

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Konzept zur Erschliessung des Dreispitz-Areals mit ÖV

2018/68

vom 6. März 2020

1. Ausgangslage

Mit dem am 11. Januar 2018 eingereichten Postulat bittet Daniel Altermatt den Regierungsrat zu prüfen und berichten,

- mit welchen öffentlichen Verkehrsträgern und welchen Linienführungen das Dreispitzareal insbesondere im zentralen und südlichen Teil erschlossen werden kann, und
- ob eine solche Erschliessung schon im Rahmen des nächsten GLA möglich ist.

Der Vorstoss wurde am 19. April 2018 von Landrat überwiesen.

Der Regierungsrat hielt in seiner Antwort fest, das Dreispitz-Areal sei in der gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt in Auftrag gegebenen Tramnetzstudie mit Zielbild 2040 als Entwicklungsschwerpunkt berücksichtigt worden. Es erfolgte eine Abschätzung der Verkehrsnachfrage infolge zusätzlicher Arbeitsplätze sowie Einwohnerinnen und Einwohnern.

Nicht im Zielnetz 2040, sondern im sogenannten Projektspeicher enthalten, ist – neben zwei anderen Netzelementen – ein Tram Dreispitz. Sie wurden geprüft und für vertiefungswürdig eingeschätzt, jedoch nicht für eine prioritäre Umsetzung, solange sich die Rahmenbedingungen nicht ändern (z.B. genehmigte Nutzungsplanungen, die zu einer grossen Dynamik in der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung führen, Stadterneuerungsprojekte oder Veränderungen in der Netzstruktur oder vorhersehbare Nachfrageverlagerungen). Die Entwicklung der Südspitze Dreispitz-Areal wird als unsicher eingeschätzt. Ein Tram Dreispitz sei nur sinnvoll, wenn es bis Reinach geführt werden kann. Eine zweite Linie entlang der heutigen Linie 11 wird als sinnvoller erachtet als eine Linie entlang der Reinacherstrasse. Das Infrastrukturprojekt Tram Dreispitz würde sich ab der Haltestelle Leimgrubenweg rund einen Kilometer entlang der Reinacherstrasse zur Südspitze des ARFA-Areals erstrecken. Dort müsste eine Verknüpfung mit der tangentialen Buslinie 60 gesucht werden, die beispielsweise durch eine Verschiebung der Haltestelle Motorfahrzeug-Prüfstation auf die Ostseite des Kreisels möglich wäre.

Das im Rahmen der Studie berechnete Nachfragepotential war zu niedrig, als dass es zum jetzigen Zeitpunkt die Planung eines Tram rechtfertigen würde. Zudem wäre der Nutzen als Netzelement gering, weil keine Verknüpfung zu einem übergeordneten Verkehrsträger (z.B. S-Bahn) möglich wäre und keine Zielorte in der Agglomeration bedient würden. Mit den zu Fuss erreichbaren Haltestellen Freilager und Schaulager der Tramlinie 11 (und während der Hauptverkehrszeiten der Tramlinie E 11) besteht bereits heute ein attraktives Angebot sowohl bezüglich Taktdichte als auch bezüglich direkter Erreichbarkeit von Zielorten in der Stadt Basel und deren Agglomeration – inklusive Umsteigemöglichkeit auf die S-Bahn und auf den Fernverkehr.

Parallel zu einer allfälligen Anpassung von Buslinienführungen (inkl. Verschiebung von Haltestellen oder der Einrichtung neuer Haltestellen) gilt es auch, das Fusswegnetz auf dem Areal optimal auszubauen resp. im Zuge der zukünftigen Entwicklung des ARFA-Areals ein besonderes Augenmerk auf dessen Optimierung zu legen.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 19. Dezember 2019 und 23. Januar 2020 behandelt, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD. Als Vertreter der Vorlage waren Eva Juhasz, Leiterin Abteilung öffentlicher Verkehr BUD und Daniel Schoop, Stv. Leiter der Abteilung öffentlicher Verkehr, anwesend.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Verwaltung betonte, dass die Erschliessung des Dreispitzareals gut sei. Prioritär sei der Bus auf der Reinacherstrasse, weil damit kurz- bis mittelfristig eine ausreichende Verbesserung der Erschliessung erreicht werden könne. Die weitere Entwicklung müsse abgewartet werden, dann könne man über weitere Verkehrsmittel nachdenken. Für eine Erschliessung in Richtung Süden bräuhete es neue Quartierpläne. Zudem sei eine Tramhaltestelle Freilager der Linie 10 vorgesehen und eine Brücke, womit ein Zugang von Seiten Dreispitz-Areal zum Naherholungsgebiet in den Merian Gärten geschaffen werden kann. Aktuell werde gemeinsam mit der BLT die Finanzierung der Haltestelle abgeklärt. Die Mehrheit der Kommission begrüsst dies und hielt fest, dass mit der 10er- und 11er-Tramlinie und der Anpassung der Haltestellen eine gute Erschliessung des Dreispitz-Areals geschaffen werde. Begrüsst wurde auch die Brücke zu den Merian-Gärten. Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, wie ein attraktives Fusswegnetz gefördert werden könne. Die Verwaltung führte aus, es könne über die Quartierpläne Einfluss genommen werden. Da die ganze Fläche der Christoph Merian Stiftung (CMS) gehört, gebe es nur einen Ansprechpartner, und dieser habe ein Interesse an einer attraktiven Entwicklung des Areals. Die Investoren hätten den Auftrag, möglichst direkte Fusswege zu den Haltestellen zu erstellen. Weiter wurde seitens der Kommission vorgeschlagen, eine Station mit E-Trottinets einzurichten, wofür sich das ebenerdige Gelände eignet.

Die Verwaltung verwies auf die längeren Fahrzeiten, welche mit der Realisierung eines Trams Dreispitz entstehen würden, wobei einzig die Fahrzeit zum Bahnhof SBB in etwa gleich bleiben würde. Seitens Kommission wurde kritisiert, dass nur die Fahrzeit ohne Fussweg berechnet worden war. Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, was mit den zahlreichen Gleisanlagen geschehe. Die BUD führte aus, dies würde an Sitzungen mit CMS und der Gemeinde thematisiert.

Ein Teil der Kommission wies darauf hin, dass es eine Trammerschliessung brauche, wenn die Universität auf das Dreispitzareal komme. Deshalb sollte das Postulat nicht abgeschrieben werden. Ein Kritikpunkt war, dass diese wichtige Planung nicht in die Postulatsantwort einbezogen wurde. Dadurch entstehe Verkehr, und die Studierenden müssten in kürzester Zeit zwischen Petersplatz und Dreispitzareal hin- und herwechseln können. Dazu führte die BUD aus, dass der genaue Standort der Universitätsgebäude noch nicht bekannt sei. Aus heutiger Sicht reiche die Erschliessung aus. Ein Teil der Kommission wandte gegen das Stehenlassen des Postulats ein, dass es voraussichtlich noch zehn Jahre dauern werde, bis die Universität dorthin komme. Dagegen wurde ins Feld geführt, dass die Realisierung eines Trams längere Zeit in Anspruch nehme. Die Verwaltung verwies darauf, dass bei der Fachhochschule MuttENZ kurzfristig hätte reagiert werden können, mit dem Einsatz von Gelenkbussen. Dies wäre möglich.

3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 11:2 Stimmen, den Vorstoss 2018/68 abzuschreiben.

06.03.2020 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident