

M1.2 Tram

Mit der Aufnahme einer neuen Bestimmung ins Umweltschutzgesetz hat die Bevölkerung das gesetzlich festgehaltene Ziel, einen grösstmöglichen Teil des Verkehrs mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln abzuwickeln, bekräftigt und quantitativ konkretisiert (Reduktion des MIV um 10%, §13 USG). Um dieses Ziel erreichen und den Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs erhöhen zu können, ist auch ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig. Der Grosse Rat trug diesem Volksentscheid Rechnung, indem er als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Ausbau des Tramstreckennetzes und der Infrastruktur für die Regio-S-Bahn gesetzlich verankerte. Zusammen sollen Regio-S-Bahn und Tram das starke Rückgrat der ÖV-Erschliessung in der Agglomeration Basel bilden. Beide Schienennetze sind so aufeinander abzustimmen, dass sie sich ergänzen und zu einem optimal funktionierenden Gesamtsystem zusammenwachsen. Für die Verbesserung des Angebots sind Infrastrukturausbauten zwingend notwendig.

Weiter ist zu prüfen, ob im Kanton Basel-Landschaft dichte, arbeitsplatzreiche Gebiete mit einer Tramstrecke deutlich besser erschlossen werden könnten, z.B. durch Verlängerung der Linie 8 in Richtung Allschwil zur Fabrikstrasse (Allschwil-Letten) und ggf. später weiter zum Gewerbegebiet Bachgraben, sowie durch Erschliessung des Polyfelds Muttenz.

Neue Tramstrecken müssen sich sinnvoll in das bestehende Tramnetz integrieren lassen. Im gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft durchgeführten Projekt «Tramnetz Region Basel 2020» wurden deshalb der Ausbau des Streckennetzes und Änderungen am Tramliniennetz integral entwickelt. Das neue Tramliniennetz verfolgt die Philosophie, die Tramlinien stärker auf die S-Bahn auszurichten, indem die Tramlinien am Stadtrand konsequent mit den S-Bahn-Stationen verknüpft werden. Zusätzlich werden im Stadttinnern Tram-Tram-Knoten ausgebildet. Mit neuen Tramstrecken werden Entwicklungsgebiete wie Allschwil-Letten, Stücki, Dreispitz usw. erschlossen. Die künftigen Tramstrecken im Claragraben und im Petersgraben ermöglichen eine Auffächerung der Tramlinien und somit eine Entlastung der Innenstadtachse Barfüsserplatz – Schiffflände – Claraplatz von Tramverkehr. Durch eine geeignete Linienführung am Centralbahnplatz wird dort eine übersichtlichere und fussgängerfreundlichere Situation erzielt. Das Tramstreckennetz kann auch über den Zustand 2020 hinaus weiterentwickelt werden, ohne dass die Linienführung im Zentrum angepasst werden muss.

Der Grosse Rat hat im Rahmen seiner Behandlung der Traminitiative einen Streckenplan beschlossen, der nebst den neuen Tramstrecken aus Tramnetz 2020 zusätzlich neue Tramstrecken in der Feldbergstrasse, über die Johan-

niterbrücke und über das Heuwaage-Viadukt enthält (vgl. Streckenplan am Schluss dieses Objektblatts). Gleichzeitig hat der Grosse Rat als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Tramstreckenausbau nicht nur gesetzlich verankert, sondern mit der Rahmenausgabenbewilligung für zehn Jahre über CHF 350 Mio. auch eine erste Finanzierungstranche gesichert.

Neben dem Streckenausbau ist auch der Leistungsfähigkeit und der Kundenfreundlichkeit von wichtigen Knoten Beachtung zu schenken (z.B. Bahnhof SBB bis Aeschenplatz und Doppelspur Heuwaage bis Zoo). Bei einem dichter werdenden Liniennetz sind zunehmend auch Möglichkeiten für Umleitungen zu gewährleisten.

Der Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs ist zu verbessern. Aus diesem Grund ist eine Entlastung der Innenstadtachse Barfüsserplatz – Schiffflände – Claraplatz von Tramverkehr mittels neuer Tramstrecken vorgesehen.

Strategie/ST

6, 8, 11

Leitsätze

1, 40, 43, 44

PLANUNGSGRUNDSÄTZE/-ANWEISUNGEN

1. Das Tramstreckennetz wird ausgebaut. Die Planung der neuen Tramstrecken ist gemäss dem vom Grossen Rat beschlossenen Streckenplan voranzutreiben. Bei allen Planungsarbeiten sollte die Trasseesicherung frühzeitig erfolgen.
2. Mit der Erweiterung der Traminfrastruktur soll die Netz-
wirkung verbessert oder sollen wichtige Siedlungs- und
Arbeitsplatzgebiete ans Tramnetz angeschlossen wer-
den. Speziell zu berücksichtigen sind dabei die Entwick-
lungsgebiete. Der Ausbau von grenzüberschreitenden
Tramlinien ist zu fördern.
3. Für neue Tramstrecken und verbesserte Linienführun-
gen sind sowohl Potenzialstudien durchzuführen als
auch die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prü-
fen.
4. Behinderungen des öffentlichen Verkehrs durch den
motorisierten Individualverkehr sind zu minimieren.
5. Der Verkehrsfluss des öffentlichen Verkehrs vor allem in
der Innenstadt ist zu verbessern.

Örtliche Festlegungen (in Richtplankarte)

| Nr. | Massnahme | Koordinationsstand |
|-----|---|--------------------|
| a1) | Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis | Festsetzung |
| a2) | Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis | Zwischenergebnis |
| a3) | Tramverlängerung Allschwil-Letten | Vororientierung |
| b1) | Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel | Zwischenergebnis |
| b2) | Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Gundeli Ost – S-Bahn- Haltestelle Dreispitz | Vororientierung |
| c) | Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen | Zwischenergebnis |
| d) | Tram Roche | Vororientierung |
| e) | Tramtangente Kleinhüningen – Hunningue | Vororientierung |
| f) | Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttenz) | Vororientierung |
| g) | Tram Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johans-Vorstadt) | Vororientierung |
| h) | Tram Claragraben | Festsetzung |
| i) | Neue Tramverbindung Petersgraben | Zwischenergebnis |
| j) | ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB (Margarethenstich) | Festsetzung |
| k) | Tramknoten Schützenhaus | Vororientierung |
| l) | Tramstrecke Bhf. SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss | Vororientierung |
| m) | Tramstrecke Johanniterbrücke – Riehenring | Vororientierung |

MASSNAHMEN / DETAILS ZU DEN ÖRTLICHEN FESTLEGUNGEN

a1) Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis

a2) Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis

Der Modal Split ist grenzüberschreitend wesentlich tiefer als zwischen der Stadt und den Agglomerationsgemeinden in der Schweiz, was teilweise mit dem schlechteren ÖV-Angebot zusammenhängt. Mit neuen Tramlinien in die dichtbesiedelten und nahen Städte Bourgfelden und Saint-Louis sollen attraktive ÖV-Verbindungen geschaffen werden, welche zu einer deutlichen Erhöhung der ÖV-Fahrten führen werden.

a3) Tramverlängerung Allschwil-Letten

Mit der Verlängerung der Tramlinie 8 wird das Einkaufszentrum Paradies und das neue Wohnquartier Allschwil-Letten an das Tramnetz angebunden. Diese Tramstrecke kann später weiter verlängert werden. Die Federführung für dieses Vorhaben liegt beim Kanton Basel-Landschaft.

b1) Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Dreispitz – Wien-Strasse – Reinacherstrasse bis Motorfahrzeug-Prüfstation beider Basel

b2) Neue Tramverbindung Dreispitz: Abschnitt Gundeli Ost – S-Bahn-Haltestelle Dreispitz

Der Dreispitz, der im Sinne einer Innenentwicklung wesentlich nachverdichtet werden soll, wird derzeit nur am Rande von den Tramlinien 10 und 11 erschlossen. Zur besseren Erschliessung des Dreispitz mit dem öffentlichem Verkehr, der Voraussetzung für einen hohen Anteil nicht motorisierter Individualverkehrs ist, soll der Dreispitz besser ins Tramnetz eingebunden und zugleich an das Quartier Gundeldingen angebunden werden. Im Bereich von Thiersteinallee bis zur Haltestelle Dreispitz bzw. bis zum nördlichen Beginn der Wien-Strasse ist die Linienführung in einem Suchraum zwischen Güterstrasse und der Gundeldingerstrasse / des Leimgrubenwegs noch zu finden. Vom Bereich der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz soll eine Linie über die Wien-Strasse und entlang der Reinachstrasse bis zum Kreisel bei der Motorfahrzeugprüfstation geführt werden und damit zwei Entwicklungsgebiete des Dreispitz erschliessen. Diese neue Tramstrecke stellt eine wichtige Massnahme dar, um eine ÖV-Erschliessung entsprechend der Entwicklungskonzeption und dem Gesamtverkehrskonzept Dreispitz zu schaffen. Das Vorhaben wird gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft bearbeitet. Die neue Strecke zwischen dem Gundeldingen Ost und der S-Bahn-Haltestelle Dreispitz dient zudem der Weiterführung einer Linie aus dem Gundeldinger Quartier zum Gebiet St. Jakob (vgl. g).

c) Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen

Mit dem neuen Einkaufszentrum «Stücki» und weiteren Neu- bzw. Umnutzungen wird es erforderlich, die ÖV-Erschliessung im Raum des Stücki-Areals zu verbessern, indem das Tram vom Riehenring via Hochbergerstrasse bis nach Kleinhüningen weitergeführt wird.

d) Tram Roche

Zur besseren Anbindung des Roche-Areals und des Wettstein-Quartiers an den öffentlichen Verkehr soll eine neue Tramstrecke vom Wettsteinplatz durch die Grenzachstrasse zur Roche und weiter über die Schwarzwaldstrasse zum Badischen Bahnhof gebaut werden.

e) Tramtangente Kleinhüningen – Huningue

Die Hafen- und Stadtentwicklung im Gebiet Klybeck/Kleinhüningen sowie in den grenznahen Gebieten von Huningue und Weil am Rhein (Projekt «3Land») wird starke Auswirkungen auf den Verkehr in Basel-Nord haben. Der neu entstehende Wohn- und Arbeitsraum soll durch eine neue Tramstrecke vom Hochbergerplatz auf die Westquai-Insel an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden. In Abhängigkeit von der Siedlungsdynamik auf französischer Seite im Bereich des Gebietes «3Land» ist später die Verlängerung der Strecke mit einer Brücke über den Rhein nach Huningue und weiter zu prüfen; zu untersuchen ist dabei auch eine Nord-Süd-Verbindung auf der zukünftigen Rheininsel mit südlicher Anknüpfung an die Klybeckstrasse.

f) Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttenz)

Eine neue Tramstrecke von der Tramhaltestelle Dreispitz im Korridor Walkeweg/Brüglingerstrasse zur Haltestelle St. Jakob ermöglicht das Anbieten einer zusätzlichen Linie im Quartier Gundeldingen mit neuer Anbindung nach Osten und stellt gleichzeitig eine Querverbindung zwischen den ÖV-Einfallachsen aus dem Birseck und dem Ergolzthal und Fricktal dar. Weiter kann eine direkte Fahrmöglichkeit vom Sport-, Event- und Erholungsraum St. Jakob an den Bahnhof SBB geschaffen werden. In Abhängigkeit der Entwicklungen im Bahnhofsgebiet Muttenz (Polyfeld) kann die neue Strecke später via Polyfeld an den Bahnhof Muttenz verlängert werden.

g) Tram Spitalstrasse

(Verlegung aus St. Johanns-Vorstadt)

Die heutige Tramstrecke durch die St. Johanns-Vorstadt soll durch eine neue Tramstrecke vom Totentanz via Spitalstrasse zum St. Johanns-Tor ersetzt werden. Sie dient der besseren Erschliessung des Entwicklungsgebiets Uni-Campus/Spitäler mit Tram und ermöglicht bessere Umsteigebeziehungen zwischen Tram und Bus. Ebenso ermöglicht sie die Aufwertung der beengten St. Johanns-Vorstadt.

h) Tram Claragraben

Das Tram Claragraben verbindet den Wettsteinplatz und den Claraplatz durch einen Streckenneubau im Claragraben. Dies bringt mehr Netzflexibilität, da der Korridor über die Mittlere Brücke mit einer sinnvollen Alternative im Tramnetz ergänzt wird. Dank eines relativ kurzen Gleisabschnitts kann dadurch eine neue schnelle Verbindung auf der Achse Bankverein-Claraplatz angeboten werden. Überdies verbindet der Claragraben den Bahnhof Basel SBB auf direkter Strecke mit Basel Nord, wovon auch die dortigen Entwicklungsgebiete profitieren werden. Das Tram Claragraben ist ein wichtiges Schlüsselement in der Tramnetzentwicklung und in den nächsten Planungsschritten entsprechend zu konkretisieren.

i) Neue Tramverbindung Petersgraben

Diese Tramstrecke von der Universität zum Totentanz durch den Petersgraben (Eingang zum Kantonsspital) dient der besseren Erschliessung des Raums Universität/Spitäler und der Entlastung der Innenstadt. Sie bietet zudem im Störfall bisher fehlende Umleitungsmöglichkeiten an. [Diese Verbindung bildet mit den Massnahmen l) und m) die Voraussetzung für die künftige Tramlinie 30.]

j) ÖV-Direktverbindung Leimental – Bahnhof SBB (Margarethenstich)

Zur schnelleren Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB wird die Verbindung von der Haltestelle Dorenbach der Tramlinie 10 über den Margarethenstich zur Haltestelle Margarethen (Linie 2) geschaffen. Dieses Vorhaben ist mit dem Nationalstrassenvorhaben ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck Bahnhof SBB – Birsig (Gundelinger-Tunnel) koordiniert.

k) Tramknoten Schützenhaus

Die Haltestelle Schützenhaus – die bereits heute von mehreren Tram- und Buslinien bedient wird – soll als Umsteigeknoten gestärkt werden. Damit auch die heutige Tramlinie 6 an diesen Knoten geführt werden kann, ist eine neue Tramstrecke in der Schützenmattstrasse im Abschnitt Austrasse – Steinenring vorzusehen. Die Massnahme steht in direktem Zusammenhang mit den geplanten Veränderungen der Linienführung gemäss Tramnetz 2020.

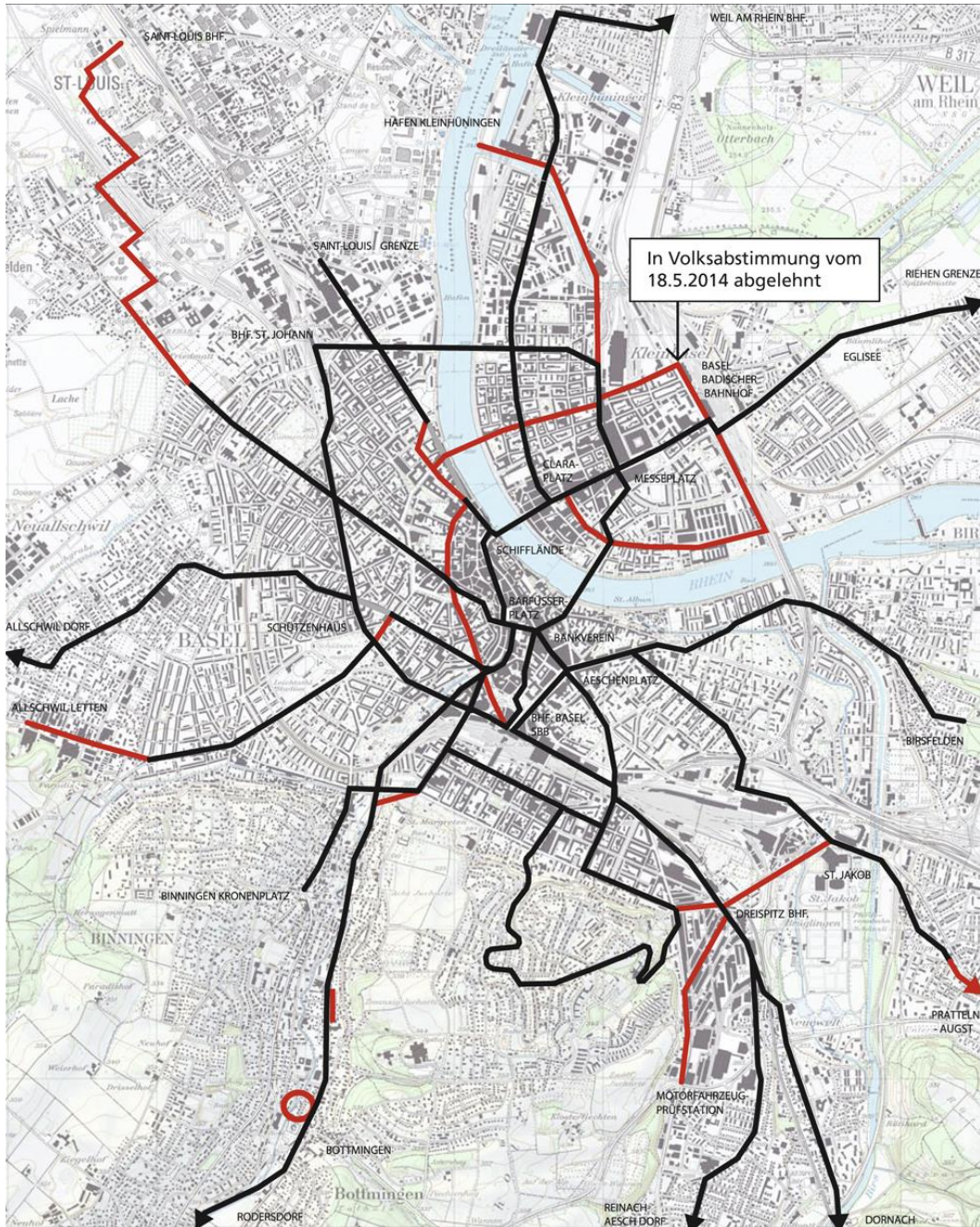
l) Tramstrecke Bhf. SBB – Heuwaageviadukt – Auf der Lyss

Die heutige Buslinie 30 zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof via Spitäler und Johanniterbrücke soll auf Trambetrieb umgestellt werden. Die Auslastung der Linie ist bereits heute hoch. Die Spitäler und Universitätsinstitute im Stadtzentrum werden dadurch ans Tramnetz angeschlossen. Ab der Lyss wird die Tramlinie durch den Petersgraben weitergeführt.

m) Tramstrecke Johanniterbrücke – Riehenring

Die heutige Buslinie 30 zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof via Spitäler und Johanniterbrücke soll auf Trambetrieb umgestellt werden. Die Auslastung der Linie ist bereits heute hoch. Die Spitäler und Universitätsinstitute im Stadtzentrum werden dadurch ans Tramnetz angeschlossen. Ab dem Riehenring verkehrt die Tramlinie zum Badischen Bahnhof. Die genaue Streckenführung ist offen und über bestehende Strecken eingeschränkt möglich (vgl. i und l).

Tramnetz 2020: Streckenplan



Tramnetz 2020 – Neue Strecken; MOB BS, Februar 2014

- bestehende Tramstrecken
- neue Tramstrecken
- Dienstgleis resp. Rückbau

Soweit der Plan Tramstrecken ausserhalb des Kantons Basel-Stadt auführt, dient dies lediglich zu Informationszwecken und entfaltet keine Rechtswirkung.

Dieser Plan stellt die Tramstrecken nur schematisch dar, er macht keine Aussagen über deren präzisen Verlauf.