



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.5047.02

BVD/P075047
Basel, 1. April 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 31. März 2009

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Schienenbogen Margarethenbrücke - Viaduktstrasse (Richtung Birsigviadukt)

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. April 2007 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„In den letzten Jahren wurden zur Erhöhung der Flexibilität im Tramnetz Eckverbindungen geschaffen, die eine rasche Umleitung bei Betriebsstörungen, Unfällen, Fasnacht oder Grossanlässen erlaubt. Zu erwähnen wäre der Theaterbogen, die Eckverbindung am Bankenplatz oder am Riehenring, die Verbindung in die Clarastrasse. Es zeigt sich aber, dass im Netz noch einige wichtige Schienenbogen fehlen, um die notwendige Flexibilität zu erhöhen. Es nützt der beste Betriebsfunkt nichts, wenn die Trams wegen fehlenden Ausweichmöglichkeiten stehen bleiben. Zwar benötigen Eckverbindungen Investitionen, doch müssen diesen die jährlichen Einsparungen bei Betriebskosten angerechnet werden. Die erhöhte Flexibilität erlaubt auch Einsatzlinien oder gar neue Linienführungen zu schaffen, die einen Kundennutzen haben. So könnte mit der Eckverbindung Margarethenbrücke - Birsigviadukt eine direkte Linie von Allschwil zum Bahnhof übers Gundeli nach Dornach oder Aesch geschaffen werden (andere Linienführung der heutigen Einsatzlinie E11). Oder die derzeit eingestellte Linie 12 könnte vom Aeschenplatz übers Gundeli nach Allschwil geführt werden. Damit bekämen Muttenz und Allschwil endlich eine umsteigefreie Tramverbindung zum Bahnhof SBB. Pendler/Bahnkunden hätten so attraktive Verbindungen zum Fernverkehr. Des weiteren brächte die Linienführung übers Gundeli eine Entlastung des Centralbahnplatzes von Trampassagieren. Auch aus Kapazitätsgründen kann keine weitere Tramlinie über den Centralbahnplatz geführt werden. Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

– Ob zur besseren Linienführung zum und am Bahnhof SBB sowie für mehr Flexibilität im Tramnetz der Schienenbogen Margarethenbrücke - Viaduktstrasse (vom/zum Birsigviadukt) erstellt werden könnte.

Jörg Vitelli, Guido Vogel, Beatriz Greuter, Philippe Pierre Macherel, Jan Goepfert, Noëmi Sibold, Esther Weber Lehner, Stephan Maurer, Mehmet Turan, Urs Müller-Walz, Peter Howald, Brigitte Heilbronner-Uehlinger, Susanna Banderet-Richner, Maria Berger-Coenen, Martina Saner, Roland Engeler-Ohnemus, Ernst Jost, Martin Lüchinger, Christian Egeler“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Unabhängig von den Notwendigkeiten im Regelbetrieb haben der Kanton und die BVB die Absicht, im Rahmen von Gleiserneuerungen im Bereich von Abzweigungen - wo möglich und finanziell vertretbar - neue Eckverbindungen zu schaffen. Solche Verbindungen dienen der Flexibilität bei Störungen (z.B. bei Unfällen) im Tramnetz. Dies gilt auch für die im Anzug erwähnte Eckverbindung Margarethenbrücke – Birsigviadukt. Hier steht die Erneuerung der Weichen innerhalb der nächsten drei bis fünf Jahre an. Nach heutigem Planungsstand ist nicht vorgesehen, diese Eckverbindung im Regelbetrieb zu verwenden.

2. Geplantes Liniennetz ab 2014

Seit 1934 wurde das Basler Tramnetz – von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen – kaum erweitert. Für die kommenden Jahre sind verschiedene Ergänzungen und Erweiterungen (Erlenmatt, Margarethenstich, Weil am Rhein, Saint-Louis) am Tramnetz geplant. Diese dienen der Integration von Entwicklungsgebieten bzw. der besseren Vernetzung des Tramnetzes über die Kantons- und Landesgrenzen. Aus diesem Grund sah der Regierungsrat jetzt den Anlass, das bestehende Tramnetz zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft und den Transportunternehmungen umfassend zu überprüfen. Es standen dabei folgende Ziele im Vordergrund:

- Steigerung der Attraktivität für die Kundinnen und Kunden
- Entlastung der Innenstadt (sofern sie nicht zu einer Verschlechterung für die Kundinnen und Kunden führt)
- Anbindung der Stadtentwicklungsgebiete (z.B. Erlenmatt) und Integration der entsprechenden Linienäste ins Netz.

Zur Einbindung der verschiedenen Infrastrukturelemente wurden Liniennetzvarianten erarbeitet und einer Vergleichswertanalyse unterzogen. Auf Grund der Analyse präferiert der Regierungsrat das in der Abbildung 1 dargestellte Liniennetz. Dieses wird auch in der Vernehmlassungsvorlage zum ÖV-Programm 2010-13 dargestellt.

Mit dem optimierten Tramkonzept können die mittleren Fahrzeiten im öffentlichen Verkehr reduziert und die Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessert werden. Trotz der Reduktion der Anzahl Tramlinien durch die Innenstadt wird auch die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt verbessert. Im vom Regierungsrat gutgeheissenen Konzept würden, wie im Anzug vorgeschlagen, MuttENZ und Pratteln, dank einer Verknüpfung der Linien 1 und 14 über den Aeschenplatz und Bahnhof SBB, eine direkte Bahnhofsanbindung erhalten.

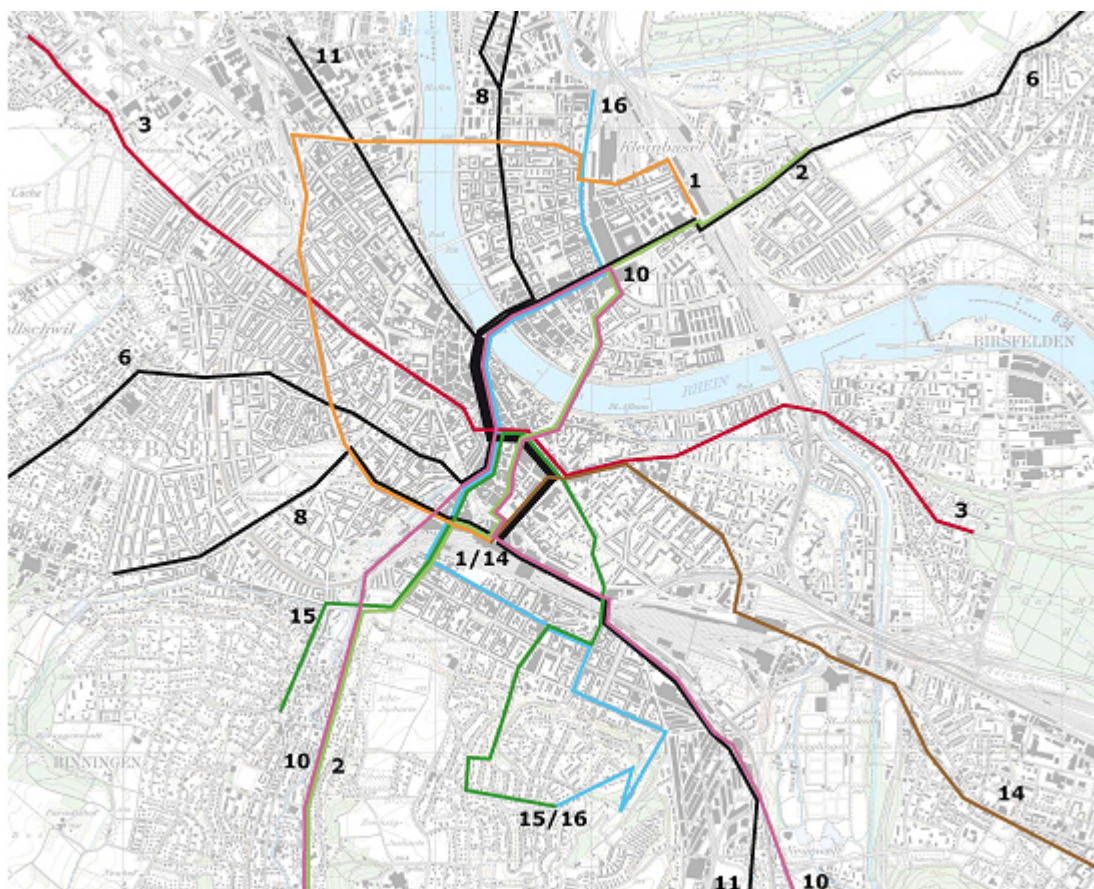


Abbildung 1 geplantes Linienetz ab Fahrplanwechsel Dezember 2013

Tram- und Buslinien, die die Grenze zum Kanton Basel-Landschaft überfahren, müssen im gegenseitigen Einvernehmen zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt bestellt werden. Bei der Linie 14 handelt es sich um eine solche Linie. Der endgültige Entscheid des Kantons Basel-Landschaft zum neuen Linienkonzept steht noch aus.

Das öV-Programm 2010-2013¹ (strategische Vierjahresprogramm) sieht keine direkte Tramlinie von Allschwil zum Bahnhof SBB vor. Aufgrund von Auswertungen aus dem Verkehrsmodell und Fahrgastzählungen / Befragungen führt eine Veränderung in der gewohnten und von der Kundschaft sehr geschätzten Führung der Tramlinie 6 zu keiner Verbesserung des Fahrgastnutzens. Die Mehrheit der Fahrgäste dieser Linie wünscht sich eine Verbindung durch die Innenstadt. Eine zusätzliche Linie über den Centralbahnplatz Richtung Aeschenplatz (z. B. Allschwil – Bahnhof SBB – MuttENZ) ist aus betrieblichen Gründen (Kapazitätsengpass) unter den heutigen baulichen Voraussetzungen nicht möglich. Unabhängig davon ist aber zu einer verbesserten öV-Anbindung von Allschwil (inkl. Bachgrabengebiet) be-

¹ Vernehmlassungsentwurf öV-Programm 2010-2013

reits ein Planungsprozess im Gange, an welchem die beiden Kantone und Gemeinden beteiligt sind.


3. Fazit

Um die Flexibilität bei Betriebsstörungen zu erhöhen, sieht die BVB vor, im Rahmen der Erneuerung der dortigen Weichenanlagen die Eckverbindung Margarethenbrücke – Birsigviadukt zu prüfen. Gemäss der aktuellen Netzplanung ist nicht vorgesehen, diese im regulären Linienbetrieb zu befahren.

4. Antrag

Aus diesem Grund beantragen wir Ihnen, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Schienenbogen Margarethenbrücke - Viaduktstrasse (Richtung Birsigviadukt) stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin