

Die Buslinie 30 erfreut sich grosser Beliebtheit. Dies kann nicht erstaunen, verbindet sie doch wichtige Institutionen wie die Universität und mehrere Spitäler mit den Bahnhöfen.

Eine Umstellung auf Trambetrieb würde nicht nur der Bedeutung dieser Verbindung Rechnung tragen. Sie würde auch interessante zusätzliche Linienführungen über die heutigen Endpunkte der L 30 hinaus ermöglichen, insbesondere könnten am Bahnhof SBB Linien aus dem Leimen- oder Birstal über das Heuwaageviadukt sinnvoll in die Stadt und über die Johanniterbrücke nach Kleinbasel weitergeführt werden.

Betriebliche Vorteile würden dadurch entstehen, dass die Fahrplanstabilität eines Trams wesentlich besser ist als diejenige einer Buslinie. Zudem entstünde eine attraktive Ausweichroute bei Störungen und Umleitungen.

Erfahrungen mit der Verlängerung der Linie 8 zeigen, dass neue Tramstrecken in sehr kurzer Zeit geplant, politisch genehmigt und zur Baureife gebracht werden können.

Eine Koordination von weiteren zur Diskussion stehenden Ausbauvarianten des Tramnetzes mit anstehenden Bauvorhaben, wie zum Beispiel der Sanierung des Heuwaageviadukts, muss deshalb geprüft werden, sollen unnötige Kosten und Doppelspurigkeiten vermieden werden.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an,

- wie er die „Tramwürdigkeit“ der Linie 30, auch im Kontext mit den dadurch möglichen neuen Netzvarianten, beurteilt,
- ob er bereit ist und ob es vom Zustand der Bausubstanz her zu verantworten wäre, die Sanierung des Heuwaageviadukts so lange zu sistieren, bis über die Frage, ob ein Tram über die Johanniterbrücke (mit seiner logischen Weiterführung via Heuwaageviadukt zum Bahnhof SBB) gebaut werden soll, entschieden ist.

Christoph Wydler