

E-News 10.2017 – Interview mit Rainer Franzen, Amt für Mobilität Kanton Basel-Stadt

Das Tram als Motor und Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung im Klybeckareal

Rainer Franzen, warum braucht das Klybeck ein Tram?

klybeckplus ist das aktuell grösste Entwicklungsgebiet des Kantons. Die Fläche entspricht in etwa der Grösse von 42 Fussballfeldern. Es werden ganz unterschiedliche Nutzungen und Quartierstrukturen entstehen. Entsprechend viele Menschen werden sich dereinst hier aufhalten – sei es, weil sie hier wohnen, hier arbeiten oder ihre Freizeit hier verbringen werden. Sie alle möchten und müssen mobil sein. Eine direkte und schnelle Verkehrsanbindung ist daher enorm wichtig. Auch bei klybeckplus legen wir Wert auf einen möglichst stadtverträglichen Verkehr – einen grossen Stellenwert hat deshalb das Tram, das platzsparend und effizient ist: Ein neues Tram kann im bewährten 7,5-Minuten-Takt über 1500 potenzielle Anwohner, Pendlerinnen oder Besuchende pro Stunde aus dem Raum Grossbasel in den neuen Stadtteil befördern. Und umgekehrt natürlich auch.

Wie kann die neue Tramlinie durch das Klybeckareal geführt werden? Ist die Tramanbindung mit der Testplanung klybeckplus bzw. der aktuell entstehenden Synthese abgestimmt?

Die neue Tramstrecke verbindet bestehende Gleisinfrastruktur: So soll sie beim Musicaltheater via Riehenring und Wiesekreisel zum neuen Stadtteil auf das Klybeckareal führen und dann nach Westen in Richtung Rhein zu den bestehenden Gleisen in der Klybeckstrasse verlaufen, wo sie an die Strecke der Linien 8 und 17 anschliesst.

Von grosser Bedeutung ist die Platzierung der Haltestellen. Diese sind im neuen Streckenabschnitt möglichst gleichmässig zu verteilen. Aus Erfahrung haben sich im Basler Tramnetz Haltestellenabstände von rund 300 Metern als sinnvoll erwiesen. Die Kunst besteht darin, die optimalen Haltestellenabstände mit den künftigen Nutzungsschwerpunkten zu verbinden. Wir möchten beispielsweise sicherstellen, dass dort, wo sich viele Wohnungen befinden, auch eine Haltestelle zu liegen kommt. Das geht natürlich nur, wenn die Städteplanung und die Infrastrukturplanung für das neue Tram aufeinander abgestimmt sind. Die Planungspartner BASF, Novartis und der Kanton legen deshalb viel Wert auf diese ganzheitliche Sichtweise. Die vier beauftragten Teams, die im Juni 2017 ihre Testplanungs-Beiträge vorgelegt haben, haben nebst dem Städtebau und der Grün- und Freiraumplanung explizit auch die Tramplanung mitgedacht. So sind mögliche Haltestellenlagen eins zu eins in die städtebaulichen Entwürfe eingeflossen.

Was leistet die neue Tramverbindung für das gesamte Basler Tramnetz?

Aus Sicht des Kantons hat das Tram Klybeck einen grossen Nutzen für das gesamte Tramnetz in Basel. Dank der neuen Strecke profitieren nebst dem direkt betroffenen Klybeckareal auch die Quartiere Kleinhüningen, Matthäus und Rosental von einer direkten und schnelleren Anbindung an das Zentrum von Basel. Von der neuen Tramverbindung kann auch eine Signalwirkung ausgehen: Wir gehen davon aus, dass durch die Dynamik von klybeckplus auch in Hafennähe neue Wohn- und Arbeitsräume entstehen – und auch diese müssen mit dem ÖV gut erschlossen sein.

Der Regierungsrat hat das grosse Entwicklungspotenzial in Basel Nord bereits 2015 erkannt. Er sieht im Tram Klybeck ein zweckmässiges und zentrales Element der Tramnetzentwicklung von Basel. Entsprechend hat der Regierungsrat das Bau- und Verkehrsdepartement mit der Ausarbeitung einer ersten konkreten Vorstudie und Machbarkeitsanalyse beauftragt. Aktuell arbeiten wir an dieser Studie und stimmen diese laufend mit den Zwischenschritten aus der städtebaulichen Testplanung ab. Wir sehen das Tram als Teil des gesamten ÖV-Systems – dazu gehört auch die S-Bahn. Eine grosse Chance bietet sich für Basel mit dem Herzstück. Das Herzstück als Schlüsselement der Erweiterung der trinationalen S-Bahninfrastruktur sieht u.a. auf Kleinbasler Seite einen neuen Bahnhof vor, über den wir die neuen Stadtquartiere erschliessen können. Wir wollen die Gelegenheit nutzen und das Tram Klybeck mit diesem künftigen S-Bahn-Angebot verbinden. Entstehen soll ein attraktiver Umsteigeknoten. Auch wenn das Herzstück vom Bund noch nicht finanziert ist, gehen wir davon aus, dass zu einem späteren Zeitpunkt Bundesgelder zur Verfügung stehen werden, und richten unsere Planung entsprechend darauf aus.

Wer bezahlt die Infrastrukturkosten für die Tramstrecke?

Die neuen Traminfrastrukturen werden durch den Kanton Basel-Stadt finanziert. Der Grosse Rat kennt die Wichtigkeit eines funktionierenden Nahverkehrs für Basel. Der zusätzliche Verkehr aufgrund des zukünftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums soll in erster Linie über einen attraktiven und zuverlässigen öffentlichen Verkehr aufgefangen werden. Das Tram spielt hier eine zentrale Rolle.

Um diese Traminfrastruktur weiter zeitgemäss auszubauen, hat die Politik die notwendigen Gelder im Umfang von 350 Mio. Franken bereits 2012 bereitgestellt. Von diesem Betrag müssen die Gelder für die einzelnen Tramprojekte bewilligt werden. Dazu gibt es jeweils einen Ratschlag an den Grossen Rat. Damit ist sichergestellt, dass nur Traminfrastrukturen finanziert werden, die einen hohen Nutzen im Tramnetz und eine grosse Akzeptanz in der Bevölkerung mit sich bringen.

Der Bund unterstützt mit dem Agglomerationsprogramm nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsprojekte in urbanen Räumen mit einem finanziellen Beitrag an die Infrastruktur der Verkehrsvorhaben. Um von dieser Unterstützung des Bundes zu profitieren, hat der Kanton

Basel-Stadt dem Bund im letzten Dezember unter anderem das Tram Klybeck zur Prüfung eingereicht. Wir sind überzeugt, dass der Bund das Tram Klybeck als sinnvolles Projekt anerkennt und uns mit einem grossen finanziellen Beitrag an die Infrastruktur unterstützt. Aus bisherigen Erfahrungen mit anderen Projekten in Basel gehen wir davon aus, dass der Bund rund einen Drittel der Gesamtkosten der Infrastruktur übernehmen wird.

Wann ist denn mit einer ersten Tramfahrt durch den neuen Stadtteil zu rechnen?

Gemäss den bisherigen Planungen ist ein Betrieb der neuen Tramlinie ab 2026 realistisch. Natürlich wird bis zu diesem Zeitpunkt der neue Stadtteil noch nicht umfassend fertig gestellt sein. Es ist aber essenziell, dass das Tramangebot da ist, wenn die ersten Baufelder bebaut sind. Nur so kann das Tram auch als Motor und Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung im Klybeck-Areal wirken.



Rainer Franzen, dipl. Ing FH, arbeitet seit 2013 beim Kanton Basel-Stadt im Amt für Mobilität. Er ist zuständig für die Tramnetzentwicklung in Basel. Dazu gehören die Zweckmässigkeitsbetrachtung sowie mehrere Machbarkeits- und Vorstudien zu künftigen Traminfrastrukturprojekten.

Weitere Infos zur Entwicklung Tramnetz Basel-Stadt:

<http://www.mobilitaet.bs.ch/oev/tram-bus/tramnetzentwicklung-basel.html>

Die Planungspartner

Kanton Basel-Stadt, BASF, Novartis

Basel, 19. Oktober 2017

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt

Anlaufstelle «klybeckplus»

Münsterplatz 11, 4001 Basel

Tel. 061 267 91 52, info@klybeckplus.ch

www.klybeckplus.ch

klybeckplus – ein Stadtquartier entsteht

Das Klybeckareal wird von BASF und Novartis heute kaum mehr für die industrielle Produktion benötigt. Die Grundeigentümerinnen haben sich 2016 mit dem Kanton Basel-Stadt zusammengeschlossen, um die Zukunft dieser Fläche von rund 300'000 Quadratmetern gemeinsam zu planen. Der breite Gürtel zwischen Rhein und Wiese wird sich allmählich öffnen und zu einem vielfältigen, durchmischten und vernetzten Stadtquartier wandeln, das Raum für Wohnen, Arbeit, Freizeit und Kultur bietet. In den langen Planungsprozess ist die Öffentlichkeit mittels Beteiligung von Anfang an als Gesprächspartnerin und Impulsgeberin einbezogen.

Weitere Informationen unter www.klybeckplus.ch