

Seit bald 130 Jahren bildet das Tram das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt und den angrenzenden Agglomerationsgemeinden. Das Verkehrsmittel hat sich bewährt: Das Tram ist sicher, effizient und bietet bei genügender Auslastung ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Das Tram leistet zudem einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2037.

Seit dem im Mai 1895 das erste elektrische Tram vom Centralbahnplatz via Aeschenplatz, Barfüsserplatz, Marktplatz und über die Mittlere Brücke zum heutigen Messeplatz und zurück verkehrte, wurde das Netz stetig erweitert. Den Kern des Netzes bildet aber bis heute die zentrale Achse zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände. Dieser Abschnitt wird zurzeit von 6 Linien in Richtung Kleinbasel und sogar von 7 Linien in der Gegenrichtung befahren. Zu Stosszeiten fährt im Mittel alle 64 Sekunden ein Tram von der Schiffflände zum Barfüsserplatz. In der Gegenrichtung beträgt das Intervall im Schnitt 75 Sekunden.

Dieser dichte Takt übersteigt die Kapazität des Tramtrassees zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände bei weitem. In der Folge stauen sich die Tramzüge regelmässig. Dieser Tramstau ist ärgerlich für die Fahrgäste, die längere Fahrzeiten einplanen müssen und häufig zu Fuss schneller ans Ziel kommen als mit dem Tram. Der Tramstau mindert zudem die Attraktivität der Geschäfte in der Innenstadt und behindert den Velo- und Fussverkehr. Aber auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht der BVB und damit des Kantons Basel-Stadt ist die jetzige Situation unhaltbar: Anstatt dass die Trams möglichst freie Fahrt haben und so ihre Kapazität optimal ausschöpfen, führt die jetzige Linienführung zu einer hochsubventionierten Tramwand durch Falknerstrasse und Gerbergasse.

Der Regierungsrat hat das Problem erkannt und will mit dem Tramnetz 2030 die zentrale Innenstadt-Achse entlasten. Zu diesem Zweck sieht er den Bau von zwei neuen Tramstrecken durch den Petersgraben und durch den Claragraben vor. Durch diese baulichen Massnahmen soll die Innenstadt-Achse langfristig um zwei Tramlinien entlastet werden. Die angestrebte Entlastung der Innenstadt ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings haben die vergangenen Jahre gezeigt, dass der Bau von neuen Tramstrecken vor dem Stimmvolk einen schweren Stand haben (Tram Erlenmatt, in BL: Salina Raurica). Bei den projektierten Neubaustrecken ist also mindestens mit Verzögerungen zu rechnen.

Zudem ändert sich kurz- und mittelfristig mit dem Tramnetzplan 2030 nichts an der Situation auf der Innenstadt-Achse. Die jetzige Situation erfordert allerdings rasche Massnahmen und den Mut zum Paradigmenwechsel in der Netzplanung, zumindest bis die erwähnten Neubaustrecken realisiert sein sollten. Es macht wenig Sinn, bis auf weiteres am Grundsatz festzuhalten, wonach möglichst viele Tramlinien über die Innenstadt-Achse verkehren. Stattdessen kann die Erreichbarkeit der Innenstadt von allen Tramhaltestellen auch mit einem Umstieg an einem gut ausgebauten Knotenpunkt (Bankverein, Theater, Messeplatz) gewährleistet werden. Hinsichtlich der direkten Anbindung an den Bereich zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände bedeutet dies für einzelne Passagiergruppen zwar eine Verschlechterung des Angebots. Allerdings ist in der Güterabwägung zwischen der direkten Anbindung möglichst vieler Quartiere an den Marktplatz und einer substantiellen Beschleunigung des Tramverkehrs durch die Innenstadt letzterem der Vorzug zu geben.

Aus diesen Gründen fordern die Motionäre den Regierungsrat auf, innert eines Jahres eine Netzplanung vorzulegen, die auf Basis der bestehenden Infrastruktur und ohne Neubaustrecken eine substantielle Beschleunigung des Tramverkehrs auf dem Abschnitt zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände bewirkt und die möglichst rasch umgesetzt werden kann. Zu diesem Zweck ist insbesondere zu prüfen, inwiefern die Achse über die Wettsteinbrücke die Innenstadt entlasten kann. So könnte die Tramlinie 14 vom Bankverein über die Wettsteinbrücke zum Messeplatz geführt werden. Zudem könnten die Tramlinien 15 und 16 am Steinenberg durchgebunden werden: Die Schleife der Linie 15 durch das Kleinbasel und die Innenstadt würde ebenso entfallen wie die Linie 16 auf dem Abschnitt zwischen Theater und Schiffflände.

Franz-Xaver Leonhardt, Bruno Lötscher-Steiger, Pascqualine Gallacchi, Andrea Elisabeth Knellwolf