

Das Tram hat in Basel eine Erfolgsgeschichte sondergleichen hingelegt und ist heute aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) mussten jedoch in den vergangenen Jahren wiederholt hohe Unterhaltskosten in ihre Trams und das Schienennetz stecken. Aufgrund des aktuellen Zustands kürzlich sanierter Schienen stellt sich deshalb die Frage, ob die BVB auch in Zukunft zwingend immer auf die Schiene setzen sollen. Darüber hinaus stellen Schienen für Zweiräder ein nicht zu vernachlässigendes Hindernis dar. Im Ausland werden bereits erste schienenlose Trams eingesetzt, die zwar das Fassungsvermögen eines Trams aufweisen, sich jedoch auf Pneus auf der Strasse bewegen. Derartige schienenlosen Trams basieren auf Technologien, die bereits in Zügen und Autobussen eingesetzt werden.

Ein schienenloses Tram ist kein Bus, obwohl es mit Gummirädern ausgestattet ist und auf der Strasse fährt. Dieses neuartige Tram beinhaltet die besten Eigenschaften eines Trams ohne dessen Nachteile. Schienenlose Trams ersetzen den Lärm und die Emissionen von Bussen mit elektrischer Traktion. Sie können durch Batterien angetrieben und gleichzeitig durch bestehende Fahrleitungen aufgeladen werden. Sie können Geschwindigkeiten von bis zu 70 km/h aufnehmen bei gleicher Kapazität und Fahrqualität eines Trams. Schienenlose Trams können zudem die negativen Einflüsse der Trams auf die Umwelt vermeiden - Störungen und Schienenunterhaltskosten. Bis Schienen neu verlegt oder ersetzt sind, können Monate vergehen, während die lokale Wirtschaft und Bevölkerung mit erheblichen Beeinträchtigungen leben müssen, wie dies beispielsweise im vergangenen Sommer in Basel der Fall war.

Das schienenlose Tram kostet pro Kilometer weniger als ein konventionelles Tram. Die Einführung neuer Trams kann dabei einfach und schnell von statten gehen, da es weder auf Fahrleitungen noch Schienen angewiesen ist.

Aus diesen Gründen wird der Regierungsrat ersucht, zu prüfen und zu berichten, ob er mit Partnern aus der Schweizer Wirtschaft ein schienenloses Tram beschaffen und in Basel testen kann.

Alexander Gröflin, Thomas Grossenbacher, Sasha Mazzotti, Andreas Ungricht, Heinrich Ueberwasser, Daniela Stumpf, Beat K. Schaller, Eduard Rutschmann, Roland Lindner