

Für eine städtische Agglomeration wie die Region Basel ist das Tram ein sehr geeignetes und zukunftsfähiges Verkehrsmittel. Es ist bei der Bevölkerung sehr beliebt. Nachdem in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zahlreiche Städte ihre Tramnetze zugunsten des MIV aufgegeben oder reduziert haben, geht der Trend in den letzten Jahrzehnten wieder in die andere Richtung: Tramnetze werden substanziell erweitert oder komplett neu aufgebaut. Dass Basel das Tram nie aufgegeben, sondern im Gegenteil das Netz sogar ausgebaut hat, erweist sich heute als grosser Vorteil für die Stadt und seine Agglomeration.

Aktuell fahren auf dem Abschnitt Heuwaage/Bankverein – Barfüsserplatz – Marktplatz – Schifflande sieben Linien. Dadurch ist das Tramaufkommen sehr dicht, was zu Eigenbehinderungen im Tramverkehr sowie für den Fussverkehr zu mühsamen Querungssituationen führen kann. Zudem ist das Tramsystem durch die Konzentration der Linien auf diesem Abschnitt jeweils stark betroffen, z.B. bei Unfällen oder Veranstaltungen.

Es ist nicht nötig, dass so viele Tramlinien diese Achse befahren, denn auch mit den Stationen Bankverein, Wettsteinplatz, Claraplatz, Spalentor oder Heuwaage ist die Bevölkerung per Tram in der Innenstadt.

Das Tramschienennetz soll in den kommenden Jahren ausgebaut werden. Dadurch können attraktivere und schnellere Linienführungen umgesetzt werden. Diese Ausbauten sind nötig und machen den öffentlichen Verkehr zuverlässiger. Sie bieten zudem das Potenzial, einzelne Linien von der zentralen Innenstadtachse zu entfernen und sie auf andere innerstädtische Achsen zu verlagern, z.B. vom Bankverein über die Wettsteinbrücke via neu Claragraben zum Claraplatz.

Bis es so weit ist, müssen wir mit dem bestehenden Schienennetz auskommen. Eine Reduktion der Tramlinien auf der zentralen Innenstadtachse ist bereits mit dem heutigen Schienennetz möglich, kann aber – je nach Umsetzung – negative Konsequenzen wie ein Angebotsabbau zur Folge haben. Das ist nicht wünschenswert, da das Tramangebot mittelfristig ausgebaut und nicht abgebaut wird und mehr Fahrten vom MIV auf den ÖV verlagert werden sollen.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und berichten, wie Tramlinien schon vor der Umsetzung der neuen Schienenabschnitte vom Abschnitt Heuwaage/Bankverein – Barfüsserplatz – Marktplatz – Schifflande auf andere innerstädtische Achsen verlagert werden können, ohne das ÖV-Angebot wesentlich zu verschlechtern. Die Anpassungen an der Linienführung soll mit dem angedachten Ausbau des Tramschienennetzes kompatibel sein und dessen Potenziale antizipieren. Erste Lösungen sollen spätestens ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 umgesetzt werden.

Raphael Fuhrer, Raffaela Hanauer, Franz-Xaver Leonhardt, Brigitte Kühne, Jean-Luc Perret,
Semseddin Yilmaz, Daniel Sägesser, Lukas Bollack, Lisa Mathys