

1982.

Ratschlag

betreffend

Erstellung einer Strassenbahnlinie

durch die

**Hardstrasse, Adlerstrasse, Zeughausstrasse,
St. Jakobsstrasse bis St. Jakob.**

Dem Grossen Rate des Kantons Basel-Stadt vorgelegt
den 28. Januar 1915.

The first part of the paper is devoted to a general discussion of the problem of the existence of solutions of the system of equations (1) for arbitrary values of the parameters α and β . It is shown that the system (1) has solutions for arbitrary values of the parameters α and β if and only if the condition $\alpha + \beta = 1$ is satisfied. The second part of the paper is devoted to a detailed study of the properties of the solutions of the system (1) for arbitrary values of the parameters α and β . It is shown that the solutions of the system (1) are unique and depend continuously on the parameters α and β . The third part of the paper is devoted to a study of the asymptotic properties of the solutions of the system (1) for large values of the parameters α and β . It is shown that the solutions of the system (1) approach zero as the parameters α and β approach infinity.

Tit.

Im Ratschlag No. 1918 betreffend ein generelles Strassenbahnnetz, der dem Grossen Rat am 9. Oktober 1913 vorgelegt wurde, bis heute aber noch nicht zur Behandlung gelangte, haben wir über die Linie

Hardstrasse-Zeughausstrasse-St. Jakob

folgendes ausgeführt:

„Diese Linie ersetzt die früheren Projekte einer Strassenbahnverbindung nach St. Jakob (und weiter nach Muttenz), die die Benützung der St. Jakobsstrasse oder der Grosspeterstrasse vorgesehen hatten. Jene Projekte hatten den Nachteil, dass sie durch Strassen führten, die vorläufig und wohl noch auf längere Zeit schwach bebaut sind, während eine Linie in der Hardstrasse einem grossen Quartier eine Verbindung eröffnet. Sie wird nicht länger als die Linie Aeschenplatz-St. Jakobsstrasse-Münchensteiner-Grosspeter-äussere St. Jakobsstrasse; eine Haltestelle an der Zeughausstrasse ist für den Verkehr mit dem Güterbahnhof bequem gelegen. Die Linie macht aller Voraussicht nach sowohl die Grosspeterlinie als die Linie zwischen Luftmatt und Sommerkasino überflüssig, während umgekehrt die Ausführung einer dieser Linien uns der Notwendigkeit nicht enthöbe, im äussern St. Albanquartier eine neue Verbindung zu schaffen. Für den Anschluss einer Linie, die von Liestal und Muttenz her die Kantona-

grenze erreicht, eignet sich das neue vorgeschlagene Projekt ebenso gut, wie die andern. Die Ausführung soll nächstens an die Hand genommen werden.“

Im Budget des Jahres 1914 waren auch die Kosten für den Bau der Linie bereits enthalten. Der Grund, weshalb wir dem Grossen Rate die Ausführung im verflissenen Jahre noch nicht vorschlagen konnten, lag hauptsächlich darin, dass die Fertigstellung der von der Hardstrasse nach der Zeughausstrasse quer durch das Singergut führenden Adlerstrasse abgewartet werden musste. Diese Strasse ist nun fertig aufgefüllt und soll in nächster Zeit vollendet werden. Es steht somit der projektierten Traceführung nichts mehr im Wege.

Wir beantragen daher, die Linie, deren Baukosten vom Vorjahr ins Budget 1915 übertragen worden sind, im laufenden Jahre zu erstellen. Dadurch wird u. a. sowohl für das ständige Baupersonal der Strassenbahnverwaltung, dessen Arbeitspensum bis zum Frühjahr in grossen und ganzen sich erschöpft haben würde, als auch für einen weitem Kreis von Arbeitssuchenden willkommene Arbeitsgelegenheit geschaffen.

Im Einzelnen haben wir zum Linienprojekt folgendes zu berichten:

Im Jahre 1911 und 1912 sind beim Regierungsrat zwei Petitionen eingegangen, die eine vom Verein des äussern St. Albanquartiers, worin die Prüfung der Frage verlangt wird, ob nicht die projektierte Stassenbahnlinie nach Muttenz durch das äussere St. Albanquartier, speziell durch die Hardstrasse, geführt werden könnte, die andere von 62 Industrie- und Handelsfirmen und privaten Geschäftsleuten, worin zur Erleichterung des starken und immer zunehmenden Verkehrs von der Stadt nach dem Güterbahnhof Wolf und zur bessern Erschliessung des für industrielle Anlagen sehr geeigneten grossen Terrains auf

Stadtgebiet zwischen St. Jakob und Birsfelden um die endliche Erstellung einer Strassenbahn nach St. Jakob ersucht wird.

Es lässt sich nun nicht bestreiten, dass die von beiden Interessengruppen dargelegten Gründe für die Anhandnahme einer Strassenbahnlinie in der dortigen Gegend Beachtung verdienen; es ist namentlich richtig, dass das wohlbebaute äussere Albanquartier zu seinem Schaden einer Strassenbahnlinie entbehrt und dass grosse unbebaute Areale, die zum Teil im Besitz der Christoph Merianischen Stiftung sind, erst durch eine Strassenbahnlinie der Verwertung näher kommen werden. In neuester Zeit tritt hinzu die Erbauung des neuen Zeughauses, das ein grosser Teil unserer Bevölkerung zu besuchen häufig in die Lage kommen wird.

Die Begehren der verschiedenen Interessenten können nun durch eine und dieselbe Linie befriedigt werden, wenn die Verbindung der Station am Aeschenplatz mit St. Jakob nicht, wie bisher vorgesehen, durch die innere St. Jakobsstrasse, Münchensteinerstrasse und Grosspeterstrasse, sondern durch die Hardstrasse, Adlerstrasse und Zeughausstrasse bewerkstelligt wird.

Das erste Projekt einer St. Jakobslinie nahm seinerzeit die innere und die äussere St. Jakobsstrasse in Aussicht; hiegegen wurde aber mit Recht geltend gemacht, dass die Strecke zwischen Sommerkasino und Luftmatt, die zur Zeit einen schönen Spaziergang bietet, durch eine doppelgleisige Strassenbahn, die zur Beseitigung der Baumreihe nötigte, verunstaltet würde. Man kam dann auf das Projekt, die Wagen der neuen Linie auf der jetzigen Münchensteinerlinie bis zur Grosspeterstrasse fahren zu lassen und sodann mittelst der Grosspeterstrasse die äussere St. Jakobsstrasse erst bei den Gebäuden des Güterbahnhofs Wolf zu erreichen. Gegen dieses Projekt, das

im Ratschlag 1693 (25. Februar 1909) empfohlen ist, spricht aber das Bedenken, dass die Grosspeterstrasse als Hauptzufahrtstrasse zum Güterbahnhof Wolf für den schweren Güterverkehr von Strassenbahngeleisen frei erhalten werden sollte, und es darf auch vom Standpunkt der Rentabilität aus dagegen gesagt werden, dass es keine neue bewohnte Gegend an die Strassenbahn anschliesst.

Wir sind infolgedessen auf das Projekt zurückgekommen, das von Anfang an bei der Behandlung der St. Jakobslinie ebenfalls in Erwägung gezogen wurde, nämlich das Projekt der Linienführung durch die Hardstrasse, wodurch die Aufgaben einer Erschliessung des äusseren Albanquartiers für die Strassenbahnen und einer Verbindung derselben mit dem Güterbahnhof Wolf, mit dem neuen Zeughaus, mit St. Jakob und eventuell mit Muttenz, gleichzeitig gelöst werden.

Hinsichtlich der Linienlänge ist zu sagen, dass die Führung durch die St. Jakobsstrasse natürlich die kürzeste wäre, dass aber die Hardstrassenlinie nicht länger ist, als die Grosspeterlinie.

Was die Rentabilität betrifft, so kann nicht bestritten werden, dass eine Linie, die durch das äussere Albanquartier führt, einer Linie durch die Grosspeterstrasse und noch mehr einer Linie, die zwischen Sommerkasino und Luftmatt, mithin zwischen unbebautem Areal fährt, überlegen ist. Es kommt aber weiter in Betracht, dass durch die Hardstrassenlinie sowohl die Grosspeterlinie, als die Linie zwischen Sommerkasino und Luftmatt gegenstandslos wird, während natürlich die Erstellung einer der eben genannten Linien für das äussere Albanquartier bedeutungslos wäre und demnach eine Hardstrassenlinie auf die Länge nicht hintanhaltan könnte.

Der Wunsch des äusseren Albanquartiers, endlich an das Strassenbahnnetz angeschlossen zu werden, er-

scheint gerechtfertigt, wenn in Betracht gezogen wird, dass die Peripherie keines äussern Stadtteiles (abgesehen von den kleineren isolierten Villenkolonien), gleich weit von einer Strassenbahnlinie entfernt liegt. Die weiteste Distanz beträgt für die äussersten Häuser im Bachlettenquartier an der Benkenstrasse 600 m von der Steinerlinglinie, während der Bewohner der Wartenbergstrasse und des St. Albanrings über 900 m nach der Haltestelle Engulgasse und 750—800 m nach den Haltestellen Hardstrasse und Gellert der Birsfelderlinie zurückzulegen hat. Noch weitere Distanzen ergeben sich für das der Erschliessung noch harrende Terrain der Christoph Merianischen Stiftung ausserhalb des St. Albanrings. Es scheint uns aber im öffentlichen Interesse zu liegen, dass die Ausdehnungsmöglichkeit dieses Quartiers erleichtert wird.

Die Linie erhält eine Länge von 2,1 km. Sie zweigt bei der Einmündung der Hardstrasse in die St. Albananlage von der Birsfelderlinie ab, durchfährt die Hardstrasse, Adlerstrasse, Zeughausstrasse, biegt beim neuen Zeughaus in die St. Jakobsstrasse ein und endigt ausserhalb St. Jakob auf eigenem Bahnkörper südlich neben der Hauptstrasse bei der Kantonsgrenze. Die dortige Stationsanlage mit Geleiseschleife wird einem gesteigerten Verkehr bei Festlichkeiten auf der St. Jakobswiese und an schönen Sonntagen Genüge leisten und ohne Schwierigkeiten einer späteren elektrischen Bahn von Muttenz oder Liestal her Anschluss gewähren können.

Die gesamten Baukosten einschliesslich einer Verbreiterung der Brücke über den Teich bei St. Jakob betragen laut Voranschlag Fr. 348,800.—, wovon Fr. 324,800.— auf Rechnung des Anlagekapitals der Strassenbahnen und Fr. 24,000.— auf Rechnung des Baudepartements als Beitrag an die mit der neuen Linie verbundenen Strassenkorrekturen zu bewilligen wären.

Da die Bestellungen des erforderlichen Schienenmaterials und des Kupferdrahtes besonders unter den gegenwärtigen Verhältnissen frühzeitig erfolgen müssen, empfehlen wir die Vorlage zu baldmöglichster Behandlung.

Wir beantragen folgende Beschlussfassung:

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf den Antrag des Regierungsrates, bewilligt für die Erstellung einer doppelspurigen Strassenbahnlinie von den St. Albananlagen durch die Hardstrasse, Adlerstrasse, Zeughausstrasse, St. Jakobsstrasse bis St. Jakob im Laufe des Jahres 1915 auf Rechnung des Anlagekapitals der kantonalen Strassenbahnen einen Kredit von Fr. 324,800.— und auf Rechnung des Baudepartements für die Vornahme der notwendigen Strassenkorrekturen einen Kredit von Fr. 24,000.—.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem Referendum.

Basel, den 16. Januar 1915.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Präsident:

Dr. F. Mangold.

Der Sekretär:

Dr. A. ImHof.

Beilagen:

4 Pläne der Strassenbahnanlage.