

Die heutige Heuwaage ist und bleibt im vorderen Bereich des Platzes, wo heute die Tramschleufe gelegen ist, ein Unort. Dies geisselte die Regierung schon im Jahr 2002: "Die Aufenthaltsqualität der Heuwaage ist als minimal zu bezeichnen", schrieb sie im Multiplexkino-Ratschlag 9208 und nannte die Tramwendeschleufe und die Strassenführung als Gründe.

Diese Tramschleufe sollte nun raschestmöglich zugunsten einer schöneren Heuwaage aufgehoben und entfernt werden. Die Dynamik um "Ozeanium" und "Margarethenstich" kann - völlig egal, wie man zu den Projekten steht - entscheidend dazu beitragen, eine intelligente Ersatzlösung für die Funktion der Tramschleufe zu finden und umzusetzen.

Vor 15 Jahren bot das (nicht zustande gekommene) Multiplexkino-Projekt Anlass, um eine Ersatzschleufe stadtauswärts im Bereich des Nachtigallenwäldelis zu planen. Heute finden wir aber beim Ersatzstandort nahe Birsig und Nachtigallenwäldeli eine attraktive neue, grüne Naherholungszone. Diese Oase durch eine Ersatztramschleufe einzuschränken ist aus heutiger Sicht ein No-go.

Tatsächlich braucht es die Ersatzschleufe auch gar nicht; es drängen sich zwei wesentlich günstigere und städtebaulich ideale Lösungen auf.

Variante 1 "Opérabogen": Diese Gleisverbindung zwischen Innere Margarethenstrasse und Basler Binningerstrasse kann rasch und relativ günstig geplant und gebaut werden. Benötigt wird ein Doppelgleis.

Wünschbar, aber nicht Bedingung ist die Aufweitung des Radius. Gemäss seriösen Fachleuten ist ein Doppelgleis technisch machbar, und mit intelligenten Lösungen kann auch übermässiger Verschleiss in Grenzen gehalten werden. Das Projekt kann zudem unabhängig davon realisiert werden, ob das "Ozeanium" gebaut wird oder nicht. Im Falle einer Aufweitung des Gleisbogens sind nur geringe Anpassungen bei der Verkehrsanordnung erforderlich, und mit gutem Willen Zolli-Seite sind noch bessere Lösungen denkbar.

Zusammengefasst sind die Hauptvorteile der Gleisverbindung "Opérabogen":

- 1 Sie ist mit rund 3.5 Mio. Franken sehr kostengünstig.
- 2 Sie ist technisch problemlos machbar.
- 3 Sie macht aus betrieblicher Sicht Sinn.
- 4 Sie kann unabhängig von der weiteren Entwicklung um das "Ozeanium" realisiert werden.
- 5 Sie macht die "Nachtigallenwäldeli-Schleufe" nahe dem Naherholungsgebiet beim Birsig überflüssig.

Variante 2 "Margarethenbogen": Diese Gleisverbindung zwischen der Basler Binningerstrasse und der Basler Margarethenstrasse ist bereits ausführungsfähig. Der Bund hat seine Zusicherung eben bestätigt (STEP). Benötigt wird ein Doppelgleis. Die Gleislage kann vom ursprünglich gemeinsam mit dem Landkanton entwickelten Projekt übernommen werden. Die Schienen inklusive wünschbarer Abzweigung in die Basler Binningerstrasse liegen vollumfänglich auf Basler Boden (eine einzige elektrische Weiche liegt ausserhalb).

Ein grosser Vorteil ist, dass keinerlei kantons- und gebietsfremde Ansprüche auf das Projekt mehr erhoben werden können, wie einer Volksabstimmung zu entnehmen ist. Das Projekt ist somit rechtlich und politisch freigegeben und der Kanton Basel-Stadt kann das Projekt nach seinen Bedürfnissen umsetzen.

Zusammengefasst sind die Hauptvorteile der Gleisverbindung "Margarethenbogen":

- 6 Sie ist mit rund 7 Mio. Franken sehr kostengünstig.
- 7 Sie ist technisch machbar und ausführungsfähig.
- 8 Sie macht aus betrieblicher Sicht Sinn.
- 9 Sie liegt zu fast 100 Prozent auf baselstädtischem Kantonsgebiet.
- 10 Sie stösst auf keine rechtlichen oder politischen grenzüberschreitenden Hindernisse mehr.
- 11 Sie kann unabhängig von der weiteren Entwicklung um das "Ozeanium" realisiert werden.
- 12 Sie macht die "Nachtigallenwäldeli-Schleufe" nahe dem Naherholungsgebiet beim Birsig überflüssig.

Keine Variante "Nachtigallenwäldeli-Schleufe": Die grossen Vorteile des "Opérabogen" und des "Margarethenbogen" sowie deren viel tiefere Kosten sprechen gegen eine Ersatzschleufe, die auf rund 14 Mio. Franken zu veranschlagen ist (10,7 Mio. gemäss Ratschlag 9208 vom 3.12.2002 plus Teuerung/Bauteuerung und Anpassungsarbeiten), die im Bereich des Nachtigallenwäldeli und nahe am Birsig störend wirken würde und die ausserdem im Trambetrieb weite Fusswege für Fahrgäste bis zur Heuwaage und dem Basler Zentrum bedingen würde.

Demgemäss will der Motionär, dass aus der Heuwaage rasch ein städtebaulich verbesserter, lebendiger Platz wird, verbunden mit einem flexibleren Tramnetz im Dreieck Margarethenstrasse – Binningerstrasse – Innere Margarethenstrasse. Entsprechend soll die Regierung folgende Massnahmen ergreifen:

1. Die heutige Tramschleufe vorne auf dem Heuwaage-Platz ist raschestmöglich aufzuheben.
2. Als Ersatz für heute an der Heuwaage wendende Tramlinien 10 und 17 ist unverzüglich die für ein flexibles Tramnetz von BVB und BLT optimale und kostengünstigste Lösung zu planen und umzusetzen unter Evaluation der Varianten "Opérabogen" und "Margarethenbogen".
3. Der "Opérabogen" ist mit rund 3,5 Mio. Franken als optimal und als am kostengünstigsten in die Evaluation einzubeziehen. Bei der Planung ist von einem Doppelgleis zwischen Basler Binningerstrasse

und Innere Margarethenstrasse auszugehen, wobei zwingend davon auszugehen ist, dass auch ein enger Radius genügt, wenngleich eine Aufweitung des Radius wünschbar ist.

4. Der "Margarethenbogen" ist mit rund 7 Mio. Franken zwar doppelt so teuer wie der "Opérbogen", aber als immer noch sehr günstig ebenfalls in die Evaluation einzubeziehen. Dabei ist vom vorliegenden ausführungsfähigen Projekt auszugehen, welches ein Doppelgleis von der Basler Binningerstrasse zur Basler Margarethenstrasse beinhaltet, und die Anpassung ist kostengünstig und einfach zu halten.
5. Abzusehen ist von einer "Nachtigallenwäldeli-Schleife" (Ersatz-Tramschleife nahe dem Birsig im Bereich Nachtigallenwäldeli), da diese Verlegung mit rund 14 Mio. Franken das Vielfache der Gleisbogen-Varianten kostet, ausserdem Grün-, Fluss- und Naturgebiete beeinträchtigt und zudem den Fahrgästen einen weiten Fussweg zur Heuwaage und ins Zentrum auferlegt.
6. Die Beseitigung der Heuwaage-Tramschleife sowie die Ersatzplanung und Umsetzung des "Opérbogen" bzw. des "Margarethenbogen" sind so auszugestalten, dass sie zu jedem Zeitpunkt unabhängig vom Ausgang des "Ozeanium"-Geschäfts vorgenommen werden können.
7. In jeder Gleis-Variante sind Verbindungsweichen vom Stadtnetz her beizubehalten bzw. einzuplanen.
8. In jeder Gleis-Variante ist zudem darauf zu achten, dass der Gleisbogen doppelgleisig ist und dass sein Radius nach Möglichkeit - aber selbstverständlich ohne Gebäudeabbrüche - aufgeweitet wird.

Beat Leuthardt