



An den Grossen Rat

21.5400.02

BVD/P215400

Basel, 26. Mai 2021

Regierungsratsbeschluss vom 25. Mai 2021

## Interpellation Nr. 62 Michael Hug betreffend «Variante U-Tram zur Entlastung der Innenstadt»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 19. Mai 2021)

„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 Barfusserplatz, Schiffflände geführt werden muss und neu eine Linie E11 vom Birseck via Gundeli über den Barfusserplatz eine direkte Verbindung zur Universität und an die Spitäler schafft. Die Linie 17 soll nicht mehr über den Marktplatz, sondern über die Wettsteinbrücke geführt werden. Gleichzeitig sollen aber die Tramlinie 15 neu in beiden Richtungen über den Barfusserplatz geführt 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 Barfusserplatz bis Schiffflände werden daher leider kaum erreicht. Beim Barfusserplatz würde sich die Situation sogar noch akzentuieren. Es bedarf daher eines grösseren Wurfes: Die Tramgleise zwischen dem Perimeter Barfusserplatz bis Schiffflände 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 Barfusserplatz und der Schiffflände?
  - 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 Barfusserplatz und Schiffflände (oder noch weiter) ebenfalls unter den Boden zu verlegen?

Michael Hug“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

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 Barfüsserplatz und der Schifflande?*
  - a) *Falls Ja: Wie war das Ergebnis?*
  - b) *Falls Nein: Weshalb wurde dies nicht geprüft?*

Das Tramnetz 2030 basiert auf dem zweiten Bericht des Regierungsrates an den Grossen Rat von 2019 zur Tramnetzentwicklung. Es berücksichtigt Rückmeldungen aus der Bevölkerung, der grossrätlichen Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) und der IGöV Nordwestschweiz. Dabei wurden zwei Prämissen verfolgt: Die bestehenden Stärken des Netzes beizubehalten und mit wenig Anpassungen die grösstmögliche Effizienz zu erzielen. Die geplanten Ergänzungen können das bestehende Tramnetz in den nächsten zehn Jahren entlasten und so den Trambetrieb beschleunigen und flexibilisieren. Gleichzeitig können die wichtigsten Entwicklungsgebiete effizient erschlossen und die Verknüpfung von Tram und S-Bahn verbessert werden. Eine unterirdische Tramführung wäre in diesem Zeithorizont nicht realisierbar.

Ein unterirdischer Tramkorridor durch die Innenstadt war in der Vergangenheit immer wieder Gegenstand von Diskussionen. Bei der Lancierung der Tramnetzentwicklung im Zusammenhang mit dem Gegenvorschlag des Regierungsrates zur Traminitiative 2012 haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft in einem breit angelegten Varianzverfahren unter Beizug von mehreren Expertenteams unterschiedlichste Lösungsansätze entwickelt und bewertet. Ansätze mit unterirdischer Tramführung durch die Innenstadt wurden in einem frühen Stadium bewusst ausgeschieden und nicht mehr weiter verfolgt. Ausschlaggebend für das Ausscheiden waren sehr hohen Kosten und vor allem massive städtebauliche Eingriffe. Der Regierungsrat teilt die Einschätzung, dass sich lange Zufahrtsrampen zu einem Tramtunnel städtebaulich nicht verträglich in die dichte Bebauungsstruktur der Innenstadt integrieren lassen. Mit solchen Rampen würden neue Zäsuren in der Innenstadt geschaffen. Zudem erachtet der Regierungsrat einen unterirdischen Trambetrieb mit umfassenden Sicherheitsanforderungen und deutlich höheren Betriebs- und Unterhaltskosten als weiteren schwerwiegenden Nachteil.

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?*

Es ist offensichtlich, dass aufgrund der hohen Investitionskosten ohne wesentlich höheren, in Wert setzbaren (monetarisierbaren) Nutzen die Wirtschaftlichkeit einer Tunnellösung nicht gegeben ist. Der Regierungsrat sah daher von vertieften Kosten-Nutzen-Analysen ab und erachtet solche aufgrund seiner Ausführungen auch nicht für angebracht.

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 Barfüsserplatz und Schifflande (oder noch weiter) ebenfalls unter den Boden zu verlegen?*

Eine unterirdische Führung der Tramlinien ist auch langfristig keine Option. Das Tram hat im städtischen ÖV-System eine direkte Erschliessungsfunktion. Allfällige geringe Reisezeitverkürzungen würden durch die längeren Zugangszeiten zu den unterirdischen Stationen zunichte ge-

macht. Das Tram als Rückgrat der ÖV-Erschliessung in der Innenstadt gehört zum Stadtraum und trägt auch zu deren Belebung und Attraktivität bei. Auch langfristig sieht der Regierungsrat deshalb keine Vorteile in teuren, unterirdischen Tramtunnels.

Mit dem Herzstück, der geplanten unterirdischen Bahnverbindung zwischen Basel SBB und Bad. Bahnhof bzw. Bahnhof St. Johann, treibt der Bund gemeinsam mit den beiden Basel sowie mit der SBB einen Quantensprung bei der Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel voran. Dank Herzstück werden Durchmesserlinien möglich, welche die ganze Region über eine neue unterirdische Haltestelle im Raum Marktplatz/Schifflande direkt mit dem Kern der Innenstadt verbinden werden. Für die Feinverteilung ab der S-Bahn-Haltestelle ist das Tram an der Oberfläche besser geeignet. Weitere neue S-Bahn-Haltestellen sowie die bessere Verknüpfung zwischen Tramnetz und S-Bahn werden die Ziele der Tramnetzentwicklung auch in Zukunft unterstützen und ergänzen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin