtliche Tramhaltestellen des Centralbahnplatzes BehiG-konform ausgebaut. Zudem wurde auf die Anträge von Inclusion Handicap (Dachverband der Behindertenorganisationen Schweiz) im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens eingegangen und die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes im Bereich des öffentlichen Verkehrs wurden vollumfänglich berücksichtigt (ertastbare Abschlüsse der Perrons, Ergänzungen der taktil-visuellen Markierungen, akustisch abrufbare dynamische Fahrgastinformationen etc). Im Rahmen dieser vom Bund genehmigten Sanierungsmassnahmen im Bestand konnten jedoch keinen weiteren Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität auf dem Centralbahnplatz umgesetzt werden.

Für den Bahnhof Basel SBB und den ihn umgebenden städtischen Raum sind in den nächsten Jahren umfassende Entwicklungen geplant. Bereits heute sind die Kapazitäten des Bahnhofs SBB nahezu ausgeschöpft. In Anbetracht der Wachstumsprognosen für Bevölkerung und Arbeitsplätze im Kanton muss der wichtigste Knotenpunkt in Basel zwingend weiterentwickelt und ausgebaut werden. Der Regierungsrat entwickelt dazu ein Gesamtkonzept, in dem auch die städtebaulichen und verkehrlichen Massnahmen im Raum Centralbahnplatz/Markthalle abzustimmen sind. Eine umfassende Erneuerung des Centralbahnplatzes unter Berücksichtigung der Entwicklung rund um den Bahnhof wird aber voraussichtlich erst in rund 10 Jahren erfolgen.

Die neue Gleisverbindung kann ohne Auswirkung auf Folgeprojekte realisiert werden.

3.3 Tramnetzentwicklung

Am 18. Dezember 2018 hat der Regierungsrat den zweiten Bericht zur Tramnetzentwicklung zuhanden des Grossen Rats verabschiedet. Das in der Liniennetzplanung enthaltene vordringliche Infrastrukturprojekt Tram Claragraben würde für die Tramlinie 8 eine neue Führung via die Elisabethenstrasse durch den Claragraben zum Claraplatz ohne Platzquerung am Centralbahnplatz ermöglichen.

Die neue Gleisverbindung in Richtung Aeschenplatz kann jedoch nicht als Ersatz für das Projekt Tram Claragraben gelten. Weit über die Entflechtung am Centralbahnplatz hinaus, schliesst die neue Tramstrecke im Claragraben eine Lücke im heutigen Tramnetz. Die Tramlinien können gleichmässiger über die Mittlere Brücke und die Wettsteinbrücke verteilt werden. Neben der Entlastung der Achse Aeschenplatz–Marktplatz–Claraplatz via Mittlere Brücke, ermöglicht diese Linieneinführung auch für das untere Kleinbasel, Klybeck und Kleinhüningen schnellere Verbindungen zum Bahnhof Basel SBB. Zudem würden sich am Bankverein die Tramlinien nur rechtwinklig kreuzen. Dies erhöht die Kapazität und Übersichtlichkeit der Kreuzung. Mit dem Tram Claragraben wird insgesamt die Netzflexibilität und Betriebsstabilität im Gesamtnetz erhöht.

Dasselbe gilt für die neue Tramverbindung am Centralbahnplatz. Unabhängig von allfälligen Netzerweiterungen im Claragraben bzw. betrieblichen Anpassungen, führt das neue Verbindungsgleis zu einer erhöhten betrieblichen Flexibilität, insbesondere bei Ereignissen, Baustellen und Veranstaltungen. Für Fussgängerinnen und Fussgänger werden der Komfort und die Übersichtlichkeit des Platzes verbessert, indem weniger Trams den stark frequentierten Eingangsbereich des Bahnhofs queren müssen. Um sämtliche Tramquerungen vor dem Eingangsbereich zu eliminieren, müssten zusätzlich zu dieser neuen Gleisverbindung betriebliche Anpassungen der Linie 1 erfolgen, die heute ausserhalb der Stosszeiten am Bahnhof Basel SBB wendet.

4. Projekterläuterung

4.1 Projektbeschrieb

Die neue Gleisverbindung in Richtung Aeschenplatz umfasst zwei neue Weichen, zwei neue Kreuzungen und rund 60m neue Gleise. Für die Realisierung der Gleisverbindung muss ein Fahrleitungsmast ersatzlos aufgehoben werden. Die Abspannungen können an den bestehenden Masten angehängt werden. Für die Einbindung der neuen Gleisverbindung in die Lichtsignalanlage der Nauenstrasse müssen ein neuer Ampelmast aufgestellt und das Steuergerät angepasst werden.

Die Randabschlüsse des Perrons F müssen auf einer Länge von 18m angepasst werden. Die BehiG-Anforderungen bezüglich Spaltmassen sind jedoch immer noch eingehalten (Spaltmasse nach dem Umbau: 1. Türe 20cm, 2. Türe 6.5cm).

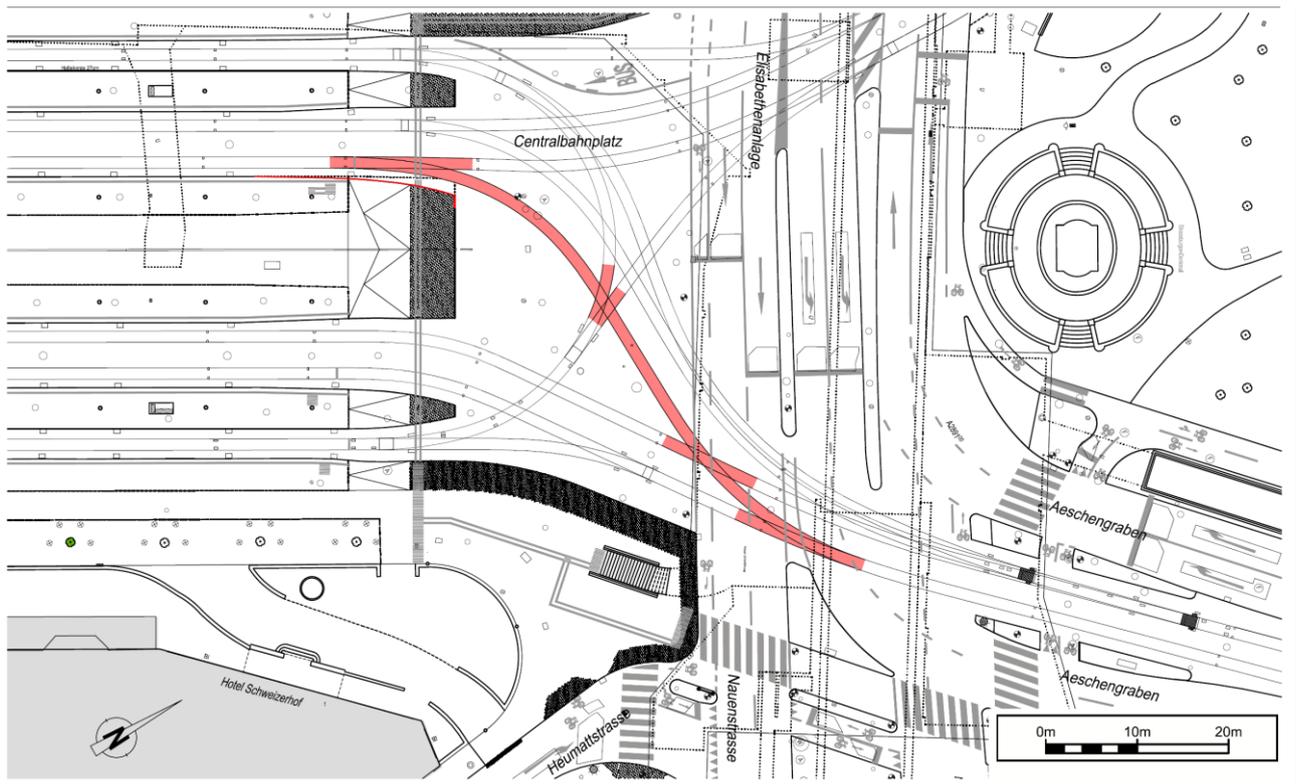


Abb. 3: Neues Verbindungsgleis in Richtung Aeschengraben

4.2 Auswirkungen auf den Verkehr

Die verkehrstechnischen Auswirkungen der neuen Gleisverbindung wurden mit einer Verkehrssimulation im August 2019 überprüft. Für diese Simulation wurde die Führung der Tramlinie 8 von Perron F über diese neue Verbindung in Richtung Aeschengraben hinterlegt.

Die Untersuchungen zeigen, dass Reise- und Verlustzeiten im öffentlichen Verkehr sowie Rückstau beim motorisierten Individualverkehr entstehen, die aber insgesamt vertretbar sind. Bei einer Verschiebung des Fahrplans bedingt durch Verspätungen, verliert der Trambetrieb an Stabilität und es können zusätzliche Verluste im Knotenbereich für den Bus- und Individualverkehr entstehen.

Insgesamt gewinnt das Tramnetz mit dieser neuen Verbindung an Flexibilität, je nach Tram- und Busbetrieb kann jedoch die Betriebsstabilität sinken.

4.3 Umweltaspekte

Mit dem Bau der neuen Gleisverbindung wird keine neue befestigte Fläche geschaffen. Das Projekt tangiert keine Bäume und Grünflächen.

In der Bauphase kommt es in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärm, Erschütterung und Abfälle zu geringen Belastungen. In der Betriebsphase stellt das Projekt für die Bereiche Lärm und Erschütterung keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand dar.

Das vorliegende Projekt entspricht den schweizerischen Umweltgesetzen, inklusive entsprechende Verordnungen und Richtlinien.

4.4 Bauablauf

Für den Bau der neuen Gleisverbindung ist mit einer Bauzeit von drei bis vier Monaten zu rechnen. Ein Teil der Arbeiten muss unter Vollsperrung ausgeführt werden, währenddessen Tramlinien drei bis vier Wochen lang umgeleitet werden. Der Ausführungszeitraum wird so festgelegt, dass die Auswirkungen auf die Messen und Anlässen minimiert sind.

5. Termine und Kosten

5.1 Termine

Ab Vorliegen der Ausgabenbewilligung (AB) ist mit folgenden Fristen für die Umsetzung zu rechnen:

- ca. 6 Monate nach AB : Fertigstellung Bauprojekt und Einreichung Plangenehmigungsverfahren beim BAV
- ca. 18 Monate nach AB: Plangenehmigungsverfügung
- ca. 19 Monate nach AB: Ausschreibung Baumeisterarbeiten
- ca. 24 Monate nach AB: Baubeginn
- ca. 27 Monate nach AB: Fertigstellung

Bei Vorliegen der Ausgabenbewilligung und der Projektfreigabe bis Mitte 2020 kann demnach von einer Fertigstellung bis Ende 2022 gerechnet werden.

5.2 Kosten

Die nachfolgend ausgewiesenen Kosten beinhalten sämtliche Aufwendungen für die Projektierung, den Bau sowie den Unterhalt des neuen Verbindungsgleises Centralbahnplatz Nord.

Die gesamthaft anfallenden Kosten belaufen sich auf 2,2 Mio. Franken und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten RAB Ausbau Tramstreckennetz als Darlehen an die BVB	
▪ Neue Ausgaben	1'920'000
zu Lasten Erfolgsrechnung	
▪ Folgekosten Globalbudget Öffentlicher Verkehr	65'000
▪ Einmalige Kosten Globalbudget Öffentlicher Verkehr	215'000
Total Gesamtkosten (inkl. MWSt.)	2'200'000

Mit dem Bau dieser zusätzlichen Gleisanlage erhöhen sich die jährlichen Kosten für den Unterhalt der Gleisinfrastruktur um 65'000 Franken pro Jahr.

Die Einmalige Kosten von 215'000 Franken beinhalten die erforderlichen betrieblichen Mehraufwendungen für den Bau (v.a. Tramumleitungen).

6. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

7. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Ratschlag neues Verbindungsgleis Centralbahnplatz Nord in Richtung Aeschenplatz

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 2'200'000 für die Erstellung eines Verbindungsgleises am Centralbahnplatz in Richtung Aeschenplatz zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 1'920'000 neue Ausgaben für die Gleisarbeiten zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Öffentlicher Verkehr», Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz als Darlehen an die BVB.
 - Fr. 215'000 einmalige Ausgaben für den Trainersatz Baustellenverkehr zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr.
 - Fr. 65'000 jährlich wiederkehrende Ausgaben für den Gleisunterhalt der zusätzlichen Gleismeter, Weichen und Kreuzungen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.