



An den Grossen Rat

17.5238.03

BVD/P175238

Basel, 11. März 2020

Regierungsratsbeschluss vom 10. März 2020

## **Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend „nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)“**

Der Grosser Rat hat an seiner Sitzung vom 20. September 2017 die Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend „nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)“ dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen. Mit GRB 18/06/33G vom 8. Februar 2018 hat der Grosser Rat, dem Antrag des Regierungsrats folgend, genannte Motion in einen Anzug mit folgendem Wortlaut umgewandelt und dem Regierungsrat zur Beantwortung innert zwei Jahren überwiesen:

„Die BVB erneuern mittels neuer Methoden die Gleise, indem sie, statt unter laufendem Betrieb kleinere Auswechslungen vorzunehmen, vermehrt mittels Streckensperrungen längere Abschnitte auswechseln.

Dies bedingt lange Umleitungen. Ganze Wochenenden oder gar über Wochen hinweg sind die gewohnten Stammstrecken für die Fahrgäste gesperrt. Die BVB verlieren dadurch, wie sie zum Jahresergebnis 2016 mitteilen, sowohl in absoluten Zahlen als auch in Bezug auf die Personenkilometer unverschuldet Fahrgäste.

Beispiele solcher Totalsperrungen sind: Sperrung Klybeckstrasse, Sperrung Aeschengraben, Sperrung Mittlere Brücke, Sperrung Steinenberg.

Solche Totalsperrungen mit Umleitungen werden uns auch in Zukunft nicht erspart bleiben, da das Schienennetz – analog des Strassennetzes für Auto und Velo – regelmässig unterhalten werden muss.

In der Praxis bedeutet dies mühsame Fusswege und sonstige Nachteile für Tramfahrgäste. So gelangt, wer während einer Aeschengraben-Sperrung vom Barfi Richtung Bahnhof SBB fahren möchte, nur bis zur Markthalle; von da geht es dann zu Fuss - oder mittels mühsamen Umsteigens unter Wechsel der Haltestellenkanten - zum Bahnhof. Zwei simple Weichen zwischen Innerer Margarethenstrasse und Bahnhof SBB könnte Mühsal vermeiden und den Fahrgästen den in Basel gewünschten Komfort bieten.

Nur nebenbei sei erwähnt, dass es sich bei den Umleitungen keineswegs um singuläre Ereignisse handelt:

- Viele Male im Jahr kommt es zu geplanten Streckenunterbrüchen (in alphabetischer Reihenfolge): Bebbi Jazz, Bummelsonntage, Fasnacht, FCB-Meisterfeiern, Feuerwerke Ende Juli und Dezember, Kundgebungen, Santiglaus-Töffffahrten, Vogel Gryff und Zunftumzüge.
- Baustellen werden auch nach Abbau allfälliger Sanierungsspitzen notwendig werden.
- Dazu kommen laufend ungeplante Betriebsunterbrüche, beispielsweise bei Unfällen oder anderen kurzzeitigen Störungen im Betriebsablauf.

In all diesen Fällen würden intelligente neue Abbiegemöglichkeiten den BVB in Absprache mit der Verkehrspolizei erlauben, kleinräumige Umleitungen anzurufen und so die Aufrechterhaltung des regulären Betriebs massiv zu erleichtern.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung, in Ergänzung von „Tramnetz 2020“ und zeitlich vorgezogen unverzüglich folgende Massnahmen zur Tramnetz-Optimierung zu planen und umzusetzen:

1. Im Vordergrund zu mehr Flexibilität im Tramnetz steht die Ergänzung durch Einrichtung doppelgleisiger Schienenverbindungen an folgenden Kreuzungen:
  - a) Tramkreuzung „Markthalle“ (Verbindung der Strecke Heuwaage <-> Bahnhof SBB).
  - b) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke Spalentor <-> Kannenfeldplatz).
  - c) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke St-Louis Gare <-> Kannenfeldplatz).
  - d) Tramkreuzung „Bankverein“ (Optimierung der Strecke Elisabethenstrasse <-> Aeschenplatz).
  - e) Tramkreuzung „Heuwaage“ (Optimierung der Strecke Auberg <-> Innere Margarethenstrasse).
  - f) Tramkreuzung „IWB“ (Optimierung der Strecke Güterstrasse <-> Äussere Margarethenstrasse).
2. Die Umsetzung soll vorgängig der Realisierung von „Tramnetz 2020“ bis 2020 erfolgen.
3. Die Umsetzung der baulichen Massnahmen soll zulasten des Tram-Rahmenkredits erfolgen.“

Beat Leuthardt, Jörg Vitelli, Stephan Luethi-Brüderlin, Heiner Ueberwasser, Helen Schäfli-Zigerlig, Beat K. Schaller, David Wüest-Rudin, Peter Bochsler, Patrizia von Falkenstein, Thomas Grossenbacher, Pascal Pfister, Luca Urgese, Kaspar Sutter, Balz Herter, Michael Wüthrich“

Zu diesem Anzug nehmen wir wie folgt Stellung:

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Der Regierungsrat unterstützt mehr Flexibilität im Basler Tramnetz

Der Regierungsrat unterstützt die Absichten der Anzugstellenden, mehr Flexibilität im Basler Tramnetz zu schaffen. Dazu dienen sowohl neue Netzelemente als auch zusätzliche Abbiegemöglichkeiten. Deshalb hat der Regierungsrat am 11. Dezember 2019 dem Grossen Rat den Ratschlag neues Verbindungsgleis Centralbahnhof Nord (19.1769) vorgelegt. Die neue Schienenverbindung soll Querfahrten vor dem Bahnhofsgebäude vermeiden und mehr Flexibilität in Fahrtrichtung Basler Stadtzentrum schaffen. Am 22. Januar 2020 hat der Grossen Rat nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates die Erstellung dieses Verbindungsgleises am Centralbahnhof beschlossen.

Dank mehr Netzflexibilität profitieren die Kundinnen und Kunden von einem zuverlässigen öffentlichen Verkehr auch bei Umleitungen. Zudem kann der Betriebsaufwand für die BVB reduziert werden. Der Regierungsrat erachtet eine enge Abstimmung mit der Tramnetzentwicklung als zielführend und eine mit Erhaltungs- und Bauvorhaben im öffentlichen Raum koordinierte Umsetzung als sinnvoll. Dank der Koordination wird eine hohe Planungssicherheit und Kosteneffizienz erzielt. Auch können so die Auswirkungen der Baustellen für die Anwohnenden möglichst gering gehalten werden.

### 1.2 Tramgleise am Claragrabenn und Petersgraben schaffen Flexibilität

Der Regierungsrat hat mit seinem zweiten Bericht zur Tramnetzentwicklung vom 16. Januar 2019 dem Grossen Rat dargelegt, wie er mit der Tramnetzentwicklung unter anderem eine Entlastung des Stadtzentrums und insgesamt mehr Flexibilität im Netz erreichen möchte. Aus Sicht des Regierungsrates können zwei Netzelemente einen grossen Beitrag zur Flexibilität im Tramnetz leisten.

ten. Es sind dies die Projekte Tram Claragraben und Tram Petersgraben, die er deshalb als vor dringlich einstuft. Besonders die heute überlastete Achse Aeschenplatz – Barfüsserplatz – Marktplatz – Mittlere Brücke ist der eigentliche Flaschenhals im Tramnetz und verhindert oftmals einen zuverlässigen Trambetrieb. Hier verkehren bis zu sieben Tramlinien. Diese sollen künftig besser im Netz verteilt werden. Die Schliessung der Lücken am Claragraben und Petersgraben schaffen die Voraussetzungen dafür.

Zur Umsetzung der entsprechenden Traminfrastrukturen hat der Grosse Rat im 2012 eine Rahmenausgabe in der Höhe von 350 Mio. Franken gesprochen. Nebst neuen Tramstrecken wie im Claragraben oder im Petersgraben sind auch einzelne, kurze Schienenverbindungen wichtige Elemente des Tramstreckennetzes. Entsprechend sollen sie ebenfalls über diese Rahmenausgabe finanziert werden.

## **2. Aktueller Stand der Untersuchungen**

### **2.1 Flächendeckende Überprüfung möglicher Gleisverbindungen**

Für das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) ist die von den Anzugstellenden aufgeführte Auf listung möglicher Gleisverbindungen nicht abschliessend. Das BVD evaluiert deshalb zusammen mit der BVB im Rahmen der Planungen zur Tramnetzentwicklung stadtweit Abbiegemöglichkeiten, welche die betriebliche Flexibilität verbessern und zu einem zuverlässigen Trambetrieb beitragen – insbesondere auch bei Umleitungen im Tramnetz. Dabei werden selbstverständlich auch die von den Anzugstellenden vorgeschlagenen doppelgleisigen Schienenverbindungen [vgl. Anzugstext a) bis f)] mituntersucht.

So ermitteln BVD und BVB alle wichtigen Abbiegebeziehungen im Tramnetz, für die in den weiteren Arbeitsschritten die technische Machbarkeit und Verhältnismässigkeit sowie der effektive Netznutzen zu prüfen sind. Diese Untersuchungen erfolgen wenn möglich im Rahmen konkreter Projekte.

### **2.2 Sinnvolle Netzelemente in konkreten Projekten berücksichtigen**

Auf dem Burgfelderplatz beispielsweise wird die von den Anzugstellenden vorgeschlagene Gleisverbindung im Rahmen der derzeit laufenden Arbeiten am Vorprojekt für die Gesamterneuerung der Tramachse Spalenring – Kannenfeldstrasse untersucht, die in den kommenden Jahren ansteht. Weitere Beispiele neuer, sinnvoller Schienenverbindungen werden aktuell in den Projekten Neuorganisation Aeschenplatz und Tram Petersgraben (beim Totentanz) mitgeplant.

## **3. Ausblick auf die nächste Berichterstattung**

Der Regierungsrat möchte gemäss der obigen Erläuterungen die von den Anzugstellenden geforderten sowie auch weitere, sinnvolle Gleisverbindungen detailliert untersuchen lassen. Deshalb wird er dem Grossen Rat im Rahmen seiner nächsten Berichterstattung zur Tramnetzentwicklung über die Abklärungen zu sinnvollen Schienenverbindungen resp. Netzelementen berichten und in Bezug auf die Netzfflexibilität geeignete, technisch machbare Gleisverbindungen aufzeigen.

#### 4. Antrag

Auf Grund obiger Erläuterungen beantragen wir, den Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen) stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

*E. Ackermann B. Schüpbach-Guggenbühl*

Elisabeth Ackermann  
Präsidentin

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin