



An den Grossen Rat

21.0159.02

21.5273.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 18. Mai 2022

Kommissionsbeschluss vom 18. Mai 2022

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Austrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen

sowie

zum Anzug Beat Leuthardt und Joël Thüring betreffend vier elektrische Weichen am Brausebad für ein nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz

1. Ausgangslage

In der Austrasse, zwischen Spalenring und Holbeinstrasse, stehen umfangreiche Sanierungsmassnahmen an, um einen funktionstüchtigen Zustand der städtischen Infrastruktur sicherzustellen. Im Zuge dieser Erhaltungsarbeiten soll der Strassenraum an die aktuellen gesetzlichen Erfordernisse und Normen angepasst werden, um die Sicherheit im Strassenverkehr zu gewährleisten.

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat für die Realisierung der Massnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) Ausgaben in der Höhe von gesamthaft knapp 14.5 Mio. Franken zu bewilligen. Notwendig sind Erneuerungsarbeiten an den Werkleitungen, an den Gleisanlagen und an der Strasseninfrastruktur sowie der behindertengerechte Umbau der Tramhaltestellen.

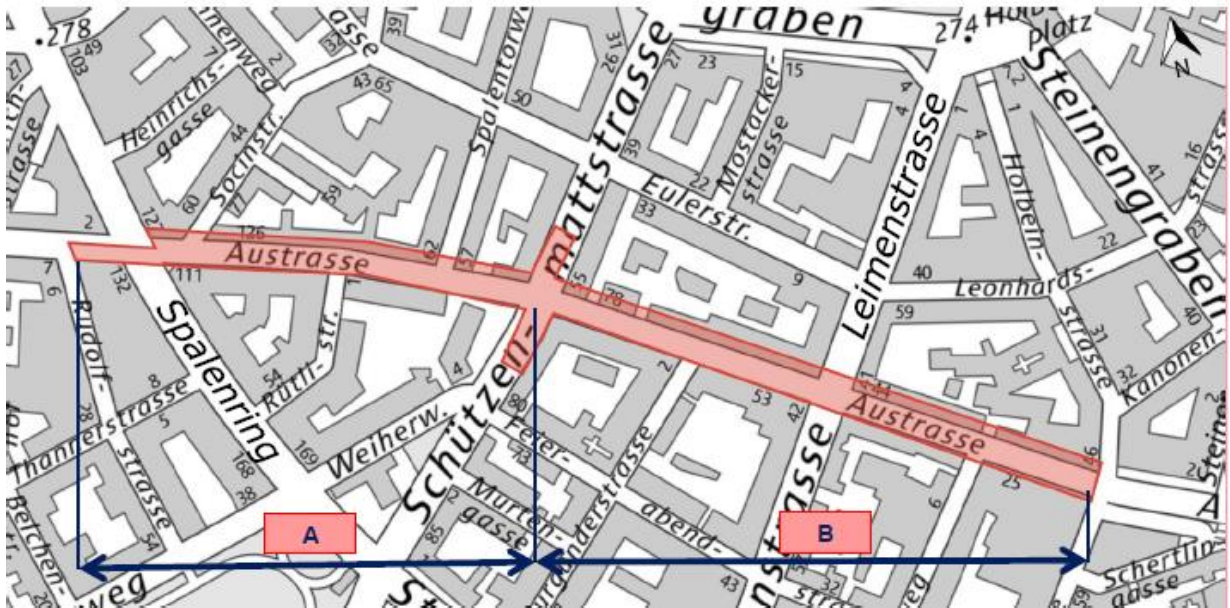


Abb. 1: Projektperimeter Austrasse

Der Projektperimeter umfasst die Austrasse auf einer Länge von rund 730 m vom Spalenring bis zur Holbeinstrasse. Das Projekt wird in zwei Projektabschnitte A (Rudolfstrasse bis Schützenmattstrasse) und B (Schützenmattstrasse bis Holbeinstrasse) unterteilt.

Mit dem Projekt gemäss Ratschlag werden folgende Ziele verfolgt:

- Verbessern der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Schaffen eines hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr
- Gewährleisten der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (ÖV)
- Verbesserung der Veloführung
- Sicherstellung der Funktionalität des Verkehrsablaufs für den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Für weitere Details wird auf den Ratschlag verwiesen.

2. Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat hat den Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Austrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen am 14. April 2021 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die Kommission hat am 18. August 2021 eine Begehung durchgeführt und das Geschäft an ihren Sitzungen vom 1. September 2021, 1. Dezember 2021, 12. Januar 2022, 9. Februar 2022, 27. April 2022 und 18. Mai 2022 beraten. Die Kommission wurde von Regierungsrätin Esther Keller, Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement, von Martina Münch, Abteilungsleiterin Stadtraum, und

Carsten Fiedler, Projektleiter Ressort Verkehr, ausführlich über das Projekt informiert. Die Kommission dankt der Verwaltung für die ausführliche Dokumentation und die zusätzlichen Informationen und Darstellungen.

3. Kommissionsberatung

Eintreten auf das Geschäft war in der Kommission unbestritten. Die Sanierungsmassnahmen an der Austrasse sowie die Anpassungen an geltende Gesetze und Normen sind notwendig. Die Kommission hat sich eingehend mit der Tramhaltestellenposition beim Brausebad, mit der Veloführung, mit dem MIV und dem Verkehrsregime in der Rudolfstrasse und der Austrasse sowie mit dem Thema der Begrünung auseinandergesetzt.

Die Kommission folgt dem Ratschlag des Regierungsrats beim Verkehrsregime in der Austrasse, beantragt dem Grossen Rat allerdings eine wesentliche Abänderung des Projekts betreffend die Position der Tramhaltestelle der Linie 6 am Brausebad sowie betreffend das Verkehrsregime in der Rudolfstrasse. Ergänzt wird das Projekt um eine Begrünung in der Ecke Austrasse-Schützenmattstrasse und weiteren Feststellungen. Die Projektänderungen führen zu Mehrkosten von 135'000 Franken.

3.1 Veloverkehr

Die Austrasse führt durch dicht besiedelte Stadtquartiere, der Querschnitt des Strassenraums beträgt nur rund 12 m, was teilweise zu erheblichen Sicherheitsmängeln führt. Heute weist die Austrasse in keine Richtung einen Velostreifen aus. Weil aber der Abstand zwischen Tram und parkierten Autos weniger als 1 m betrug, wurden bereits im Herbst/Winter 2020 44 Parkplätze aufgehoben, so dass seitdem ein sicheres Nebeneinander von Tram und Veloverkehr möglich ist und auch zukünftig so angeboten wird. Zudem erfährt der Fussverkehr mit der Verbreiterung des Trottoirs eine qualitative Aufwertung, die den aktuellen Standards entspricht.

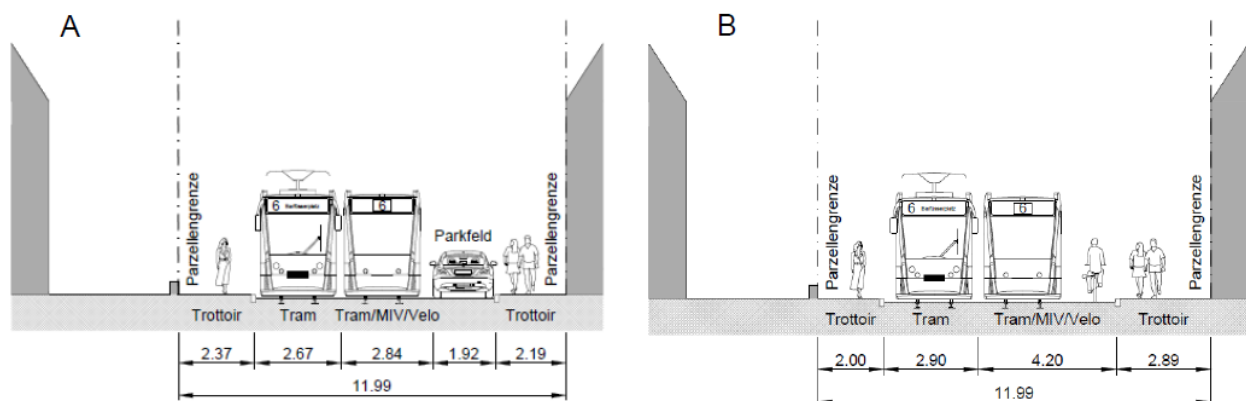


Abb. 2: Heutiger (A) und projektierter (B) Strassenquerschnitt mit Flächenaufteilung

In der Kommission wurde die Frage aufgeworfen, ob bei Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) die Öffnung für den Veloverkehr stadteinwärts ermöglichen würde. Der Kommission wurde erläutert, dass auch ohne MIV nicht genügend Platz vorhanden wäre, um je einen Velostreifen pro Fahrtrichtung zu integrieren. Die Folge wären zu schmale Trottoirflächen. Gemäss geltenden Vorschriften der Projektierung wäre eine Trottoirbreite von 2.4 m vorzusehen, bei beengten Platzverhältnissen mindestens 2.00 m. In der Austrasse blieben aber nur 1.45 m übrig, dieses Mass würde das vom Strassengesetz geforderte Mindestmass von 1.50 m der Durchgangsbreite bei Anlieferungen auf dem Trottoir unterschreiten. Somit müsste ein Lieferwagen oder die Ambulanz immer auf der Fahrbahn stehen bleiben. Das hätte zur Folge, dass das Tram vom Lieferwagen blockiert werden würde.

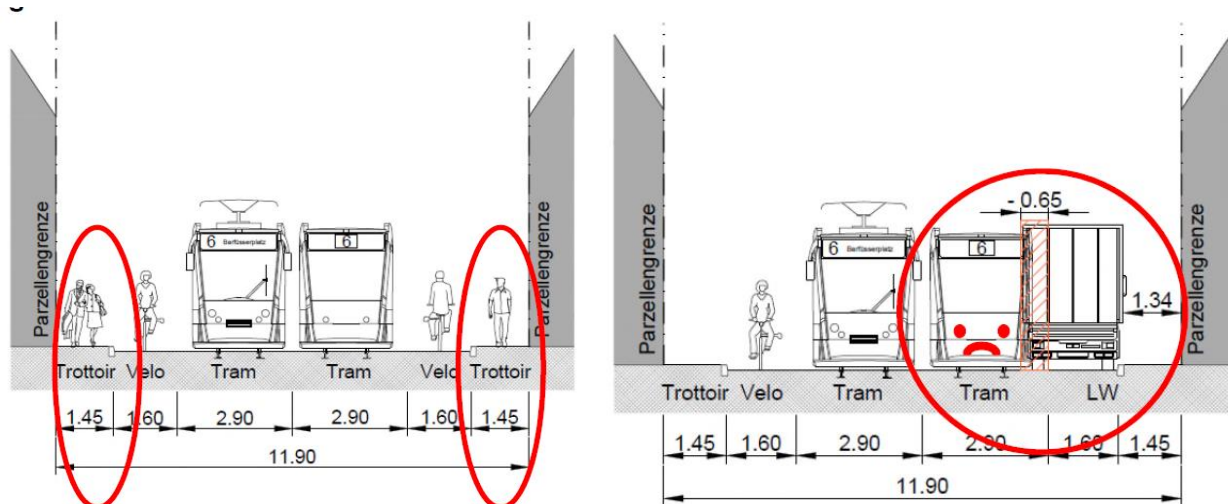


Abb. 3: Platzproblematik bei Velostreifen in beide Fahrrichtungen

Für die Velofahrenden würde weiter die Problematik entstehen, dass sie bei jeder Tramhaltestelle hinter dem Tram warten müssten. Die Austrasse gehört gemäss Veloroutennetz nicht zu einer Basis- oder Pendlerroute, sondern gilt lediglich als für Velos befahrbare Strasse. Empfohlen werden andere Routen. Zusätzlich zu den Platzproblemen würde eine autofreie Austrasse dazu führen, dass Autofahrende in den Seitenstrassen wenden oder rückwärts aus der Strasse rausfahren müssten. Eine autofreie Austrasse wäre nur dann möglich, wenn die Seitenstrassen über die Austrasse hinaus eine Verlängerung hätten. So aber müssten alle Seitenstrassen als Sackgassen ausgewiesen werden.

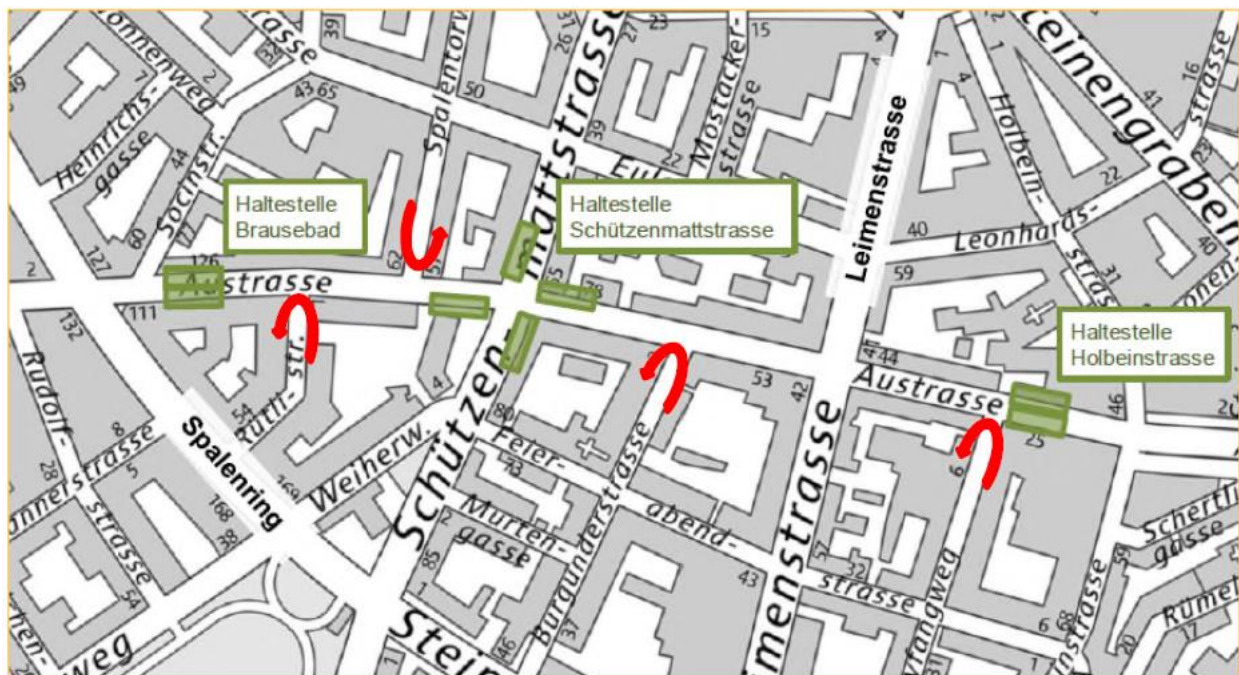


Abb. 3: Wendeproblematik bei Sperrung der Austrasse für den MIV

Verkehrstechnisch sei die Schliessung der Austrasse nicht möglich, da der Verkehr nicht mehr aus dem Quartier abfliessen könnte.

Die Kommission anerkennt, dass der Verzicht auf den MIV in der Austrasse aufgrund der Verkehrssituation im Quartier nicht ohne Weiteres umsetzbar ist. Darüber hinaus würde auch ohne MIV nicht genügend Platz für Velostreifen in beide Fahrrichtungen zur Verfügung stehen.

Die Kommission begrüsst, dass der Einbau von velofreundlichen Gleisen an den beiden Kapthaltestellen stadtauswärts im Projekt vorgesehen ist. Damit wird die Forderung erfüllt, welche der Grosse Rat im Rahmen des Geschäfts Nr. 18.0462 betreffend die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse beschlossen hat.

Wie bereits bei der Hardstrasse formuliert wurde, fordert der Grosse Rat, dass auf den Veloverkehr ausgerichtete Umfahrungen angeboten werden. Diesbezüglich ist es der Kommission ein Anliegen, dass die Achse Holbeinstrasse-Eulerstrasse-Socinstrasse für den Veloverkehr aufgewertet wird.

Die Kommission hat zudem vorgeschlagen, bei der Kreuzung Austrasse/Schützenmattstrasse in Richtung Brausebad einen Velosack zu prüfen.

3.2 Haltestellenlage

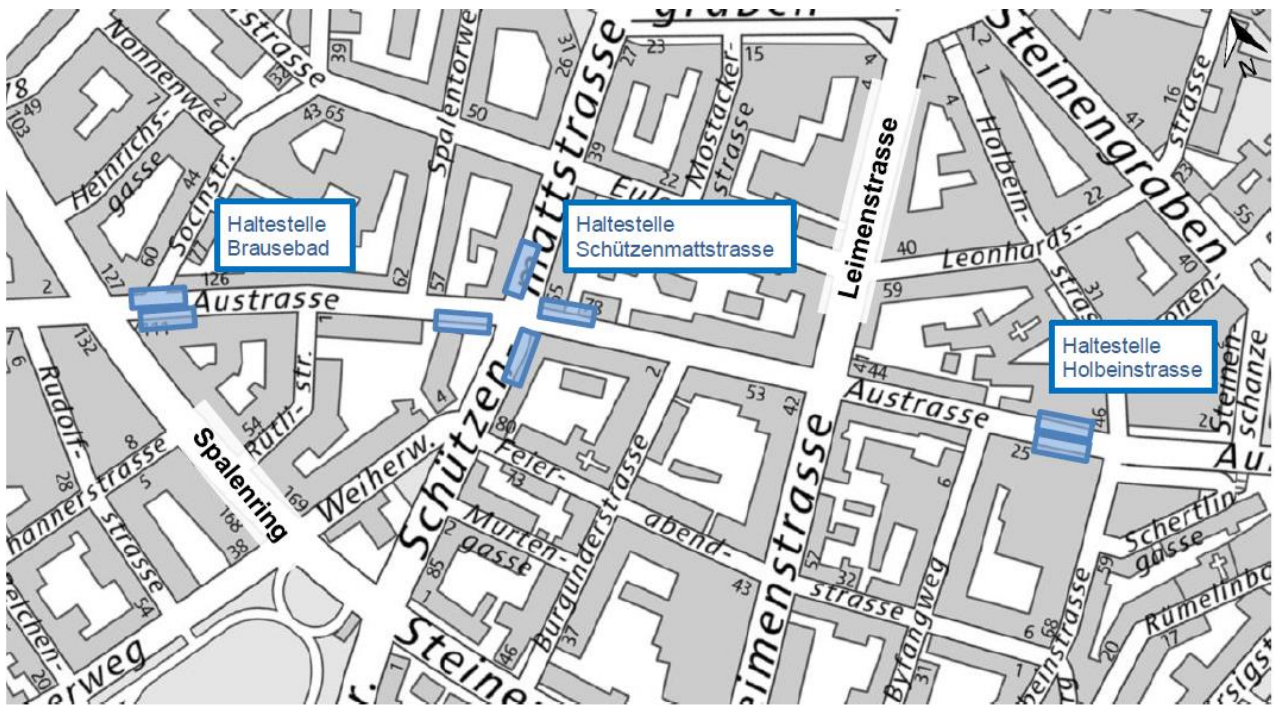


Abb 4: Heutige Lage der Haltestellen

Die heute bestehenden Haltestellen genügen nicht mehr allen gesetzlichen Anforderungen und erfüllen die Sicherheitsnormen nicht. Daher müssen einige Haltestellenstandorte neu gefunden werden, damit die geforderten Haltekantenlängen und -abstände zum Gleis eingehalten werden können. Ebenso müssen bestehende Zufahrten zu Privatgrundstücken sowie Sichtweiten bei Strasseneinmündungen und Mindestbreiten der Aufenthaltsflächen für Fahrgäste gewährleistet werden.



Abb. 5: Projektierte Lage der Haltestellen

Eine leichte Verschiebung stadtauswärts erhält die Haltestelle Holbeinstrasse. Diese Anpassung war in der Kommission unbestritten.

Eine grössere Verschiebung ist für die Haltestelle Brausebad für die Tramlinie 6 vorgesehen. Heute befindet sich die Haltestelle direkt an der Kreuzung Austrasse/Spalenring. Bei der Haltestelle stadtauswärts Richtung Allschwil handelt es sich um eine Inselhaltestelle. Die aktuelle Länge für den Fahrgastwechsel am Tram beträgt weniger als 42 m Länge. Zudem ist die Insel im hinteren Teil schmaler als 1.00 m, die hinterste Tramtür befindet sich sogar ausserhalb des Inselbereichs. Für eine BehiG-konforme Haltestelle sind jedoch 49 m erforderlich. Fehlende Platzverhältnisse (in Länge und Breite) verunmöglichen den Bau einer entsprechenden Inselhaltestelle an diesem Standort (vgl. Kap. 3.3.1, Abb. 11). Daher schlägt der Regierungsrat im Ratschlag vor, die Haltestelle der Tramlinie 6 stadteinwärts zu verschieben. Dadurch wird der Verkehr der Socinstrasse unverändert geführt, eine neue Veloverbindung von der Allschwilerstrasse in die Socinstrasse wird ermöglicht (vgl. Kap. 3.2.3).

Die UVEK hat die geplante Verschiebung dieser Tramhaltestelle intensiv diskutiert. Aufgrund der Verschiebung verschlechtern sich die Umsteigebeziehungen von der Tramlinie 6 zur Tramlinie 1 und zur Buslinie 50. Daraus hervorgehend ist in der Kommission eine vertiefte Diskussion über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Haltestellenlagen entstanden. Die verschiedenen Varianten werden im Folgenden kurz dargestellt.

3.2.1 Variante 1: Haltestelle direkt am Knoten in Randlage

Im Rahmen der Kommissionberatung wurde darüber informiert, dass zu Beginn der Projektbearbeitung drei Varianten überprüft wurden. Diese Analyse hat aufgezeigt, dass Variante 1 – beide Haltestellen an Seitenlage am Knoten – nicht möglich ist, weil durch die Haltestelle stadtauswärts die Socinstrasse geschlossen werden müsste.



Abb. 6: Variante 1: Haltestelle am Knoten in Randlage

Diese Lage der Haltekannten würde die Ausfahrt aus der Socinstrasse verunmöglichen. Eine Ausfahrt über die hohe Haltestellenkante wäre für die Fahrzeuge nicht zu schaffen. Personenwagen wäre es noch möglich, in der Socinstrasse zu wenden, aber grösseren Fahrzeugen wie Lieferwagen, Kehrlichtabfuhr und Rettungsfahrzeugen wäre eine Ausfahrt nicht mehr möglich. Zudem wäre das indirekte Linksabbiegen für Velofahrende vom Spalenring in die Allschwilerstrasse nicht mehr möglich.

3.2.2 Variante 2: Versetzte Anordnung der Haltekannten

Variante 2 sieht eine versetzte Anordnung der Haltestellen vor. Die Haltestelle stadteinwärts würde sich am Knoten befinden, die Haltestelle stadtauswärts befände sich vor der Einmündung der Socinstrasse, so dass diese nicht blockiert wäre.



Abb. 7: Versetzte Haltestellenposition

Diese Anordnung würde es mit sich bringen, dass über eine Länge von 100m keine Fahrbahnquerung möglich wäre. Würden Personen die Strasse mit einem Kinderwagen, mit einem Rollator oder einem Rollstuhl zu überqueren versuchen, so wären diese Personen auf einer Länge von 100m mit der Überwindung der hohen Haltekannten konfrontiert. Zudem nimmt das eine Tram die Sicht auf das andere Tram. Aufgrund dieser negativen Effekte wird generell versucht, auf versetzte Tramhaltestellen zu verzichten.

3.2.3 Variante 3: Verschiebung der Haltestelle stadteinwärts

Als Variante 3 wurde analysiert, wie sich die Verschiebung beider Haltestellen auswirken würde. Die Variante 3 würde zwar zu einer Verlängerung der Umsteigebeziehungen führen, würde aber eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Übersichtlichkeit ermöglichen.



Abb. 8: Verschiebung beider Haltestellen

Durch die Rückversetzung der Haltestellen könnte die Einmündung Socinstrasse freigespielt werden. Dadurch entstünde als Nebeneffekt die Möglichkeit einer Veloverbindung von der Allschwilerstrasse in die Socinstrasse. Auch könnte das indirekte Linksabbiegen für Velofahrende vom Spalenring in die Allschwilerstrasse erhalten bleiben. Mit Variante 3 würde eine übersichtliche Situation für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden entstehen. Diese Variante liegt dem Ratschlag zugrunde.



Abb. 9: Projektierte Verkehrsführung gemäss Ratschlag

Gemäss Ratschlagsprojekt würde sich die Haltestelle im grün umrandeten Bereich befinden. Der Strassenraum am Knoten stünde dem Tram und dem Verkehr aus der Austrasse und aus der Socinstrasse zur Verfügung. Sichere Querungsmöglichkeiten für Fussgängerinnen und Fussgängern wären sowohl vorne am Knoten als auch direkt vor resp. hinter der Tramhaltestelle vorhanden. Zudem stünde bei dieser zurückversetzten Haltestellenlage die Möglichkeit, eine separate Velospur von der Allschwilerstrasse in die Socinstrasse anzubieten. Damit würde das Quartier eine zusätzliche Veloverbindung erhalten.

3.2.4 Änderungsauftrag der UVEK

Ein grosser Teil der UVEK störte sich sehr an den Verschlechterungen für die Umsteigebeziehungen am Brausebad, welche sich aus dem Ratschlagsprojekt ergeben würden. Deshalb wurde das Departement aufgefordert, nochmals nach einer Lösung zu suchen, die eine Haltestellenlage direkt am Knoten ermöglicht.

3.3 Haltestelle direkt am Knoten mit Bypass Socinstrasse

Das BVD hat zu den oben ausgeführten Varianten auf Wunsch der UVEK eine weitere Alternative ausgearbeitet. Diese sieht eine «Haltestelle direkt am Knoten» vor, die auf halber Länge zwischen zwei Fahrbahnen (der Socinstrasse und Austrasse) liegt. Dadurch können die kurzen Umsteigebeziehungen zu der Tramlinie 1 und der Buslinie 50 erhalten bleiben. Aus dieser Variante ergeben sich einige grundsätzliche Änderungen.

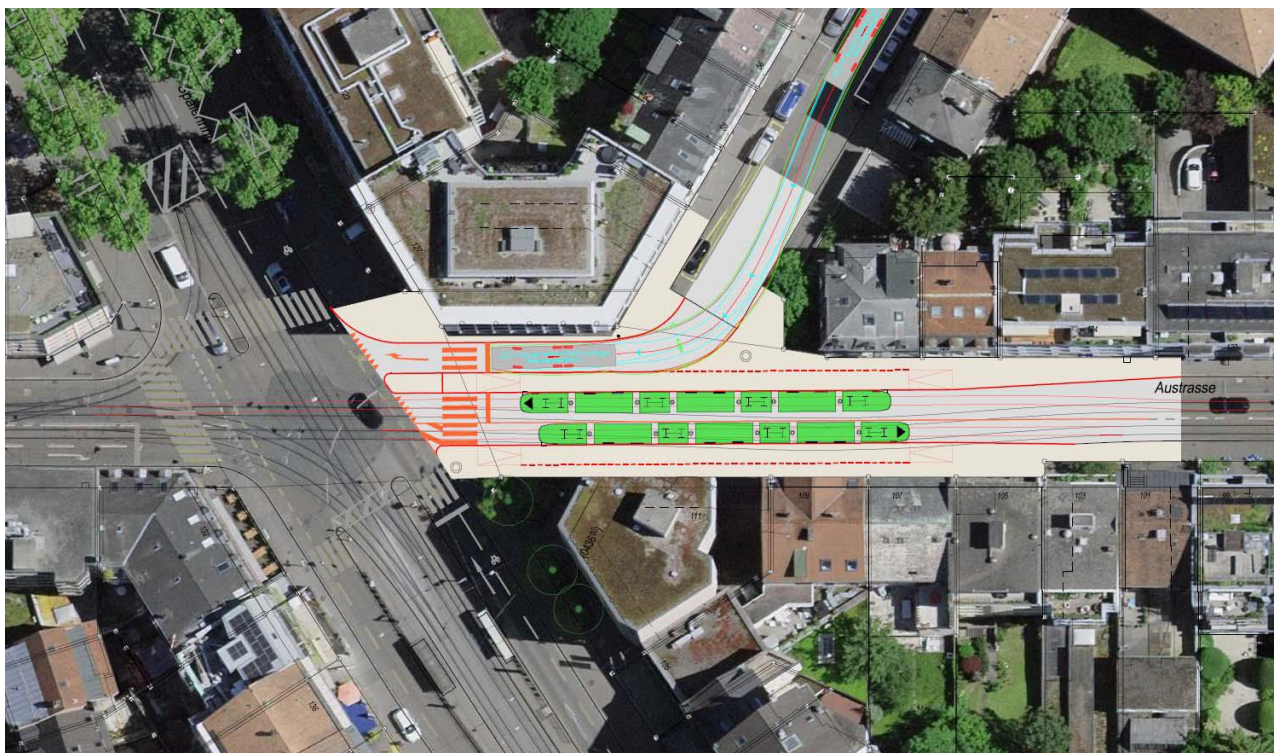


Abb. 10: Haltestelle direkt am Knoten mit Bypass Socinstrasse

Der Verkehr aus der Austrasse würde bei dieser Haltestellenvariante durch die Haltestelle der Tramlinie 6 geführt werden und könnte vorne an der Kreuzung wie heute in alle Richtungen abbiegen. Der Verkehr aus der Socinstrasse würde via Bypass hinter der Haltestellenanlage bis an die Kreuzung geführt werden. Aus dem Bypass darf nur nach rechts abgebogen werden. Die Lichtsignalanlage muss dafür um eine Grünphase erweitert werden, was zu etwas längeren Wartezeiten für alle führen, aber im vertretbaren Rahmen liegen würde. Nicht mehr möglich wäre es, aus der Austrasse stadtauswärts rechts in die Socinstrasse abzubiegen. Mit der veränderten Knotengestaltung entfällt für Velofahrende die heute bestehende Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens vom Spalenring in die Allschwilerstrasse. Zudem könnte die gemäss Ratschlagsprojekt angedachte neue Veloverbindung von der Allschwilerstrasse in die Socinstrasse nicht realisiert werden.

3.3.1 Einschätzung und Antrag der Kommission

Die Verschiebung der Haltestelle war in der Kommission stark umstritten. Für eine Mehrheit der Kommission bedeuten die längeren Umsteigebeziehungen eine grosse Komforteinbusse für die ÖV-Passagiere. Aus diesem Grund beauftragte die Kommission das BVD mit der Ausarbeitung

einer Variante, bei der sich die Haltestelle wie heute direkt am Knoten befindet. Da die Ausfahrt aus der Socinstrasse gewährleistet sein muss, war klar, dass es sich um eine Haltestelle zwischen zwei Fahrbahnen handeln muss. Da die neue Haltestelle aufgrund der Vorschriften länger sein muss als die heute bestehenden, war gleichzeitig klar, dass die Fahrbahn für den MIV und die Velos nicht an der Inselhaltestelle vorbeigeführt werden kann. Der Strassenraum wäre dafür zu eng (vgl. Abb. 11).



Abb. 11: Erforderlicher Platzbedarf bei Inselhaltestelle am Knoten inkl. separater Fahrbahn aus der Austrasse

Die Lösung wurde in der Variante Bypass Socinstrasse (vgl. Abb. 10) gefunden. Der Verkehr aus der Austrasse teilt sich die Spur mit dem Tram bis direkt zum Knoten. Dank der LSA-Steuerung wird das Tram bei Einfahrt in die Haltestelle nicht durch den MIV behindert. Der Verkehr aus der Socinstrasse wird via Bypass an der Haltestelle vorbeigeführt.

Die Nachteile der Variante Bypass liegen vor allem im Bereich der Veloführung. Im Vergleich zur Variante gemäss Ratschlag könnte die zusätzliche Veloverbindung von der Allschwilerstrasse in die Socinstrasse nicht ermöglicht werden.

Mehr zu diskutieren gab der Verlust der Möglichkeit, vom Spalenring indirekt links in die Allschwilerstrasse einzubiegen. Allerdings wird von vielen bereits heute die Möglichkeit genutzt, vom Bahnhof SBB herkommend bereits vor dem Brausebad links in die Thannerstrasse abzubiegen. Dabei handelt es sich um eine gute Erschliessung des Quartiers.

Um diese Route bekannt zu machen, regt die UVEK an, eine entsprechende Signalisation resp. Markierung auf Höhe Thannerstrasse anzubringen.

Nach intensiver Diskussion beschliesst die Kommission mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung der Variante Haltestelle direkt am Knoten mit Bypass Socinstrasse den Vorzug zu geben, um dadurch die komfortable Umsteigesituation zu der Tramlinie 1 und der Buslinie 50 zu erhalten. Der ÖV soll durch diesen Entscheid bewusst gestärkt werden, damit dessen Nutzung im Vergleich zur Nutzung des Autos in der Stadt nicht an Attraktivität verliert.

Die Haltestellenlage direkt am Knoten wirkt sich auf die Position der Gleise aus. Aus diesem Grund muss an einer Weiche das Herzstück ersetzt werden. Diese Anpassung hat Mehrkosten von 40'000 Franken zu Lasten der BVB zur Folge. Zudem müssen zwei Parkplätze dort aufgehoben werden.

3.4 Verkehrsregime in der Rudolfstrasse

Bei der Rudolfstrasse handelt es sich um eine Einbahnstrasse. Die Fahrtrichtung verläuft gemäss aktuellem Verkehrsregime vom Weiherweg in Richtung Allschwilerstrasse. Im Rahmen des Ratschlagsprojekts wäre vorgesehen gewesen, die Fahrtrichtung in der Rudolfstrasse umzudrehen,

damit die zusätzliche Veloverbindung von der Allschwilerstrasse in die Socinstrasse entstehen kann. Da diese Verbindung aber mit der Variante Bypass Socinstrasse entfällt, ist auch die Umdrehung der Fahrtrichtung nicht mehr notwendig.

3.5 Umweltaspekte

Die Kommission hat sich bereits bei der Begehung mit der Frage auseinandergesetzt, wo im Projektperimeter eine Begrünung möglich wäre. Aufgrund des schmalen Querschnitts des Strassenraums ist eine Baumpflanzung in der Austrasse nicht möglich. Als einziger Standort für Massnahmen der Begrünung eignet sich die Ecke Austrasse-Schützenmattstrasse. Zu beachten sind dabei die Wunschlinien der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Zugänge der angrenzenden Liegenschaft.



Abb. 12: Anforderungen an möglichen Standort für Begrünung

Nach vertieften Abklärungen hat die Kommission folgenden Vorschlag von der Verwaltung erhalten:



Abb. 13: Vorschlag für Begrünung

Das BVD schlägt der Kommission eine Grünrabatte mit Mergelweg in der Mitte vor. Mit dem Mergelweg werden die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger berücksichtigt und gleichzeitig eine etwas grössere versickerungsfähige Fläche geschaffen. Die Erstellung dieser Rabatte

bedingt eine Verlegung des Steuerschranks der Lichtsignalanlage sowie eine Anpassung von Werbetafeln. Die zusätzlichen Kosten belaufen sich auf rund 95'000 Franken. In Anbetracht der Gesamtkosten handelt es sich um eine vertretbare Zusatzinvestition.

Die Kommission begrüsst die Begründung einstimmig und beantragt die entsprechende Erhöhung der Ausgabenbewilligung.

Der Grosse Rat forderte 2012 den Regierungsrat auf, Tempo 30 in der Austrasse zu prüfen (Geschäft 12.0788). Zudem stellt die UVEK fest, dass die Lärmgrenzwerte überschritten sind. Der Regierungsrat ist von Gesetzes wegen verpflichtet, mit dem Bauprojekt auch eine Lärmsanierung durchzuführen, sei es mit lärmminderndem Belag (inkl. Dämmung des Tramtrassees) und/oder Temporeduktion.

3.6 Anzug Beat Leuthardt und Joël Thüring Nr. 21.5273.01

Mit Anzug Nr. 21.5273.01 fordern die Anzugsteller die Eckverbindungen am Brausebad, die für die Stabilisierung des Tramnetzes als sehr nützlich angeschaut werden. Eine Doppelgleis Eckverbindung von der Austrasse (Tram 6) in den Spalenring (Tram 1) Richtung Burgfelderplatz wird als geeignet angesehen, Blockaden im Bereich Schützenhaus oder Markthalle / Bahnhof SBB zu umgehen. Als mindestens so nützlich, wenn auch technisch anspruchsvoller, wird die Eckverbindung von der Austrasse in die andere Richtung (> Schützenhaus - Markthalle) angesehen.

Die Anzugsteller bitten daher die UVEK: 1. Den Ratschlag 21.0159.01 betreffend Umgestaltung Austrasse durch Eckverbindungen am Brausebad (Tram 1 und 6) zu ergänzen. 2. Den hängigen Anzug Nr. 17.5238.03 unterstützend beizuziehen. 3. Die Brausebad-Eckverbindungen dem Tram-Rahmenkredit zu belasten.

Der Kommission wird vom BVD dargelegt, dass für die Linie 6 bei Störungen in der Austrasse bereits heute eine Alternativroute via Heuwaage – Markthalle – Schützenhaus besteht. Mit der vorhandenen Gleisverbindung vom Spalenring in die Allschwilerstrasse kann die Linie 6 auf ihren planmässigen Laufweg in Richtung Morgartenring einbiegen. Von der Allschwilerstrasse her gibt es ebenfalls ein Gleis, das morgens für die Einspeisung der Fahrzeuge von der Remise Morgartenring ins Tramnetz in Richtung Burgfelderplatz genutzt wird. Damit bestehen an diesem Ort bereits zwei Gleisverbindungen.

Wie von den Fachpersonen ausgeführt wurde, erscheint es effizienter, am Burgfelderplatz weitere Massnahmen zu ergreifen. Heute besteht beim Burgfelderplatz nur eine Gleisverbindung, die es ermöglicht, vom Spalenring Richtung St. Louis abzubiegen. Von der Knotengeometrie und der Verkehrsbelastung des Knotens Burgfelderplatz her bestünde allerdings die Möglichkeit, eine neue Gleisverbindung von der Missionsstrasse in den Burgfelderplatz zu erstellen. Dieses neue Element ist bereits Bestandteil des Vorprojekts Spalenring.

Mit einer solchen neuen Gleisverbindung entstehen Alternativen für die Tramlinie 1, die im Ereignisfall aus der Stadt hinaus, über den Kohlenberg-Musikakademie-Missionsstrasse über den Burgfelderplatz wieder in den regulären Laufweg einbiegen könnte. Wenn es zum Beispiel zu einer Betriebsstörung im Bereich Strassburgerallee kommen würde, dann hätten die Trams der Linie 3 in Zukunft die Möglichkeit, am Burgfelderplatz in Richtung Kannenfeldplatz abzubiegen. Diese Möglichkeit besteht heute nicht. Wenn heute eine Betriebsstörung auf dem Abschnitt Burgfelderplatz – Burgfelderhof in Richtung St. Louis besteht, ist der Trambetrieb nicht nur dort, sondern auch von der Haltestelle Barfüsserplatz am Kohlenberg bis zum Burgfelderplatz blockiert. Die Trams haben keine Möglichkeit, irgendwo zu wenden, sie können ihren Streckenabschnitt nicht mehr verlassen.

Aus Sicht der Verwaltung wird mit solch einer Gleisverbindung zwischen Missionsstrasse und Burgfelderplatz mehr gewonnen als mit einer Gleisverbindung von der Austrasse in den Spalenring.

Eine weitere Gleisverbindung bei der Austrasse wäre damit eine Luxuslösung, weil es für diese Strecke bereits eine Rückfallebene gibt. Eine neue Gleisverbindung beim Brausebad wäre weniger effizient.

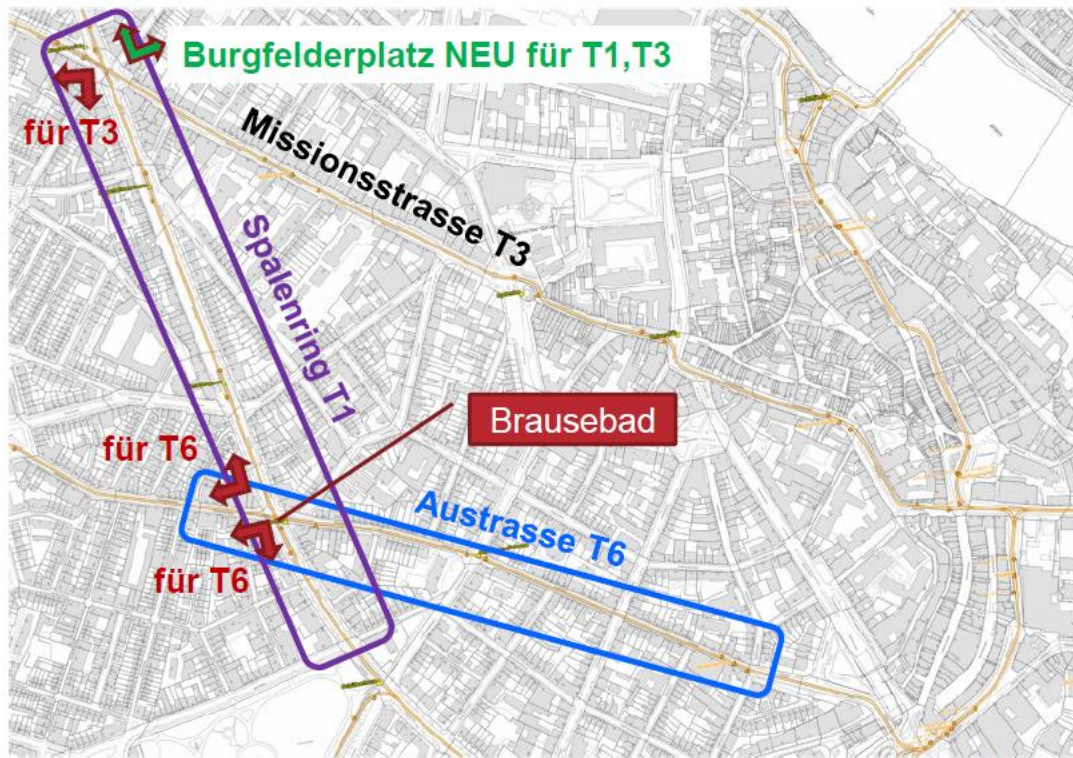


Abb. 14: Bestehende und geplante Gleisverbindung am Spalenring; rot: bestehend, grün: geplant

In der Kommission wird das Anliegen der Anzugssteller diskutiert. Gefordert werden grundsätzlich mehr Gleisverbindungen und Weichensysteme. Aus Sicht der Verwaltung muss man sich die Frage stellen, wie viel Geld man in Eventualitäten investieren möchte. Bei Weichen handelt es sich um das teuerste Element im Gleisnetz, auch in Bezug auf die Wartung.

Entscheidend für weitere Investitionen ist, ob Tramlinien und das Netz bei einer Störung zusammenbrechen oder ob es lediglich zu Verzögerungen und punktuellen Ausfällen auf einzelnen Linien kommt. Wenn die Eintretenswahrscheinlichkeit gering ist, dann lohnt sich eine solche Investition in teure Weichen nicht.

Die Kommission ist der Ansicht, dass die sich in Planung befindende Gleisanbindung am Burgfelderplatz die notwendige Flexibilität in diesem Bereich des Tramnetzes gewährleistet. Deshalb verzichtet die Kommission auf den Antrag, das Projekt um die Eckverbindungen von der Austrasse in den Spalenring zu ergänzen. Mit der durch die UVEK veränderten Haltestellenlage wäre der Gleisbogen zudem geometrisch nicht realisierbar. Vor dem Hintergrund der obigen Erläuterungen beantragt die Kommission, den Anzug abzuschreiben.

4. Fazit und Antrag

Aufgrund der oben ausgeführten Erwägungen, beantragt die UVEK die Änderung des Ratsschlagsprojekts betreffend die Lage der Haltestelle der Tramlinie 6 sowie die Ergänzung der Umgestaltung um die Rabatte in der Ecke Schützenmattstrasse/Austrasse.

Diese Änderungen haben Mehrkosten von 135'000 Franken zur Folge.

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat mit 13:0 Stimmen, dem nachstehenden Grossratsbeschluss zuzustimmen und den Anzug Nr. 21.5273.01 abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 18. Mai 2022 mit 13:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Ausgabenbewilligung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Austrasse im Zuge von Sanierungsmassnahmen

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 21.0159.01 vom 2. März 2021 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 21.0159.02 vom 18. Mai 2022, beschliesst:

Es wird ein Gesamtbetrag von Fr. 14'613'000 für die Reduktion von ÖV-Behinderungen und den hindernisfreien Ausbau der Haltestellen gemäss BehiG, für die Verbesserung der Streckenführung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, für die Aufwertung des Strassenraums, bewilligt. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 1'655'000 für die Umgestaltung des Strassenraums zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“
- Fr. 3'399'000 neue Ausgaben für die Anpassungen der Gleisanlagen als Darlehen an die BVB
- Fr. 617'000 neue Ausgaben für die Anpassungen der Haltestelleninfrastruktur als Darlehen an die BVB
- Fr. 1'722'000 einmalige Ausgaben für den Trainersatz zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget Öffentlicher Verkehr
- Fr. 1'130'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss heutigen Strassenstandards zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse
- Fr. 952'000 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss heutigem Standard zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen
- Fr. 442'000 für die Anpassung der Lichtsignalanlagen zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen
- Fr. 4'186'000 für die Erhaltung der Gleisanlagen zu Lasten der Rahmenausgabe Erhaltung Gleisanlagen als Darlehen an die BVB
- Fr. 510'000 für den Einbau von velofreundlichen Gleisen an den drei Kaphaltestellen¹

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

¹ Vorbehältlich eines positiv ausgefallenen Praxistests an der Bruderholzstrasse. Ansonsten wird auf den Einbau des velofreundlichen Gleises verzichtet und die Ausgabenbewilligung um diesen Betrag gekürzt.