

# Für das Erlenmatt-Tram oder gegen die Klotzerei

68 Millionen sind zu viel, sagen die Trambau-Gegner – diese Chance kommt nie wieder, die Befürworter

**Basel.** Am 18. Mai muss sich das Basler Stimmvolk entscheiden, ob es eine 1,2 Kilometer lange Tramstrecke durch die Erlenmattstrasse erstellt haben will. Die Gegner monieren, die Kosten seien mit rund 68 Millionen Franken viel zu hoch. Die Befürworter sagen, dass es nicht lediglich um diese 1,2 Kilometer geht,

sondern um viel mehr. Die neue Tramverbindung führe dann vom Badischen Bahnhof direkt zum Bahnhof St. Johann und weiter zum Bahnhof SBB. Damit könne man die Pendlerströme lenken, die zu den nördlich gelegenen Pharmafirmen müssten. Ausserdem würde mit dem Geld auch der Vorplatz des Badi-

schen Bahnhofes neu gestaltet und dies sei schon längst dringend nötig.

Die Gegner jedoch führen aus, dass diese neue Tramverbindung einer Luxuslösung gleichkomme. Ausserdem sei das Kosten-Nutzen-Verhältnis für diese 1,2-Kilometer-Tramstrecke zu schlecht, zumal das Erlenmattquartier schon

heute gut an den ÖV angebunden sei. Das bestehende Busangebot sei nur mit durchschnittlich 15 Fahrgästen pro Kurs besetzt und dies sei eindeutig zu wenig. Ausserdem könne auch ohne diese kurze Teilstrecke das Tramnetz 2020 funktional ausgebaut und der öffentliche Verkehr gestärkt werden. ■

## Nur dort ausbauen, wo es Sinn macht

Von Heiner Vischer

Wenn wir am 18. Mai über das Tram Erlenmatt abstimmen, entscheiden wir nicht, wie von den Befürwortern suggeriert, ob das Tramnetz 2020 in Basel weiter ausgebaut werden soll oder nicht, sondern nur und ausschliesslich, ob das 1,2 Kilometer lange Teilstück zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Musical-Theater am Riehenring gebaut werden soll oder nicht. Die Opposition gegen dieses Tramprojekt richtet sich gegen die extrem hohen Bau- und Betriebskosten, die diese neue Tramlinie verursachen würde und die Tatsache, dass es dieses Tramstück gar nicht braucht. Es ist auch absehbar, dass der Kostendeckungsgrad eines Trams Erlenmatt weit unter dem Schnitt im Vergleich zum gesamten Tramnetz von Basel zu liegen käme.

Es wird von den Befürwortern behauptet, dass ein Tram Erlenmatt eine neue, direkte Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof St. Johann schaffen würde. Dies ist falsch, denn das Tram 21 fährt bereits heute in nur elf Minuten vom Badischen Bahnhof über die Dreirosenbrücke und den Novartis Campus zum Bahnhof St. Johann. Auch die Behauptung, dass das Erlenmatt-Quartier erst durch ein Tram Erlenmatt an den ÖV bedarfsgemäss angeschlossen würde, ist falsch, denn die Buslinie 30 fährt direkt an der Erlenstrasse an der Südseite des Erlenmatt-Quartiers entlang Richtung Bahnhof SBB. Zudem wird der Westteil des Quartiers mit den

Tramlinien 14 und 21 und der Ostteil mit den Buslinien 36 und 55 erschlossen. Es kann also keine Rede davon sein, dass dieses neue und für Basel so wichtige Quartier nicht schon heute durch den öffentlichen Verkehr bestens an den Badischen Bahnhof, das Stadtzentrum und Basel West angeschlossen ist.

Auch die Behauptung, das Tram Erlenmatt sei ein wichtiger Bestandteil des Tramnetzes in Basel, stimmt nicht, denn spätere mögliche Tramlinien über die Johanniterbrücke, das Kantonsspital und den Bahnhof SBB oder vom Badischen Bahnhof über die Grenzacherstrasse zum Roche Areal und weiter zum Claraplatz könnten bei nachgewiesenem Bedarf auch ohne Tram Erlenmatt gebaut werden.

Das viele Geld, das heute in ein Tram Erlenmatt investiert würde, wäre dann auch nicht mehr für die wirklich wichtigen Tramverbindungen verfügbar. Das Tramnetz Basel soll weiter ausgebaut werden – aber nur dort, wo es Sinn macht und den Menschen mit den grossen Geldsummen, die zu investieren sind, auch wirklich einen Mehrwert bringt. Beim Tram Erlenmatt ist dies nicht der Fall und es ist deshalb abzulehnen.



Grossrat Heiner Vischer sitzt seit dem Jahr 2007 für die LDP im Grossen Rat. Er will am 18. Mai ein Nein zum Bau der Erlenmatt-Strecke erreichen.

## Viel mehr als nur 1,2 Kilometer Tram

Von Lukas Stutz

Zürich, Bern, Lausanne und Genf haben in den letzten Jahren massiv in ihren ÖV investiert. Basel hat seit vielen Jahren innerstädtisch keinen Meter neue Schiene gebaut. Basels ÖV-System droht ohne einen zeitgemässen Ausbau weit hinter die vorgenannten Städte zurückzufallen.

Für 67,5 Millionen Franken gibt es viel mehr als nur 1,2 Kilometer neues Tram. Das sogenannte Tram Erlenmatt erschliesst das neu entstehende Stadtquartier, ist aber auch ein Tram zum Novartis Campus. Mit dieser Direktverbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem St. Johann Bahnhof wird der Novartis Campus, mit seinen Tausenden von Arbeitsplätzen, besser an das regionale ÖV-System angebunden. Die Novartis begrüsst das sehr. Dieses Gleisstück zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Riehenring ist ein erstes wichtiges Teilstück des Tramnetzes 2020. Ein Weiterausbau wird auch die Roche an den Badischen Bahnhof anschliessen und durch die neuen Tramgeleise ist ein erster Schritt für eine Tramverbindung über die Johanniterbrücke gemacht.

Ausserdem soll beim Badischen Bahnhof der Vorplatz für gesamthaft 6,1 Millionen Franken umgestaltet und aufgewertet werden. Das ist mehr als dringend angesichts der Funktion Mesesebahnhof, die der Badische Bahnhof auch hat. Vom Tramprojekt profitiert auch der Langsamverkehr, mit Velostreifen, gesicherten Linksabbiegemöglichkeiten und mehr Sicherheit für

Fussgänger. Zieht man nun die 6,1 Millionen für den Bahnhofplatz und die 12,4 Millionen, mit denen der Bund den Neubau subventioniert, ab, so kostet das neue Tram den Basler Steuerzahler mit rund 40 Millionen pro Kilometer weit weniger als die Projekte, die in den anderen grossen Schweizer Städten realisiert werden. Bei einem Nein gehen jedoch die 12,4 Millionen Franken Bundesbeiträge verloren. Und die Chancen auf künftige Subventionen würden sich massiv verschlechtern.

Warum sind wir in Basel so zurückhaltend und zögerlich, wenn es um den zeitgemässen Ausbau des ÖV-Systems geht? Wir diskutieren immer noch über die erste Basler Durchmesserlinie (Herzstück), während in Zürich bereits die zweite vor der Fertigstellung ist. Bern ersetzt laufend Buslinien durch Tramneubaustrecken und in Lausanne, Genf und Zürich werden im Grossen Stil neue Tramstrecken realisiert.

Glauben wir auch in Basel an die Zukunft, bauen wir unser Tramnetz aus, mit wichtigen Teilstücken, sagen wir daher am 18. Mai Ja. Ja zum Tram, ja zur Neugestaltung des Vorplatzes Badischer Bahnhof und ja zur Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof.



Alt-Grossrat Lukas Stutz (CVP) ist im Komitee «Ja zum Tram». Er leitet gemeinsam mit einem Partner die Vischer AG Architekten + Planer.