

Mediencommuniqué vom 6. Mai 2013

Mit Petersgraben-Gleisen soll das etwas mutlose OeV-Programm attraktiv werden:

## **Dank «Tram 30» eine erholsame Innerstadt!**

**Das etwas mutlos geratene OeV-Programm aus dem BVD-Amt für Mobilität benötigt Nachbesserungen. Das Tramkomitee verlangt, dass im Petersgraben bis 2017 ein Tramgleis zu liegen kommt. Dies wird einen enormen Effekt für eine erholsame, entlastete Innerstadt bringen. Vorwärts gehen soll es ausserdem mit einem ins Leimental zu verlängernden «Tram 30».**

Sie könnten aus dem Vollen schöpfen, wenn sie nur wollten, die zuständige Ämter im BVD. Selten in der 118-jährigen Basler Tramgeschichte waren Ausbauprojekte so unumstritten, und selten war im Voraus so viel Geld bewilligt, um mittels griffiger OeV-Massnahmen zu verhindern, dass die gesteigerte (Auto-) Mobilität aus Basel und Riehen Unorte machen könnte.

Dennoch kommt das unter der Verantwortung von Baudirektor Wessels ausgearbeitete OeV-Programm seltsam verhalten daher. Es scheint, als wollten die Behörden alles mögliche zunächst mal in Ruhe evaluieren und dann eventuell später beschliessen, ob man die vom Grossen Rat bereits bewilligten Gelder dereinst auch tatsächlich ausgeben will.

### Rasche Taten sind jetzt gefragt

Demgegenüber fordert das Tramkomitee nun rasche Taten. Als erstes soll prioritär die Tramverbindung von der Lyss durch den Petersgraben zum Totentanz realisiert werden. Dies würde eine nahe und rasche Umfahrung der Innerstadt ermöglichen. FCB-Feiern oder "Em Bebbi sy Jazz" könnten dann in aller Ruhe und ohne störende Trams durchgeführt werden, denn der Trambetrieb hätte eine elegante Ausweichroute.

Zugleich wäre für den Regelbetrieb ein Provisorium vorzusehen, welches die neue Linie aus dem Leimental ab 2017 via Margarethenbrücke und Heuwaage – Kohlenberg mit dem Zentrum verbindet und es auf diese Weise vermeidet, den eh schon überlasteten Centralbahnplatz noch mehr zu verstopfen.

### «Tram 30» jetzt entschlossen anpacken

Die Realisierung des einfachen Doppelgleises im Petersgraben dürfte problemlos sein. Parallel dazu sollten die OeV-Planer/innen die weitere Linienführung von «Tram 30» (Ersatz der heutigen überfüllten Buslinie 30) projektieren und pragmatisch umsetzen. Ebenso sollten sie die weiteren Tramprojekten anpacken, so die Claragraben-Verbindung und das Roche-Tram. Alle diese Projekte scheinen geeignet, die Wohn- und Lebensqualität der Basler Innerstadt sowie der Quartiere und von Riehen zu verbessern.

### OeV-Programm mit echten Boulevards Fälbi und Gränzi

Doch auch da findet sich im neuen OeV-Programm wenig Verbindliches. Schon gar nichts findet sich zu flankierenden Massnahmen, mit denen sichergestellt werden müsste, dass der Tramverkehr in der Grenzacherstrasse nicht auf den Autoverkehr aufgepfropft wird, sondern ihn ersetzt. Oder dass die Feldbergstrasse dank Tram 30 vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Nur mit solchen flankierenden Massnahmen und mit echten Boulevards «Fälbi» und «Gränzi» kann man die Akzeptanz der Quartierbevölkerung erlangen.

\*\*\*