

Motion betreffend nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)

17.5238.01

Die BVB erneuern mittels neuer Methoden die Gleise, indem sie, statt unter laufendem Betrieb kleinere Auswechslungen vorzunehmen, vermehrt mittels Streckensperrungen längere Abschnitte auswechseln.

Dies bedingt lange Umleitungen. Ganze Wochenenden oder gar über Wochen hinweg sind die gewohnten Stammstrecken für die Fahrgäste gesperrt. Die BVB verlieren dadurch, wie sie zum Jahresergebnis 2016 mitteilen, sowohl in absoluten Zahlen als auch in Bezug auf die Personenkilometer unverschuldet Fahrgäste.

Beispiele solcher Totalsperrungen sind: Sperrung Klybeckstrasse, Sperrung Aeschengraben, Sperrung Mittlere Brücke, Sperrung Steinenberg.

Solche Totalsperrungen mit Umleitungen werden uns auch in Zukunft nicht erspart bleiben, da das Schienennetz – analog des Strassennetzes für Auto und Velo – regelmässig unterhalten werden muss.

In der Praxis bedeutet dies mühsame Fusswege und sonstige Nachteile für Tramfahrgäste. So gelangt, wer während einer Aeschengraben-Sperrung vom Barfi Richtung Bahnhof SBB fahren möchte, nur bis zur Markthalle; von da geht es dann zu Fuss - oder mittels mühsamen Umsteigens unter Wechsel der Haltestellenkanten - zum Bahnhof. Zwei simple Weichen zwischen Innerer Margarethenstrasse und Bahnhof SBB könnte Mühsal vermeiden und den Fahrgästen den in Basel gewünschten Komfort bieten.

Nur nebenbei sei erwähnt, dass es sich bei den Umleitungen keineswegs um singuläre Ereignisse handelt:

- Viele Male im Jahr kommt es zu geplanten Streckenunterbrüchen (in alphabetischer Reihenfolge): Bebbi Jazz, Bummelsonntage, Fasnacht, FCB-Meisterfeiern, Feuerwerke Ende Juli und Dezember, Kundgebungen, Santiglaus-Töfffahrten, Vogel Gryff und Zunftumzüge.
- Baustellen werden auch nach Abbau allfälliger Sanierungsspitzen notwendig werden.
- Dazu kommen laufend ungeplante Betriebsunterbrüche, beispielsweise bei Unfällen oder anderen kurzzeitigen Störungen im Betriebsablauf.

In all diesen Fällen würden intelligente neue Abbiegemöglichkeiten den BVB in Absprache mit der Verkehrspolizei erlauben, kleinräumige Umleitungen anzuordnen und so die Aufrechterhaltung des regulären Betriebs massiv zu erleichtern.

Die Unterzeichnenden beauftragen die Regierung, in Ergänzung von „Tramnetz 2020“ und zeitlich vorgezogen unverzüglich folgende Massnahmen zur Tramnetz-Optimierung zu planen und umzusetzen:

1. Im Vordergrund zu mehr Flexibilität im Tramnetz steht die Ergänzung durch Einrichtung doppelgleisiger Schienenverbindungen an folgenden Kreuzungen:
 - a) Tramkreuzung „Markthalle“ (Verbindung der Strecke Heuwaage <-> Bahnhof SBB).
 - b) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke Spalentor <-> Kannenfeldplatz).
 - c) Tramkreuzung „Burgfelderplatz“ (Optimierung der Strecke St-Louis Gare <-> Kannenfeldplatz).
 - d) Tramkreuzung „Bankverein“ (Optimierung der Strecke Elisabethenstrasse <-> Aeschenplatz).
 - e) Tramkreuzung „Heuwaage“ (Optimierung der Strecke Auberg <-> Innere Margarethenstrasse).
 - f) Tramkreuzung „IWB“ (Optimierung der Strecke Güterstrasse <-> Äussere Margarethenstrasse).
2. Die Umsetzung soll vorgängig der Realisierung von „Tramnetz 2020“ bis 2020 erfolgen.
3. Die Umsetzung der baulichen Massnahmen soll zulasten des Tram-Rahmenkredits erfolgen.

Beat Leuthardt, Jörg Vitelli, Stephan Luethi-Brüderlin, Heiner Ueberwasser, Helen Schai-Zigerlig, Beat K. Schaller, David Wüest-Rudin, Peter Bochsler, Patrizia von Falkenstein, Thomas Grossenbacher, Pascal Pfister, Luca Urgese, Kaspar Sutter, Balz Herter, Michael Wüthrich