

Factsheet

Basel, 28. Mai 2025

«Tramnetzentwicklung (TNE) Basel»

Tramnetzentwicklung (TNE) Basel – Dritter Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz sowie Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und die Gesamtkoordination und Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innerstadt – für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte – dank cleveren Verkehrsmassnahmen).

Geschätzte Grossrätinnen und Grossräte

Wir bitten Sie, unsere folgende Stellungnahme zu Traktandum 3 der Juni-Session des Grossen Rates zur Kenntnis zu nehmen.

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat auf der Grundlage des dritten regierungsrätlichen Berichts über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes den aktualisierten Plan zum Tramstreckennetz zu genehmigen sowie für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung Ausgaben in der Höhe von 3.4 Mio. Franken zu bewilligen. Teil des aktualisierten Plans zum Tramstreckennetz sind namentlich die Trams Margarethenverbindung, Claragraben, Letten, Petersgraben, Klybeck, Bachgraben und 30. Diese sollen bis Ende der 30er Jahre realisiert werden. Weitere Tramprojekte werden für einen ferneren Umsetzungshorizont vorgeschlagen.

Die Handelskammer beider Basel erachtet aufgrund des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums sowie der damit einhergehenden steigenden Mobilitätsbedürfnisse einen weiteren Tramausbau als wünschenswert. Dies als Teil eines Gesamtverkehrssystems, in welchem u.a. auch die S-Bahn, Busse, der motorisierte Individualverkehr sowie der Langsamverkehr zentrale Aufgaben übernehmen. An ihrer Jahresmedienkonferenz hat die Handelskammer deshalb im Rahmen ihrer Perspektive «[Verkehr Basel '45](#)» die aus Sicht der Wirtschaft prioritären Verkehrsprojekte bis 2045 identifiziert. Dazu gehören u.a. die Margarethenverbindung sowie das Tramnetz 2030. Das Tram kann auf Strecken mit grosser Nachfrage in der Agglomeration und der Stadt als flächeneffizientes Verkehrsmittel rasch grosse Passagiermengen von A nach B befördern. Mit einer smarten Weiterentwicklung des Tramnetzes können Entwicklungsareale besser erschlossen, der Tramverkehr verflüssigt, die Innenstadt entlastet und die Netzflexibilität und -Resilienz erhöht werden.

Die Handelskammer befürwortet insbesondere eine rasche Umsetzung der Margarethenverbindung. Dadurch würde die Linie 17 als S-Tram ermöglicht, welche das Leimental direkt – und ohne Umweg über die Innenstadt – an den Bahnhof Basel SBB sowie an den Wettsteinplatz und den Badischen Bahnhof und damit an wichtige Arbeitsplatzgebiete anbindet. Somit könnten Synergien mit dem künftigen Neubau der Margarethenbrücke (direkter Zugang zu den Perrons) geschaffen werden. Dadurch gewinnt der ÖV für Pendelnde aus dem Leimental deutlich an Attraktivität – mit entsprechender Entlastungswirkung für die

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Strasse. Zudem bietet sich durch die Entlastung der Innenstadtachse die Gelegenheit, die Heuwaage aufzuwerten.

Auch Sicht der Handelskammer ergibt es Sinn, mit zusätzlichen Linien (Tram Petersgraben/Tram 30 und Tram Claragraben) den Tramverkehr auf der Achse Bankverein – Barfüsserplatz – Marktplatz – Schifflande zu reduzieren und damit die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt deutlich zu erhöhen. Gleichzeitig wird damit die Resilienz des Tramnetzes im Fall von Demonstrationen oder sonstigen Ereignissen gestärkt.

Die Handelskammer begrüsst zudem den Projektfortschritt beim Tram Bachgraben. Dieses soll gemeinsam mit dem ZUBA und der Velovorzugsroute Bachgraben – Bahnhof Basel SBB die Erschliessung des wichtigen Arbeitsplatzgebietes Bachgraben sicherstellen. Der Bund hat bei der Beurteilung der Eingabe des Aggloprogramms der vierten Generation die fehlende Gesamtkonzeption bemängelt. Seither wurde unter Einbezug der zuständigen Bundesämter vertieft an einer solchen Gesamtschau gearbeitet. Die Projekte der unterschiedlichen Verkehrsmittel bedingen sich gegenseitig und weisen enge Abhängigkeiten auf. An der Tatsache, dass ein Tram Bachgraben erst nach Inbetriebnahme des ZUBA möglich ist, hat sich nichts geändert. Wie die UVEK schreibt, hätte eine «jahrelange Baustelle für das Tram Bachgraben auf dem Luzernerring (...) ohne ZUBA enorm negative Auswirkungen auf das Quartier (Basel West)», da ohne ZUBA schlicht die Verkehrskapazitäten fehlen würden. Die Handelskammer beider Basel warnt deshalb ausdrücklich vor allfälligen Absichten, ein Tram Bachgraben ohne ZUBA und Velovorzugsroute voranzutreiben. Ansonsten droht u.a. wiederum eine Ablehnung durch den Bund aufgrund einer fehlenden Gesamtverkehrskonzeption.

Wir verzichten darauf, auf die weiteren Tramprojekte im Detail einzugehen. Wir empfehlen der UVEK und der Regiokommission zu folgen und den Beschlussentwurf anzunehmen. Eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Ausbauprojekte werden wir beim Vorliegen der konkreten Projekte vorlegen.

→ Wir bitten Sie, den Beschluss anzunehmen.

Folgen Sie uns auf Social Media:

