



An den Grossen Rat

20.5198.02

BVD/P205198

Basel, 26. August 2020

Regierungsratsbeschluss vom 25. August 2020

Schriftliche Anfrage Beat Leuthardt betreffend „Entlastung der Tram 3 – Fahrgäste vor Verspätungen und Umwegen“

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

„Neue Schlaufe für Tram 3 in der Breite wegen ÖV-feindlicher Massnahmen aus Liestal Vergeblich wehren sich ÖV -Kreise seit Längerem gegen das ÖV-feindliche Grossprojekt in Birsfelden, initiiert von der Basellandschaftlichen Bau- und Umweltdirektion. Die geplante Beseitigung des heute zwar schon schlecht gehandhabten, aber doch wenigstens minimal hilfreichen Eigentrassees von Tram 3 in Birsfelden ist ein direkter Angriff auf das ÖV.

Das Projekt destabilisiert Tram 3 nicht nur auf der Birsfelder Achse, sondern wirkt auch negativ auf die Fahrplanstabilität auf Stadtgebiet, insbesondere im Raum Breite-Gellert-Aeschenplatz. Zusammen mit der unverständlichen Rückstufung des Tram 3-Eigentrassees in der Zürcherstrasse ergibt sich ein katastrophales Zukunftsbild für diese Paradelinie.

Das Birsfelder Projekt wirkt in Basel umso gravierender, als Tram 3 keine nutzbaren Wendeschläufen aufweist. Im Fall von Stau muss kostenintensiv Richtung Schänzli oder Schiffände ausgewichen werden.

Verbesserungsvorschläge mittels Weichen-Eckverbindungen werden von den Basler Planungsbehörden seit Jahren verzögert. (Siehe u.a. Antwort zu Anzug nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz [Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen], <http://www.grosserrat.bs.ch/de/Eeschaefte-dokumente/datenbank?such=kateKorie=l&contentdetail=200108626>).

Die Liestaler Anti- ÖV-Planung verlangt geradezu danach, Tram 3 im Raum Breite einkürzen zu können. Passend hierfür scheint eine Wendeschlaufe auf dem Platz selbst. Denkbar sind aber auch eine kurze Blockumfahrung als Schlaufenersatz oder eine längere Blockumfahrung bis ins Gebiet Redingbrücke.

Letztere hätte den Vorteil, dass die Basler Tramfahrgäste aus dem Raum Redingstrasse bequem zu sich nach Hause gelangen könnten; im Regelbetrieb fahren sie bekanntlich bis zur Birsfelder Haltestelle Schulstrasse und überqueren dort die Redingbrücke, um nicht in der Breite auf Bus 36 wechseln zu müssen.

Es stellen sich daher die nachfolgenden Fragen.

1. Bestehen bereits aktuelle Machbarkeits-Vorstudien für:
 - a) eine Tramschlaufe auf dem Platz in der Breite «rund um die bestehende Tramhaltestelle»?
 - b) eine kurze Blockumfahrung von der Breite rechts via Baldegger-, Lehenmatt- und Birsstrasse?
 - c) eine längere Blockumfahrung rechts bis Höhe Birssteg oder gar Redingbrücke?
2. Wie einfach oder schwierig wären und wie teuer kämen:
 - a) die Schlaufe?
 - b) die kurze Blockumfahrung?

- c) die längeren Blockumfahrungen mit ihren Fahrgast-Mehrwerten?
3. Welche Stau- und Drittosten bzw. wie viele Kosten für die BVB könnten durch vorzeitiges Wenden bzw. Umfahren von Birsfelden für den Kanton Basel-Stadt mutmasslich eingespart werden?
4. Wie schätzt die Regierung den Zusatznutzen, welcher durch die Direktfahrt anstelle der Fahrt bis Schulstrasse für die Fahrgäste aus dem Basler Gebiet des Birsstegs bzw. der Redingbrücke mit seiner dichten Besiedelung entsteht?
Beat Leuthardt“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Hauptstrasse bzw. Rheinfelderstrasse in Birsfelden ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Der Kanton Basel-Landschaft als verantwortliche Instanz hat federführend und in Kooperation mit der Gemeinde Birsfelden ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Auslöser für das Konzept ist, dass ab 2024 die Tramgleise der Linie 3 saniert werden müssen.

Die für das Birsfelder Projekt zuständige Bau- und Umweltschutzzdirektion des Kantons Basel-Landschaft hat sich zur vorliegenden Schriftlichen Anfrage wie folgt geäussert:

„Im Zentrum von Birsfelden ist die Sicherheit für Velofahrerinnen und Fussgänger heute ungenügend. Es fehlen Velostreifen und Querungshilfen, zudem sind die Traminseln (Warteraum Tram-passagiere) zu schmal. Dazu kommt, dass das Tram trotz Eigentrassee an ungünstig aufgestellten Fahrzeugen oft nicht vorbeifahren kann, da der Strassenquerschnitt zu schmal ist. Um alle Anforderungen und Bedürfnisse einigermassen erfüllen zu können, wäre der Strassenraum mit Eigentrassee enorm breit und hätte eine stark trennende Wirkung gerade im Zentrum von Birsfelden. Ein normgerechtes Eigentrassee für das Tram im Zentrum von Birsfelden ist deshalb nicht möglich und grenzt an Luxus und Platzverschwendungen. Dank dem normgerechten Eigentrassee ausserhalb des Zentrums und mittels einer intelligenten Steuerung des Motorfahrzeugverkehrs, den Kaphaltestellen und dem Tram als Pulkführer beim Mischtrasse ist in Zukunft eine flüssige Fahrweise des Trams auf der ganzen Strecke sichergestellt“.

Der Regierungsrat beantwortet die Fragen wie folgt:

Der Grosse Rat hat letztmals am 12. Februar 2020 den aktualisierten Streckenplan zur Tramnetzentwicklung genehmigt. Das Bau- und Verkehrsdepartement arbeitet an den beschlossenen und vordringlichen Tramprojekten. Eine Wendeschlaufe im Raum Breite bzw. eine Neubaustrecke zwecks Blockumfahrung ist im Streckenplan nicht vorgesehen. Entsprechend gibt es dazu keine Untersuchungen, weder zur technischen Machbarkeit noch zu den Kosten.

Birsfelden vom Tramnetz abzuhängen, läge weder im Interesse des Kantons Basel-Stadt noch der BVB oder des Kantons Basel-Landschaft. Der Regierungsrat sieht keinen sachlichen Grund, die Tramlinie 3 einzukürzen. Der Agglomerationsverkehr soll möglichst mit effizienten, umweltgerechten Verkehrsmitteln abgewickelt werden. Zudem sind kantonsübergreifende Tram- und Busangebote zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft vertraglich geregelt. Angebotsanpassungen können nicht von einem Kanton eigenmächtig vorgenommen werden. Veränderungsabsichten müssen verhandelt und zu einer einvernehmlichen Lösung geführt werden. Hierfür besteht aber in diesem Fall kein Anlass. Der Regierungsrat unterstützt die Absichten des Kantons Basel-Landschaft, die unbefriedigende Verkehrssituation in Birsfelden zu verbessern und erwartet, dass sich dies auch positiv auf den Betrieb der Tramlinie 3 auswirken wird.

Eine Schlaufenfahrt der Tramlinie 3 in den Raum Redingbrücke – die nur sporadisch, bei Verkehrsbehinderungen angeboten würde – brächte der dort ansässigen Quartierbevölkerung kaum

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

einen Nutzen. Das Angebot wäre nicht regelmässig verfügbar und nicht verlässlich. Auch könnte es im Fahrplan nicht abgebildet werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

E. Ackermann

Elisabeth Ackermann
Präsidentin

B. Schüpbach-Guggenbühl

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin