



An den Grossen Rat

24.5121.02

BVD/P245121

Basel, 8. Mai 2024

Regierungsratsbeschluss vom 7. Mai 2024

## Interpellation Nr. 34 Raoul I. Furlano betreffend «zusätzliche Tramverbindung durch den Petersgraben»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 10. April 2024)

«Die Idee einer Tramverbindung durch den Petersgraben zur Entlastung der Innenstadt wurde vor einiger Zeit vorgeschlagen. Es wird argumentiert, dass dies die Fahrzeit zum Bahnhof SBB verkürzen und den Bahnhof ohne Umsteigen erreichbar machen würde.

Bislang hat das Bau- und Verkehrsdepartement die negativen Auswirkungen einer solchen Tramverbindung auf die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raums am Petersplatz vollständig vernachlässigt.

Der Petersplatz sollte sowohl für Studierende der Universität als auch für die Öffentlichkeit als einladender und ruhiger Ort erhalten bleiben. Der Petersgraben ist während der Herbstmesse ca. vier Wochen völlig gesperrt oder nur zu gewissen Zeiten zu befahren. Jeden Samstag von frühmorgens bis gegen Abend findet dort ein grosser Flohmarkt statt, der über die Öffnungszeiten hinaus noch Verkehrsaufkommen zum Aus- und Einladen der Verkaufsware generiert.

In unmittelbarer Nähe befindet sich ein Primarschulhaus mit zu kleinem Pausenplatz, so dass der Platz vor der Peters-Kirche auch genutzt wird. Eine Tramlinie in unmittelbarer Nähe birgt Gefahrenpotenzial für die Kinder.

Die vorgeschlagene Tramverbindung würde auch die bisherige Nutzung des Petersgrabens einschränken, einschließlich des Zugangs zur Notfallstation des Universitätsspitals und des kurzzeitigen Parkens für Patientinnen und Patienten, dies trifft meines Wissens auch für den geplanten Neubau/Umbau des USB.

Zudem würde die Tramlinie die Achse des Petersgrabens, die oft von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen befahren wird, beeinträchtigen und die rasche Zirkulation der Rettungsfahrzeuge erschweren.

Es gibt daher zahlreiche Gründe, warum es nicht sinnvoll ist, eine neue Tramverbindung durch den Petersgraben zu bauen, nur um die Fahrzeit um wenige Minuten zu verkürzen.

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

1. Priorisiert der Regierungsrat die Bequemlichkeit von Berufspendlerinnen und Pendlern, die den Bahnhof SBB etwas schneller und ohne Umsteigen erreichen wollen, über die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raums am Petersplatz?
2. Ist sich der Regierungsrat der Probleme bewusst, die eine Tramverbindung für die Herbstmesse und den Flohmarkt verursachen würde?
3. Erkennt der Regierungsrat die zusätzlichen Belastungen für den Leonhardsgraben durch eine Tramverbindung im Petersgraben, einschließlich der Erschwernisse für Velofahrerinnen und -fahrer sowie den übrigen Individualverkehr?

4. Berücksichtigt der Regierungsrat die Erschwernisse für Blaulicht-Fahrzeuge, die den Petersgraben bei Notfällen in beide Richtungen befahren?
5. Gedenkt der Regierungsrat, gemäss den Bestimmungen über die Mitwirkung der Quartierbevölkerung die betroffene Bevölkerung und weitere Betroffene anzuhören?
6. Wird durch die Beauftragung einer Kommunikationsagentur durch das Bau- und Verkehrsdepartement Lobbyarbeit für dieses fragwürdige Projekt betrieben?
7. Besteht Bereitschaft, den Einsatz von schienenunabhängigen umweltfreundlichen Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr zu prüfen, um die Innenstadt zu entlasten, und somit eine Tramverbindung durch den Petersgraben überflüssig zu machen?
8. Ist der Regierungsrat bereit, andere bereits bekannte Ideen zu prüfen, die ebenfalls zu einer Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr führen könnten?

Raoul I. Furlano»

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 Petersgraben 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 dem 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. *Priorisiert der Regierungsrat die Bequemlichkeit von Berufspendlerinnen und Pendlern, die den Bahnhof SBB etwas schneller und ohne Umsteigen erreichen wollen, über die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raums am Petersplatz?*

Das Tramnetz 2030 mit der Petersgraben-Verbindung als eines von verschiedenen Elementen verbessert das gesamte Tramsystem. Alle Passagiere und Passagierinnen des Basler ÖV – und das sind nicht alleine Pendlerinnen und Pendler – profitieren nicht nur von schnelleren Verbindungen an den Bahnhof SBB und einer besseren Anbindung der Universität und des Universitätsspitals, 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 Petersgraben negativ betroffen sein können vom Vorhaben. Allfällige negative Auswirkungen werden

im Rahmen der Projekterarbeitung evaluiert und in sorgfältiger Abwägung bestmöglich berücksichtigt.

Die mit dem Vorhaben einhergehende Umgestaltung stärkt das Potenzial des Petersgrabens als einladender Aufenthaltsort für Studierende und die Öffentlichkeit; die heute grosszügig dimensionierten Verkehrsflächen sollen reduziert und stärker auf die Bedürfnisse des Velo- und Fussverkehrs ausgerichtet werden. Der Strassenraum soll als Begegnungsort durch intensivere Begrünung aufgewertet werden und so zum Verweilen einladen.

2. *Ist sich der Regierungsrat der Probleme bewusst, die eine Tramverbindung für die Herbstmesse und den Flohmarkt verursachen würde?*
3. *Erkennt der Regierungsrat die zusätzlichen Belastungen für den Leonhardsgraben durch eine Tramverbindung im Petersgraben, einschließlich der Erschwernisse für Velofahrerinnen und -fahrer sowie den übrigen Individualverkehr?*
4. *Berücksichtigt der Regierungsrat die Erschwernisse für Blaulicht-Fahrzeuge, die den Petersgraben bei Notfällen in beide Richtungen befahren?*

Der Regierungsrat ist sich natürlich bewusst, dass ein Vorhaben wie der Bau einer Tramverbindung durch den Petersgraben Auswirkungen auf die Anwohnenden, die Nutzenden und das Umfeld hat. Interessenskonflikte liegen dabei in der Natur der Sache und treten bei allen grösseren Infrastrukturvorhaben auf. In der Umsetzung des Projekts achtet er daher auf eine sorgfältige Interessensabwägung sowie eine ausgewogene Ausgestaltung.

Alle bekannten Veranstaltungen im Projektperimeter wie der Flohmarkt und die Herbstmesse können auch nach dem Bau der Tramlinie wie bisher stattfinden. Mit der Umgestaltung des Petersplatzes würden die Zu- und Abfahrten zu den Ständen des Flohmarkts am Samstag neu organisiert, sodass Tram- und Marktbetrieb ohne Beeinträchtigungen nebeneinander funktionieren. Während der Herbstmesse würde der Trambetrieb umgeleitet. Dies bedeutet zwar eine Einschränkung für den Trambetrieb während einzelnen Wochen; im Vergleich zum Nutzen der neuen Tramstrecke für das Gesamtnetz ist dies jedoch gut verkraftbar.

Selbstverständlich wurden Vertretungen der Blaulichtorganisationen und des Uni-Spitals bereits in einem frühen Stadium in die Projekterarbeitung miteinbezogen, um ihre spezifischen Bedürfnisse berücksichtigen zu können.

5. *Gedenkt der Regierungsrat, gemäss den Bestimmungen über die Mitwirkung der Quartierbevölkerung die betroffene Bevölkerung und weitere Betroffene anzuhören?*

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 zweite Forum 2019 fand im Kollegiengebäude der Universität statt und richtete sich damit besonders an die Bevölkerung rund um den Petersgraben. Weitere Mitwirkungsanlässe wird das Bau- und Verkehrsdepartement nach der Veröffentlichung des dritten Tramnetzberichts in der zweiten Hälfte dieses Jahres planen.

6. *Wird durch die Beauftragung einer Kommunikationsagentur durch das Bau- und Verkehrsdepartement Lobbyarbeit für dieses fragwürdige Projekt betrieben?*

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. Der Petersgraben ist Teil dieser Gesamtkommunikation. Die beauftragte Agentur hat die Arbeit aufgenommen.

7. *Besteht Bereitschaft, den Einsatz von schienenunabhängigen umweltfreundlichen Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr zu prüfen, um die Innenstadt zu entlasten, und somit eine Tramverbindung durch den Petersgraben überflüssig zu machen?*

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.

8. *Ist der Regierungsrat bereit, andere bereits bekannte Ideen zu prüfen, die ebenfalls zu einer Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr führen könnten?*

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 Klimaziele. 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