



An den Grossen Rat

17.5238.06

BVD/P175238

Basel, 14. Oktober 2026

Regierungsratsbeschluss vom 13. Oktober 2026

Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 13. November 2024 vom Schreiben 17.5238.05 des Regierungsrates Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den nachstehenden Anzug Beat Leuthardt und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Die BVB erneuern mittels neuer Methoden die Gleise, indem sie, statt unter laufendem Betrieb kleinere Auswechslungen vorzunehmen, vermehrt mittels Streckensperrungen längere Abschnitte auswechseln.

Dies bedingt lange Umleitungen. Ganze Wochenenden oder gar über Wochen hinweg sind die gewohnten Stammstrecken für die Fahrgäste gesperrt. Die BVB verlieren dadurch, wie sie zum Jahresergebnis 2016 mitteilen, sowohl in absoluten Zahlen als auch in Bezug auf die Personenkilometer unverschuldet Fahrgäste.

Beispiele solcher Totalsperrungen sind: Sperrung Klybeckstrasse, Sperrung Aeschengraben, Sperrung Mittlere Brücke, Sperrung Steinenberg.

Solche Totalsperrungen mit Umleitungen werden uns auch in Zukunft nicht erspart bleiben, da das Schienennetz – analog des Strassennetzes für Auto und Velo – regelmässig unterhalten werden muss.

In der Praxis bedeutet dies mühsame Fusswege und sonstige Nachteile für Tramfahrgäste. So gelangt, wer während einer Aeschengraben-Sperrung vom Barfi Richtung Bahnhof SBB fahren möchte, nur bis zur Markthalle; von da geht es dann zu Fuss - oder mittels mühsamen Umsteigens unter Wechsel der Haltestellenkanten - zum Bahnhof. Zwei simple Weichen zwischen Innerer Margarethenstrasse und Bahnhof SBB könnte Mühsal vermeiden und den Fahrgästen den in Basel gewünschten Komfort bieten.

Nur nebenbei sei erwähnt, dass es sich bei den Umleitungen keineswegs um singuläre Ereignisse handelt:

- Viele Male im Jahr kommt es zu geplanten Streckenunterbrüchen (in alphabetischer Reihenfolge): Bebbi Jazz, Bummelsonntage, Fasnacht, FCB-Meisterfeiern, Feuerwerke Ende Juli und Dezember, Kundgebungen, Santiglaus-Töfffahrten, Vogel Gryff und Zunftumzüge.
- Baustellen werden auch nach Abbau allfälliger Sanierungsspitzen notwendig werden.
- Dazu kommen laufend ungeplante Betriebsunterbrüche, beispielsweise bei Unfällen oder anderen kurzzeitigen Störungen im Betriebsablauf.

In all diesen Fällen würden intelligente neue Abbiegemöglichkeiten den BVB in Absprache mit der Verkehrspolizei erlauben, kleinräumige Umleitungen anzuordnen und so die Aufrechterhaltung des regulären Betriebs massiv zu erleichtern.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung, in Ergänzung von „Tramnetz 2020“ und zeitlich vorgezogen unverzüglich folgende Massnahmen zur Tramnetz-Optimierung zu planen und umzusetzen:

1. Im Vordergrund zu mehr Flexibilität im Tramnetz steht die Ergänzung durch Einrichtung doppelgleisiger Schienenverbindungen an folgenden Kreuzungen:
 - a) Tramkreuzung „Markthalle“ (Verbindung der Strecke Heuwaage <-> Bahnhof SBB).
 - b) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke Spalentor <-> Kannenfeldplatz).
 - c) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke St-Louis Gare <-> Kannenfeldplatz).
 - d) Tramkreuzung „Bankverein“ (Optimierung der Strecke Elisabethenstrasse <-> Aeschenplatz).
 - e) Tramkreuzung „Heuwaage“ (Optimierung der Strecke Auberg <-> Innere Margarethenstrasse).
 - f) Tramkreuzung „IWB“ (Optimierung der Strecke Güterstrasse <-> Äussere Margarethenstrasse).
2. Die Umsetzung soll vorgängig der Realisierung von „Tramnetz 2020“ bis 2020 erfolgen.
3. Die Umsetzung der baulichen Massnahmen soll zulasten des Tram-Rahmenkredits erfolgen.

Beat Leuthardt, Jörg Vitelli, Stephan Luethi-Brüderlin, Heiner Ueberwasser, Helen Schai-Zigerlig, Beat K. Schaller, David Wüest-Rudin, Peter Bochsler, Patrizia von Falkenstein, Thomas Grossenbacher, Pascal Pfister, Luca Urgese, Kaspar Sutter, Balz Herter, Michael Wüthrich»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Einleitende Bemerkung

Der Regierungsrat hat letztmals am 16. Oktober 2024 zum vorliegenden Anzug berichtet. Er teilt das Anliegen der Anzugstellenden, mit ergänzenden Gleisverbindungen mehr Flexibilität und spürbare Verbesserungen im Basler Tramnetz zu schaffen.

Das Tramnetz in der Basler Innenstadt ist auf einzelnen Streckenabschnitten aufgrund der hohen Tramdichte und kurzen Haltestellenabständen überlastet und störungsanfällig. Bei Unterbrüchen durch Veranstaltungen, Baustellen oder unvorhergesehene Ereignisse wie Demonstrationen fehlen geeignete Ausweichmöglichkeiten, was zu negativen betrieblichen Auswirkungen im gesamten Netz führen kann. Die Fahrgäste müssen Einschränkungen in Kauf nehmen, die Information der Kundinnen und Kunden über Umleitungen ist schwierig und der betriebliche Aufwand ist hoch.

Mit zusätzlichen Netzelementen und Gleisverbindungen kann gezielt die Flexibilität erhöht und zu einem zuverlässigeren und effizienteren Trambetrieb beigetragen werden. Um das Netz insgesamt flexibler zu gestalten und zugleich die Innenstadt zu entlasten, müssen jedoch auch neue Tramstrecken im Netz realisiert werden. Dies ist eines der erklärten Ziele des Tramnetzes 2030, zu dem die Projekte Margarethenverbindung, Petersgraben und Claragraben gehören. Zudem lief zur Optimierung des Tramliniennetzes der Region Basel bis zum 25. September 2026 eine Online-Mitwirkung.

2. Aktueller Stand der Untersuchungen

2.1 Zusätzliche Gleisverbindungen

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat die von den Anzugstellenden geforderten sowie weitere mögliche Gleisverbindungen überprüft und hinsichtlich ihres Nutzens für die Netzflexibilität sowie ihrer Machbarkeit untersucht.

Im Bericht zum Anzug vom 08. Juni 2022 erklärte der Regierungsrat, wieso er die Verbindungen «St-Louis Gare <-> Kannenfeldplatz» am Burgfelderplatz sowie «Elisabethenstrasse <-> Aeschengplatz» am Bankverein nicht weiterverfolgt. Die Machbarkeit dieser Gleisverbindungen ist nicht gegeben. Demgegenüber konnte die Machbarkeit der anderen im Anzug genannten Gleisverbindungen an den Haltestellen Burgfelderplatz, IWB und Markthalle nachgewiesen werden, weshalb das Bau- und Verkehrsdepartement diese in die Planung anstehender Erhaltungs- und Bauvorhaben im öffentlichen Raum aufgenommen hat.

Der Regierungsrat informiert über den Stand der Planung neuer Gleisverbindungen und Lückenschlüsse im Netz jeweils im Rahmen seiner Berichte zur Tramnetzentwicklung.

2.1.1 Erhaltungs- und Bauvorhaben

Am Knoten **Burgfelderplatz** kann mit der Gleisverbindung «Spalentor – Kannenfeldplatz» mehr Flexibilität und damit eine grössere Zuverlässigkeit im Tramnetz erreicht werden. Im Rahmen des Vorprojekts Spalenring wird diese Gleisverbindung aufgenommen. Die Fertigstellung des Vorprojekts sowie die Vorlage des Ratschlags für die politische Debatte werden frühestens Ende 2027 erwartet.

Im Rahmen des Vorprojekts zur neuen Margarethenbrücke wurde die Tramgleisgeometrie im Verkehrsknoten Markthalle (Viaduktstrasse / Margarethenstrasse / Innere Margarethenstrasse) genauer analysiert. Dabei hat sich herausgestellt, dass die von den Anzugstellenden vorgeschlagene Verbindung zwischen Viaduktstrasse West und der neuen Margarethenbrücke aufgrund der neuen Höhe der Brücke, den beengten Platzverhältnissen, den daraus resultierenden kleinen Tramgleisradien sowie den erhöhten Nutzungsansprüchen kaum realisierbar ist. Die definitiven Gleislagen und realisierbaren Gleisverbindungen werden im Rahmen des Vorprojekts zur neuen Margarethenbrücke abschliessend geklärt und mit dem Antrag für die Mittel zur Umsetzung dem Grossen Rat kommuniziert.

Für die Gleisverbindung beim Knoten **IWB** wurde eigenständig ein Vorprojekt erarbeitet. Für die Realisierung des Tramabzweigers Margarethen-/Güterstrasse hat der Regierungsrat einen Ratschlag ausgearbeitet und am 7. Januar 2026 dem Grossen Rat unterbreitet (25.2049.01). Dieser befindet sich derzeit in der parlamentarischen Beratung. Gemäss dem Ratschlag ist die Realisierung der Abzweigung IWB im Jahr 2028 vorgesehen. Ziel ist es, dass die Abbiegebeziehung bereits vor den anstehenden Bauarbeiten rund um den «Grossraum Bahnhof SBB» realisiert wird, damit die Fahrgäste der umgeleiteten Tramlinien direkter und schneller an ihr Ziel kommen.

2.1.2 Tramnetzausbauten

Auch im Rahmen der Tramnetzentwicklung zielen diverse Neubaustrecken darauf ab, neue Gleisverbindungen und Abbiegemöglichkeiten im Tramnetz zu schaffen. Dies gilt beispielsweise für das «Tram Margarethenverbindung», das «Tram Petersgraben» oder das «Tram Claragraben», die jeweils, im Sinne der Zielsetzungen des Anzugs, die Flexibilität im Netz erhöhen und somit auch die Effizienz des Trambetriebs verbessern.

Der Regierungsrat hat mit seinem dritten Bericht zur Tramnetzentwicklung vom 25. September 2024 den Grossen Rat über den Stand der Planungen zu Tramprojekten informiert.

3. Fazit

Ein flexibles und robustes Tramnetz bildet eine wesentliche Voraussetzung für einen zuverlässigen und kundenfreundlichen Betrieb. Vor diesem Hintergrund unterstützt der Regierungsrat das Anliegen der Anzugstellenden, die betriebliche Flexibilität des Tramnetzes weiter zu erhöhen. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat die von den Anzugstellenden geforderten Gleisverbindungen auf ihre technische Machbarkeit überprüft. Zweckmässige Abbiegemöglichkeiten werden in laufende und

anstehende Infrastrukturplanungen im öffentlichen Raum integriert. Zusätzlich werden mit dem Bau neuer Strecken Lücken im Netz geschlossen und weitere neue Gleisverbindungen geschaffen.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin