

Tiefbauamt Baselland
Abteilung öffentlicher Verkehr
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Binningen, 26. September 2019

Mitwirkungsverfahren

Projekt «Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Projekt der Umgestaltung der Hauptstrasse in Birsfelden Stellung nehmen zu können und unterbreiten Ihnen nachfolgend gerne unsere detaillierten Ausführungen und Änderungsbegehren. Unsere Stellungnahme ist gegliedert in generelle Ausführungen zu den Kundenanforderungen und zur Tramentwicklungspolitik sowie unseren konkreten Begehren zum vorliegenden Projekt in Birsfelden.

Zusammenfassung

Die IGöV verlangt, dass das heutige Tram-Eigentrassee in Richtung Westen (stadteinwärts) auf der ganzen Länge beibehalten wird, um einen pünktlichen und sicheren Trambetrieb aufrecht erhalten zu können.

Um trotzdem in beide Richtungen einen Velostreifen zu ermöglichen, sind Parkplätze entlang der Birsfelder Hauptstrasse aufzuheben. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung Birsfelden sind unterirdische BesucherInnenparkplätze geplant, welche die wenigen Parkplätze entlang der Strasse gut ersetzen können.

Die IGöV verlangt, dass zwischen Breite und Bären für Tram und Bus in Fahrtrichtung Osten (stadtauswärts) ein durchgehendes Eigentrassee für den ÖV realisiert wird. Dies ebenfalls um einen pünktlichen und sicheren Trambetrieb sicherstellen zu können.

Die IGöV begrüsst die mit diesen Forderungen nicht kollidierenden Teile des Projekts, namentlich durchgehende Velostreifen und die BehiG-konforme Umgestaltung der ÖV-Haltestellen.

Für die Details verweisen wir auf die ausführliche Stellungnahme nachfolgend.

1. Anforderungen der KundInnen und Vortritt des öffentlichen Verkehrs

Die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs wünschen schnell, pünktlich, bequem und möglichst preisgünstig von A nach B fahren zu können. Unbeliebt ist das Umsteigen (meistens unbequem und mit Zeitverlusten verbunden) sowie das Anhalten von Tram oder Bus zwischen zwei Haltestellen wegen parkierender Autos und Stau des Individualverkehrs auf den Geleisen. Es ist bekannt, dass die Busse der Linien 80 und 81 im Raum Birsfelden durch Verkehrsüberlastungen und Stau – oft ausgelöst durch hohes Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten und Unfälle – immer öfter **Verspätungen von mehr als 30 Minuten** erleiden (vgl. *Geschäftsbericht AAGL 2018, Seite 9*). Für den öffentlichen Verkehr und seine Kundinnen und Kunden ist das als Katastrophe zu bezeichnen.

Aus diesem Grund und um im Rahmen der Raum- und Verkehrsplanung langfristig Verbesserungen für den öffentlichen zu erzielen, legt das basellandschaftliche Gesetz für den öffentlichen Verkehr in seinem § 1 fest, dass **der öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Landschaft vorrangig zu behandeln ist**.

Mit den neu geplanten Mischverkehrsflächen für Tram/Auto entlang der Birsfelder Hauptstrasse – anstelle des bisherigen Trameigentrassees (Sperrflächen) – **geht der Kanton somit in die falsche Richtung**. Das **Risiko nimmt zu**, dass neben den beiden Buslinien auch die Tramlinie 3 in Zukunft massive Behinderungen bis zum **Verkehrszusammenbruch erleiden wird**. Von einem gut funktionierenden, pünktlichen und zuverlässigen ÖV in Birsfelden wird dann nicht mehr gesprochen werden dürfen. Die Auswirkungen auf der Tramlinie 3 werden bis in die Stadt Basel und Saint-Louis zu spüren sein. Dagegen wehrt sich die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz (IGÖV NWCH) und fordert **spürbare Projektverbesserungen zugunsten der Tramlinie 3**. Dazu weiter unten mehr und konkreter.

2. Renaissance des Trams seit 20 bis 30 Jahren

Wegen seiner Vorzüge (geringer Platzbedarf, hohe Leistung, kostengünstig) erlebt das Tram seit einigen Jahrzehnten weltweit eine Renaissance. Neue Tramstrecken werden dabei praktisch **überall mit Eigentrasse** erstellt, damit das Tram möglichst ungestört von Staus des motorisierten Individualverkehrs (mIV) fahren kann. Dieses Konzept ist sehr erfolgreich und führt überall zu einer Zunahme der Fahrgäste. In der Schweiz ist vor einigen Wochen der erste Abschnitt des Limmattaltrams mit Eigentrasse zwischen Altstetten und Schlieren eröffnet worden. Auch die neuen Tramlinien nach Saint-Louis und Weil wurden weitgehend mit Eigentrassees realisiert. Wo das, wie in Weil (Friedlinger Hauptstrasse) nicht möglich war, sind die negativen Folgen (Stau und Blockierung des Trams) fast jeden Samstag zu spüren.

Nebst den beiden Tramverlängerungen nach Weil und Saint-Louis ist die jüngste Tram- Neubaustrecke in Basel diejenige von der Münchensteinerbrücke zum Bahnhof SBB, an welcher der Kanton BL sich finanziell mitbeteiligt hat. Auch diese wurde in 100 Prozent Eigentrassee realisiert.

3. Situation im Raum Basel: Vorteile des Trams nicht aufs Spiel setzen!

Seit einigen Jahren beobachten wir allerdings einen **gegenläufigen Trend**, nämlich den Rückbau von bisherigen Tram-Eigentrassees (Sperrflächen) zu Mischverkehrsflächen. In Basel-Stadt z.B. an der Lörracherstrasse in Riehen, an der Rosentalstrasse sowie an der Gundeldingerstrasse. Dies kostet die BVB durch Behinderungen durch den übrigen Strassenverkehr jedesmal wertvolle Sekunden, die sich mit der Zeit zu Minuten kumulieren. Für die Kundinnen und Kunden resultieren abnehmende Qualität und Zuverlässigkeit, für die BVB Mehrkosten und leider auch ein Rückgang der Fahrgastzahlen. Die zahlreichen massiven Einschränkungen durch Grossbaustellen (aktuell z.B. Baus des Parkings am St. Alban-Graben mit 18-monatiger erheblicher Einschränkung im Trambetrieb auf der Wettsteinachse) verstärken diesen wenig öV-freundlichen Trend.

Offenbar will jetzt auch Baselland mit der Neugestaltung der Hauptstrasse in Birsfelden diesem Trend folgen, das Trameigentrassee zu einer Mischverkehrsfläche zurückbauen und das Tram in der Vorortgemeinde dadurch vermehrt im Stau stecken lassen. Dagegen wehrt sich die IGÖV.

4. Generelle Bemerkungen zum Projekt «Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden»

Selbstverständlich anerkennen wir, dass es anspruchsvoll ist, auf dem knappen Birsfelder Strassenraum ein Projekt, das möglichst allen Ansprüchen genügt, zu realisieren. Beim Projekt handelt es sich somit um den klassischen Fall der Neu- und Umverteilung des knappen öffentlichen Raumes. Was gemäss Projektunterlagen in Birsfelden realisiert werden soll, ist aus Sicht ÖV allerdings ernüchternd: Fussgänger und Velo beanspruchen mehr Platz, das Gewerbe setzt sich erfolgreich gegen den Abbau von Parkplätzen durch, das Auto bleibt sowieso und das Tram muss zuletzt seinen Platz mit diesem teilen. Insgesamt steigt dadurch die Verspätungsanfälligkeit des Trams, was sich auf der ganzen Länge der Linie 3 auswirken wird.

Die bisherige gesetzlich verankerte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wird damit zu Gunsten einer «Gleichbehandlung Auto – Tram» aufgegeben. Die Konsequenzen liegen auf der Hand. Bei geringem Verkehr (z.B. frühmorgens, abends und am Sonntag) wird es in aller Regel funktionieren. Dann aber, wenn der öV seine Stärke besonders ausspielen soll und muss, während der Hauptverkehrszeiten und während des Pendlerverkehrs, wird das Tram in Birsfelden vermehrt im Stau stecken bleiben. Der öV wird langsamer und weniger attraktiv. Schlimmer noch: im Falle sehr kritischer Stausituationen, wie sie Birsfelden mehr als ein Dutzend mal pro Jahr erlebt, werden nicht nur die Buslinien 80 und 81, sondern auch die Linie 3 im Stau stecken bleiben und nicht mehr zuverlässig genutzt werden können. Es wird damit regelmässig zu Situation kommen, wo die Trams der Linie 3 ab Haltestelle Hardstrasse nach St. Jakob/Schänzli umgeleitet werden müssen, wodurch nicht nur **Birsfelden** selbst, sondern auch das **Basler Breitequartier vollständig vom Tram abgehängt wird**. Eventualiter ist deshalb der Bau einer Tramwendemöglichkeit im Bereich der Breite zu prüfen und hierzu mit dem Kanton Basel-Stadt Verhandlungen aufzunehmen. Dies mit dem Ziel, für die KundInnen auf dem Hauptabschnitt des 3ers (Saint-Louis bis Breite) auch bei den regelmässigen Grossstaus in Birsfelden einen pünktlichen Betrieb aufrechterhalten zu können.

Es soll aber nicht unerwähnt bleiben, dass das Projekt auch positive Elemente aufweist, die wir ausdrücklich unterstützen. Hierzu zählen wir:

- die durchgehenden Velostreifen
- die beiden Kreisel Bären und Schulstrasse
- die fussgängerfreundliche Gestaltung
- die Anpassung der Haltestellen an das Behindertengleichstellungsgesetzes

5. Unsere Änderungsbegehren zum Projekt im Einzelnen

5.1 Tram-Eigentrassee stadteinwärts.

Unsere wichtigste und zentralste Forderung: Das Tram 3 erhält **stadteinwärts in Birsfelden durchgehend ein Eigentrassee, auf der ganzen Strecke von Birsfelden Hard bis zur Kentonsgrenze**. Da der Strassenraum beschränkt ist und die Velostreifen nicht in Frage gestellt werden, bedingt dies den Verzicht auf die nordseitigen ca. 10 Parkplätze im Abschnitt Bären bis Schulstrasse. Im Rahmen der Zentrumsentwicklung Birsfelden sind unterirdische BesucherInnenparkplätze geplant, welche die wenigen Parkplätze entlang der Strasse gut ersetzen können. Allfälliger Mehrkosten sind dem Strassensanierungsprojekt zu belasten.

5.2 Eigentrassee für Tram / Bus stadtauswärts ab Breite bis Kreisel Bären

Stadauswärts kann die IGÖV ab Kreisel Bären mit einem Mischverkehrsstrassee grundsätzlich leben. Die resultierenden Verzögerungen durch Behinderungen durch den Individualverkehr können in der Regel an der Endstation Birsfelden Hard aufgefangen werden.

Sehr kritisch beurteilen wir aber die geplante **Autospur auf dem Tramgeleise auf der Birsbrücke zwischen Autobahn bis vor den Kreisel Bären in Richtung stadtauswärts**. In Birsfelden sind zwar Rechts-Pfeile auf dem Tramgeleise aufgemalt, bei starkem Autoverkehr dürfte es erfahrungsgemäss und verstärkt durch den neuen Kreisel zu Stausituationen für das Tram kommen. **Es ist nicht einzusehen, weshalb auf diesem sehr kurzen Abschnitt zwei Autospuren vorhanden sein müssen, die sich dann vor dem Kreisel Bären zu einer Spur verengen**. Die IGÖV lehnt diese Mischverkehrs **über die Birsbrücke bis Bären auf dem Tramgeleise strikt ab**.

Deshalb verlangt die IGÖV, dass in diesem Abschnitt Tram und Bus zusammen eine eigene Tram-/Bus-Spur erhalten. Diese beginnt sinnvollerweise westlich der Haltestelle Breite. Die Bus- und Tramhaltestellen sind am Standort der heutigen Tramhaltestelle zusammenzulegen. Dafür ist eine leichte Spreizung der Gleise notwendig, die im Zusammenhang mit dem BehiG-konformen Umbau der Haltestelle Breite realisiert werden kann. Ab dort führt ein Eigentrassee (Sperrfläche) für Tram und Bus bis zum Kreisel Bären, so dass nicht nur für Tram, sondern auch die Buslinien ein flüssigerer Betrieb resultiert. **Hierfür sind zeitnah mit dem Kanton Basel-Stadt entsprechende Verhandlungen aufzunehmen**.

5.3 Eventualiter: Anforderungen an das Umbauprojekt der Hauptstrasse stadteinwärts

Eventualiter verlangen wir für den Fall, dass unserem Begehren nach einem durchgehenden Eigentrassee für das Tram stadteinwärts nicht stattgegeben wird, **erhebliche Verbesserungen im geplanten Verkehrsablauf zu Gunsten der Tramlinie 3.**

Kritisch ist insbesondere der Abschnitt zwischen Schulstrasse und Bären, wo sich Auto und Tram die gleiche Spur teilen sollen. Wir verlangen, dass durch eine entsprechende Lichtsignalsteuerung sichergestellt wird, dass das Tram

- von der Hard kommend **ohne Verzögerung** (d.h. mit der maximal zulässigen Geschwindigkeit) in die Haltestelle Schulstrasse einfahren kann (absolute Priorität für Tram) und
- es **ohne Behinderungen durch rückstauende Autos** von der Schulstrasse weiter zum Bären fahren kann.

Um dies zu erreichen, sind je nach Verkehrssituation u.U. längere Wartezeiten für den MIV am Lichtsignal im Kreisel Schulstrasse unumgänglich. Die Automobilverbände werden dagegen ankämpfen und argumentieren, es sei ungerechtfertigt, dass Autos wegen eines noch weniger gut besetzten Trams (die Haltestellen Hard und Salinenstrasse haben in der Tat nur wenig Einsteiger) längere Zeit vor einem Rotlicht stehen müssen. Hier ist folgendes zu betonen:

- Die wichtigsten Haltestellen der Linie 3 zwischen Birsfelden und Aeschenplatz sind **Schulstrasse, Bären, Breite** und Waldenburgerstrasse.
- Die Haltestelle Schulstrasse wird dabei nicht nur von BewohnerInnen von Birsfelden, sondern auch des baselstädtischen **Lehenmattquartiers** über den Birssteg rege genutzt.
- Jede **Verspätung führt zu** unregelmässigen Abständen und damit zu ungleichmässig ausgelasteten Kursen mit **Folgeverspätungen**
- Verspätungen in Birsfelden wirken sich **bis an das Linienende in Basel aus** (Burgfelderhof bzw. Gare de Saint-Louis).

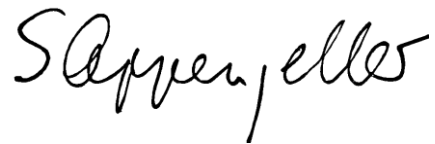
5.4 Eventualiter: Realisierung einer Tramwendemöglichkeit im Bereich Breite

Eventualiter verlangen wir für den Fall, dass unserem Begehren nach einem durchgehenden Eigentrassee für das Tram stadteinwärts nicht stattgegeben werden sollte, die **Realisierung einer Tramwendemöglichkeit im Bereich der heutigen Haltestelle Breite** (Wendeschleife oder Gleisdreieck). Ziel dieser Wendemöglichkeit ist es, an den regelmässig vorkommenden Tagen mit Grossstaus mit totaler Verkehrsblockade in Birsfelden, den Trambetrieb auf dem Abschnitt Breite bis Saint-Louis trotzdem einigermaßen pünktlich und zuverlässig führen zu können. Ab Breite ist dann jeweils ein Busersatz für den Abschnitt bis Birsfelden Hard zu führen. **Hierfür sind zeitnah mit dem Kanton Basel-Stadt entsprechende Verhandlungen aufzunehmen.**

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Vorschläge. Für Rücksprachen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüsse

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
Nordwestschweiz

A handwritten signature in black ink, reading 'S Appenzeller' in a cursive script.

Stephan Appenzeller
Präsident