

Immer häufiger kommt es auf der Innenstadt-Route zu Unterbrüchen für den Tramverkehr, weil entweder Unfällen passieren, Fahrleitungsstörungen oder andere Probleme vorliegen. Dies hat, gerade in der Rushhour, zur Folge, dass der Tramverkehr beinahe komplett zum Erliegen kommt und Passagiere nicht mehr rechtzeitig von A nach B kommen. Gerade auch die Sperrung der Margarethenbrücke hat wieder einmal gezeigt, wie volatil unser Tramnetz heute ist.

Die vielfältigen Ursachen dieser Pannen zu beheben, ist unmöglich, da es immer einmal wieder zu Unfällen oder Störungen kommen kann. Zweifelsohne nachteilig erweist sich dabei aber, dass beinahe alle relevanten Tramlinien des Netzes der BVB und der BLT auf der Innenstadt-Achse zwischen Aeschenplatz/Bankverein-Barfüsserplatz-Marktplatz-Schiffände verkehren. Dies führt dazu, dass bei einem Unterbruch fast alle Tramlinien entweder verspätet sind, ausfallen oder umgeleitet werden müssen.

Der stark beeinträchtigte „Tramfluss“ in der Innenstadt hat zur Folge, dass die Fahrtzeit immer länger wird und man selbst zu Fuss in der Zwischenzeit sehr viel schneller ans Ziel kommt. Die Einführung der Einfachhaltestellen hat das Problem noch verschärft. Es steht ausser Frage, dass das Tram nicht nur aus zeitlichen Gründen von Passagieren genutzt wird, sondern auch aus praktischen Gründen (ältere oder gehbehinderte Menschen, Transport von Kleingütern etc.). Nichtsdestotrotz sollte der Tramverkehr dennoch rascher fliessen können, damit dieser attraktiv bleibt.

Die Attraktivität wird durch besagte Ausfälle jedoch gemindert und so ist es nicht überraschend, dass die Passagierzahlen auch nach Corona weiterhin tief sind, obschon man zwischenzeitlich im Bereich des preislichen Angebots diverse Ermässigungen eingeführt hat. Entsprechend steigt das Defizit der BVB, welches durch den Kanton ausgeglichen werden muss. Diese sinkenden Passagierzahlen sind besorgniserregend, ist doch neben dem Velo der ÖV in der Innenstadt ein wichtiger Faktor für die Erreichung von Klimazielen.

Es muss deshalb alles unternommen werden, um den ÖV wieder attraktiver zu gestalten. Ideen einer Entflechtung des Tramnetzes in der Innenstadt bestehen seit Jahren. Die Tramnetzentwicklung 2030 mit u.a. der Einführung eines Trams Claragraben, Petersgraben und der Margarethenverbindung ist umstritten und wird es auch bleiben. Es ist unsicher, ob diese Tramverbindungen in der Bevölkerung bei allfälligen Referendumsabstimmungen eine Mehrheit finden. Vergangene Tramabstimmungen gingen schliesslich in Basel-Stadt (Erlenmatt) als auch Basel-Landschaft (Margarethenstich) verloren.

Deshalb darf keine weitere Zeit verloren gehen: Das viel zu dichte Tramnetz auf der o.g. Innenstadtroute muss entflechtet werden, damit Tramlinien und Passagiere wieder rascher von A nach Z kommen. Hierzu sind deshalb als „Sofortmassnahme“ per Fahrplanwechsel Dezember 2024 zwei Tramlinien von besagter Innenstadtroute zu entfernen. Diese können entweder auf alternativen Routen verkehren oder aber als Zubringer dienen und wieder kehren. Es obliegt in der Verantwortung des Regierungsrates zu entscheiden, welche Tramlinien sich hierfür eignen und wie besagte Forderung sinnvoll umgesetzt werden kann.

Der Motionär bittet den Regierungsrat daher spätestens bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 folgende Massnahmen zu ergreifen:

Zur Stärkung und Attraktivitätssteigerung des ÖV sind zwei Tramlinien von der Innenstadtachse Bankverein-Barfüsserplatz-Marktplatz zu entfernen und durch eine geeignete Entflechtung eine Verbesserung der Situation herbeizuführen.

Joël Thüring