

Die beiden Basel wollen das Tramnetz gemeinsam ausbauen – mit dem unterstützenswerten Ziel, die Innenstadt endlich zu entlasten und neue Gebiete zu erschliessen. Unter anderem soll am Petersgraben eine neue Tramverbindung gebaut werden, damit künftig die Linie 16 nicht mehr durch das Nadelöhr Barfässerplatz, Schiffländer geföhrt werden muss und neu eine Linie E11 vom Birseck via Gundeli über den Barfässerplatz eine direkte Verbindung zur Universität und an die Spitäler schafft. Die Linie 17 soll nicht mehr über den Marktplatz, sondern über die Wettsteinbrücke geföhrt werden. Gleichzeitig sollen aber die Tramlinie 15 neu in beiden Richtungen über den Barfässerplatz geföhrt werden.

Es ist zweifelhaft, ob die präsentierten Massnahmen die Basler Innenstadt wirklich entlasten können. In der Summe fallen lediglich zwei Linien weg, bei einem erwartbaren Anstieg der Tramfrequenzen anderer Linien. Eine effektive Entlastung für die Innenstadt (Stichwort: „Aufhebung der Tramwand“) und die dringend notwendige Entflechtung des Tramliniennetzes im Perimeter Barfässerplatz bis Schiffländer werden daher leider kaum erreicht. Beim Barfässerplatz würde sich die Situation sogar noch akzentuieren. Es bedarf daher eines grösseren Wurfes: Die Tramgleise zwischen dem Perimeter Barfässerplatz bis Schiffländer sollen nach Möglichkeit unter den Boden verlegt werden.

Der Unterzeichnende ersucht die Regierung, um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Varianten wurden im Zusammenhang mit der «Tramnetzentwicklung 2030» geprüft, damit die Innenstadt durch den Tramverkehr entlastet werden kann?
2. Gab es in diesem Zusammenhang Debatten und/oder Variantenprüfungen über eine allfällige unterirdische Linienführung zwischen dem Barfässerplatz und der Schiffländer?
 - a) Falls Ja: Wie war das Ergebnis?
 - b) Falls Nein: Weshalb wurde dies nicht geprüft?
3. Die Kosten für eine unterirdische Linienführung der Strassenbahn sind um ein Mehrfaches höher zu veranschlagen als eine normale Strassenbahn. Besteht eine Kosten-Nutzen-Analyse bezüglich der vorgenannten unterirdischen Linienführung (auch unter Berücksichtigung wegfallender Mehrkosten an anderen Stellen)?
 - a) Falls Ja: Wie war das Ergebnis?
 - b) Falls Nein: Kann ein solches noch in Auftrag gegeben werden?
4. Wäre eine unterirdische Linienführung eine Option, nachdem die «Tramnetzentwicklung 2030», wie derzeit geplant, umgesetzt wurde?
5. Wäre es im Zusammenhang mit dem möglichen Bau des „Herzstücks“ denkbar, gleichzeitig die Tramlinie zwischen Barfässerplatz und Schiffländer (oder noch weiter) ebenfalls unter den Boden zu verlegen?

Michael Hug