



An den Grossen Rat

18.5355.02

BVD/P185355

Basel, 23. Januar 2019

Regierungsratsbeschluss vom 22. Januar 2019

## Schriftliche Anfrage Lisa Mathys betreffend „Behinderungen der Tramlinie 3 in der Breite“

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

„In den Stosszeiten, vor allem abends, wird die Tramlinie 3 stadtauswärts ab der Tramhaltestelle St. Alban-Tor durch kolonnenbildende Autos behindert. In der Zürcherstrasse hat es von der Autobahn her täglich ein Rückstau, den die Trams oft nicht passieren können. Die vollbesetzten 3-er Trams kommen kaum vorwärts. Es kommt auch zu gefährlichen Situationen, weil Velofahrende von plötzlich nach rechts ausweichenden Autos der Weg abgeschnitten wird.

Besonders gravierend sind die Behinderungen des Trams nach der Haltestelle Waldenburgerstrasse Richtung Birsfelden bis zur Haltestelle Breite. Der Fahrplan kann nicht eingehalten werden. Diese Verspätungen wirken sich so aus, dass die Trams an der Endstation in Birsfelden nicht fahrplanmäßig zurückfahren können. Ein zusätzlicher Tramkurs zur Entlastung wird von den BVB mit Kosten von einer Million Franken beziffert.

Geltende Grossratsbeschlüsse halten die Priorität des öffentlichen Verkehrs fest. Es gilt deshalb, in den Stosszeiten verkehrstechnische Massnahmen zu ergreifen, damit die Trams fahrplanmäßig verkehren können. Auch für die Autofahrenden wäre die Situation deutlich angenehmer, wenn sie im Kolonnenverkehr nicht auf dem Tramtrasse stehend.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist die Behinderung des 3er-Trams zu den Stosszeiten in der Breite und die daraus folgenden Verspätungen ein erkanntes Problem?
2. Wie beurteilt die Regierung die folgenden Massnahmen zur Verbesserung der Situation bezüglich Machbarkeit und Wirkung?
  - a) Anbringen einer Markierung (Sperrfläche oder Markierung zur Orientierungshilfe o.ä.) neben dem Tramtrasse von der Haltestelle St. Alban-Tor bis zur Haltestelle Waldenburgerstrasse.
  - b) Freigeben des kaum begangenen Trottoirs entlang der Stützmauer für die Velofahrenden oder Absenkung und Umwandlung desselben in einen Radstreifen.
3. Sieht der Regierungsrat für den Abschnitt ab Haltestelle Waldenburgerstrasse bis zur Haltestelle Breite mögliche markierungstechnische, bauliche oder verkehrstechnische Massnahmen, um dem 3er-Tram ein unbehindertes Passieren zu ermöglichen (z.B. Dosierung mithilfe bestehender Lichtsignalanlage oder andere)?“

Lisa Mathys

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Dem Regierungsrat ist die Priorisierung und die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs ein grosses Anliegen. In der Zürcherstrasse verkehren neben dem Tram 3 auch die Buslinien 80/81, die ebenfalls in die Betrachtung einbezogen werden müssen. Allfällige Massnahmen zugunsten der Tramlinie 3 dürfen nicht zu einer Behinderung der Buslinien führen.

Zu den einzelnen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

*Ist die Behinderung des 3er-Trams zu den Stosszeiten in der Breite und die daraus folgenden Verspätungen ein erkanntes Problem?*

Die Kurse der Tramlinie 3 verlieren in Stosszeiten im Abschnitt St. Alban-Tor bis Breite durchschnittlich lediglich 15 Sekunden und im Abschnitt Waldenburgerstrasse bis Breite nur 6 Sekunden (Messungen vom September 2018). Diese Verlustzeiten stellen kein Problem dar und können an der Endstation in Birsfelden aufgeholt werden.

*Wie beurteilt die Regierung die Anbringung einer Markierung neben dem Tramtrassee von der Haltestelle St. Alban-Tor bis zur Haltestelle Waldenburgerstrasse?*

Aus sicherheitstechnischen Gründen braucht es eine minimale Breite, um Fahrspur und Tramtrassee voneinander trennen zu können. Der Abschnitt zwischen der Tramhaltestelle St. Alban-Tor und der Waldenburgerstrasse ist dafür nicht breit genug. Um die Behinderungen der 3er-Trams in Stosszeiten zu minimieren, wurden schon vor Jahren Warnsignale angebracht, welche die Fahrzeuglenkenden darauf hinweisen, bei Stau rechts zu fahren und das Tram passieren zu lassen.

*Wie beurteilt die Regierung das Freigeben des kaum begangenen Trottoirs entlang der Stützmauer für die Velofahrenden oder Absenkung und Umwandlung desselben in einen Radstreifen?*

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten darf das Trottoir für den Veloverkehr nicht freigegeben werden. So wird das Trottoir rechts durch eine Mauer begrenzt und das Gefälle auf dem ganzen Streckenabschnitt beträgt rund 6%, was zu entsprechend hohen Geschwindigkeiten des Veloverkehrs führt. Unter diesen Umständen reicht die vorhandene Breite von weniger als 1.50 m nicht aus, um die Sicherheit von Fussgänger/-innen und Velofahrenden zu gewährleisten.

Die Aufhebung des Trottoirs mit Umwandlung in einen Radstreifen entlang der Stützmauer wurde geprüft. Allerdings reicht die vorhandene Strassenbreite nicht aus, um normgerechte Fahrspuren und einen Radstreifen einzurichten.

Für Velofahrende gibt es Richtung Birsfelden eine attraktive Alternativroute zur Zürcherstrasse entlang des Rheins. Von dort kann die Zürcherstrasse über die Farnsburgerstrasse bzw. Birsfelden übers Birsköpfli erreicht werden.

*Sieht der Regierungsrat für den Abschnitt ab Haltestelle Waldenburgerstrasse bis zur Haltestelle Breite mögliche Massnahmen, um dem 3er-Tram ein unbehindertes Passieren zu ermöglichen?*

#### Markierungen

Die ungenügende Strassenbreite in diesem Abschnitt lässt keine Entflechtung des Verkehrs mittels Markierung ohne bauliche Massnahmen zu.

#### Bauliche Massnahmen

Um im fraglichen Strassenabschnitt die für eine vollständige Trennung der Fahrspuren von Tram, motorisiertem Individualverkehr und Velo nötige Strassenbreite schaffen zu können, müssten sämtliche Parkplätze und eine erst kürzlich erstellte Ladestation für Elektrofahrzeuge entlang der Zürcherstrasse aufgehoben werden. Zudem wären die Trottoirnasen, die den zu Fuss Gehenden

eine verkürzte Querungsmöglichkeit bieten, zurückzubauen. Dies würde die Sicherheit für zu Fuss Gehende deutlich verschlechtern und wäre gemäss aktuellen Normen nicht zulässig. Der Regierungsrat hält die erforderlichen baulichen Massnahmen daher für unverhältnismässig, insbesondere da der Handlungsbedarf relativ gering ist.

#### Verkehrstechnische Massnahmen

Aufgrund der Traminseln an der Haltestelle Waldenburgerstrasse kann der motorisierte Individualverkehr während der Haltestellenbedienung in Richtung Breite am Tram vorbei in den Abschnitt mit Mischverkehr fahren. Um einer Behinderung der Weiterfahrt des Trams nach der Haltestellenbedienung entgegenzuwirken, wurde die Steuerung der Lichtsignalanlage Waldenburgerstrasse/Zürcherstrasse im Dezember 2018 so angepasst, dass der Verkehr in Richtung Breite während dem Tramhalt mit dem Rotlicht der Lichtsignalanlage zurückgehalten wird. In der Folge befinden sich die Fahrzeuge anschliessend hinter dem Tram, während dieses mehrheitlich ungehindert bis zur Haltestelle Breite fahren kann. Mit dieser relativ einfachen Massnahme wird eine Beschleunigung der Tramlinie 3 erreicht. Da diese Ampelschaltung nur gezielt bei Anwesenheit eines Trams (alle 7–8 Minuten) aktiviert wird, resultieren kaum Behinderungen für die Buslinien 80/81 und den MIV.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

E. Ackermann

Elisabeth Ackermann  
Präsidentin

B. Schüpbach-Guggenbühl

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin