



An den Grossen Rat

18.5254.04

BVD/P185254

Basel, 23. Februar 2022

Regierungsratsbeschluss vom 22. Februar 2022

Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «stressfreie Innenstadt – für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte – dank cleveren Verkehrsmassnahmen)»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. Februar 2020 den nachstehenden Anzug Beat Leuthardt und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Gern kritisiert man die Tramdichte in der Innenstadt-Talsole. Aber niemand will „die eigene“ Tramlinie hergeben. Objektiv gesehen erbringen die 6½ Linien heute wirtschaftlich hoch erwünschte Zubringer- und Abtransportdienste für sämtliche Bevölkerungsteile inklusive jenen, die kein Velo nutzen können.

Nun ergibt sich aber eine „Win-win-Situation“, wenn man 2½ Tramlinien aus der Innenstadt-Kernzone nimmt und mit relativ wenig Aufwand in intelligente neue Linienführungen und Schienenverbindungen investiert:

- Das entlastet die Innenstadt, den Märt, die Postkurve und den Barfi.
- Das hilft den Innenstadt-Geschäften.
- Das beseitigt die gefürchteten Doppelhaltestellen am Märt und am Barfi.
- Das entschärft den Stress zwischen Velo und Fussverkehr am Tramhalt Schiffflände/Mittlere Brücke.
- Das schafft ein Nebeneinander von Velo, Herbstmäss und dem neuen Tramgleis im Petersgraben.

Das geht so: Ab Theater fährt Tram 16 neu via Barfi (Kohlenberg) zum Oberen Spalenberg (Lyss). Von dort via Petersgraben hinab zum Blumenrain und zur Schiffflände. Der neue 16er „kostet“ nur 1 Minute mehr Fahrzeit.

An der Schiffflände bleibt man im Tram 16 sitzen für ins Kleinbasel. Das heutige Wenden mitten im Zentrum/ Schiffflände macht betriebswirtschaftlich keinen Sinn, schafft unnötige Kosten und irritiert die Fahrgäste.

Im Kleinbasel wird Tram 16 zu Tram 15 und führt via Wettsteinbrücke zurück ins Grossbasel. So stärkt Tram 15 die Achse Messeplatz - Wettsteinplatz – Bankverein neu in beide Richtungen. Dies entlastet die Innenstadt-Kernzone, wo schon heute parallel zu Tram 15 zwei grosse Linien (14 und 8) mit genügend Kapazitäten fahren.

Die Verstärkungslinie 17 schliesslich lässt sich in Absprache mit den BLT direkt über die Wettsteinbrücke oder via Bankverein nach Reinach-Süd führen.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung, die Innenstadt-Kernzone um 2½ Tramlinien zu entlasten. Dies soll in Ergänzung zu „Tramnetz 2020“/„Tramnetz 2035“ und zeitlich vorgezogen durch folgende Tramnetz-Optimierungsmassnahmen unverzüglich geplant und umgesetzt werden:

A. Bauliche Massnahmen

1. Märtplatz: Rückbau Doppelhaltestelle zu Einfach-Haltestelle (mehr Raum für alle!)
2. Barfi: Rückbau Doppelhaltestelle zu Einfach-Haltestelle (in alter oder neuer Lage!)
3. Oberer Petersgraben: Schienen-Neulegung in Seitenlage (störungsfreie Herbstmäss!)
4. Unterer Petersgraben: Schienen-Neulegung in Mittellage (separate Velo-Fahrspur!)
5. Schiffflände: Seitenlage an heutiger Trottoir-/Buskante (Entflechtung Velo-Tram!)
6. Variante Schiffflände: Schienen-Mittellage mit Traminseln und/oder Gegengleis im unteren Blumenrain.

B. Betriebliche Massnahmen

7. Innenstadt: Dauerhafte Entlastung (minus 2½ Tramlinien) mittels u.a. Durchbindung von Tram 15/16.
8. Neue Linienführung: Bruderholz (16) – Barfi/Kohlenberg – Lyss - Petersgraben – Blumenrain – Schiffflände – Messeplatz (15) - Bruderholz und Gegenrichtung.
9. Fahrpersonal: Genügend Zeitausgleich aufgrund wegfallenden Endaufenthalts in der Spiegelgasse.

C. Planerische Massnahmen

10. Die Lösungen sollen einfach und pragmatisch sein; von aufwändigen Superlösungen ist abzusehen.

D. Staatsvertragliche Massnahmen

11. Faire und partnerschaftliche Verhandlungen mit den BLT im Hinblick auf eine Führung von Tram 17 via Wettsteinbrücke oder verknüpft mit Tram E11 nach Reinach-Süd und Gegenrichtung.

Beat Leuthardt, Joël Thüring, Stephan Luethi-Brüderlin, Raphael Fuhrer, David Wüest-Rudin, Balz Herter, Erich Bucher, Michael Koechlin, Michael Wüthrich, Mustafa Atici, Peter Bochsler»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat erstmals am 15. Januar 2019 zur Motion Beat Leuthardt und Konsorten berichtet. Der Grosse Rat hat mit seinem Beschluss vom 21. März 2019 vom Schreiben des Regierungsrates Kenntnis genommen und die Motion in einen Anzug umgewandelt. Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission hat in ihrem Bericht vom 15. Januar 2020 zur Tramnetzentwicklung auch zum genannten Anzug Stellung genommen. Am 12. Februar 2020 hat der Grosse Rat den Anzug stehen lassen und diesen dem Regierungsrat zur erneuten Berichterstattung überwiesen.

1. Verkehrliche Verbesserungen Innenstadt

1.1 Tramnetz 2030

Der Grosse Rat unterstrich in seiner Debatte vom 12. Februar 2020 die Wichtigkeit des Tramnetzausbaus. Die geplanten Tramstrecken schliessen auch aus seiner Sicht wichtige Lücken im bestehenden Tramnetz. Der Grosse Rat ist sich zudem grundsätzlich einig, dass die Anzahl Tramlinien auf dem Streckenabschnitt zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände reduziert werden soll. Hierzu bedarf es neuer Streckenabschnitte u.a. durch den Petersgraben und den Claragraben, die neue Linienführungen zur Entlastung des Marktplatzes und eine vielfältigere Anbindung der Innenstadt über unterschiedliche Haltestellen ermöglichen.

Am 12. Mai 2021 haben die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam mit den Transportunternehmungen BVB und BLT das neue Liniennetz 2030 bekannt gegeben. Ein wichtiges Ziel des Tramnetzes 2030 ist die Entlastung des zentralen Abschnitts via Marktplatz. Heute fahren dort bis zu sieben Linien. Dieser Flaschenhals macht das Tramnetz bei Störungen im Zentrum anfällig. Zudem fehlen Ausweichmöglichkeiten, etwa bei Unterbrüchen infolge Anlässen oder Demonstrationen. Neu sollen deshalb ab 2030 nur noch fünf Linien über die zentrale Achse verkehren.

Die Entlastung der Achse Barfüsserplatz – Schifflande setzt voraus, dass drei Lücken im Tramnetz geschlossen werden und zwar im Petersgraben, im Claragraben und mit der Margarethenverbindung. Dann profitieren die Fahrgäste im gesamten Tramnetz von einer besseren Zuverlässigkeit, schnelleren Verbindungen und Alternativrouten im Falle von Grossereignissen in der Innenstadt, ohne dass wichtige direkte Verbindungen verloren gehen. Mit dem Tramnetz 2030 sollen zudem neue Erschliessungsgebiete wie das Klybeckareal angebunden werden.

Mit dem Tramnetz 2030 hat der Regierungsrat definiert, wie das Liniennetz dank der geplanten Ausbauten neu strukturiert und somit leistungsfähiger und attraktiver wird. Beispielhaft ermöglicht der Lückenschluss am Petersgraben, dass die Tramlinie 16 neu über diese Achse geführt wird, was den Abschnitt Barfüsserplatz – Schifflande entlastet. Gleichzeitig werden die Universität Basel wie auch das Universitätsspital Basel besser in das Tramnetz eingebunden.

Die Liniennetzplanung wird in den kommenden Jahren im Rahmen eines rollenden Prozesses weiter optimiert, abgestimmt auf die Entscheide zum Ausbau der einzelnen Traminfrastrukturelemente.

1.2 Aufhebung Doppelhaltestellen

Der Regierungsrat hat mit seiner Beantwortung des Anzugs Otto Schmid und Konsorten vom 22. Oktober 2019 (P145165) den Grundsatzentscheid zur Aufhebung der Doppelhaltestellen in der Innenstadt gefällt. Diesen Entscheid stützte er unter anderem auf den erfolgreichen Praxistest anfangs 2019, bei dem die Haltestellen Bankverein, Barfüsserplatz und Marktplatz während vier Wochen als Einfachhaltestellen bedient worden waren. Aufgrund der hohen Zustimmung der Nutzenenden beschloss der Regierungsrat, dass die Haltestellen bereits vor dem definitiven Umbau als Einfachhaltestellen bedient werden.

Seit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 sind die bisherigen Doppelhaltestellen Marktplatz, Barfüsserplatz, Heuwaage, Bankverein und Aeschenplatz als Einfachhaltestellen mit provisorischen Anpassungen in Betrieb. Der definitive Umbau erfolgt im Rahmen der Anpassungen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG). Nach aktuellem Zeitplan soll die Haltestelle Marktplatz voraussichtlich 2024-2025 und die Haltestelle Barfüsserplatz voraussichtlich 2028-2030 als Einfachhaltestelle mit hohen Haltekanten ausgestattet werden und so einen einfachen, bequemen und sicheren Einstieg ermöglichen.

1.3 Entflechtung an der Schifflande/Marktplatz

Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat am 30. März 2021 den Ausgabenbericht für die Projektierung der Neuorganisation und Umgestaltung des Bereichs Schifflande/Marktplatz vorgelegt. Vorgesehen ist unter anderem, dass die Tramhaltestelle Schifflande in der Marktgasse eingerichtet und die Bushaltestellen in die Spiegelgasse verlegt werden. So wird die Eisengasse für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch aus stadträumlicher Sicht deutlich attraktiver.

Der Grosse Rat hat mit Beschluss vom 12. Januar 2022 die Ausgaben für die Ausarbeitung des Vorprojekts bewilligt und die umschriebene Stossrichtung bestätigt.

2. Fazit

Aus Sicht des Regierungsrates sind die grundsätzlichen Forderungen der Anzugsstellenden bereits erfüllt. So ist die Einführung der Einfachhaltestellen beschlossen, sie wurde per Ende 2021 mit Provisorien umgesetzt. Die Haltestelle Marktplatz wird voraussichtlich bis 2025 und die Haltestelle Barfüsserplatz bis 2030 als hindernisfreie Einfachhaltestellen umgebaut.

In Planung ist die Entflechtung von Tram- und Veloverkehr im Bereich der Schifflande. Der Grosse Rat hat die Mittel für die Ausarbeitung eines Vorprojekts bewilligt. Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr stehen bei der Neuorganisation im Vordergrund.

Das Anliegen eines stabileren Trambetriebs dank einer besseren Verteilung der Linien rund um die Innenstadt kann erfüllt werden, sobald die geplanten Lücken im Tramnetz geschlossen werden. Bei den entsprechenden Planungen spielen sichere und komfortable Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr selbstverständlich eine wichtige Rolle.

Zu den diversen Infrastrukturprojekten wird der Regierungsrat dem Grossen Rat zu gegebener Zeit jeweils einen Ratschlag unterbreiten.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Beat Leuthardt betreffend «stressfreie Innenstadt – für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte – dank cleveren Verkehrsmassnahmen)» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin