

SPERRFRIST 3. Mai 2019, 10:30 Uhr

Die IGÖV begrüsst Tramnetzausbau – neuer Vorschlag für die Linienführung.

Die IGöV begrüsst den von der baselstädtischen Regierung vorgeschlagenen Ausbau des Tramnetzes. Namentlich steht sie hinter den Netzerweiterungen Clargraben, Klybeck und Petersgraben. Bei der Linienführung der Tramlinien sieht die IGöV hingegen Verbesserungspotenzial und hat einen eigenen Vorschlag erarbeitet. Dringlich ist für die IGöV die Verbesserung der Sicherheit am Centralbahnplatz.

Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) der Nordwestschweiz ist erfreut, dass es mit dem Ausbau des Basler Tramnetzes endlich weitergehen soll. Sie steht hinter den drei von der baselstädtischen Regierung vorgeschlagenen Erweiterungsprojekten: Tram Clargraben, Tram Klybeck und Tram Petersgraben. Zusammen bilden sie ein gut durchdachtes Ganzes. Die Investitionen von geschätzt 100 Millionen Franken bringen den Kundinnen und Kunden bessere und schnellere ÖV-Verbindungen und erhöhen die betriebliche Flexibilität.

IGöV stellt verbessertes Liniennetz vor

Noch nicht der Weisheit letzter Schluss sind für die IGöV die vorgeschlagenen Linienführungen. Die IGöV hat deshalb ein eigenes Liniennetz entwickelt, mit dem bei geringeren Betriebskosten den Bedürfnissen der Bevölkerung besser entsprochen und die Anzahl der Direktverbindungen (ohne Umsteigen) erhöht wird. Die IGöV wird ihren Liniennetzplan in den nächsten Wochen den Behörden sowie interessierten Kreisen vorstellen und wo sinnvoll weiterentwickeln.

Sicherheit am Centralbahnplatz schnell verbessern

Unzufrieden ist die IGöV mit der Situation am Centralbahnplatz. Die IGöV steht hinter der kürzlich vom Grossen Rat überwiesenen Motion und erwartet von der Regierung, dass noch in diesem Jahr umsetzungsreife Vorschläge zur Eliminierung der Querfahrten und damit zur Erhöhung der Sicherheit vorgelegt werden.

BEILAGE: Liniennetzvorschlag Tramnetz Basel 2025

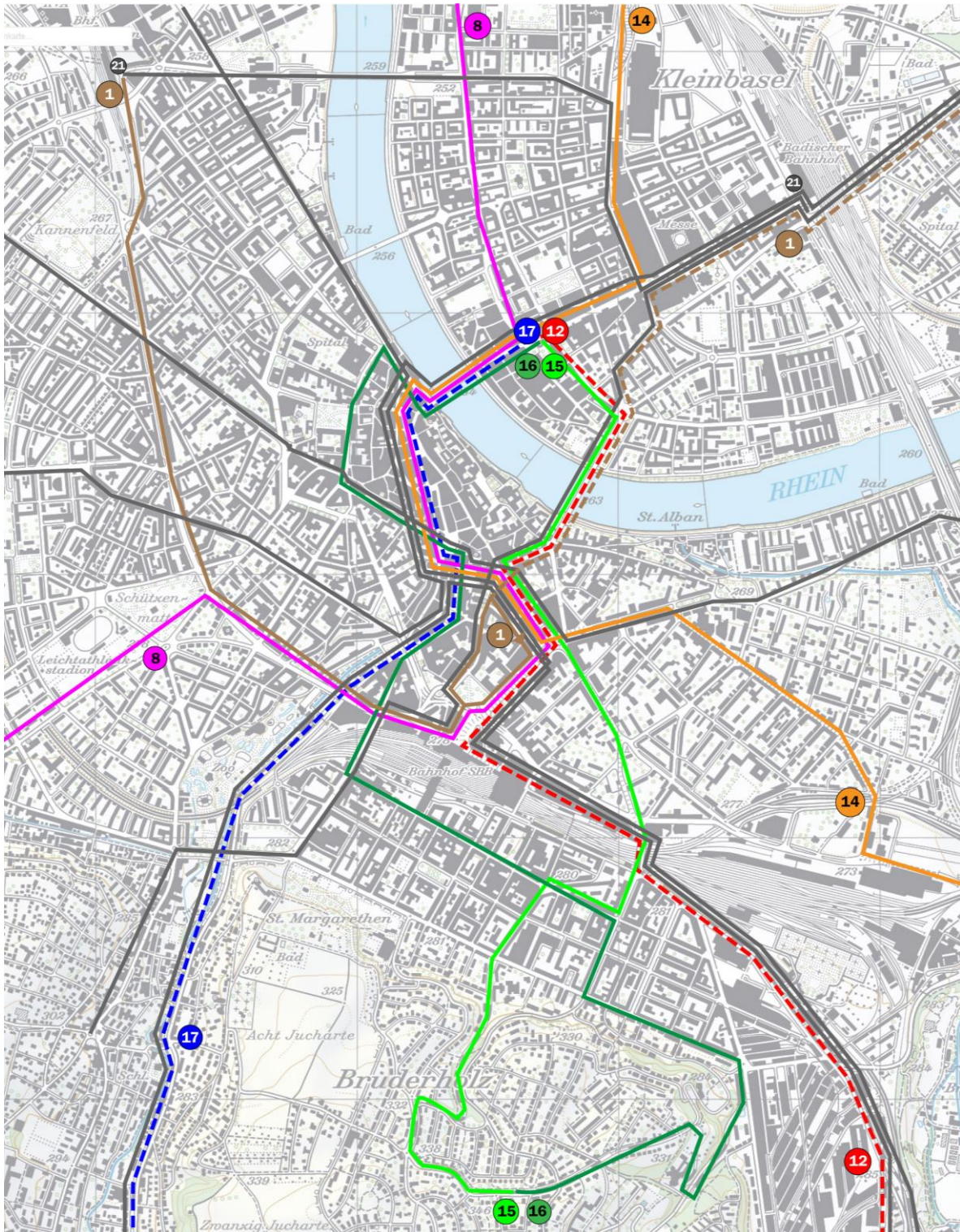
Für weitere Auskünfte:
IGöV Nordwestschweiz

Stephan Maurer, Präsident IGöV NWCH
061 361 62 78
076 349 18 06
mail@maurerplanung.ch

Stephan Appenzeller, Vizepräsident IGöV
NWCH
079 252 08 21
stephan@appenzeller.email

SPERRFRIST 3. Mai 2019, 10:30 Uhr

Tramnetz Basel 2025 Liniennetzvorschlag der IGöV



Legende

Farbig: gegenüber Vorschlag Regierung geänderte Linienführungen:

Linie 1 (braun): Bahnhof St. Johann-Schützenhaus-Bahnhof SBB -Bankverein-Aeschenplatz-Bahnhof SBB (Platzquerung Nord). In der Hauptverkehrszeit ab Bahnhof SBB verlängert via Bankverein-Wettsteinplatz bis zum Bad. Bahnhof. (Alternativ Verlängerung der Linie 1 ganztags bis Bad. Bhf / Eglisee.)

Hinweis: Die Linie 1 ist beim Bhf. St. Johann betrieblich mit der Linie 21 (Bahnhof-St. Johann – Dreirosenbrücke-Badischer Bahnhof) verknüpft.

Linie 8 (rosa): Linienführung wie heute – d.h. weiterhin Bedienung der Innenstadt (anstatt diese wie im Vorschlag der Regierung via Wettsteinbrücke zu umfahren). Sie ersetzt dort die Linie 12.

Linie 15/16 (grün): Ringlinie: (als Linie 15) Bruderholz-Wolfsschlucht-Tellplatz-Aeschenplatz-Bankverein-Wettsteinplatz-Claraplatz-(als Linie 16)-Schifflande-Lyss-Barfüsserplatz-Heuwaage-IWB-Tellplatz-Jakobsberg-Bruderholz.

Linie 12 (rot): Reinach Süd-Münchenstein-Dreispietz-Bahnhof SBB-Aeschenplatz-Bankverein-Wettsteinplatz-Claraplatz. Nur zu den Hauptverkehrszeiten.

Hinweis: Die Linie 12 ist mit der Linie 17 betrieblich am Claraplatz verknüpft.

Linie 17 (blau): Claraplatz-Schifflande-Heuwaage-Binningen-Oberwil-Ettingen. Nur zu den Hauptverkehrszeiten.

Hinweis: Die Linie 17 ist mit der Linie 12 betrieblich am Claraplatz verknüpft.

Linie 14 (orange): Pratteln-Muttenz-Aeschenplatz-Marktplatz-Claraplatz-Messeplatz-neues Klybeckquartier-Ciba-Kleinhüningen.

Hinweis: gemäss Vorschlag Regierung. Zweite Linie ab Innenstadt nach Kleinhüningen (auf Kartenausschnitt nicht sichtbar).

Grau:

gegenüber Vorschlag Regierung unveränderte Linienführungen
(Linien 2, 3, 6, 10, 11, 21)

Vorteile des Liniennetzvorschlags der IGöV

Mehr Direktverbindungen, weniger umsteigen

- Die Quartiere Bachletten, Neubad, Klybeck, Kleinhüningen und die Stadt Weil behalten Direktverbindung in die Innenstadt Gross- und Kleinbasel (Linie 8)
- Die Quartiere Gundeldingen und Bruderholz behalten Verbindung in die Innenstadt Gross- und Kleinbasel (Linie 15/16).
- Reinach-Münchenstein erhalten neu zwei Linien mit unterschiedlichen Endpunkten, dadurch direkte Anbindung ohne Umsteigen nicht nur der Innenstadt Grossbasel sondern auch Kleinbasel (Linie 12)
- Schnelle Direktverbindung Bahnhof SBB-Claraplatz in der Hauptverkehrszeit (3-4 Min. Zeitersparnis, Linie 12)
- Ab Bahnhof alle 3-4 Minuten ohne Umsteigen in die Innenstadt (Linien 8 und 11).
- Kein Überangebot im Gundeldingerquartier (nur eine Tramlinie).
- Entlastung Buslinie 34 im Abschnitt Universität-Claraplatz-Wettsteinplatz durch Tramlinie 15/16.
- Entflechtung und mehr Sicherheit am Centralbahnplatz dank «Eulerbogen» (Linie 8) bzw. «Bider-Tanner-Bogen» am Bankverein (Linie 1, wendet in «grosser Schlaufe» Bahnhof-Bankverein-Aeschenplatz-Bankverein).
- Aufwärtskompatibel zur langfristigen Tramnetzplanung nach 2025.

Niedrigere Betriebskosten

- Insgesamt deutlich niedrigere Betriebskosten gegenüber dem Vorschlag Regierung.
- Die IGöV rechnet mit 4-5 Millionen Franken jährlichen Einsparungen gegenüber dem Vorschlag der Regierung, dies bei einer höheren Erschliessungsqualität des Netzes.

Tramnetzausbau Basel

Beurteilung des Vorschlags der Regierung

(gemäss Ratschlag 18.1730.01)

Vorteile:

- Netzausbau ist sinnvoll.
- Die Neubaustrecken (Klybeck, Petersgraben, Claragraben) machen einzeln und als Gesamtkonzept Sinn.
- Gesamtkosten von 100 Mio. sind gut investiertes Geld in den öffentlichen Verkehr.

Nachteile

- Die Quartiere Bruderholz, Gundeldingen, Neubad, Bachletten, Klybeck und Kleinhüningen verlieren ihre direkten Tramverbindungen in die Innenstadt.
- Dadurch mehr unbeliebtes Umsteigen.
- Tramquerung vor dem Bahnhofsgebäude bleibt auf Jahre hinaus bestehen (Sicherheitsrisiko).
- Ganztagesbetrieb der Linie 12 führt zu hohen Kosten.
- Überangebot auch im St. Johann- und Gundeldingerquartier.

Tramnetzausbau Basel

Linienetzvorschlag der IGöV NWCH

Die IGöV beurteilt die einzelnen Projekte zur Erweiterung des Tramnetzes (vgl. Ratsschlag 18.1730.01) wie folgt:

Tram Klybeck: unbestritten und wichtig!

Die IGöV begrüsst die vorgeschlagene Neubaustrecke durch das neu zu realisierende Quartier. So muss es sein: eine gute ÖV-Erschliessung mit einer Tramlinie wird gleichzeitig mit dem Bau des Quartier realisiert. So können sich die Bewohnerinnen und Bewohner von Anfang an auf den öffentlichen Verkehr verlassen. Sinnvoll ist auch die vorgeschlagene Linienführung, dh. Verlängerung des 14-ers via die Neubaustrecke nach Kleinhüningen. Damit erhält Kleinhüningen nicht nur zur Hauptverkehrszeit, sondern ganztags eine zweite Tramlinie und somit alle 3-4 Minuten eine direkte Verbindung ins Stadtzentrum. Die Option einer späteren Verlängerung ins Hafenaereal und nach Huningue ist offenzulassen und zu einem späteren Zeitpunkt weiter zu konkretisieren.

Tram Claragraben: schnelle Verbindungen und mehr betriebliche Flexibilität ...

Die IGöV begrüsst den Bau dieses kurzen Verbindungsstückes im Basler Tramnetz. Es ermöglicht zahlreiche neue, attraktive und schnelle Verbindungen und damit eine qualitative Aufwertung des Tramnetzes in der Stadt und für die Region. Der «Claragraben» entlastet darüberhinaus die Tramstrecke durch die Grossbasler Innenstadt und dient als Umleitungsstrecke bei Betriebsstörungen und Unterbrüchen.

... aber nicht mit dem 8er ...

Überarbeitet werden muss hingegen die von der Regierung vorgeschlagene Linienführung. Für die IGöV ist eine Verlegung des 8-ers ab Bankverein via Wettsteinplatz zum Claragraben ein «no go». Die direkten Verbindungen ab dem Neubadquartier und Kleinhüningen sowie dem Unteren Kleinbasel direkt in die Innenstadt sind zwingend beizubehalten. Hierzu gibt es klare Willensäusserungen aus den betroffenen Quartieren und auch vom Grossen Rat (siehe Bericht Nr. 15.0754.02 der UVEK zur Tramnetzentwicklung vom 18. November 2015).

Ebenfalls dürfen das Bruderholz und das Gundeli nicht vom Stadtzentrum abgeschnitten werden (die Regierung will die Tramlinien 15 und 16 aus der Innenstadt verbannen...).

... sondern 15/16er...

Die IGöV schlägt deshalb eine «**Rochade**» vor. Neu sollen die Tramlinien 15/16 als echte Ringlinie über den neuen Streckenabschnitt führen. Daraus resultiert eine attraktive neue Linienführung ab dem Bruderholz und dem Gundeldingerquartier via Aeschenplatz-Bankverein-Wettsteinplatz-Claraplatz-Schifflande-Theater zurück ins Gundeldingerquartier und zum Bruderholz. Diese Linienführung bindet das Gundeli

und das Bruderholz an die Geschäftszentren im Gross- und Kleinbasel an, ohne umsteigen.

Die Führung der Linien 15/16 als echte Ringlinie ermöglicht zudem eine Reduktion der Betriebskosten von mehreren Millionen Franken gegenüber der Regierungsvariante.

... und in der Hauptverkehrszeit zusätzlich 12/17er

In den Hauptverkehrszeiten morgens und abends ist zusätzlich die neue Linie 12 (ehemals E11) via die neue Claragrabenverbindung zu führen und mit der Linie 17 zu betrieblich zu verknüpfen. Dadurch entsteht eine attraktive Verbindung ab Reinach via Bahnhof SBB -Aeschenplatz-Bankverein-Wettsteinplatz-Claraplatz-Schifflande-Barfusserplatz-Theater-Ettingen. Diese Linienführung verkürzt nicht nur die Fahrzeit ab Bahnhof ins Kleinbasel um 3-4 Minuten, sondern bindet auch die Vororte im Birs- und Leimental noch besser ans Stadtzentrum an. Die Verknüpfung von zwei Linien erlaubt ausserdem, Betriebskosten zu sparen.

Da die Linie 8 auf ihrer bisherigen Route durch die Innerstadt belassen werden soll entfällt die Notwendigkeit eines Ganztagesbetriebs der Linie 12 gemäss Ratschlag, wodurch mehrere Millionen Franken eingespart werden können.

Sicherheit am Centralbahnplatz nicht erst in zehn Jahren verbessern

Nicht einverstanden ist die IGöV damit, den Centralbahnplatz erst in acht bis zehn Jahren zu verbessern. Die gefährliche Situation mit den vor dem Bahnhofsgebäude den Platz querenden Tramzügen der Linien 1 und 8 gehört viel rascher entschärft. Im Regelverkehr müssen sämtliche Querfahrten vor dem Bahnhofsgebäude entfallen, was sowohl der Sicherheit ebenso wie einem stabilen Betrieb zugute kommt.

Die IGöV erwartet deshalb, dass die Regierung die kürzlich überwiesene Motion nutzt, um noch in diesem Jahr ein umsetzungsreifes Projekt für den Bau einer zusätzlichen Gleisverbindung an der Nordseite des Platzes («Eulergleis», Linie 8) vorzulegen.

Zusätzlich schlägt die IGöV einen Gleisbogen beim Bankverein vor (Elisabethenstrasse-Aeschenvorstadt, «Bider-Tanner-Bogen»), damit die Linie 1 ausserhalb der Hauptverkehrszeiten in einer grossen Schlaufe Bahnhof-Bankverein-Aeschenplatz-Bahnhof wenden kann. Alternativ kann die Linie 1 auch ganztags bis Bad. Bhf. / Eglisee geführt werden (niedrigere Infrastrukturkosten, höhere Betriebskosten).

Die IGöV geht davon aus, dass bei gutem Willen aller involvierten Kreise diese zusätzlichen Gleisverbindungen in rund zwei Jahren (inkl. Plangenehmigungsverfahren) realisiert werden können. Die Kosten dürften sich auf wenige Millionen Franken beziffern.

Tram Petersgraben: neue Direktverbindungen und Entlastung der Innenstadt

Die IGöV befürwortet die Realisierung der Neubaustrecke im Petersgraben. Sie ermöglicht, das Universitätsspital und die Universität noch besser an den ÖV anzuschliessen. Ausserdem wird die Innenstadtachse Barfüsserplatz-Schiffplände entlastet und der Tramverkehr verflüssigt werden.

Anders als von der Regierung vorgeschlagen, soll die Linie 16 aber nicht ins St. Johann verlängert, sondern via Schiffplände ins Kleinbasel geführt und dort mit der Linie 15 zu einer echten Ringlinie verknüpft werden. Damit wird auf der Strecke Universität-Kleinbasel die Linie 34 entlastet und ein 3-4-Minuten-Takt angeboten. **Während der Herbstmesse** wird die Linie 16 auf der bisherigen Route zur Schiffplände geführt, um den Petersgraben ganz für die Herbstmesseaktivitäten frei halten zu können.

Dank zusätzlichen Weichenverbindungen an der Lyss und beim Blumenrain erbringt das Tramgleis im Petersgraben ausserdem eine wichtige Funktion als Umleitungsstrecke bei Störungen in der Innenstadt oder während Anlässen.

Tram Petersgraben als erste Etappe für das «Tram 30» (Bahnhof SBB-Johanniterbrücke-Bad. Bahnhof)

Die Neubaustrecke im Petersgraben ist der erste Abschnitt für die Umstellung der überlasteten Buslinie 30 auf Trambetrieb. Die IGöV erwartet, dass nach diesem ersten Schritt rasch die weiteren Etappen angegangen werden.

Nicht in Frage kommt für die IGöV allerdings die im Vorschlag der Regierung gedachte «Berg-und Tal-Fahrt» im Grossbasel via Innere Margarethenstrasse-Heuwaage-Auberg-Leimenstrasse. Sie verlangt, dass alternativ die Variante mit schneller Linienführung via Heuwaageviadukt konkretisiert und auf den gleichen Planungsstand gebracht wird.

Auch der Abschnitt im Kleinbasel ist mit höchster Priorität zu planen und vorwärtszutreiben. Diese Tramnetzerweiterung ist in zweifacher Hinsicht wichtig. Angesichts der hohen Passagierzahlen auf der Buslinie 30 ist ein Trambetrieb wirtschaftlicher. Zudem erhält die Reaktivierung des Trams über die Johanniterbrücke eine hohe Bedeutung zur der Umfahrung der Mittleren Brücke. Ein Hinausschieben dieses Abschnitts auf den Zeithorizont nach 2040, wie von der Regierung angedacht, ist für die IGöV nicht akzeptabel.

Weiterer Tramnetzausbau 2. Etappe (nach 2025)

Die IGöV begrüsst, dass der Tramnetzausbau nach Realisierung der ersten Etappe weitergeführt und mit Baselland koordiniert werden soll. Die IGöV begrüsst insbesondere die Absicht, die Tramlinie 8 von der heutigen Endhaltestelle Neuweilerstrasse ins Lettenquartier zu verlängern. Auch die geplanten Verlängerungen in Weil und Saint-Louis werden begrüsst, da sie zweifellos auch eine entsprechende Nachfrage stossen und den Modal Split des öffentlichen Verkehrs verbessern werden.

Zusätzlich soll die Aufnahme der Verlängerung der Linie 6 nach Lössach ins Ausbauprogramm geprüft werden.

Im Detail nimmt die IGöV zu diesen und weiteren Planungen der 2. Etappe aber noch nicht Stellung, da die Pläne dazu noch zu wenig weit konkretisiert sind.

Für weitere Auskünfte:
IGöV Nordwestschweiz

Stephan Maurer, Präsident IGöV NWCH
061 361 62 78
076 349 18 06
mail@maurerplanung.ch

Stephan Appenzeller, Vizepräsident IGöV
NWCH
079 252 08 21
stephan@appenzeller.email