

Das Tramnetz wird neu aufgegleist

Basel-Stadt und Baselland wollen 700 Millionen ausgeben für 20 Kilometer neue Schienen

Von Georg Schmidt und Ralph Schindel

Basel. Die Dimensionen sind gewaltig: Das Tramnetz in und um Basel, das heute 74 Kilometer lang ist, soll in den kommenden Jahren um knapp 20 Kilometer oder ein Viertel erweitert werden. Diese

Planung ist im «Tramnetz 2020» festgehalten, das die Regierungen von Basel-Stadt und Baselland gestern gemeinsam vorgestellt haben.

Ziel sei ein «attraktives, leistungsfähiges und wirtschaftliches Tramnetz als Rückgrat des Stadt- und Agglomera-

tionsverkehrs» und eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr, erklärten der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels und seine Baselbieter Amtskollegin Sabine Pegoraro an einer Medienorientierung. «Der Ausbau findet grösstenteils auf Stadtboden statt, tangiert

aber auch die Vorortsgemeinden in hohem Mass», sagte Pegoraro. Der geplante Ausbau steht in Kontrast zum Stillstand der letzten 80 Jahre. Abgesehen von den neuen Gleisen beim Bahnhof SBB, die 2001 in Betrieb gingen, und der aktuellen Tramverlängerung von Kleinhüningen nach Weil ist das Basler Tramnetz seit den 1930er-Jahren praktisch unverändert geblieben.

Neue Linien für neue Gebiete

Insgesamt sind 16 Neubaustrecken vorgesehen. Dabei soll das Tramnetz nicht neu erfunden, sondern gezielt ausgebaut werden. So sollen neue Wohn- und Arbeitsgebiete wie die Erlentalm, der Dreispitz, das Salina-Raurica-Gebiet auf Prattler und Augster Boden und das Hafengebiet von Kleinhüningen wie auch die Uni-Spitäler bestmöglich

erschlossen werden; zudem sollen das Roche- und das Stücker-Areal im Kleinhüningen sowie das Gundeldingerquartier und Kleinhüningen besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Zu den unabdingbaren Kernelementen zählen Tramlinien am Peters- und am Claragraben. Profitieren sollen weiter auch das Leimental und Allschwil. Die gesamte Fahrleistung wird um rund zehn Prozent ansteigen.

Ein weiterer Kernpunkt des Streckenausbau ist die Verknüpfung der Tramlinien mit der Regio-S-Bahn. Nach Möglichkeit will man auf Durchmesserlinien setzen: Zudem soll der Hauptstrang durch die Innenstadt entlastet werden – und durch eine Entflechtung am Centralbahnplatz und klarere Verkehrsführung am Bankenplatz wird eine bessere Betriebsführung erreicht. Eng gekop-

pelt an die Neubaustrecken, wird auch das Liniennetz einige Veränderungen erfahren; unverändert bleiben «bloss» die Linien 3, 6 und 11.

Bund soll 30 Prozent übernehmen

Der Kanton Basel-Stadt wird den Ausbau zu einem grösseren Teil als Baselland finanzieren. In einer Grobkostenschätzung wird der Investitionsbedarf auf brutto 700 Millionen Franken geschätzt. Wenn der Bund über das Agglomerationsprogramm 30 Prozent an die Kosten beiträgt, rechnet Wessels mit 280 Millionen für Basel und 210 Millionen für Baselland.

Das «Tramnetz 2020» sei Grundlage für den etappierten Ausbau des Streckennetzes. Verbindliche Beschlüsse werden die Kantonsparlamente und das Volk zu fällen haben. **Seite 2**