



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.5246.02

WSD/P085246

Basel, 24. September 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 23. September 2008

Interpellation Nr. 64 Christoph Wydler betreffend einer Tramlinie auf dem Heuwaageviadukt

(eingereicht vor der Grossratssitzung vom 10. September 2008)

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Beurteilung der „Tramwürdigkeit“ der Linie 30, auch im Kontext mit den dadurch möglichen neuen Netzvarianten

Die vom Bahnhof SBB über den City-Ring, die Johanniterbrücke und die Feldbergstrasse an den Badischen Bahnhof führende Buslinie 30 ist 4.38 km lang. Im Jahr 2007 wurden 4.36 Mio. Einsteigende gezählt, die insgesamt 7.65 Mio. Personenkilometer (Pkm) zurückgelegt haben. Die durchschnittliche Sitzplatzauslastung lag bei 45%. Die Linie verbindet die beiden Bahnhöfe untereinander und mit der Universität, dem Universitätsspital, dem UKBB und dem Musical Theater. Mit der Bebauung des Erlenmatt-Areals wird ihre Bedeutung weiter zunehmen.

Wenn die Anzahl der Einsteigenden und die Anzahl zurückgelegte Personenkilometer mit der Linienlänge in Relation gesetzt werden, ist die Buslinie 30 die am stärksten frequentierte Buslinie im BVB-Netz. Das zeigt sich auch in der hohen Sitzplatzauslastung von durchschnittlich 45%. Vor allem in der Hauptverkehrszeit verkehren die Busse an ihrer Kapazitätsgrenze.

Im Vergleich zum Tramnetz kann aber auch gezeigt werden, dass die Frequenzen immer noch tiefer liegen als im Durchschnitt aller Tramlinien. Die Frequenzen der Linie 30 sind vergleichbar mit denjenigen auf den Linien 15 und 16, den beiden am schwächsten frequentierten Tramlinien. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die heutige Linie 30 keine Durchmesserlinie ist, und nicht über die voll in der Stadt liegenden Endpunkte Bahnhof SBB und Bad. Bahnhof hinausführt. Die Bildung von Durchmesserlinien hat in der Vergangenheit immer zu wesentlichen Mehrverkehren geführt.

Tabelle: Nachfrage auf ausgewählten Tram- und Buslinien der BVB im Jahr 2007.

Linie	Linienlänge in km	Einsteigende in Mio.	Zurückgelegte Mio. Pkm	Mio. Einsteigende / km Linienlänge	zurückgelegte Mio. Pkm / km Linienlänge	Bemerkungen
Tramnetz	62.43	88.7	178.5	1.42	2.86	Alle Tramlinien (BVB)
Linie 8	7.56	18.5	30.4	2.45	4.02	stärkste Tramlinie
Linie 15/16	10.71	11.4	18.9	1.07	1.77	schwächste Tramlinie
Busnetz	70.0	30.4	78.4	0.43	1.12	L 30, 31, 33, 34, 36, 38, 50, 55
Bus 30	4.38	4.4	7.7	0.99	1.75	stärkste Buslinie
Bus 36	15.97	10.1	26.7	0.64	1.67	Zweitstärkste Buslinie

Mit der nun beginnenden Bebauung des Erlenmatt-Areals ist auf der Linie 30 eine steigende Nachfrage absehbar. Durch eine Umstellung auf Trambetrieb könnte diese Linie zudem besser ins Netz integriert und zur Durchmesserlinie ausgebaut werden, zum Beispiel über eine Verknüpfung mit einer aus Süden kommenden Vorortlinie am Bahnhof SBB. Denkbar wäre auch eine Führung durch den Petersgraben und/oder eine Weiterführung ab dem Badischen Bahnhof bis Eglisee. Weiter hat es sich in anderen Städten, wie z.B. Freiburg im Breisgau oder Mulhouse gezeigt, dass eine Umstellung auf Trambetrieb in aller Regel zu einer Modal-Split-Veränderung zu Gunsten des öV führt. Dies weil das Tram – im Vergleich zum Bus – als das komfortablere, zuverlässigere und modernere Verkehrsmittel gilt und deshalb bei der potentiellen Kundschaft eine höhere Akzeptanz genießt.

Basierend auf obigen Überlegungen ist wahrscheinlich, dass eine auf Tram umgestellte und gut ins Netz integrierte Linie 30 nach einer gewissen Einführungszeit auf die heute im Basler Tramnetz gemessenen Durchschnittsfrequenzen kommen dürfte. Die vom Interpellanten gestellte Frage kann demnach dahingehend beantwortet werden, dass die Linie 30 – vorausgesetzt sie würde optimal ins Tramnetz eingegliedert – vom Fahrgastaufkommen und ihrer Bedeutung her tendenziell tramwürdig wäre. Um die Frage abschliessend beantworten zu können, sind ein vertieftes Studium möglicher Netzvarianten und darauf basierend eine Berechnung mit dem Gesamtverkehrsmodell notwendig. Dabei wäre auch zu ermitteln, inwiefern ein echter Zuwachs an Nachfrage für den öV erreicht werden kann oder ob es nur zu einer Verlagerung von anderen Linien kommt.

Aussagen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis eines solchen Projektes sind zurzeit keine möglich. Dazu wäre zuerst die mögliche Linienführung, inklusive Lage der Tramtrasse festzulegen. Zudem wären die Kosten einer Verstärkung / Erweiterung des Heuwaageviaduktes und der Johanniterbrücke von Experten zu schätzen.

2. Möglichkeit einer Sistierung der Sanierung des Heuwaageviaduktes, bis über die Frage, ob ein Tram über die Johanniterbrücke gebaut werden soll, entschieden ist

Der Heuwaageviadukt wurde im Zuge des Baus des City-Rings in den Jahren 1967 bis 1970 erstellt. Der Viadukt (Länge 170 m) ist als vorgespannte Konstruktion ausgebildet. Unter den Widerlagern sind Parkhäuser gebaut worden (Elisabethen- und Steinenparking). Sowohl die Decke des Elisabethenparkings (Länge 130 m) wie auch die Decke des Steinenparkings (Länge 165 m) werden als Fahrbahn mitbenutzt und sind in Stahlbeton ausgebildet. Diese Elemente sind seit 1970 ohne Einschränkung und grössere Unterhaltsarbeiten in Betrieb. Sowohl deren Abdichtung als auch deren Belag sind beschädigt. Zustandsuntersuchungen haben gezeigt, dass heute chloridangereichertes Wasser (Salzstreuung im Winter) in die Fugen, die Fahrbahnübergänge und die Einlaufschächte eindringt. Dadurch wird die Bau-substanz akut bedroht.

Der allfällige Ausbau des Heuwaageviadukts für die Aufnahme einer neuen Tramstrecke erfordert aber einen gesunden Baukörper. Es ist weiter zu beachten, dass eine allfällige neue Tramführung über den Heuwaageviadukt und die Johanniterbrücke noch nicht in das Agglomerationsprogramm Basel aufgenommen worden ist. Die Bauarbeiten könnten – vorausgesetzt der Kanton Basel-Stadt will dafür Bundesmittel beantragen – frühestens zwischen 2015 bis 2018 (Phase II des Agglomerationsprogramms) ausgeführt werden.

Ein Zuwarten mit den Instandsetzungsarbeiten am Heuwaageviadukt bis 2015 ist aber nicht möglich. Das Eindringen von chloridangereichertem Wasser würde zu einer irreversiblen Schädigung der Tragkonstruktion führen. Im Extremfall müssten dann einzelne Tragelemente abgebrochen werden. Die Instandstellungsarbeiten müssen deshalb so rasch wie möglich in Angriff genommen werden. Es handelt sich um eine gebundene Ausgabe von rund CHF 10 Mio. Ausgeführt werden die absolut notwendigen Arbeiten. Wenn die Arbeiten weiter verzögert werden, ist mit hohen Zusatzkosten zu rechnen. Diese könnten rasch höher ausfallen als die durch die Synergie mit dem Trambau allenfalls möglichen Einsparungen.

3. Weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat geht mit dem Interpellanten einig, dass die logische Weiterführung eines von Kleinbasel über die Johanniterbrücke führenden Trams in Richtung Heuwaageviadukt – Bahnhof SBB führen könnte, sei dies über den Petersgraben oder den City-Ring. Nur mit dieser Lösung könnte die Buslinie 30 auf ihrer ganzen Länge durch das Tram ersetzt und den Kundenbedürfnissen entsprechend ins Netz eingebunden werden. Ohne Tramstrecke über den Heuwaage-Viadukt würde eine allfällige Tramlinie über die Johanniterbrücke zudem die ohnehin überlasteten Innerstadt-Tramstecken zusätzlich weiter belasten und wäre deshalb kaum sinnvoll.

Sollte sich der Kanton für die vertiefte Prüfung und Planung einer solchen Tramlinie entscheiden, müsste in den Vorprojektierungsarbeiten zuerst einmal die Lage der Tramschienen (in Mittel- oder Seitenlage, allenfalls auf separater Trambrücke, Einführung auf den Centralbahnplatz) geklärt werden. Entsprechend müsste der Viadukt dann gezielt verstärkt und allenfalls auch umgebaut oder verbreitert werden. Deshalb ist es nicht möglich, schon

anlässlich der Sanierung des Heuwaageviadukts diesen „vorsorglich“ für die Verlegung von Tramgeleisen vorzubereiten.


Durch die nun in Angriff zu nehmende Sanierung des Heuwaageviadukts wird dessen Substanz erhalten. Dessen für den allfälligen Bau einer Tramlinie notwendigen Verstärkungen und Erweiterungen werden dadurch nicht verhindert und es wird somit mit der Sanierung weder ein Präjudiz für noch ein solches gegen die Realisierung des Projektes geschaffen. Vielmehr hätte ein Zuwarten mit den überfälligen Sanierungsarbeiten unabsehbare Folgen für die Bausubstanz, mit der Konsequenz von Mehrkosten und einer Schwächung der Konstruktion des Heuwaageviadukts.

4. Schlussfolgerung

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Buslinie 30 tendenziell tramwürdig ist. Die Frage ob eine Tram über die Johanniterbrücke sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar ist, muss in Zusammenhang mit einer Weiterführung in Richtung Heuwaageviadukt und Bahnhof SBB analysiert werden. Zu Kosten und Nutzen eines solchen Projektes sind zurzeit noch keine Aussagen möglich.

Die Sanierung des Heuwaageviaduktes muss aus technischen Gründen so rasch wie möglich in Angriff genommen werden. Ein Zuwarten könnte den Kanton teuer zu stehen kommen. Durch die Sanierung (Werterhalt) des Heuwaageviadukts wird kein Präjudiz in der Tramfrage geschaffen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Dr. Robert Heuss
Staatschreiber