



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5162.02

WSD/P065162

Basel, 17. September 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 16. September 2008

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tram-Doppelspurausbau beim Zolli; Zwischenbericht

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 13. September 2006 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

„Zwischen dem alten Gaswerkgebäude und der Haltestelle Zolli hat es in Basel-Stadt die letzte einspurige Gleisführung im Basler-Tramnetz. Aus dem Leimental kommen zwei wichtige Tramlinien in die Stadt, die Linie 10 und die Einsatzlinie 17. Dank der erfreulichen Zunahme der Fahrgäste haben die BLT in den letzten Jahren den Fahrplan verdichtet. In absehbarer Zeit ist vorgesehen weitere Trambusse einzusetzen und wie in der Stadt den 7-1/2 Minuten-Takt einzuführen. Nebst dem Spiesshöfli in Binningen ist der Einspurabschnitt beim Zolli der letzte Engpass für einen reibungslosen Trambetrieb. Eine Eliminierung dieser Einspurstrecke würde die Fahrplanstabilität verbessern und die gegenseitige Trambahinderung aufheben. Derzeit laufen Planungen für die Neugestaltung der Grün- und Freiflächen zwischen der Heuwaage und dem Zolli-Eingang. Dieser Umstand bietet die Möglichkeit, den Ausbau dieser Einspurstrecke auf Doppelspur zu planen und umzusetzen. Die Unterzeichnenden bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten: – ob mit der Umgestaltung des Grün- und Freiraums zwischen der Heuwaage und dem Zolli der einspurige Tramgeleiseabschnitt auf Doppelspur ausgebaut werden kann.“

Jörg Vitelli, Gabi Mächler, Dominique König-Lüdin, Stephan Maurer, Roland Engeler, Hermann Amstad, Peter Howald, Brigitte Heilbronner-Uehlinger, Maria Berger-Coenen, Martina Saner, Christine Keller, Sibylle Benz Hübner, Andrea Bollinger, Brigitte Strondl, Michael Wüthrich, Lukas Labhardt, Patrizia Bernasconi, Karin Haeberli Leugger, Stephan Gassmann, Marcel Rünzi, Esther Weber Lehner, Pius Marrer, Martin Lüchinger, Bruno Suter, Noëmi Sibold, Daniel Wunderlin, Hans Baumgartner, Christian Engeler, Eveline Rommerskirchen“

Dazu können wir wie folgt berichten:

1. Ausgangslage

Mit der Umstellung der alten Birsigtalbahn auf Trambetrieb konnte Anfang der Achtzigerjahre die öV-Anbindung des Leimentals an die Stadt Basel verbessert werden. Weil das Leimental über keine S-Bahn-Linie verfügt, hat das Tram dort eine besondere Bedeutung.

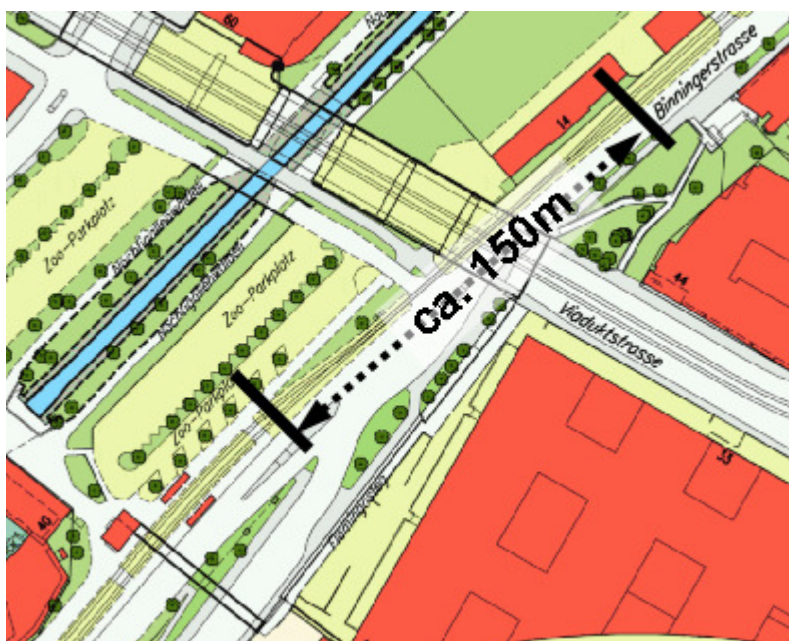
Der Kanton Basel-Landschaft hat im Jahr 2007 eine Studie zur Optimierung der öV-Anbindung des Leimentals vorgestellt. Untersucht wurden mehrere Varianten für einen Tramausbau, so eine neue Tramverbindung Bottmingen – Binningen Dorf entlang der heutigen Buslinie 34, ein unter dem Bruderholz durchführender Tunnel und der Margarethenstich als kostengünstigste Verbindung zwischen dem Leimental und dem Bahnhof SBB. Der Margarethenstich, das heisst der Neubau einer Tramstrecke zwischen der heutigen Haltestelle Dorenbach (Linien 10/17) und der Haltestelle Margarethen (Linie 2), resultiert aus volkswirtschaftlicher Sicht als die beste Lösungsvariante.

Am 29. August 2007 hat sich der Regierungsrat in der Vernehmlassung zur genannten Studie für die weitere Prüfung des Margarethenstichs ausgesprochen. Dem Grossen Rat soll im Winter 2008/2009 ein Ausgabenbericht für einen entsprechenden Planungskredit unterbreitet werden. Vorausgesetzt der Margarethenstich erweist sich im Vorprojekt als machbar und die beiden Halbkantone können sich über die Finanzierung einigen, soll dem Grossen Rat im Laufe des Jahres 2010 ein Ratschlag unterbreitet werden. Der Margarethenstich ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel für die erste Phase (2011 bis 2014).

2. Prüfung des Ausbaus der Strecke Zoo Dorenbach - Heuwaage auf Doppelspur

Die besagte einspurige Tramstrecke ist rund 150 Meter lang. Sie beginnt auf Höhe des Gebäudes des „Alten Gaswerks“, führt unter dem Dorenbachviadukt durch und geht kurz vor der Haltestelle Zoo wieder in die Doppelspur über.

Bild: Lageplan des einspurigen Abschnittes



Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Anzugstellers, dass es grundsätzlich wünschbar ist, den letzten einspurigen Abschnitt im basel-städtischen Tramnetz auf Doppelspur auszubauen. Mit dem geplanten Neubau des Margarethenstichs, der etwa zeitgleich mit der Einführung des 7.5 Minuten Taktes auf der Linie 10 beendet werden soll, würde das Problem des besagten einspurigen Abschnittes zwar dahingehend entschärft, dass dieser im Normalbetrieb nur noch durch eine Tramlinie befahren wird¹. Dennoch bietet eine Doppelspur mehr planerische Flexibilität für künftige Angebotsänderungen. Zudem wird auf doppelspurigen Strecken eine höhere Betriebsstabilität und damit eine bessere Pünktlichkeit des Trambetriebs erreicht.

Derzeit sind Planungsarbeiten zur Neugestaltung des Raumes zwischen der Heuwaage und dem Nordeingang des Zoos im Gang. Dabei wird auch eine Ausdehnung des Zoos Richtung Norden und der Bau des Parkhauses Erdbeergraben geprüft. Interdependenzen bestehen zudem zur Planung und Trasseefestlegung für das Herzstück der Regio-S-Bahn (Innenstadttunnel). Auch dazu wird dem Grossen Rat voraussichtlich noch in diesem Jahr ein Ausgabenbericht für einen ersten Planungskredit unterbreitet. Der mögliche Doppelspurausbau entlang der Binningerstrasse steht damit in Abhängigkeit zu diversen anderen Planungen.

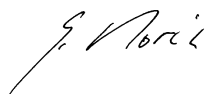
3. Weiteres Vorgehen

Zusammen mit der Planung des Margarethenstichs wird der Regierungsrat auch die Machbarkeit und die Kosten des Ausbaus der Einspurstrecke der Linie 10 zwischen Heuwaage und Zoo Dorenbach auf Doppelspur, in Abhängigkeit der weiteren Planungen im Raum Heuwaage/Zoo, vertieft prüfen. Er wird dem Grossen Rat mit dem Ratschlag zum Margarethenstich dazu berichten.

4. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, den Anzug Jörg Vitelli betreffend Doppelspur-Ausbau beim Zolli stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Dr. Robert Heuss
Staatschreiber

¹ Nach Inbetriebnahme des Margarethenstichs soll das Leimental ganztätig durch zwei Linien bedient werden. Eine Linie wird entlang der heutigen Stammstrecke zur Heuwaage und weiter Richtung Stadt geführt, die andere Strecke von der Haltestelle Dorenbach über den Margarethenstich zum Bahnhof SBB und von dort vsl. weiter Richtung Wettsteinbrücke.