



Faktenblatt zur Tramnetzentwicklung Basel

Stand: 21. Dezember 2016

Ausgangslage und Ziel der Tramnetzentwicklung

- Die Zahl der Arbeitnehmenden und Einwohnerinnen und Einwohner in Basel-Stadt nimmt weiter zu. Dies geht mit einer Zunahme des Verkehrs einher, insbesondere des Pendlerverkehrs. Um diesen künftig zu bewältigen ist eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr entscheidend. Der Ausbau des Tramnetzes spielt hier eine bedeutende Rolle, um den zunehmenden Verkehr auf stadt- und umweltgerechte Weise zu bewältigen.
- Die einzelnen Projekte stellen nicht nur punktuelle Ergänzungen dar, sondern sollen eine positive Wirkung für das gesamte Tramnetz aufweisen – indem sie dieses um sinnvolle Angebote ergänzen, Lücken darin schliessen und alternative Routen bei Betriebsstörungen anbieten.
- Bei der Wahl der Verkehrsmittel – insbesondere zwischen Tram und Bus – sind zwei Faktoren zentral: die Kapazitäten und die Kosten. Ein Tram transportiert rund doppelt so viele Passagiere wie ein Gelenkbus, die Infrastruktur ist aber teurer. Je öfter aber eine Linie verkehrt und je besser sie ausgelastet ist, desto günstiger wird das Tram im Vergleich zum Bus.

Aktueller Stand Tramnetzentwicklung

- Bei den drei Tramprojekten Claragraben, Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse und Klybeck–Kleinhüningen stehen die Vorstudien kurz vor dem Abschluss. Aus aktueller Sicht sind alle drei Projekte verkehrstechnisch machbar.
- Am 9. Dezember 2016 hat der Trägerverein Agglo Basel, zu dem auch der Kanton Basel-Stadt gehört, die Projekte für das dritte Agglomerationsprogramm beim Bund eingereicht. Über das Agglo-Programm unterstützt der Bund sinnvolle Verkehrsinfrastrukturprojekte in den Agglomerationen finanziell. Für den Kanton Basel-Stadt sind die Tramprojekte dabei von zentraler Bedeutung. So wird die neue Tramstrecke Klybeck-Kleinhüningen beispielsweise im priorisierten A-Horizont aufgeführt.

Tram Claragraben

- Kurze Strecke mit grosser Wirkung fürs Gesamtnetz.
- Sie ermöglicht eine neue Führung der Tramlinie 8. Basel Nord, das zentrale Kleinbasel sowie die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen profitieren von direkteren und schnelleren Tramverbindungen durch den Claragraben via Wettsteinplatz - Bankverein zum Bahnhof SBB (Zeitersparnis von 4 bis 5 Minuten).
- Die Umlegung der Linie 8 über den Claragraben entlastet den Innenstadtkorridor zwischen Bankverein und Claraplatz um eine Tramlinie. Damit wird das Stadtzentrum ruhiger und attraktiver.
- Zudem könnte die Situation am Centralbahnplatz mit einer klaren Entflechtung verbessert werden. So wie die Linie 2 heute, würde auch die Tramlinie 8 auf den Centralbahnplatz einfahren und müsste den Platz nicht mehr quer durchfahren.
- Die Vorstudie hat gezeigt: Ein Tram durch den Claragraben ist von den Platzverhältnissen her verkehrstechnisch machbar. Dies gilt auch für die Anbindungen an den Claraplatz und den Wettstein-

platz. Alle Varianten, die derzeit denkbar sind, zeigen jedoch, dass eine Tramlinie durch den Claragraben nicht ohne Eingriffe bei der Anzahl Parkplätze und/oder Bäumen möglich ist. Im Rahmen des Vorprojekts müssten entsprechende stadtgestalterische Lösungen erarbeitet werden. Die Prioritäten diesbezüglich müssen auf politischer Ebene gefällt werden.

Tram Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse

- Bessere Anbindung des Wettsteinquartiers an den Bahnhof SBB und den Badischen Bahnhof.
- Das Tram Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse ermöglicht eine grössere Flexibilität im Netz (Umlegung von Linien bei Störungen oder Grossanlässen im Bereich Messe).
- Eine Tramlinie durch die Grenzacherstrasse schafft die Voraussetzung dafür, den Busverkehr in der Grenzacherstrasse zu reduzieren und diese so zu entlasten.
- Eine Knacknuss bildet die Streckenführung und die damit verbundenen Eingriffe am Wettsteinplatz. Von mehreren skizzierten Varianten kamen nach Abwägung der Vor- und Nachteile nur zwei Varianten in Frage, die weiterverfolgt und anhand der verkehrlichen Leistungsfähigkeit mittels Simulation genauer geprüft wurden. Dabei zeigte sich, dass die Verkehrsabwicklung nur bei der sogenannten „Y-Variante“ für alle Verkehrsteilnehmenden funktionieren würde (siehe Grafik 2). Der Verkehrsfluss auf dem Platz und in der Grenzacherstrasse könnte gewährleistet werden. Allerdings kommt es – ähnlich wie bereits heute – zu einem gewissen verkehrlichen Rückstau in den Claragraben. Diesbezüglich wird noch an Lösungen gearbeitet.
- Die Vorstudie hat gezeigt, dass die Gesamtstrecke Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse grundsätzlich verkehrstechnisch machbar ist. Dasselbe gilt für die Verkehrsführung am Wettsteinplatz, wobei das Problem des Rückstaus in den Claragraben noch gelöst werden muss. Die Haltestellen (Bus und Tram) würden sich nicht mehr im Zentrum des Platzes befinden. Städtebaulich werden dadurch zahlreiche Fragen zu klären sein, da der Wettsteinplatz in seiner derzeitigen Gestaltung gut funktioniert. Diese Fragen sind Gegenstand in der nächsten anstehenden Planungsphase und müssen auf politischer Ebene abgewogen werden.

Tram Klybeck–Kleinhüningen

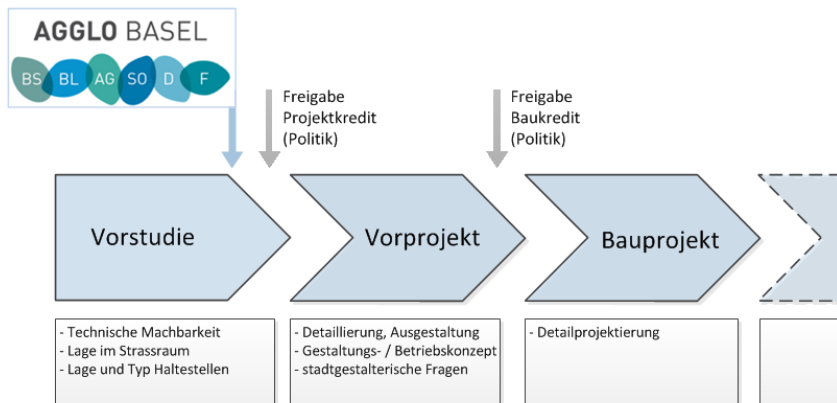
- Neue Arealentwicklung: Mit klybeckplus entsteht auf dem ehemaligen Werkareal von BASF und Novartis in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt ein neues Stadtquartier. Die Fläche entspricht ungefähr jener von 42 Fussballfeldern. Das Tram wirkt hier als Motor für eine nachhaltige Stadtentwicklung.
- Zudem würde die Tramlinie das Gebiet Basel Nord besser mit dem Stadtzentrum verbinden – das ist auch für die Hafententwicklung und das Dreiland künftig wichtig.
- Eine frühere Variante (Streckenführung entlang der Wiese/Stücki Center) wird nicht weiterverfolgt, da sie einen massiven Eingriff in den Naturraum an der Wiese bedeutet hätte und am aktuellen Entwicklungsschwerpunkt Klybeckplus vorbei führt.
- Die Vorstudie hat gezeigt: Das Tram Klybeck–Kleinhüningen ist im ersten Abschnitt (Riehenring bis Wiesenkreisel) verkehrstechnisch machbar. Für die weitere Streckenführung durch das neu entstehende Quartier (Wiesenkreisel bis Gärtnerstrasse) wurde eine favorisierte Variante erarbeitet. Diese Variante fliesst nun in die Areal-Testplanungen ein.

Nächste Schritte

- Für die weiteren Planungen sind die Rückmeldungen des Bundes zum Agglomerationsprogramm und zum FABI-Ausbauschritt zentral. Eine erste Einschätzung des Bundes zum Agglomerationsprogramm erfolgt voraussichtlich auf Mitte 2017. Der finale Entscheid darüber, welche Projekte mit Bundesgeldern unterstützt werden, liegt so voraussichtlich Ende 2017 vor.
- Die Umsetzung einer S-Bahn-Haltestelle Solitude liegt in der Kompetenz des Bundes. Das Projekt wurde im sogenannten FABI-Ausbauschritt 2030 eingereicht (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur). Derzeit wird das Projekt vom Bund auf den Nutzen hin geprüft, die Machbarkeit wurde bereits im Vorfeld nachgewiesen. Die Einschätzung des Bundes zum Nutzen hat unmittelbaren Einfluss auf die Tramnetzentwicklung und ist zu berücksichtigen. Ziel ist, dass sich die S-Bahn als Mittelverteiler und das Tram als Feinverteiler ergänzen.
- Nach dem Feedback des Bundes erfolgt im Kanton Basel-Stadt allenfalls eine neue Auslegeordnung der Tramprojekte. Anschliessend folgt die Erarbeitung der Vorprojekte, in deren Rahmen stadtgestalterische Fragen zu klären und auf politischer Ebene abzustimmen und zu entscheiden sind. Siehe dazu auch Grafik 1).
- In der Zwischenzeit klärt das Projekt-Team offene Fragen aus den Vorstudien (u.a. Rückstau Claragraben sowie alternative Tramführungen zur Anbindung des Wettsteinplatz über das bestehende Tramtrasse).
- Zum Tram Klybeck–Kleinhüningen finden im Rahmen der Arealentwicklung klybeckplus im Sommer und im Herbst 2017 Beteiligungsveranstaltungen statt. Der Einbezug der Öffentlichkeit bei der Tramnetzentwicklung und beim Projekt klybeckplus wird aufeinander abgestimmt. Neue Erkenntnisse werden entsprechend kommuniziert.

Weitere Informationen finden Sie im Internet: www.mobilitaet.bs.ch/tramnetz

Grafik 1: Die Projektschritte in der Tramnetzentwicklung (vereinfachte Darstellung)



Grafik 2: Mit Simulation überprüfte verkehrliche Leistungsfähigkeit der beiden Varianten am Wettsteinplatz

