

## Mit dem <Drämmli> ins Jahr 2020 Auf das Basler Tram kommen neue Herausforderungen zu

Autor(en): Elias Kopf  
Quelle: Basler Stadtbuch  
Jahr: 2012

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/fd3201b2-fced-46d6-a270-e7a5fd3ae6ff>

### **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

# MIT DEM ‹DRÄMMLI› INS JAHR 2020

Auf das Basler Tram kommen neue Herausforderungen zu: Feinverteilung ab den S-Bahnhöfen, Anschluss der trinationalen Agglomeration, Verlagerung vom Auto zum öffentlichen Verkehr. Deshalb wird das historisch gewachsene Tramnetz massiv ausgebaut

Immer seltener werden die grünen und gelben ‹Drämmli› künftig an den Kantons- oder Landesgrenzen ihre Endstation haben. Denn seit der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms den Infrastrukturausbau des Basler Tramnetzes mitfinanziert, hat der trinationale öffentliche Verkehr (ÖV) neuen Schwung erhalten, wie Alain Groff, Leiter Mobilität im Basler Bau- und Verkehrsdepartement (BVD), erklärt: «Wir gingen mit attraktiven Angeboten auf unsere Nachbarn zu, und Weil am Rhein hat sofort Interesse bekundet. Deshalb ist die Verlängerung der Tramlinie 8 ins Südbadische bereits im Bau.»

## Alternative zum Auto

Der Elan, mit dem das grösstenteils aus der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts stammende Tramnetz zurzeit erweitert wird, ist allerdings nicht nur der Finanzspritze des Bundes geschuldet. Auch die Basler Verwaltung und interessierte Verbände haben seit

der vom Volk verworfenen Trolleybusinitiative vermehrt Ideen zur Aufwertung des Trams entwickelt, insbesondere mit der kürzlich zustande gekommenen Traminitiative (siehe Seite 110). «Viele dieser Projekte, etwa Erlenmatt, Roche oder Dreispitz, waren lange Zeit bloss Stückwerk», präzisiert Bettina Heiniger, Mobilitätsplanerin im BVD. Denn es bringe nichts, den Bedürfnissen einzelner Quartiere folgend mal hier einige Hundert Meter Tramgeleise und mal dort eine Querverbindung zu bauen.

«Damit ein Tramnetz sinnvoll ‹bespielt› werden kann, braucht es eine weitsichtige Planung – gesamtstädtisch, regional und trinational.» Deshalb, so Heiniger, stellten die Baudirektoren beider Basel Anfang 2012 die umfassende Netzentwicklungsstudie ‹Tramnetz 2020› der Öffentlichkeit vor. Bis in fünfzehn oder zwanzig Jahren soll eine Verlängerung des Tramnetzes um ein Viertel auf insgesamt 93 Kilometer (siehe Seite 110) den ÖV noch effizienter als bisher zur

Alternative zum Auto machen. Das ist ganz im Sinne des vom Volk angenommenen Gegenvorschlags zur Städteinitiative, welcher Basel dazu verpflichtet, den motorisierten Individualverkehr um zehn Prozent zu senken.

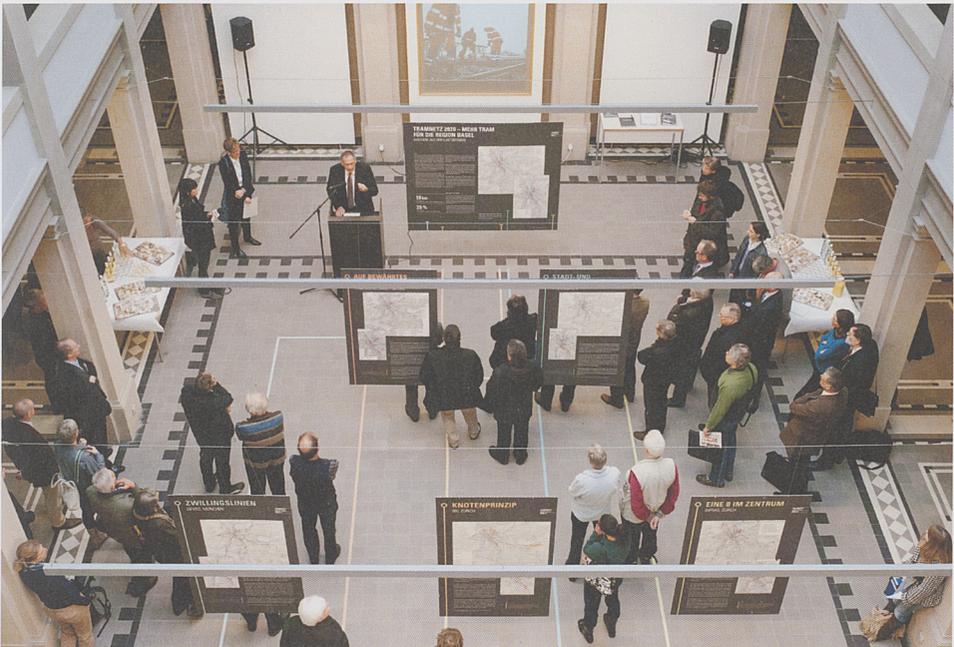
### Feinverteilung ab S-Bahnhof

Dabei ist die grösste planerische Herausforderung eine optimale Verknüpfung von Tram und S-Bahn – alles andere als einfach, weil das Basler Tramnetz seit seinen Anfängen im Jahr 1895 vom Zentrum sternförmig

Wie das funktioniert, erklärt Heiniger anhand der ÖV-Planung für Basel-Nord. Dort ist einerseits eine direkte Tramlinie vom Bahnhof St. Johann in die Innenstadt vorgesehen, sodass der heutige Umweg über den Bahnhof SBB entfällt. Andererseits soll die Tramlinie 3 bis zum Bahnhof St-Louis weitergeführt werden und den Grossbasler Norden an das elsässische Netz anschliessen.

### Entlastung der Innenstadt

Offen ist hingegen gemäss BVD-Mobilitätschef Groff die Bedeutung einer neuen Tram-



Eröffnung der Ausstellung «Tramnetz 2020» im Lichthof des BVD

in die Aussenquartiere gewachsen ist. Nun aber bilden die modernen S-Bahnhöfe neue Knotenpunkte, von denen aus das Tram vermehrt die Feinverteilung übernehmen muss. Dabei soll auch das angrenzende Ausland einbezogen werden. Statt des historisch gewachsenen Radialnetzes braucht es in Zukunft mehrere kleinere Sterne, deren Strahlen von den S-Bahnhöfen St. Johann, Badischer Bahnhof und Dreispitz bis in die umliegenden Quartiere und Agglomerationsgemeinden reichen.

linie vom Bahnhof SBB über die Johanniterbrücke zum Badischen Bahnhof, wie sie die Traminitiative fordert. Verkehrsexperten und Politik gingen mit den Initianten zwar völlig einig, dass das Tram in Basel gestärkt werden müsse. Doch der Bau einer Tramlinie über die Johanniterbrücke sei relativ kostspielig, und ihre Funktion werde wenigstens teilweise auch vom sogenannten Herzstück – dem geplanten Lückenschluss im S-Bahn-Netz der Region – übernommen. Eine gesetzliche Verpflichtung, genau diese

Tramstrecke zu bauen, sei deshalb zu wenig fundiert, so Groff.

Auch von der gelegentlich erhobenen Forderung, den Autoverkehr auf den grossen Achsen bewusst zu behindern, hält der Experte wenig: «Wir wollen der Bevölkerung nicht vorschreiben, welches Verkehrsmittel sie wählt, sondern eine attraktive Mobilität auch ohne Auto anbieten. Zudem braucht es funktionierende Hauptachsen, damit der motorisierte Individualverkehr nicht in die engen Quartiere ausweicht oder der Autostau zum Hindernis für Bus und Tram



Zukunftsweisend:  
Ausbau des Trams über die Grenze

wird.» Aber der ÖV erhalte bei den Ampeln Vortritt, und Gratsparkplätze werde es bald nicht mehr geben. Groff ist überzeugt, dass der geplante Ausbau von Tram und S-Bahn den Umstieg vom Auto auf den ÖV in Zukunft noch attraktiver macht.

## Die Traminitiative

«Die Traminitiative hat wesentlich dazu beigetragen, den Ausbau des Tramnetzes auf die politische Agenda zu setzen», erklärt Jörg Vitelli, SP-Grossrat und Präsident des Initiativkomitees. Die Initianten fordern insbesondere eine neue Tramlinie zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof: «Um die Innenstadt zu entlasten, um weitere Quartiere direkt ans Regio-S-Bahnnetz anzubinden sowie zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung wird das Tramnetz durch eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Grossbasel und dem Kleinbasel via Johanniterbrücke unter Anbindung des Kinderspitals, der Universitätsspitaler sowie unter Einbezug der ganzen Feldbergstrasse ergänzt», heisst es im Initiativtext. Im September 2012 ist das Parlament den Initianten mit einem grosszügigen Gegenvorschlag entgegengekommen, allerdings ohne die geforderte Tramlinie über die Johanniterbrücke festzuschreiben. Deshalb wolle das Initiativkomitee vorerst offenlassen, ob die Initiative zurückgezogen wird, erklärt Vitelli.

## Tramnetz 2020

### Welche Strecken kommen hinzu?

- Weil am Rhein (+2,8 km, im Bau)
- Margarethenstich (+0,35 km)
- Erlenmatt (+1,1 km)
- St-Louis (+3,3 km)
- Doppelspuren Leimental (+3 km)
- Salina Raurica (+2,5 km)
- Stücki (+1,6 km)
- Dreispietz (+1,6 km)
- Petersgraben (+0,7 km)
- Claragraben (+0,5 km)
- Knoten Schützenhaus (+0,25 km)
- Allschwil-Letten (+1 km)
- Roche (+2 km)
- Dreispietz–St. Jakob (+1 km)
- Hafen Kleinhüningen (+0,5 km)
- Wendeschlaufe Bottmingen
- Spitalstrasse (+0,9 km)