



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5353.02/07.5265.02

BVD/P065353/P075265
Basel, 25. März 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 24. März 2009

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Verlängerung der Buslinie 70 bis zum Bahnhof SBB
Anzug Christoph Wydler und Konsorten betreffend Tramquerung Nauenstrasse

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Januar 2007 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Verlängerung der Buslinie 70 bis zum Bahnhof SBB dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Die Buslinie 70 endet seit Jahren am Aeschenplatz. Der Ein- und Ausstieg liegt für die öV-Passagiere unattraktiv am Ende des Platzes am Anfang zur St. Alban-Anlage. Mit der Führung der Linien 10 und 11 über den Centralbahnplatz wurden für die Fahrgäste aus dem Birs- und Leimental attraktive umsteigefreie Verbindungen zum Bahnhof SBB und somit zum Fernverkehr geschaffen. Riehen bekommt mit der S-Bahn ab Dezember 2006 einen direkten Bahnanschluss zum SBB. Nebst Allschwil hat Birsfelden keine direkte öV-Verbindung zum Bahnhof SBB. Zwar werden für die Endhaltestelle der Buslinie 70 am Aeschenplatz andere Varianten diskutiert, doch der direkte Anschluss an den Bahnhof SBB ist nicht gelöst. Mit der Verdichtung der Zugverbindungen von und nach Basel haben die SBB einen wichtigen Schritt nach vorne gemacht. Das System öV ist aber nur attraktiv, wenn direkte Bus- und Tramlinien zum Bahnhof SBB führen. Deshalb ist es ein Gebot der Stunde endlich die Buslinie 70 zum Bahnhof SBB zu führen.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- ob die Endhaltestelle der Buslinie 70 vom Aeschenplatz an den Bahnhof SBB verlegt werden kann?
- ob im Interesse der öV-Passagiere für erste eine rasche unkomplizierte Lösung gefunden werden kann. Das heisst eine Linienführung ohne bauliche Massnahmen (z.B. via Markthallenviadukt – Centralbahnstrasse)?

Jörg Vitelli, Gabi Mächler, Christoph Wydler, Dieter Stohrer, Roland Engeler-Ohnemus, Christian Egeler, Stephan Gassmann, Oswald Inglin, Thomas Baerlocher, Dominique König-Lüdin, Beatrice Alder Finzen, Felix Meier, Andrea Bollinger, Michael Wüthrich, Patrizia Bernasconi, Heidi Mück, Beat Jans, Christine Keller, Urs Müller-Walz, Eveline Rommerskirchen, Hermann Amstad, Stephan Maurer, Brigitte Strondl, Anita Lachenmeier-Thüring, Talha Ugur Camlibel, Peter Howald, Pilippe Pierre Macherel, Sibylle Benz Hübner, Gisela Traub, Isabel Koellreuter“

Auch hat der Grosse Rat mit Beschluss vom 7. November 2007 den nachstehenden Anzug Christoph Wydler und Konsorten betreffend Tramquerung Nauenstrasse dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

"Bereits bei der Euroville-Planung wurde die Kreuzung der Nauenstrasse durch das Tram als kritische Stelle erkannt. Deshalb wurde im Aeschengraben beim Strassburgerdenkmal ein Vorsortiergleis für die Trams, die vom Aeschenplatz her kommen, vorgesehen. Damit können zwei Trams gleichzeitig die Kreuzung überqueren, was diese entlastet und den Tramverkehr beschleunigt. Aus Kostengründen wurde die Realisierung jedoch zurückgestellt. Die Befürchtungen haben sich inzwischen bestätigt, dass die Behinderungen stark sind und die Trams ungebührlich lange auf freie Durchfahrt warten müssen, damit der motorisierte Verkehr auf der Nauenstrasse nicht stärker eingeschränkt werden muss. Die Situation dürfte sich noch zuspitzen, wenn in wenigen Jahren die Fahrplanverdichtung der Tramlinie 10 realisiert wird. Seit vielen Jahren ist auch die Forderung hängig, die Buslinie 70 über den Aeschenplatz hinaus zum Centralbahnplatz zu führen. Auch diese sinnvolle Massnahme kann wegen der ungenügenden Kapazität der Nauenstrasse-Querung nicht verwirklicht werden. Die Realisierung dieses Vorsortiergleises im Aeschengraben ist deshalb nun an die Hand zu nehmen. Zudem ist zu prüfen, wie die Buslinie 70, ohne den Tramverkehr zu behindern, zum Bahnhof SBB verlängert werden kann.

Christoph Wydler, Stephan Gassmann, Pius Marrer, Christian Egeler, Stephan Maurer, Jörg Vitelli, Michael Wüthrich, Guido Vogel, Eduard Rutschmann"

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

Die Verlängerung der Buslinie 70 bis zum Bahnhof SBB war bereits in der Planung zu Euroville als Option vorgesehen. Neben dem direkten Anschluss an den Bahnhof SBB steht auch die Verlegung der Haltestelle der Buslinien 70 und 80 am Aeschenplatz zur Diskussion. Im Ratschlag Aeschengraben / Abschnitt Centralbahnplatz bis Aeschenplatz / Strassenkorrektur vom 14. August 2001 (Nr. 9097) heisst es, dass "die Bushaltestelle AAGL Bus Nr. 70 von der heutigen Haltestelle Aeschenplatz beim St. Albangraben auf Seite Aeschenvorstadt / Henric Petri-Strasse verlegt wird". Das Anliegen der Buslinien-Verlängerung findet sich auch bereits in einem vom Landrat des Kantons Basel-Landschaft überwiesenen Postulat (1983-229) aus dem Jahr 1983.

Am 30. April 2008 ist ausserdem eine Petition (P253) "Direkte öV-Verbindungen zwischen Birsfelden, Breite, Lehenmatt und dem Bahnhof Basel SBB" eingegangen. Diese hat der Grosse Rat mit Beschluss vom 18. Dezember 2008 dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung überwiesen.

1. Vorgehen

Um zu entscheiden, ob die Buslinien 70 und 80 an den Bahnhof verlängert oder als Alternative bzw. allfällige Zwischentappe die Haltestelle am Aeschenplatz (z. B. vor die Migrosbank) verlegt werden sollen, hat das Wirtschafts- und Sozialdepartement (öffentlicher Verkehr) unter Beteiligung des Baudepartements (Hochbau- und Planungsamts) und des Sicherheitsdepartements (Verkehrsabteilung der Kantonspolizei) und des Amtes für öffentlichen Verkehr Basel-Landschaft eine Studie an eine externe Firma in Auftrag gegeben. Eine

Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern weiterer Dienststellen sowie der BVB haben diesen Projektauftrag begleitet.

Der Auftrag gliederte sich in drei Schritte:

1. Erarbeitung von Lösungsvarianten

Für die Anbindung der Buslinien 70 und 80 an den Bahnhof SBB wurde ein möglichst vollständiger Variantenfächer ausgearbeitet.

Die Arbeitsgruppe einigte sich darauf, sechs Varianten vertieft zu untersuchen.

- Variante Migrosbank (Verschiebung der Haltestelle am Aeschenplatz vor die Migrosbank)
- Variante Centralbahnplatz (Bus fährt auf dem bestehenden Tramgleis, Haltestelle in Platzmitte)
- Variante Centralbahnstrasse West (Führung der Busse über die Markthallenbrücke, Haltestelle hinter der Buslinie 50)
- Variante Centralbahnstrasse West Zufahrt Elisabethenstrasse
- Variante Centralbahnstrasse Ost (via Gartenstrasse)
- Variante Meret-Oppenheimstrasse (Bahnhofseingang Süd)

2. Auswirkungen und Konflikte

Um die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf den Verkehr beurteilen zu können, wurde der Verkehrsablauf simuliert. So konnten die Reisezeiten mit dem motorisierten Individualverkehr sowie mit dem öffentlichen Verkehr abgeschätzt werden. Ausserdem wurde das Nachfragepotenzial der Varianten mittels Gesamtverkehrsmodell untersucht. Damit konnte gezeigt werden, dass zusätzliche Fahrgäste auf den Buslinien hauptsächlich durch Umlagerung von anderen, bestehenden Tram-Linien gewonnen werden können. Das Potenzial der Linien ist am grössten, wenn die Fahrzeit zwischen Aeschenplatz und Bahnhof SBB weitestgehend minimiert wird. Allerdings hat das Modell gezeigt, dass nur 20% der Fahrgäste der Buslinien 70 und 80 an den Bahnhof SBB fahren. Der Grossteil fährt in Richtung Stadt, steigt in andere Richtungen um oder hat sein Fahrtziel im Raum Aeschenplatz.

3. Bewertung

Die Varianten wurden einander gegenübergestellt und einer Vergleichswertanalyse unterzogen. Das Ergebnis sind Vergleichswertprofile, die positive und negative Auswirkungen gegenüber einer anderen Variante, differenziert nach einzelnen Kriterien, aufzeigen.

Die Beurteilungskriterien unterteilen sich in:

- Betriebliche Aspekte (Haltestellen und Umsteigebeziehungen, Linienführung, Attraktivität)
- Verkehrliche Aspekte (Beeinflussung MIV, Beeinflussung Langsamverkehr, Beeinflussung öV)
- Wirtschaftliche und gesellschaftliche Aspekte (Kosten, Städtebauliche Aspekte, Projektrisiken).

2. Ergebnis

Bei der **Variante Migrosbank** wird die Haltestelle am Aeschengraben vor die Migrosbank verschoben. Diese Variante ist einfach umsetzbar. Sie kann im Aeschengraben mit geringen baulichen Massnahmen umgesetzt werden. Durch die neue Haltestelle kann die bestehende Situation am Aeschengraben deutlich verbessert werden: Das Umsteigen der Fahrgäste der Buslinien 70/80 auf andere Tramlinien wird kürzer, sicherer und attraktiver. Die Anbindung an den Bahnhof SBB und an die Innenstadt wird deutlich verbessert.

Die **Variante Centralbahnplatz** (Bus fährt auf dem bestehenden Tramgleis, Haltestelle in Platzmitte) hat den Vorteil, dass die Fahrgäste direkt an den Bahnhof SBB fahren können. Das Tramgleis Richtung Centralbahnplatz stösst jedoch bereits heute an seine Kapazitätsgrenze. Damit der Bus das bestehende Tramgleis nutzen kann, ist aus Sicht der BVB zwingend ein zweites Gleis Richtung Centralbahnplatz (Vorsortiergleis) notwendig. Dies bedingt, dass eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehrs (MIV) entfällt. Die Realisierung wäre technisch machbar, hätte jedoch gravierende Nachteile:

- Längere Reisezeiten im MIV (Rückstau Aeschengraben)
- Längere Wartezeiten aller öV-Linien (zusätzliche Belastung der Lichtsignalanlage Nauenstrasse)
- Massive Eingriffe in die Grünfläche am Aeschengraben, Bäume müssten gefällt werden
- Umfangreiche Baumassnahmen am Knoten Centralbahnplatz
- Konflikte mit den Fussgängerinnen und Fussgängern am Centralbahnplatz

Die **Variante Centralbahnstrasse West** (Führung der Busse über die Markthallenbrücke, Haltestelle hinter der Buslinie 50) ist einfach umsetzbar. Die Fahrgäste können direkt zum Bahnhof SBB fahren (vgl. Abbildung 1).

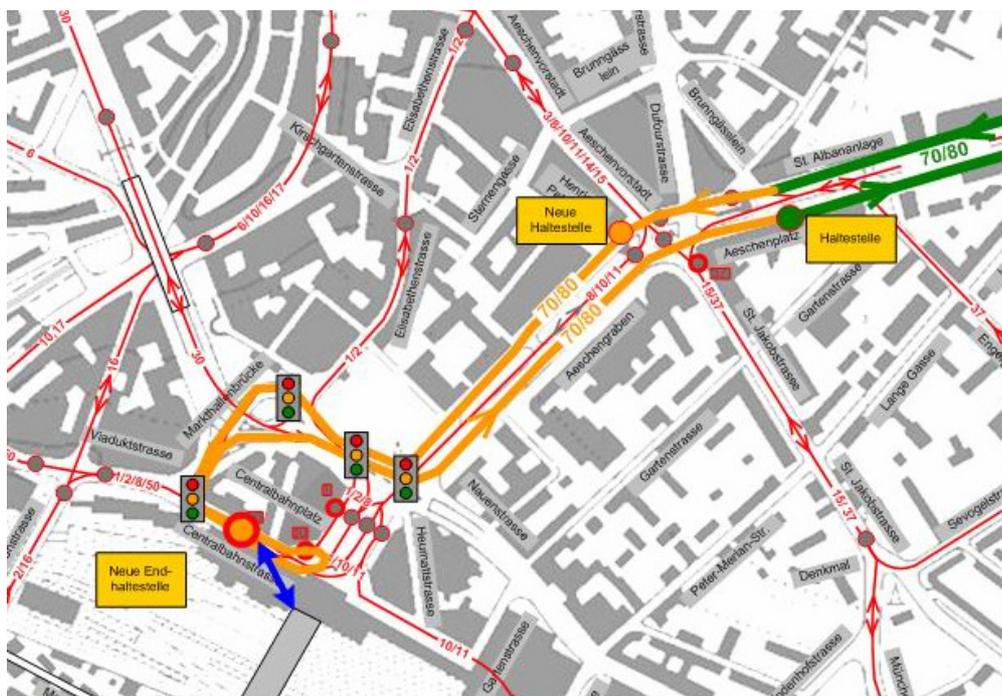


Abbildung 1 Führung der Buslinien 70 und 80 via Centralbahnstrasse West

Diese Lösung ist praktisch ohne Infrastrukturkosten umsetzbar. Allerdings wirkt sich die Linienführung auf die Reisezeiten anderer öV-Linien aus. Dies lässt sich in der Abbildung 1 daran erkennen, wie viel andere öV-Linien die Buslinien 70 und 80 kreuzen würden.

Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle hinter der jetzigen Haltestelle der Linie 50 am Bahnhof SBB ist nicht möglich. Meist stehen dort bereits zwei Busse der Linie 50. Derzeit behindern sich Taxis und Busse am Centralbahnplatz gegenseitig. Aus dem Grund hat sich - unabhängig von der Führung der Buslinien 70 und 80 an den Bahnhof SBB - eine Arbeitsgruppe mit der Haltestellensituation am Centralbahnplatz befasst. Eine Lösung zur Entflechtung der Haltestellen wird im Moment erarbeitet. In diesem Zusammenhang wird ebenfalls untersucht, wo allenfalls eine zusätzliche Haltestelle für die Buslinien 70 und 80 eingerichtet werden könnte.

Die **Variante Centralbahnstrasse West Zufahrt Elisabethenstrasse** und die **Variante Merret-Oppeheimstrasse** (Bahnhofseingang Süd) erfordern Umwegfahrten durch Quartiere bzw. Fahrten um den Bahnhof herum. Beide Varianten schneiden aufgrund der zu erwartenden langen Fahrtzeit aus.

In der **Variante Centralbahnstrasse Ost** (via Gartenstrasse) gelangen die Fahrgäste auf die Ost-Seite des Bahnhofs. Um die Durchfahrt der Busse zu gewährleisten, müsste die Parkierung der Autos angepasst und auch die Kreuzung Gartenstrasse/Nauenstrasse umgestaltet werden. Diese Variante scheidet aufgrund der schwierigen Verkehrsführung aus.

3. Ergebnis

Aufgrund der Studie scheiden folgende Varianten aus:

- **Variante Centralbahnplatz** (Bus fährt auf dem bestehenden Tramgleis, Haltestelle in Platzmitte)
- **Variante Centralbahnstrasse West, Zufahrt Elisabethenstrasse**
- **Variante Meret-Oppenheimstrasse**

Die Variante Migrosbank (Verlegung der Haltestelle vom Aeschenplatz vor die Migrosbank) sollte in jedem Fall umgesetzt werden. Durch die Haltestellenverschiebung kann den Fahrgästen der Buslinien 70/80 eine zur heutigen Situation klare Verbesserung angeboten werden, die sowohl wirtschaftlich als auch betrieblich vertretbar ist.

Die Variante Centralbahnstrasse West (Führung der Busse über die Markthallenbrücke, Haltestelle in der Centralbahnstrasse) sollte nur realisiert werden, sofern sie wirtschaftlich und betrieblich vertretbar ist.

4. Kosten

In der Studie wurden die Kosten grob geschätzt.

	geschätzte Infrastrukturkosten in CHF (einmalig)	geschätzte Betriebskosten in CHF (jährlich)
Variante Migrosbank	Minimale Anpassung an den Randsteinen, Markierungs- und Signalisationsarbeiten, Anpassung der Lichtsignalanlage, Aufhebung von vier Parkplätzen 100'000	200'000
Variante Centralbahnstrasse West	Anpassung der Lichtsignalsteuerungen am Centralbahnplatz 30'000 Entflechtung Haltestellen Busse und Taxis 50'000	500'000

Die Variante Centralbahnstrasse West setzt die Schaffung der Haltestelle vor die Migrosbank voraus.

Grundsätzlich gilt für die Übernahme der Kosten einer öV-Linie das Territorialprinzip.¹ Für den Kanton Basel-Stadt bedeutet dies, dass er die öV-Strecken auf Basler Boden finanziert. Demzufolge müsste er die Kosten für die verlängerte Linienführung vom Aeschenplatz zur Migrosbank bzw. an den Bahnhof SBB übernehmen. .

¹ Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982 (SG 953.800)

5. Politische Würdigung

Die Verlängerung der Buslinien 70/80 an den Bahnhof SBB wird seit Jahren diskutiert. Bereits in der Planung zu EuroVille war die Verlängerung als Option enthalten. Neben dem direkten Anschluss an den Bahnhof SBB steht auch die Verlegung der Haltestelle der Buslinien 70 und 80 am Aeschenplatz zur Diskussion. Da eine deutliche Verbesserung durch die Haltestellenverschiebung am Aeschenplatz relativ einfach erreicht werden kann, plant der Regierungsrat die Umsetzung dieser Variante im Laufe des Jahres 2009.

Der Regierungsrat ist sich jedoch auch dem Anliegen des Landrats des Kantons Basel-Landschaft sowie der Petenten, die Buslinien 70/80 an den Bahnhof zu verlängern, bewusst. Bei der Variante Centralbahnplatz West ist gemäss Modelberechnungen keine Steigerung des Modal-Split-Anteils zu Gunsten des öV's zu erwarten. Der Nutzen dieser Verlängerung liegt in einem Komfortgewinn für die Fahrgäste, d. h. das Umsteigen auf das Tram entfällt. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die Kosten für die Umsetzung der Variante Centralbahnstrasse West - jährliche Betriebskosten in Höhe von ca. 500'000 CHF - für einen Komfortgewinn zu hoch sind. Da die finanziellen Mittel begrenzt sind, ist genau abzuwägen, welches öV-Projekt den Fahrgästen den grössten Nutzen stiftet. Die Verlängerung kommt daher für ihn nur dann in Frage, wenn sich der Kanton Basel-Landschaft abweichend vom Territorialprinzip daran finanziell massgeblich beteiligt. Auch müsste in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob man die Buslinien 70/80 nicht nur in der Hauptverkehrszeit an den Bahnhof SBB fahren lassen möchte. Zur Klärung dieser Fragen laufen derzeit Verhandlungen zwischen den zuständigen Ämtern in Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

Der Regierungsrat stützt diese Haltung auf seine Zielsetzung, den öffentlichen Verkehr im Agglomerationsraum dort auszubauen, wo ein entsprechendes Nachfragepotenzial vorhanden ist. So hat er in den vergangenen Jahren verschiedene Vorhaben zur besseren Anbindung des Umlands mitgeplant und mitfinanziert (Einführung S-Bahn-Linie S6 zum Bahnhof SBB, Taktverdichtungen Tram 10 und 17 am Samstag und in der werktäglichen Morgenspitze, Angebotsausbau auf den Buslinien 37, 70 und 80 etc.).

6. Beantwortung der Fragen

..., „ob die Endhaltestelle der Buslinie 70 vom Aeschenplatz an den Bahnhof SBB verlegt werden kann?“

Die Endhaltestelle der Buslinie 70 kann nur dann vom Aeschenplatz an den Bahnhof SBB verlegt werden, sofern die Haltestellen der Busse und der Taxis entflochten werden.

..., „ob im Interesse der öV-Passagiere fürs erste eine rasche unkomplizierte Lösung gefunden werden kann. Das heisst eine Linienführung ohne bauliche Massnahmen (z.B. via Markthallenviadukt – Centralbahnstrasse)?“

Die Buslinien 70 und 80 können via Centralbahnstrasse West (vgl. Abbildung 1) an den Bahnhof SBB fahren. Diese Linienführung ist praktisch ohne bauliche Massnahmen umsetzbar. Sie bedingt jedoch eine Anpassung der Lichtsignalanlagen sowie jährlich zusätzliche Betriebskosten in Höhe von ca. 500'000 CHF. Eine Verlängerung der Buslinien 70 und 80

an den Bahnhof SBB steht aufgrund des geringen Nutzens (keine Steigerung des Modal-Split-Anteils zu Gunsten des öV's) für den Regierungsrat nicht im Vordergrund. In erster Linie soll im Laufe des Jahres 2009 die Haltestellensituation am Aeschengraben (Verlegung der Haltestelle an die Migrosbank) realisiert werden. Damit kann den Fahrgästen der Buslinien 70 und 80 rasch und unkompliziert eine massgebliche Verbesserung im Vergleich zur heutigen Situation angeboten werden.

„Die Realisierung dieses Vorsortiergleises im Aeschengraben ist deshalb nun an die Hand zu nehmen. Zudem ist zu prüfen, wie die Buslinie 70, ohne den Tramverkehr zu behindern, zum Bahnhof SBB verlängert werden kann.“

Gemäss der Studie einer externen Firma ist der Bau eines Vorsortiergleises mit gravierenden Nachteilen verbunden. Auch die vorgeschlagene Variante (Centralbahnplatz West) ist nicht ohne Behinderung von anderen öV-Linien umzusetzen (vgl. Kapitel 2).

7. Antrag

Aufgrund des Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Verlängerung der Buslinie 70 bis zum Bahnhof SBB sowie den Anzug Christoph Wydler und Konsorten betreffend Tramquerung Nauenstrasse stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin