



An den Grossen Rat

17.5257.02

BVD/P175257

Basel, 8. November 2017

Regierungsratsbeschluss vom 7. November 2017

Schriftliche Anfrage Beat Leuthardt betreffend „Entlastung der Achse über die Mittlere Brücke: Nerven, Zeit und Steuergelder sparen durch zentrale neue Dienstgeleise“

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Beat Leuthardt dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Egal ob zu Fuss, per Velo oder als Tramfahrgast: Eine Vollsperrung der Mittleren Brücke wie im Sommer 2017 ist fast nicht zumutbar. Sie belegt aber auch, dass die Tram-Achse Barfi – Schifflande – Claraplatz unentbehrlich ist.

Zwar kommen Vollsperrungen nicht alle Jahre vor. Doch auch im gewöhnlichen Alltag fallen regelmässig Sperrungen an, die kürzer oder länger ausfallen und jedesmal als schmerzlich empfundene Umwege verursachen.

Alltagssperrungen sind "Vogel Gryff", die beiden grossen Feuerwerke, Kundgebungen wie jene zum 1. Mai und dann auch kurze Streckenblockaden aufgrund von polizeilichen Ereignissen oder Tramdefekten.

Noch immer fehlt eine intelligente Schienen-Alternative zur überlasteten Talsohle (Stichwort: "grün-gelber Wand"). Wer während Brückensperrungen beispielsweise mit Tram 6 vom Marktplatz nach Riehen möchte, wird bis zur Dreirosenbrücke umgeleitet und erreicht erst nach rund 10 Minuten am Claraplatz wieder die Stammstrecke nach Riehen.

Der Grund für die überlangen Umwegfahrten ist, dass die Basler Behörden im Jahre 1966 die Tramgeleise ersatzlos aus der Johanniterbrücke entfernt hatten. Die Innenstadt wird erst dann wirksam entlastet werden, wenn dank Tram 30 mehrere heutige Tramlinien aus dem Zentrum verlegt werden können. Dann wird Tram 30 die beiden grossen Bahnhöfe SBB und Bad. Bf. zentrumsnah via UKBB, Biozentrum und Universität miteinander verbinden können.

Tram 30 wird aber im Rahmen von "Tramnetz 2020" beim heutigen Planungstempo nicht vor 2030, falls überhaupt, realisiert sein. Solange darf Basel nicht warten, was Behinderungen auf der Mittleren Brücke-Achse angeht.

Daher drängt sich ein Dienst-Doppelgeleise über die Johanniterbrücke gebieterisch auf. Diese Massnahme kann man vorziehen. Schon innert kurzer Zeit lässt sich so eine valable Umwegroute bilden. "Intelligente" Dienstgeleise erhöhen den Netznutzen und verkürzen Umwegfahrten. Sie sparen zudem Geld im Umfang von geschätzt 1 Mio. Franken jährlich und Zeit für ebenfalls geschätzt 1 Mio. Tramfahrgäste, die durch Brückensperrungen zu Umwegfahrten gezwungen werden.

Willkommene Nebeneffekte bilden sich zudem dadurch, dass dank der intelligenten Tramumleitungen via Johanniterbrücke die Verstauung von Velo und Auto in den angrenzenden Quartieren verringert wird.

Nur am Rande sei erwähnt, dass solche Dienstgeleise schon einmal als nützlich empfunden wurden, weshalb sie in der Gründerzeit der BVB ab 1900 erbaut worden waren.

Aufgrund solcher Fakten und Überlegungen frage ich die Regierung:

Ist die Regierung bereit zur Prüfung von je zwei elektrischen Weichen inkl. Schienenverbindung auf folgender Umfahrungsroute über die Johanniterbrücke:

Haltestelle Johanniterbrücke, Weichen Voltaplatz-Kleinbasel und Blumenrain-Kleinbasel.

Haltestelle Feldbergstrasse, Weichen Bläsiring-Grossbasel und Kaserne-Grossbasel.

Zwischen den beiden Haltestellen: Dienstgeleise (Doppelgleis).

Ist die Regierung bereit zu prüfen, welches die preisgünstigsten Varianten ohne Gebäudeabbruch sind:

mit jeweils Verzweigung in beide Richtungen (Richtung Süden und Richtung Norden).

eventualiter nur in eine Richtung aufgrund enger Raumverhältnisse.

Welche Voraussetzungen müssen Politik und Gewerbe erfüllen, damit die Regierung diese Dienstgeleise bei der Planung vorziehen und zeitnah, womöglich bis 2020 (s. "Tramnetz 2020"), realisieren kann?

Beat Leuthardt"

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Ausgangslage

Am 19. September 2012 hat der Grosse Rat den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt genehmigt und eine Rahmenausgabenbewilligung in der Höhe von 350 Mio. Franken für die Umsetzung gesprochen. Basis dazu bildete der Studienauftrag „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“ (kurz „Tramnetz 2020“). Im Studienauftrag Tramnetz 2020 wurden verschiedene Wirkungsziele definiert wie etwa ein reibungsloser und störungsfreier Trambetrieb mit entsprechenden Ausweichmöglichkeiten im Tramnetz. Ein wesentlicher Baustein dazu bildet eine Erhöhung der Flexibilität im Innenstadtkorridor Heuwaage/Bankverein-Claraplatz und eine Entlastung der Achse über den Marktplatz und die Mittlere Brücke.

Der Regierungsrat hat am 7. Juli 2015 den Grossen Rat über die Resultate der Zweckmässigkeitsbetrachtung zu den einzelnen Tramprojekten informiert und die nächsten Ausbautetappen im Tramnetz beschlossen. Die Projekte Tram Klybeck, Tram Claragraben und Tram Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse weisen eine grosse Wirkung und die beste Kostenwirksamkeit auf. Auch das Tram 30 – als Umstellung der Buslinie 30 auf einen Trambetrieb – schliesst positiv ab.

Der Bund unterstützt nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsprojekte in urbanen Räumen mit einem finanziellen Beitrag an die Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Um von dieser Unterstützung des Bundes zu profitieren, hat die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Basel die Tramprojekte mit der grössten Wirkung, Tram Klybeck, Tram Claragraben und Tram Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse, im A-Horizont des Agglomerationsprogrammes der dritten Generation eingereicht. Das Projekt Tram 30 wurde im B-Horizont eingegeben. Eine Zuteilung in den A-Horizont bedeutet Baubeginn zwischen 2019 und 2022, in den B-Horizont Baubeginn zwischen 2023 und 2026. Eine erste Beurteilung des Bundes zu den einzelnen Infrastrukturvorhaben wird anfangs 2018 erwartet.

2. Entlastung Mittlere Brücke

Die Absichten der vorliegenden schriftlichen Anfrage decken sich mit der Zielsetzung der Tramnetzentwicklung, dass der Korridor über die Mittlere Brücke mit sinnvollen Alternativen im Tramnetz zu ergänzen ist, um die Flexibilität zu steigern. Der Regierungsrat erachtet das Tram 30 zudem als eine mögliche mittelfristige Massnahme, um die Verbindung zwischen Gross- und Kleinbasel ohne grössere Umwegfahrten bei einem betrieblichen Unterbruch im Korridor Bankverein-Marktplatz-Claraplatz aufrechtzuerhalten. Er hat deshalb das Bau- und Verkehrsdepartement bereits beauftragt, Machbarkeitsabklärungen durchzuführen. Erste Resultate zeigen, dass für einen Trambetrieb über die Johanniterbrücke nebst der Gleisinfrastruktur noch zusätzliche Ertüchtigungsmassnahmen an der Brücke realisiert werden müssen.

Aktuell werden mögliche Streckenführungen und die Einbindung ins bestehende Tramnetz auf beiden Brückenseiten untersucht.

Als zeitnahe und kostengünstigere Massnahme für mehr Netzflexibilität in der Innenstadt erachtet der Regierungsrat das Tramprojekt Claragraben als geeignet. Dank eines relativ kurzen Gleisabschnitts kann dadurch eine neue schnelle Verbindung auf der Achse Bankverein–Claraplatz angeboten werden. Überdies verbindet der Claragraben den Bahnhof SBB auf direkter Strecke mit Basel Nord, wovon auch die dortigen Entwicklungsgebiete profitieren werden. Für dieses Tramprojekt wird zurzeit eine Vorstudie erarbeitet.

3. Fazit

Der Regierungsrat sieht vom Bau einer reinen Dienstgeleisverbindung über die Johanniterbrücke als Umfahrroute bei Betriebseinschränkungen im Tramnetz ab. Die Kosten dieser Gleisinfrastruktur sind nur vertretbar, wenn sie einem künftigen, regulären Trambetrieb auf dieser Strecke als Ersatz der Buslinie 30 dienen. Um von einer Beteiligung des Bundes an den Infrastrukturkosten zu profitieren, sind die Zeithorizonte des Agglomerationsprogramms einzuhalten, womit ein Baubeginn frühestens 2023 möglich ist.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin