



An den Grossen Rat

24.5120.02

BVD/P245120

Basel, 8. Mai 2024

Regierungsratsbeschluss vom 7. Mai 2024

## Interpellation Nr. 33 Adrian Iselin betreffend «zusätzliche Tramverbindung durch den Claragraben»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 10. April 2024)

«Seit Jahren ist seitens des Bau- und Verkehrsdepartements immer wieder die Rede von zusätzlichen Tramlinien, so soll auch durch den Claragraben neu zusätzlich Tramverkehr geleitet werden. Begründet wird dies hauptsächlich mit einer Entlastung des bestehenden Tramnetzes und der Verkürzung der Fahrzeiten.

Was von den Planenden nicht beachtet wird, sind die Nebenwirkungen und auch Risiken. Der Claragraben ist neben dem Riehenring die einzige Verkehrsachse zwischen unterem und oberem Kleinbasel. Schon heute bilden sich zwischen Feldberg- und Clarastrasse zu gewissen Zeiten Kolonnen von Autos mit laufendem Motor. Diese Nebenwirkung der Priorisierung von Tram und Bus sehen wir auch in zahlreichen anderen Strassen: Hardstrasse, Grenzacherstrasse, Feldbergstrasse etc. Seit dem Bau des Kreisels beim Kunstmuseum stauen sich die Autos auch auf der Wettsteinbrücke. Dieser Zustand würde durch eine zusätzliche Tramlinie Claragraben – Wettsteinbrücken noch verstärkt. Die Umwelt wird durch solche Staus und durch Ausweichverkehr durch die Feldbergstrasse und den Riehenring mehr belastet.

Im Claragraben befinden sich links und rechts der Fahrbahn Schulhäuser. Zwischen der Clarastrasse und dem Clarahofweg steht eine Reihe von alten Bäumen, die sich bis zur Riehenstrasse fortsetzt. Dort und auch weiter gegen die Riehenstrasse hin hat es auch Parkplätze, die für das Gewerbe und die Gastronomie im Kleinbasel wichtig sind.

Der Bau zusätzliche Tramgleise würde eine Nutzung der Fläche wie bisher verunmöglichen. Eventuell müssten Bäume gefällt werden, sichere Strassenüberquerungen für Schülerinnen und Schüler und ältere Menschen müssten errichtet werden, eine rasche Durchfahrt der Blaulicht-Fahrzeuge würde behindert, Parkplätze würden aufgehoben, der Individual- sowie der Busverkehr (Linien 31, 34 & 38) würde behindert, die Feldbergstrasse und der Riehenring würden noch stärker befahren, mehr Lärm würde verursacht, der Wettsteinplatz noch stärker durch den Verkehr belastet, die Anwohnerschaft durch mehr Tramlärm und stehende Kolonnen belästigt etc.

Diese Nebenwirkungen überwiegen den Nutzen einer kürzeren Fahrzeit für Berufspendler zum Bahnhof SBB bei weitem.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass es zahlreiche negativ Betroffene von der Errichtung einer neuen Tramverbindung durch den Claragraben geben würde?
2. Gewichtet der Regierungsrat die Erhöhung der Bequemlichkeit für Berufspendler durch schnellere und direkte Tramverbindung zum Bahnhof SBB höher als die Beeinträchtigung unserer Bevölkerung durch die zusätzliche Tramverbindung?

3. Erkennt der Regierungsrat die Erschwernisse, die sich für den Individualverkehr ergeben würden, wenn die Achse zwischen Feldbergstrasse und oberem Kleinbasel nicht mehr die gleiche Durchlässigkeit aufweisen würde wie heute?
4. Sieht der Regierungsrat die Problematik des Ausweichverkehrs in den Riehenring vor Messe- und Kongressgebäuden?
5. Ist der Regierungsrat bereit, als Alternative zu neuen Tramlinien auch schienenungebundene, umweltfreundliche Fahrzeuge als Mittel, mehr Fahrgäste transportieren zu können, in Betracht zu ziehen?
6. Ist der Regierungsrat bereit, ein Mitwirkungsverfahren bei der betroffenen Bevölkerung und den übrigen Betroffenen einer neuen Tramverbindung durchzuführen?
7. Sind an die externen Beauftragten, die mit CHF 225'000.-- helfen sollen, der Bevölkerung das Tramnetz 2030 näher zu bringen, bereits Aufträge hinsichtlich Tramverbindung Claragraben erteilt worden?
8. Besteht die Bereitschaft, die als Grund für diese zusätzliche Tramverbindung erwähnte Überlastung des Tramverkehrs in der Innenstadt mit anderen Massnahmen zu beheben?
9. Welche Alternativen bieten sich im Falle der Nichtrealisierung dieser neuen Tramverbindung an?

Adrian Iselin»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## 1. Einleitung

Die Tramnetzentwicklung beruht auf einem politischen Auftrag: 2012 hat der Grosse Rat als Gegenvorschlag zur Traminitiative einen Ausbauplan für das Tramstreckennetz im Kanton Basel-Stadt beschlossen, dafür eine Rahmenausgabenbewilligung über 350 Mio. Franken gesprochen und den Regierungsrat mit der Umsetzung und regelmässigen Berichterstattung zum Stand der Arbeiten beauftragt. Der Ausbauplan sieht eine Tramverbindung durch den Claragraben als Teil des künftigen Tramstreckennetzes vor.

2019 hat der Regierungsrat dem Grossen Rat letztmals zur Tramnetzentwicklung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz berichtet. Der nächste Bericht ist kurz vor Abschluss und soll Ende des zweiten Quartals 2024 an den Grossen Rat vorgelegt werden. Darin legt der Regierungsrat die Gesamtzusammenhänge der Tramnetzentwicklung, die Bedeutung und den Nutzen der einzelnen Projekte sowie deren Beitrag zu einem zukunftsfähigen, effizienten Tramnetz für den Kanton und für die Agglomeration Basel dar.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass es zahlreiche negativ Betroffene von der Errichtung einer neuen Tramverbindung durch den Claragraben geben würde?*

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass ein Infrastrukturprojekt wie der Bau einer Tramverbindung durch den Claragraben Auswirkungen auf die Anwohnenden und Nutzenden und deren Einrichtungen hat. Interessenskonflikte liegen dabei in der Natur der Sache. In der Umsetzung des Projekts achtet er daher auf eine sorgfältige Interessensabwägung und ausgewogene Ausgestaltung. Zurzeit überarbeitet das Bau- und Verkehrsdepartement das Vorprojekt für den Claragraben mit dem Ziel, mehr Begrünung im Strassenraum zu ermöglichen und Sicherheit und Komfort für den Velo- und Fussverkehr weiter zu verbessern.

2. *Gewichtet der Regierungsrat die Erhöhung der Bequemlichkeit für Berufspendler durch schnellere und direkte Tramverbindung zum Bahnhof SBB höher als die Beeinträchtigung unserer Bevölkerung durch die zusätzliche Tramverbindung?*

Das Tramnetz 2030 mit der Claragraben-Verbindung als eines von verschiedenen Elementen verbessert das gesamte Tramsystem. Alle Passagiere und Passagierinnen des Basler ÖV – und das sind nicht allein Pendlerinnen und Pendler – profitieren nicht nur von schnelleren Verbindungen vom unteren Kleinbasel an den Bahnhof SBB, sondern auch von einer höheren Pünktlichkeit und weniger Beeinträchtigungen durch Unterbrüche im zentralen Abschnitt via Marktplatz. Ausserdem profitieren die Innenstadt und ihre Nutzenden von der Entlastung des übermässig beanspruchten Innenstadtkorridors. Ein pünktlicher und zuverlässiger ÖV trägt zudem zur Erreichung der Klimaziele bei und dazu, dass Basel ein attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort bleibt, insbesondere angesichts der steigenden Zahl an Arbeitnehmenden und Einwohnenden.

Gleichzeitig anerkennt der Regierungsrat auch, dass einzelne Anrainerinnen und Anrainer im Claragraben negativ betroffen sein können vom Vorhaben. Allfällige negative Auswirkungen werden im Rahmen der Projekterarbeitung evaluiert und in sorgfältiger Abwägung bestmöglich berücksichtigt.

3. *Erkennt der Regierungsrat die Erschwernisse, die sich für den Individualverkehr ergeben würden, wenn die Achse zwischen Feldbergstrasse und oberem Kleinbasel nicht mehr die gleiche Durchlässigkeit aufweisen würde wie heute?*
4. *Sieht der Regierungsrat die Problematik des Ausweichverkehrs in den Riehenring vor Messe- und Kongressgebäuden?*

Die Bevölkerung von Basel-Stadt hat in der Volksabstimmung von 2022 deutlich Ja gesagt zu ambitionierten Klimazielen. Einer der massgeblichen Faktoren zur Erreichung dieser Ziele sind Veränderungen im Bereich Verkehr – dies durch Förderung des ÖV, aber auch durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs. Auch mit der Tramverbindung im Claragraben bleibt die Erschliessung für die Anwohnenden und das ansässige Gewerbe jedoch gewährleistet. Für Velofahrende wird sich die Situation mit der Öffnung für Gegenverkehr sogar verbessern. Quartierfremder Durchgangsverkehr soll nach Auffassung des Regierungsrates nicht in Quartierstrassen, sondern über benachbarte, übergeordnete Strassen abgewickelt werden. Der Riehenring ist dem übergeordneten Strassennetz zugeordnet und für die Verbindung zwischen dem unteren und oberen Kleinbasel deutlich geeigneter als der Claragraben.

5. *Ist der Regierungsrat bereit, als Alternative zu neuen Tramlinien auch schienenungebundene, umweltfreundliche Fahrzeuge als Mittel, mehr Fahrgäste transportieren zu können, in Betracht zu ziehen?*

Die Planung erfolgt in Basel bereits nachfragegerecht: Tramlinien werden bei hoher Nachfrage, Buslinien bei mittlerer und kleiner Nachfrage eingesetzt.

Bei hoher Nachfrage hat das Tram im Vergleich zu anderen Transportmitteln zusätzlich wesentliche Vorteile. Es ist das flächeneffizienteste Transportmittel und ist gemäss Fahrgastbefragungen beliebter als der Bus, da es ruhiger fährt und damit ein angenehmeres Fahrgefühl vermittelt. Der Einsatz alternativer Fahrzeuge wie beispielsweise Busse könnte überdies keinen Beitrag zu den dringend notwendigen Verbesserungen im Gesamtnetz leisten. Auch brauchen Busse deutlich breitere Verkehrsflächen und müssen bei gleichem Platzangebot häufiger verkehren als Trams, was den Bedarf an Fahrpersonal erhöht.

6. *Ist der Regierungsrat bereit, ein Mitwirkungsverfahren bei der betroffenen Bevölkerung und den übrigen Betroffenen einer neuen Tramverbindung durchzuführen?*

Bereits in der Vergangenheit hat das Bau- und Verkehrsdepartement verschiedene Mitwirkungsveranstaltungen zur Tramnetzentwicklung durchgeführt. Nebst mehreren Austauschen mit einem Beirat bestehend aus wichtigen Stakeholdern und Quartierorganisationen, fanden 2015 und 2019 auch öffentliche Foren statt. Das erste Forum 2015 fand im Volkshaus statt und richtete sich damit besonders an die Bevölkerung rund um den Claragraben. Weitere Mitwirkungsanlässe wird das Bau- und Verkehrsdepartement nach der Veröffentlichung des dritten Tramnetzberichts in der zweiten Hälfte dieses Jahres planen.

7. *Sind an die externen Beauftragten, die mit CHF 225'000.-- helfen sollen, der Bevölkerung das Tramnetz 2030 näher zu bringen, bereits Aufträge hinsichtlich Tramverbindung Claragraben erteilt worden?*

Bei diesem Auftrag geht es darum, der Öffentlichkeit alle Informationen zum Tramnetz 2030 und die Gründe, weshalb der Kanton dieses umsetzen will, in gut verständlicher Form zur Verfügung zu stellen und mit ihr im Dialog zu sein. Die Tramverbindung Claragraben ist Teil dieser Gesamtkommunikation. Die beauftragte Agentur hat die Arbeit aufgenommen.

8. *Besteht die Bereitschaft, die als Grund für diese zusätzliche Tramverbindung erwähnte Überlastung des Tramverkehrs in der Innenstadt mit anderen Massnahmen zu beheben?*  
9. *Welche Alternativen bieten sich im Falle der Nichtrealisierung dieser neuen Tramverbindung an?*

Die Tramnetzentwicklung beruht wie einleitend erwähnt auf einem politischen Auftrag. Das Tramnetz 2030 und die dafür benötigten Neubaustrecken stützen sich darauf ab und wurden in Zusammenarbeit mit der BVB, der BLT, dem Kanton Baselland und der IGÖV erarbeitet. Es ist also breit abgestützt. Zurzeit sieht der Regierungsrat das Tramnetz 2030 als die beste Möglichkeit, die Innenstadt zu entlasten und dem parlamentarischen Auftrag nachzukommen – auch mit Blick auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum und den wichtigen Beitrag des ÖV zu den Basler Klimaschutzziele. Dies wird er dem Grossen Rat demnächst auch im dritten Tramnetzbericht ausführlicher darlegen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin