



An den Grossen Rat

08.5110.04

BVD/P085110

Basel, 10. September 2014

Regierungsratsbeschluss vom 9. September 2014

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 zur Stellungnahme 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 Dorenbachviaduktanierung 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 eine 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 die vorausgehenden Beantwortungen vom 5. Mai 2010 und vom 5. Juni 2012 und berichten erneut zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen vollumfänglich, den öffentlichen Verkehr zu bevorzugen. Er hatte zur im Anzug gestellten Frage bereits 2008 in seiner Antwort zu einer Schriftlichen Anfrage Stellung genommen. Dabei stützte er sich auf eine Analyse der zuständigen Fachstelle. Nachdem diese Antwort Grossrat Vitelli nicht befriedigte, reichte er dieselbe Frage als Anzug ein. Der Regierungsrat erläuterte in seiner Beantwortung des Anzugs, 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 (LSA) besser erreicht. Er stützte sich dabei auf die Ergebnisse einer im Auftrag der zuständigen Fachstelle von einem spezialisierten Ingenieurbüro durchgeführten Mikrosimulation des Verkehrsablaufs. Die in der Beantwortung aufgeführten Argumentationen konnten den Grossen Rat noch nicht überzeugen. Es bestanden noch Zweifel, ob mit der vom Regierungsrat vorgesehenen Lösung, die Ziele wirklich erreicht werden. Am 24. Juni 2010 liess der Grosse Rat den Anzug entgegen dem Antrag des Regierungsrats deshalb stehen. 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. Nach umfangreichen Messungen berichtete der Regierungsrat am 5. Juni 2012 erneut und bestätigte mit diesen Resultate die Tatsache, dass die bestehende Busführung ein Optimum darstellt. Trotzdem liess am 19. September 2012 der Grosse Rat den Anzug entgegen dem Antrag des Regierungsrats erneut stehen.

2. Aktuelle Messungen

Das für die gegebene Fragestellung zuständige Amt für Mobilität hat mithilfe von Softwareaufzeichnungen die Fahrzeiten von 14'362 Busfahrten gemessen und analysiert. Aufgezeichnet wurde die Fahrdauer über den Dorenbachviadukt (ab 185 m vor der LSA) in Richtung Gundeldingerstrasse (bis 5 m hinter der LSA) von März bis Juni 2014.

Die durchschnittliche Reisezeit der 14'362 Busfahrten liegt bei 19,33 Sekunden. Die Idealreisezeit unter optimalen Bedingungen beträgt 15 Sekunden.

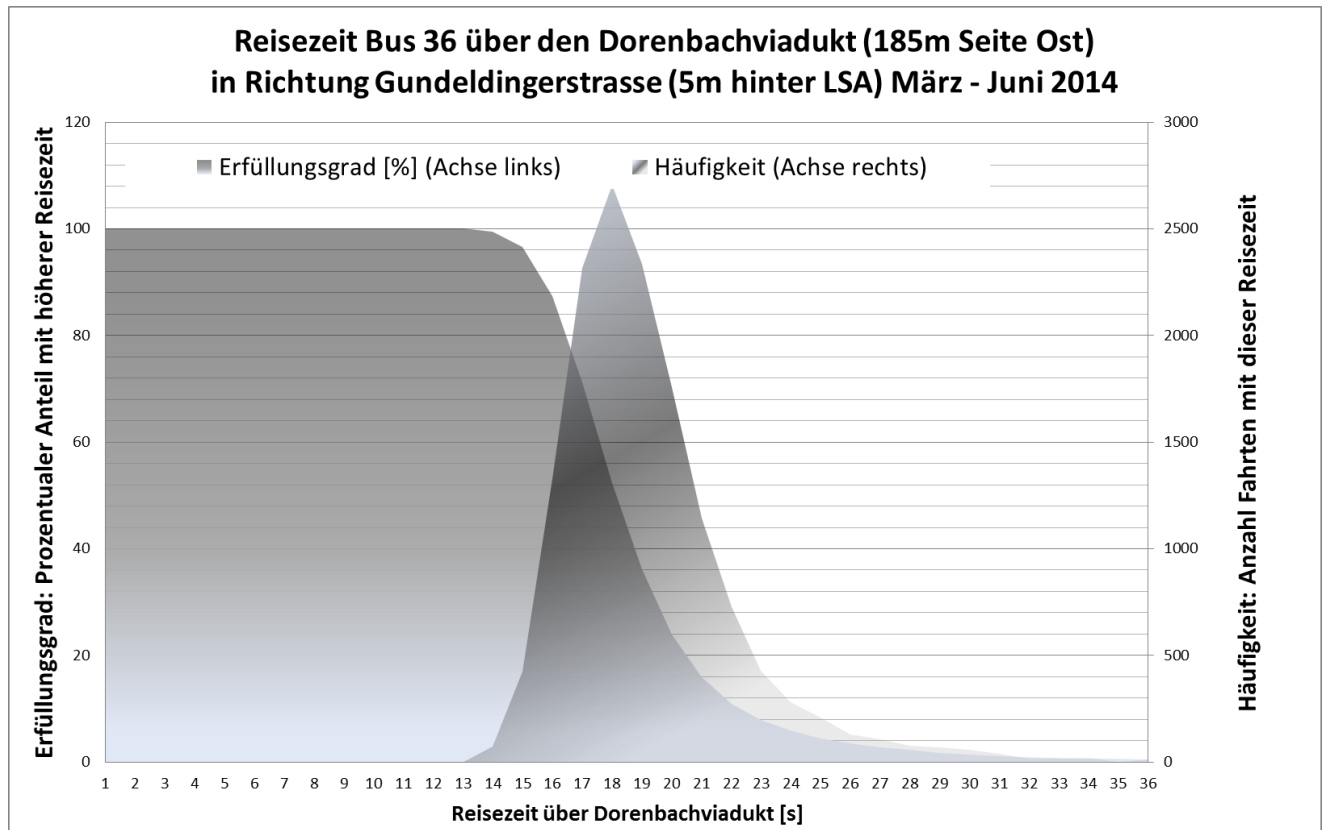


Abbildung 1: Reisezeit Bus 36 über den Dorenbachviadukt

In obiger Abbildung ist ersichtlich, dass die Streuung der Fahrzeiten sehr gering ist. Nur ca. 5% aller Busse weisen eine höhere Reisezeit als 24 Sekunden auf, das sind gerade einmal 5 Sekunden mehr als der Durchschnitt. Zudem treten keine „Ausreisser“ auf, die darauf hindeuten könnten, dass einzelne Busse nennenswert Zeit verlieren. Die jetzige Situation ist für den Bus 36 nahezu optimal.

Würde der Bus wie im Anzug gefordert über das Tramtrasse geführt werden, so müsste dieser seine Geschwindigkeit unter Umständen an ein vor ihm fahrendes Tram anpassen. Zudem würde dieser auf dem Knoten Margarethenstrasse den Fahrzeugstrom kreuzen, der vom Viadukt hernach links abbiegt, was zu einer zusätzlich notwendigen Grünphase und damit zu einem trägeren Schalten der Lichtsignale und damit zu längeren Rotzeiten führen würde. Die heutige Busführung erlaubt einen harmonischen Regelungsablauf mit weniger Konflikten, wovon letztlich alle Verkehrsteilnehmenden profitieren. Die BVB spricht sich deshalb aus betrieblicher Sicht klar gegen die im Anzug geforderte Busführung aus.

3. Planungen

3.1 Margarethenstich

Wird die Tramverbindung über den Margarethenstich realisiert, so bedienen neu zwei Tramlinien die Haltestelle Margarethen. Damit kann es künftig vorkommen, dass ein Tram der Linie 2 in der Zufahrt vom Viadukt warten muss, wenn die Haltestelle von einem Tram aus dem Margarethenstich (Linie 17) belegt wird. Würde der Bus wie im Anzug gefordert über das Tramtrasse geführt, so müsste dieser ebenfalls hinter dem Tram warten und müsste erhebliche und unnötige Verlustzeiten auf sich nehmen. Mit der Einführung der Trambeziehung Margarethenstich wird es deshalb noch wichtiger, den Bus wie heute neben dem Tramtrasse zu führen.

3.2 Verkehrskonzept Gundeldingen

Gemäss aktueller Planung des neuen Verkehrskonzepts Gundeldingen würde die Buslinie 36 neu aus der Gundeldingerstrasse in Richtung Dorenbachviadukt verkehren. Damit würde die heutige Bushaltestelle am Anfang der Gundeldingerstrasse auf die gegenüberliegende Strassenseite verlegt. Mit dieser Anordnung der Bushaltestelle wäre es wohl nicht mehr möglich, den Bus über das Dorenbachviadukt auf dem Tramtrasse zu führen. Die anschliessend notwendige Verschwenkung am Knoten Margarethenstrasse/Gundeldingerstrasse wäre für den Gelenkbus wohl nicht mehr fahrbar.

4. Zusammenfassung

Bestätigt durch die aktuellen positiven Messungen hält der Regierungsrat an der bereits heute optimalen Führung der Buslinie 36 über den Dorenbachviadukt fest. Auch im Hinblick auf zukünftige Projekte (Tram Margarethenstich und Verkehrskonzept Gundeldingen) bringt die im Anzug vorgeschlagene Führung der Buslinie 36 keine Verbesserung für den ÖV und stellt erst recht keine nachhaltige Lösung dar.

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