



Bubendorf, 23. Oktober 2025

Hände weg von dieser teuren und unsinnigen Initiative ohne Nutzen für die Kunden und Kundinnen des öffentlichen Verkehrs

Was fordert die Initiative:

Auf den Punkt gebracht will die Initiative in die Verfassung schreiben, dass zukünftig kein öffentlicher Verkehr - also kein Tram kein Bus und kein Taxi - mehr in der Innenstadt vom Barfüsserplatz zur Schiffflände, verkehren soll. Wenn dies so bei einer Annahme zukünftig in der Verfassung steht, bedeutet dies im Klartext das definitive und langfristige Aus für das Tram in der Innenstadt und für die wichtigen und attraktiven Durchmesserlinien des Basler Tramnetzes.

Die vom Initiativkomitee angedeuteten alternativen Linienführungen des Trams sind sehr vage und lediglich auf einer sehr unverbindlichen Visualisierung dargestellt. Die heutigen Innenstadttrams sollen zukünftig über den Petersgraben zur Schiffflände bzw. die über die Wettsteinbrücke ins Kleinbasel die Innenstadt umfahren. Weder gibt es dazu im Initiativtext eine Verbindlichkeit für die Umsetzung, noch gibt es in den Unterlagen Hinweise auf eine Überprüfung der betrieblichen Machbarkeit.

Die Initiative suggeriert lediglich mit schönen Visualisierungen, dass sich eine Aufwertung des öffentlichen Raums in der Innenstadt nur mit dem Wegfall des Trams realisieren lässt.

Unsere Beurteilung:

Es handelt sich um eine Mogelplackung. Während andere Städte in Europa neue Tramlinien mit einer hohen Akzeptanz bis in die Innenstädte bauen, vernichtet die Initiative ein bewährtes und sehr gut frequentiertes bestehendes Tramnetz. Dies zugunsten einer romantisierten Aufwertung des öffentlichen Raums in der Innenstadt, die sich weitgehend auch unter Beibehaltung des bestehenden Tramnetzes realisieren liesse.

1. Die Haltestelle Marktplatz ist die meistfrequentierte Haltestelle des ganzen Tramnetzes der Region. Ein Wegfall dieser zentralen Haltestelle ist angesichts dieser Frequenzen eine irrwitzige Idee und sicher nicht im Sinn der Tramkunden und Tramkundinnen
2. Nicht nur das Tramnetz in der Innenstadt ist betroffen. Es wird gemäss Initiativtext in der Innenstadt keinerlei «öffentlichen Verkehr» – also auch keine Busse, keine Shuttlebusse und kein Taxi mehr geben.
3. Die alternativen Linienführungen des Trams sind nicht verifiziert und betrieblich nicht plausibel. Sie führen, sofern sie denn überhaupt machbar wären, zu einer deutlichen Fahrzeitverlängerung.
4. Es gibt im Initiativtext keine Verbindlichkeit für die Realisierung der alternativen Linienführungen.
5. Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird deutlich verschlechtert. Hinzu kommt, dass zu den «Umfahrungslinien» zu Fuss auch noch eine nicht unerhebliche Höhendifferenz überwunden werden muss
6. Der Verzicht auf das Tram in der Innenstadt hat für die OeV Kunden und Kundinnen nur Nachteile: Fahrzeitverlängerungen und längere Fusswege

7. Die Umsetzung der Punkte 1 und 2 des Initiativtextes erhöhen die Attraktivität der Innenstadt und sind sofern sich die Stadt Basel dies leisten kann, möglicherweise auch sinnvoll. Allerdings wird der Mehrwert der Aufwertung des öffentlichen Raums ohne Tram im Vergleich zu einer analogen Aufwertung mit Tram lediglich suggeriert und ist nicht nachgewiesen.
8. Die Kosten der Umsetzung des Initiativtextes stehen in keinem Verhältnis zum öffentlichen Nutzen.

Fazit:

Die Initiative ist teuer und hat keinerlei Mehrwert für die Kunden und Kundinnen des öffentlichen Verkehrs. Weil auch die alternativen Linienführungen mit dem Initiativtext weder verbindlich gesichert werden noch betrieblich und in Bezug auf die Finanzierbarkeit fundiert abgeklärt sind, besteht ein grosses Risiko, dass die Annahme der Initiative zum Aus der wichtigen Durchmesserlinien des Trams in Basel und im schlimmsten Fall zu einem Ende des Trams in der Region.

Dies ist just in der Zeit in die ganze Region über die abschlägige Empfehlung des Berichts Weidmann jammert, ein völlig falsches, ja sogar sehr gefährliches Signal an den Bund.

Was sind Lösungen:

Die Initianten weisen richtigerweise darauf hin, dass das Tramnetz in der Innenstadt entlastet werden sollte. Das ist keine neue Erkenntnis. Vielmehr liegt mit dem Tramkonzept 2030 schon länger ein durchdachtes Konzept vor, das die Innenstadt zwar nicht gänzlich vom Tramverkehr befreit, aber doch mit der Führung einzelner Tramlinien über den Petersgraben und den Claragraben eine Entlastung für die Innenstadt und zusätzliche Netzflexibilität bietet. Dies unter Beibehaltung einiger direkter Linien in die Innenstadt.

Eine weitere Ergänzung des Netzes mit einer Tramlinie 30 über den Cityring und die Johanniterbrücke würde zudem die Verbindung Bahnhof SBB - Universität - Spital - Bahnhof Bad Bhf. stärken.

Im Gegensatz zur Initiative führen diese Netzergänzungen zu einem Kundennutzen, da sie eine bessere Erschliessung der Universität und des Spitals ermöglichen.

Dieses Konzept muss nun rasch umgesetzt werden.

Für den Vorstand der IGöV Nordwestschweiz

Thomas Noack

Präsident

Thomas Noack, Kirchstrasse 32, 4416 Bubendorf
Tel: 079 619 05 20, Mail: info@igoev-nordwestschweiz.ch
www.igoev-nordwestschweiz.ch