



An den Grossen Rat

18.0411.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 16. Mai 2018

Kommissionsbeschluss vom 16. Mai 2018

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ratschlag 18.0411.01 zur Anpassung der Traminfrastruktur
auf der Achse der Tramlinien 15 und 16 auf dem Bruderholz im
Zuge von Sanierungsmassnahmen**

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt beim Grossen Rat für die Anpassung der Traminfrastruktur auf der Achse der Tramlinien 15 und 16 auf dem Bruderholz einen Betrag von CHF 23.6 Mio. Mit CHF 19.1 Mio. entfällt dabei der grösste Teil auf finanzrechtlich gebundene Massnahmen für den Erhalt der Traminfrastruktur, der Strassen und von Abwasserableitungsanlagen. Finanzrechtlich neu sind Ausgaben in Höhe von CHF 4.0 Mio. zur baulichen Umsetzung der Tramhaltestellen, für bauliche Massnahmen an den Gleisanlagen sowie für den Einbau von Schienenkopfbetzungsanlagen.

Auf der gesamten Achse der Tramlinien 15 und 16 auf dem Bruderholz sind umfassende Erneuerungsarbeiten an Gleiskörper, Werkleitungen, Abwasserableitungsanlagen und Strasseninfrastruktur erforderlich. Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) verlangt bei solchen Arbeiten zwingend die Schaffung hindernisfreier Tramhaltestellen. Die heutigen Haltestellen auf dem Bruderholz sind mehrheitlich zu schmal, einige liegen in Kurven.

Mit Zustimmung zum *Ausgabenbericht 13.1060.01 für die Projektierung von Neuordnung und -gestaltung der Tramhaltestellen nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes auf dem Bruderholz im Rahmen der Erhaltungsmassnahmen* hat der Grosse Rat bereits am 9. April 2014 eine einmalige Ausgabe in der Höhe von CHF 0.45 Mio. für die Projektierung behindertengerechter Tramhaltestellen auf dem Bruderholz bewilligt. Er legte damit die Grundlage für den nun vorliegenden Ratschlag und nahm die Verschiebung einzelner Haltestellen und die Aufhebung der Haltestelle Airolostrasse zur Kenntnis.

2. Projekt des Regierungsrats

Das Projekt des Regierungsrats sieht die Sanierung der Traminfrastruktur auf dem ganzen Streckenabschnitt der Linien 15 und 16 auf dem Bruderholz vor. Das Tram soll weiterhin konsequent und neu in einem durchgehend begrüntem Eigentrassee neben der Fahrbahn geführt werden. Die Haltestellen Wolfschlucht, Studio Basel und Hauensteinstrasse bleiben an gleicher Lage. Ihre Länge, Breite und Höhe entspricht in Zukunft den Normen des BehiG. Die Haltestellen Lerchenstrasse, Bruderholz und Hechtliacker befinden sich heute in Kurvenlage. Um sie ebenfalls normgerecht ausgestalten zu können, müssen sie in ihrer Lage verschoben werden.

Die ebenfalls den Vorgaben des BehiG geschuldete Verschiebung der Haltestelle Bruderholz in Richtung Haltestelle Airolostrasse verkürzt die schon heute geringe Distanz zwischen diesen beiden Haltestellen weiter. Weil zudem auch die Haltestelle Airolostrasse aufgrund ihrer Kurvenlage in Richtung Haltestelle Bruderholz verschoben werden müsste, rechtfertigt sich aus Fachsicht die Aufrechterhaltung beider Haltestellen nicht. Der Regierungsrat schlägt deshalb auch aufgrund der geringen Zahl an ein- und aussteigenden Passagieren vor, die Haltestelle Airolostrasse aufzuheben.

Im Bereich der Haltestelle Bruderholz muss der Strassenquerschnitt zugunsten der BehiG-konformen Haltekante von heute über 6 Meter auf 5 Meter verschmälert werden. Dadurch entfallen im Haltestellenbereich elf markierte Parkplätze.

Die Haltestelle Jakobsberg soll gemäss Ratschlag in Kurvenlage bleiben und somit nicht behindertengerecht werden. Auch bei einer Verschiebung in einen geraden Bereich (berg- oder talwärts) würden die Vorgaben des BehiG aufgrund des Längsgefälles von über 6% nicht eingehalten. Eine Verschiebung in Richtung Haltestelle Hechtliacker hätte zudem massive Eingriffe in die bestehende Böschung zur Folge, eine solche in die andere Richtung die Rodung und Umzonung eines Waldstücks. Für einen Verbleib an heutiger Lage sprechen zudem auch die Umsteigebeziehung zum Bus sowie die Erschliessung der nahegelegenen Schule. Aus Sicht des Regierungsrats wäre aus all diesen Gründen der Bau einer behindertengerechten Haltestelle Jakobsberg nicht verhältnismässig.

Im Folgenden wird für alle Tramhaltestellen nochmals kurz dargelegt, was sich im Rahmen der Anpassung der Traminfrastruktur auf dem Bruderholz ändern soll.

Haltestelle Wolfschlucht

Die Lage der Haltestelle Wolfschlucht bleibt unverändert. Aufgrund der Längsneigung des Geländes und der Gleise von knapp über 6% ist eine BehiG-konforme Ausgestaltung der Haltestelle nicht möglich. Es werden jedoch beide Haltekanten so angehoben, dass ebenerdiges Ein- und Aussteigen auf der ganzen Länge möglich ist. Die Wartehalle in Richtung Gundeldingen bleibt erhalten.

Haltestelle Lerchenstrasse

Die Haltestelle Lerchenstrasse wird aus ihrer heutigen Lage in der Kurve in Richtung Haltestelle Wolfschlucht verschoben. Der Strassenquerschnitt im Haltestellenbereich bleibt unverändert. Für Fussgängerinnen und Fussgänger wird ein Weg direkt von der Haltekante Fahrtrichtung Bruderholz in den Kirschblütenweg erstellt.

Haltestelle Studio Basel

Die Lage der Haltestelle Studio Basel bleibt unverändert, ebenso der Strassenquerschnitt im Haltestellenbereich. Die bestehenden Beläge im Gleisbereich werden durch ein Rasentrassee ersetzt.

Haltestelle Airolostrasse

Die Haltestelle wird aufgehoben. Die bestehenden Beläge im Gleisbereich werden durch ein Rasentrassee ersetzt. Ein Gleisübergang als Verbindung der Wasserturm-Promenade zur Wolfschlucht-Promenade bleibt erhalten.

Haltestelle Bruderholz

Die Haltestelle Bruderholz wird aus ihrer heutigen Kurvenlage um etwa 70 Meter in Richtung Haltestelle Studio Basel und somit in eine Gerade verschoben. Dadurch bleiben die Gehdistanzen im massgebenden Radius von 300 Metern zur nächsten Haltestelle trotz Aufhebung der Haltestelle Airolostrasse praktisch unverändert. Die Haltestelle Bruderholz wird wie bisher in beiden Richtungen als Doppelhaltestelle ausgebildet. Dies ist betrieblich notwendig, da es sich um die Endhaltestelle der Linien 15 und 16 handelt.

Der bisherige, wettergeschützte Wartebereich der Haltestelle Bruderholz wird zu einer Bike & Ride-Anlage für 10 bis 15 Velos und mit direkter Anbindung an die bestehende Velo-Basisroute (Gundeldingerrain) umgenutzt. Für die Trampassagiere wird neu in beiden Fahrtrichtungen eine Standardwartehalle mono der BVB installiert.

Abbildung 1: Erschliessungsradien der neuen Haltestellen (300m)



Haltestelle Hauensteinstrasse

Die Lage der Haltestelle Hauensteinstrasse bleibt unverändert. Um das Perron in Fahrtrichtung Hechtliacker von heute 1.2 Meter auf 2.5 Meter verbreitern zu können, werden die Gleise in einem grösseren Abstand zur Strasse verlegt. Auf dem Perron in Fahrtrichtung Dreispitz wird eine neue Standardwartehalle mono der BVB installiert. Die bestehenden Beläge im Gleisbereich werden durch ein Rasentrassée ersetzt.

Haltestelle Hechtliacker

Die Haltestelle Hechtliacker wird aus der heutigen Kurvenlage in Fahrtrichtung Hauensteinstrasse verlegt und befindet sich künftig oberhalb der Einmündung der Eichhornstrasse. Die beiden Haltekanten liegen künftig gegenüber. Durch die neue Lage der Haltestelle kann das Rasentrassée über die Einmündung der Eichhornstrasse hinaus bis in Richtung Sesselacker verlängert werden. Dies eliminiert die Konfliktstelle zwischen Tram und motorisiertem Individualverkehr und Veloverkehr im Gegenverkehr.

Haltestelle Jakobsberg

Die Lage der Haltestelle Jakobsberg bleibt unverändert. Die Haltekanten können aufgrund der Kurvenlage lediglich auf eine Höhe von 20cm ausgeführt und verlängert werden, womit der Einsatz der Klapprampe des Trams für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht wird.

Die bauliche Umsetzung der geplanten Massnahmen hat das Planungsamt auf Anregung der UVEK im Rahmen der Erörterung des Ausgabenberichts für die Projektierung der Neuordnung und -gestaltung der Tramhaltestellen auf dem Bruderholz aus dem Jahr 2014 bereits im Rahmen des Vorprojekts untersucht. Die Baumassnahmen im Waldstück der Wolfschlucht bedingen aus Sicherheitsgründen eine Tramvollsperrung auf der gesamten Bruderholz-Achse der Tramlinien 15

und 16. In Waldstücken darf nicht im Einspurbetrieb neben einer Baustelle gefahren werden; eine Möglichkeit für Bauinstallationen ausserhalb des Gleiskörpers besteht nicht. Es ist aber vorgesehen, die Bauzeit durch drei parallele Baulose für die Arbeiten am Gleiskörper zu beschleunigen und innerhalb von sechs Monaten abzuschliessen. Dabei hält ein Trammersatzbetrieb mit Bussen die Bedienung der Route Heiliggeistkirche - Tellplatz - Gundeldingerrain - Rehagstrasse - Bruderholzallee - Bruderholz - Hauensteinstrasse und retour aufrecht. Die Haltestelle Hechtliacker kann während der Sperrung des Trambetriebs wegen fehlender Wendemöglichkeit für den Bus nicht bedient werden; es besteht daher keine Verbindung zwischen Jakobsberg und Hauensteinstrasse. Nach Abschluss der sechsmonatigen Bauphase wird der Trambetrieb für die Zeit der restlichen Bauarbeiten über die ganze Länge wieder aufgenommen.

3. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag 18.0411.01 zur Anpassung der Traminfrastruktur auf der Achse der Tramlinien 15 und 16 auf dem Bruderholz im Zuge von Sanierungsmassnahmen* am 16. Mai 2018 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich bereits an ihrer Sitzung vom 25. April 2018 und ein zweites Mal nach der Überweisung am 16. Mai 2018 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Nachfolgend fasst sie ihre Erkenntnisse zusammen.

Aufhebung der Parkplätze bei der Haltestelle Bruderholz

Die Notwendigkeit der Aufhebung von elf Parkplätzen in Folge der Umgestaltung der Haltestelle Bruderholz wurde in der UVEK nicht bestritten. Da es auf dem Bruderholz ausreichend Parkplätze hat, ist deren Wegfall zugunsten einer behindertengerechten Haltestelle vertretbar.

Notwendigkeit der Verschiebung der Haltestelle Bruderholz

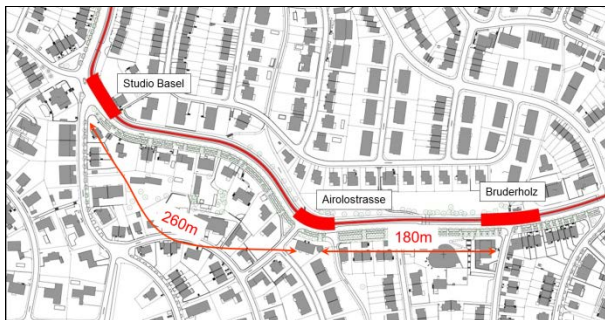
Die Realisierung einer Doppelhaltestelle Bruderholz an heutiger Lage ist gemäss Planungsamt nicht möglich. Grund ist die Kurvenlage. Eine Haltestelle beidseits der Strasseneinmündung „Auf dem Hummel“ wäre allenfalls denkbar, würde aber zu einer markanten Verlängerung der gesamten Haltestelle führen, weil dazwischen ein Fussgängerübergang erstellt werden müsste.

Kissenlösung an der Haltestelle Jakobsberg

Für die Haltestelle Jakobsberg ist in der UVEK eine zumindest teilweise Erhöhung der Haltekante (sogenanntes Kissen) zur Disposition gestellt worden. Diese Lösung lässt sich gemäss Planungsamt in einer Kurvenlage aber nicht umsetzen, zumal auch ein zu grosses Spaltmass bestehen bliebe und bei einem Kissen die Faltrampe des Trams nicht eingesetzt werden kann.

Aufhebung der Haltestelle Airolostrasse

Die untenstehenden Abbildungen zeigen, dass der Abstand zwischen den Haltestellen Studio Basel und Bruderholz mit Aufhebung der Haltestelle Airolostrasse auch im städtischen Kontext vertretbar ist.



Ersatz Buchenhecke durch begrünten Zaun

Die UVEK hat sich nach dem Grund des Ersatzes des heutigen Buchen Lebhags durch einen begrünten Zaun erkundigt. Diese Massnahme ist gemäss Planungsamt der Einhaltung der heutigen Normen betreffend Fluchtweg aus dem Tram geschuldet. Analoge Massnahmen wurden bereits andernorts umgesetzt (z. B. zwischen Claraspital und Eglisee).

Fussgängerstreifen

Die Frage, weshalb nicht an allen Fussgängerübergängen Fussgängerstreifen angebracht werden, wird mit der Tempo 30-Zone in der Bruderholzstrasse begründet. In diesen werden nur auf wichtigen Schulwegen Fussgängerstreifen markiert. Ein Nachrüsten kann aber jederzeit geprüft werden, sofern sich ein entsprechender Bedarf abzeichnet.

Zusätzliche Bike-and-ride-Anlagen

Zusätzliche Bike-and-Ride-Anlagen, die in der UVEK für die Haltestellen Studio Basel und Jakobsberg angeregt worden sind, sind gemäss Planungsamt im Teilrichtplan Velo nicht vorgesehen. Dennoch hat die Verwaltung gegenüber der UVEK zugesichert, diese Möglichkeit im Rahmen des Bauprojektes zu prüfen. Die UVEK unterstützt dieses Vorgehen mit 9:0 Stimmen bei einer Enthaltung. Die Finanzierung soll über den Pendlerfonds erfolgen.

Die Kommission hat an der Sitzung vom 16. Mai 2018 von einer gleichentags eingereichten Petition Kenntnis genommen, welche unter anderem die Beibehaltung der Haltestelle Airolostrasse fordert. Nach intensiver Diskussion wurde ein Rückkommensantrag abgelehnt, da die Thematik bereits ausführlich besprochen wurde.

4. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 3 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 9:0 Stimmen bei einer Enthaltung die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Den vorliegenden Bericht hat sie an ihrer Sitzung vom 16. Mai 2018 einstimmig verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

zur Anpassung der Traminfrastruktur auf der Achse der Tramlinien 15 und 16 auf dem Bruderholz im Zuge von Sanierungsmassnahmen

(vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrats Nr. 18.0411.01 vom 18. April 2018 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 18.0411.02 vom 16. Mai 2018, beschliesst

Es wird ein Gesamtbetrag von 23'621'000 Franken bewilligt für die Anpassung an die gesetzlichen und verkehrstechnischen Vorgaben und zur Aufwertung des Strassenraumes im Zusammenhang mit der "Gesamterneuerung der Traminfrastruktur Bruderholz" im Rahmen anstehender Erhaltungsmassnahmen an Schiene, Werkleitungen, Abwasserableitungsanlagen sowie Strasse. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 2'655'000 neue Ausgaben für die bauliche Umsetzung der Haltestellen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“.
- Fr. 580'000 neue Ausgaben für die baulichen Massnahmen der Gleisanlagen zugunsten des öffentlichen Verkehrs als Darlehen an die BVB.
- Fr. 800'000 neue Ausgaben für den Einbau von Schienenkopfbetzungsanlagen als Darlehen an die BVB.
- Fr. 485'000 für einmalige Betriebsaufwendungen der BVB für den Trainersatz Baustellenverkehr zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudgets Öffentlicher Verkehr.
- Fr. 1'000 als Entwicklungsbeitrag für die Bäume und Vegetationsflächen für die ersten fünf Jahre nach der Fertigstellung, zulasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds.
- Fr. 355'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Standard, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strasse.
- Fr. 185'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard, zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Abwasserableitungsanlagen.
- Fr. 18'560'000 gebundene Ausgaben für die Erhaltung der Gleisanlagen gemäss dem heutigen Standard, zulasten Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Gleisanlage als Darlehen an die BVB.

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder das Volk die Finanzierung des Gesamtprojektes ablehnen würde.

Für den Kostenanteil des Bundes (Mitfinanzierung Agglomerationsprojekte) zum Gesamtprojekt tritt der Kanton in Vorleistung, weshalb der Anteil des Bundes Teil des Ratschlags ist. Bei den genannten Beträgen handelt es sich entsprechend um Bruttobeträge. Die vom Bund gesproche-

nen Gelder werden dem Projekt nachträglich gutgeschrieben und den jeweiligen Positionen anteilmässig in Abzug gebracht.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.