

Egal ob zu Fuss, per Velo oder als Tramfahrgast: Eine Vollsperrung der Mittleren Brücke wie im Sommer 2017 ist fast nicht zumutbar. Sie belegt aber auch, dass die Tram-Achse Barfi – Schifflande – Claraplatz unentbehrlich ist.

Zwar kommen Vollsperrungen nicht alle Jahre vor. Doch auch im gewöhnlichen Alltag fallen regelmässig Sperrungen an, die kürzer oder länger ausfallen und jedesmal als schmerzlich empfundene Umwege verursachen.

Alltagssperrungen sind "Vogel Gryff", die beiden grossen Feuerwerke, Kundgebungen wie jene zum 1. Mai und dann auch kurze Streckenblockaden aufgrund von polizeilichen Ereignissen oder Tramdefekten.

Noch immer fehlt eine intelligente Schienen-Alternative zur überlasteten Talsohle (Stichwort: "grün-gelber Wand"). Wer während Brückensperrungen beispielsweise mit Tram 6 vom Marktplatz nach Riehen möchte, wird bis zur Dreirosenbrücke umgeleitet und erreicht erst nach rund 10 Minuten am Claraplatz wieder die Stammstrecke nach Riehen.

Der Grund für die überlangen Umwegfahrten ist, dass die Basler Behörden im Jahre 1966 die Tramgeleise ersatzlos aus der Johanniterbrücke entfernt hatten. Die Innenstadt wird erst dann wirksam entlastet werden, wenn dank Tram 30 mehrere heutige Tramlinien aus dem Zentrum verlegt werden können. Dann wird Tram 30 die beiden grossen Bahnhöfe SBB und Bad. Bf. zentrumsnah via UKBB, Biozentrum und Universität miteinander verbinden können.

Tram 30 wird aber im Rahmen von "Tramnetz 2020" beim heutigen Planungstempo nicht vor 2030, falls überhaupt, realisiert sein. Solange darf Basel nicht warten, was Behinderungen auf der Mittleren Brücke-Achse angeht.

Daher drängt sich ein Dienst-Doppelgeleise über die Johanniterbrücke gebieterisch auf. Diese Massnahme kann man vorziehen. Schon innert kurzer Zeit lässt sich so eine valable Umwegroute bilden. "Intelligente" Dienstgeleise erhöhen den Netznutzen und verkürzen Umwegfahrten. Sie sparen zudem Geld im Umfang von geschätzt 1 Mio. Franken jährlich und Zeit für ebenfalls geschätzt 1 Mio. Tramfahrgäste, die durch Brückensperrungen zu Umwegfahrten gezwungen werden.

Willkommene Nebeneffekte bilden sich zudem dadurch, dass dank der intelligenten Tramumleitungen via Johanniterbrücke die Verstauung von Velo und Auto in den angrenzenden Quartieren verringert wird.

Nur am Rande sei erwähnt, dass solche Dienstgeleise schon einmal als nützlich empfunden wurden, weshalb sie in der Gründerzeit der BVB ab 1900 erbaut worden waren.

Aufgrund solcher Fakten und Überlegungen frage ich die Regierung:

1. Ist die Regierung bereit zur Prüfung von je zwei elektrischen Weichen inkl. Schienenverbindung auf folgender Umfahrungsroute über die Johanniterbrücke:
 - a. Haltestelle Johanniterbrücke, Weichen Volaplatz-Kleinbasel und Blumenrain-Kleinbasel.
 - b. Haltestelle Feldbergstrasse, Weichen Bläsiring-Grossbasel und Kaserne-Grossbasel.
 - c. Zwischen den beiden Haltestellen: Dienstgeleise (Doppelgleis).
2. Ist die Regierung bereit zu prüfen, welches die preisgünstigsten Varianten ohne Gebäudeabbruch sind:
 - a. mit jeweils Verzweigung in beide Richtungen (Richtung Süden und Richtung Norden).
 - b. eventualiter nur in eine Richtung aufgrund enger Raumverhältnisse.
3. Welche Voraussetzungen müssen Politik und Gewerbe erfüllen, damit die Regierung diese Dienstgeleise bei der Planung vorziehen und zeitnah, womöglich bis 2020 (s. "Tramnetz 2020"), realisieren kann?

Beat Leuthardt