

Wie weiter mit der Entwicklung des Tramnetzes in der Agglomeration Basel?

Zusammenfassung der Medienorientierung durch das Bau- und Verkehrsdepartement BS vom 14. Januar 2019 im Hotel Victoria Basel

Die Referenten:

- Hans-Peter Wessels, Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement BS
- Rainer Franzen, Teamleiter Tramnetzentwicklung, Amt für Mobilität
- Erich Lagler, Direktor Basler Verkehrsbetriebe BVB
- Andreas Büttiker, Direktor Baselland Transport BLT

Regierungsrat H.P. Wessels unterstreicht in seinem Einleitungsreferat die nach wie vor grosse Bedeutung des Trams, welches in der Region Basel trotz individueller Elektromobilität und selbstfahrenden Autos auch in Zukunft seinen Stellenwert haben wird. Die Stadt Basel wächst bevölkerungsmässig (+ 10'000 E in den letzten Jahren) und wirtschaftlich (20'000 neue Arbeitsplätze) und ist auch als Freizeitort gefragt. Entsprechend steigen auch die Pendlerzahlen weiterhin kontinuierlich an. Mit dieser Entwicklung muss die Infrastruktur mithalten können, damit die Region mobil bleiben kann.

Die Basler Verkehrspolitik stützt sich auf vier Säulen:

- Forcierter Wohnungsbau. Wohn- und Arbeitsorte sollen in ferner Zukunft näher beieinanderliegen.
- Förderung des Veloverkehrs (20% Zunahme seit 2013)
- Stärkung und Ausbau des regionalen ÖV mit S-Bahn, Tram und Bus
- Kanalisierung des Autoverkehrs auf Hochleistungsstrassen

Der Tramausbau soll unter drei zentralen Aspekten erfolgen:

- Neue Entwicklungsgebiete erschliessen (Klybeck, Erlenmatt, Volta etc.)
- Raschere Verbindungen und höhere Betriebsflexibilität schaffen
- Radiale Ausdehnung des Netzes in die in- und ausländische Agglomeration

Nachdem der Basler Grosse Rat 2012 den «Tramnetzplan 2020», welcher von beiden Kantonen BS und BL erarbeitet wurde, und einem Rahmenkredit von 350 Mio bewilligt hatte, wurde drei Jahre später der «Tramstreckenplan» vom Parlament gutgeheissen und letztes Jahr stellte ein aktualisierter Ratschlag der Regierung den Antrag an das Parlament für einen Projektierungskredit von 2,3 Mio für drei konkrete Tramausbauten. Dieser Ratschlag gibt Anlass für die heutige Medienorientierung.

Rainer Franzen, Teamleiter Tramnetzentwicklung, verweist auf die beiden Begriffe, welche zuweilen unscharf auseinandergelassen werden:

- «Linienetzplanung», welche die Führung der einzelnen Linien definiert und

- «Traminfrastrukturplanung», welche abklärt, wo es zusätzliche Gleise braucht.

Beide Planungsarten erfolgen synchron und werden Schritt für Schritt entwickelt, wobei bezüglich Finanzierung das Territorialprinzip zur Geltung kommt. Aktuell stehen drei Tramprojekte im Fokus, welche «zeitnah», d.h. mit Zeithorizont 2026 umgesetzt werden sollen und deren Machbarkeitsstudien positiv ausgefallen sind:

- **Tram Claragraben** zwecks Entlastung des Innerstadt-Korridors mittels der Umlegung der Linie 8 via Claragraben und Wettsteinbrücke zum Bahnhof SBB. 40% der Kosten werden vom Bund subventioniert.
- **Tramerschliessung Klybeckareal** ab Riehenring mittels Linie 14, wo im ehemaligen Chemieareal 3 ha neue Siedlungs- und Gewerbeflächen nutzbar werden und rund 5000 Arbeitsplätze geschaffen werden sollen. Dort soll später auch eine Umsteigestelle zum Herzstück der S-Bahn entstehen.
- **Tramspange Petersgraben**, als erste Etappe von Tram 30, und Umlegung der Linie 16 ab Barfusserplatz - Kohlenberg. Dadurch könnte die Buslinie 30 im Grossbasel entlastet werden.

Weitere, für später terminierte Tramprojekte sind im Abklärungsstadium:

- Tram Linie 11 Hünigen (ab Lysbüchel und ev. ab Rheinhafen via neue Rheinbrücke)
- Tram Feldbergstrasse (Tram 30. 3. Etappe)
- Tram 8 Weil Bahnhof – Läublinpark (unter Weiler Zuständigkeit)
- Tram 3 St-Louis Gare – Technoport (-EAP) (unter französischer Zuständigkeit)
- Tram 6 nach Lörrach : Zitat Franzen auf Nachfrage von N Fessmann von der IG Verkehr: Linienverlängerungen sind grundsätzlich möglich. Lörrach wird den Impuls geben müssen.

Erich Lagler, Direktor der BVB, betont die Notwendigkeit von Umfahrungs- und Entlastungsstrecken im Netz um bei Streckensperrungen ausreichend Ausweichrouten zur Verfügung zu haben. Mehr Flexibilität heisst auch mehr Zuverlässigkeit, was der ÖV-Kundschaft zugutekommt. Kurze Netzergänzungen können grosse positive Auswirkungen haben.

Tram 30 (Verbindung via Johanniterbrücke, bis 1966 Westast der Tramringlinie 2) soll in Etappen realisiert werden:

1. Etappe: Petersgraben (Totentanz – Lyss) mit 2 Haltestellen: Uni und Spital.
2. Etappe: Anbindung Lyss an Heuwaage (in Prüfung) und grosse Schlaufe ab Totentanz via St.Johannsvorstadt – St.Johannstor – Spitalstrasse zurück zum Totentanz. Vorgesehen ist Tramlinie 16.

3. Etappe: Anschluss ans Kleinbasel via Johanniterbrücke. Zeithorizont und Linienführung undefiniert, aber machbar!

Andreas Büttiker, Direktor BLT, betont ausdrücklich die inzwischen «sehr gute Zusammenarbeit» zwischen BLT und BVB. Der Kanton Baselland verfolgt mit Zeithorizont 2040 auf seinem Territorium folgende Tramerweiterungen:

- Tramverlängerung Linie 8 bis Allschwil-Gartenhof (auch als «Tram Letten» bekannt), wozu sich der Allschwiler Gemeinderat positiv stellt. Diese gilt als prioritär.
- Tram Bachgraben ab Bahnhof St. Johann via Luzernerring zum Entwicklungsareal Bachgraben (zusammen mit Strassenplanung Zubringer).
- Tramverlängerung Linie 14 bis Salina Raurica. Die Infrastruktur zwischen St.Jakob und Pratteln wird 2020 total erneuert sein und die Linie bereit für die Verlängerung.
- Tangente (Dreispitz –) St.Jakob – Polyfeld Hagnau Muttenz (FHNW)
- Südwesttangente Dornachbrugg – Kägen – Reinach – Therwil (-Leimental)

Andreas Büttiker weist darauf hin, dass die Tramplanung nur gesamthaft, langfristig und strategisch erfolgen kann, damit zukünftige Tramtrassen freigehalten werden können. Die Planung des Bachgrabenzubringers berücksichtigt jetzt schon auch den Tramausbau, wird betont. Basel ist eine Tramstadt, weil 60% aller TNW-Kunden das Tram benützen.

H.P. Wessels weist abschliessend nochmals darauf hin, dass das Verkehrsmittel Tram seine Daseinsberechtigung weiterhin erhalten wird, denn in Hunderten von Städten weltweit erlebt die Strassenbahn gegenwärtig eine Wiederauferstehung. Alle diese Städte können also so falsch nicht liegen, lautet sein Fazit.

Text: André Guillaume, 14.1.2019