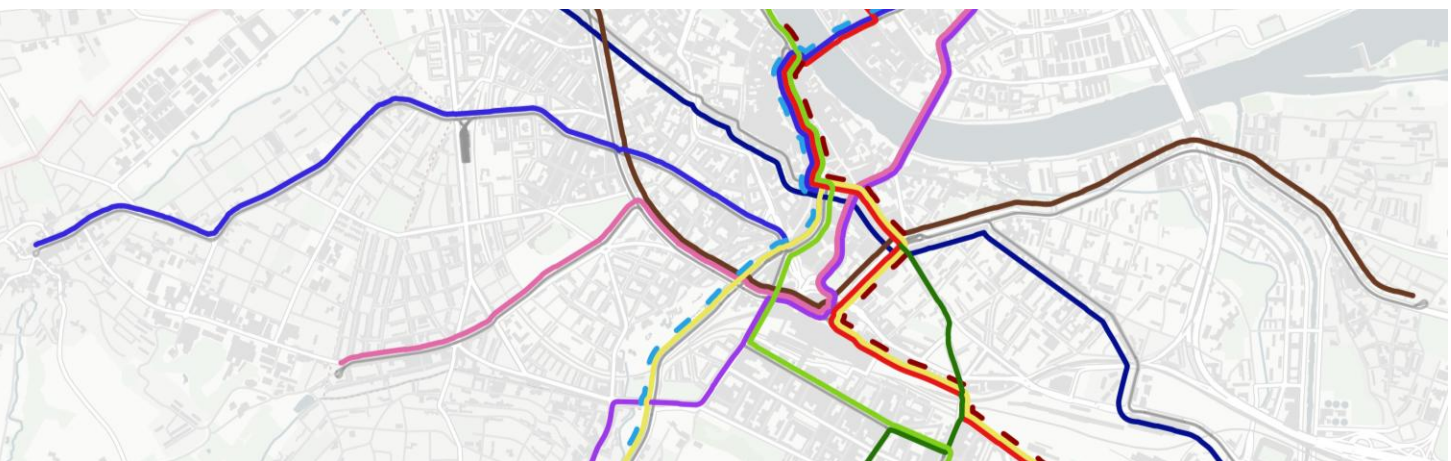


Optimierung Tramliniennetz Basel

Erläuterungsbericht zur Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen
Mitwirkung



Fachbereich Verkehr und Mobilität

Tim Cotti

Prof. Dr. Alex Erath

September 2026

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	3
2.	Die Infrastruktur	6
2.1.	Engstellen.....	6
2.2.	Knoten.....	6
2.3.	Wendeschlaufen	9
2.4.	Tramnetz 2030	11
3.	Bewertung des optimierten Konzepts.....	12
3.1.	Engstellenentlastung.....	13
3.2.	Knoten.....	14
3.3.	Direktverbindungen	16
3.4.	Wendeschlaufen	17
3.5.	Aufwärtskompatibilität mit Tramnetz 2030	18
3.6.	Linienkilometerleistung	19
3.7.	Fazit zum optimierten Netz.....	19
4.	Die Variante "Grosse Anpassungen"	20
4.1.	Engstellenentlastung.....	21
4.2.	Knoten.....	22
4.3.	Direktverbindungen	23
4.4.	Wendeschlaufen	25
4.5.	Linienkilometerleistung	25
4.6.	Tramnetz 2030	25
4.7.	Die Fahrgastkapazitäten	26
4.8.	Fazit zum Konzept «Grosse Anpassungen»	26
5.	Synthese	27

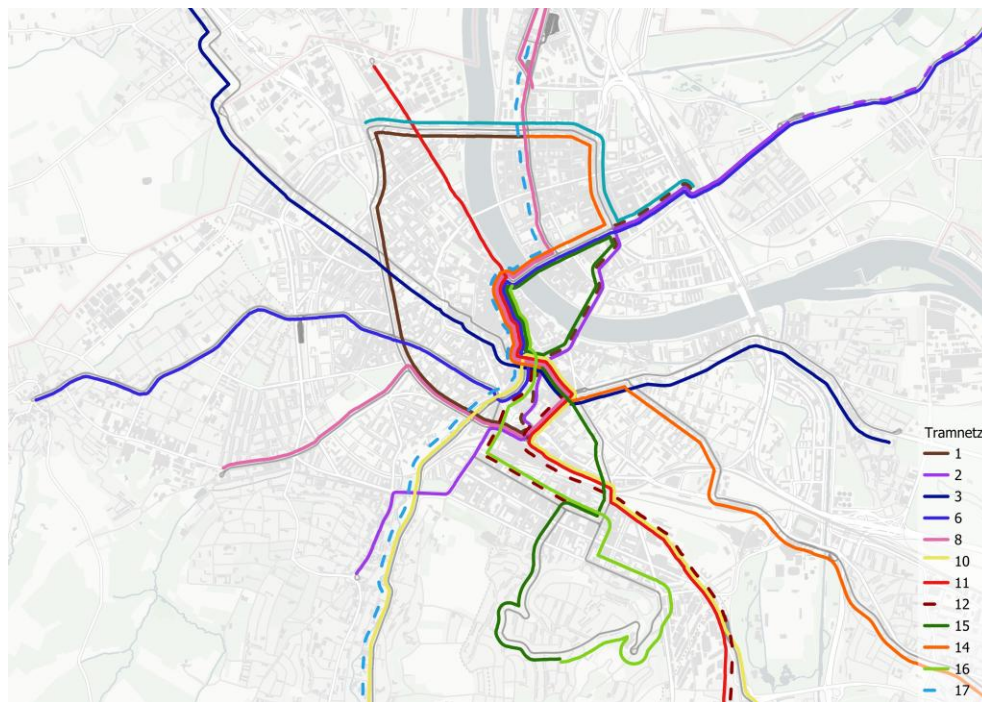
1. Einleitung

Als Beitrag zur öffentlichen Mitwirkung legt der Fachbereich Verkehr und Mobilität der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) den vorliegenden Erläuterungsbericht zur Neugliederung des Basler Tramnetzes vor. Die Kantone beider Basel haben zum Zweck der Entlastung der Tramachsen in der Basler Innenstadt ein «optimiertes» Tramnetz aufgelegt (Kanton Basel-Stadt/Kanton Basel-Landschaft 2026), welches die bestehenden Engpässe lockern soll. Das aufgelegte Konzept erfüllt den Anspruch der Entlastung der innerstädtischen Strecken grundsätzlich. Der vorliegende Bericht liefert die vertieften infrastrukturellen, fahrplantechnischen und betrieblichen Grundlagen zur offiziellen Vernehmlassungsantwort des Fachbereichs Verkehr und Mobilität der FHNW.

Denn auch im optimierten Netz sind Defizite vorhanden, welchen teils zu wenig oder keine Beachtung geschenkt wurde. Insbesondere werden durch neue Beziehungen an Knotenpunkten neue Engpässe geschaffen, welche die Netzstabilität auch zukünftig beeinträchtigen könnten.

Im Folgenden werden drei Zustände/Konzepte verglichen. Zunächst wird der Zustand «Heute» betrachtet (Abb. 1), welcher dem Netz ohne Baustellen im Jahr 2026 entspricht.

Abb. 1: Liniennetz im Zustand «Heute»

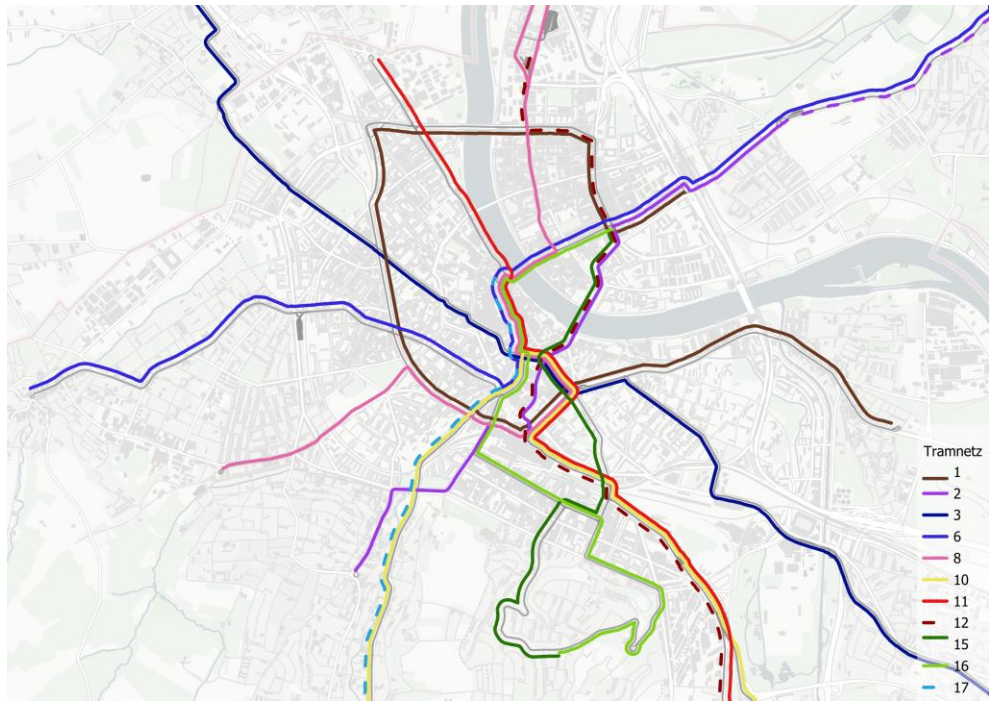


Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von [CARTO](#). Daten von [OpenStreetMap](#).

Neugliederung Tramnetz Basel

Als zweites wird das Konzept des «optimierten» Liniennetzes aus dem Bericht «Optimierung Tramnetz Basel» analysiert (Abb. 2).

Abb. 2: Vorschlag optimiertes Liniennetz

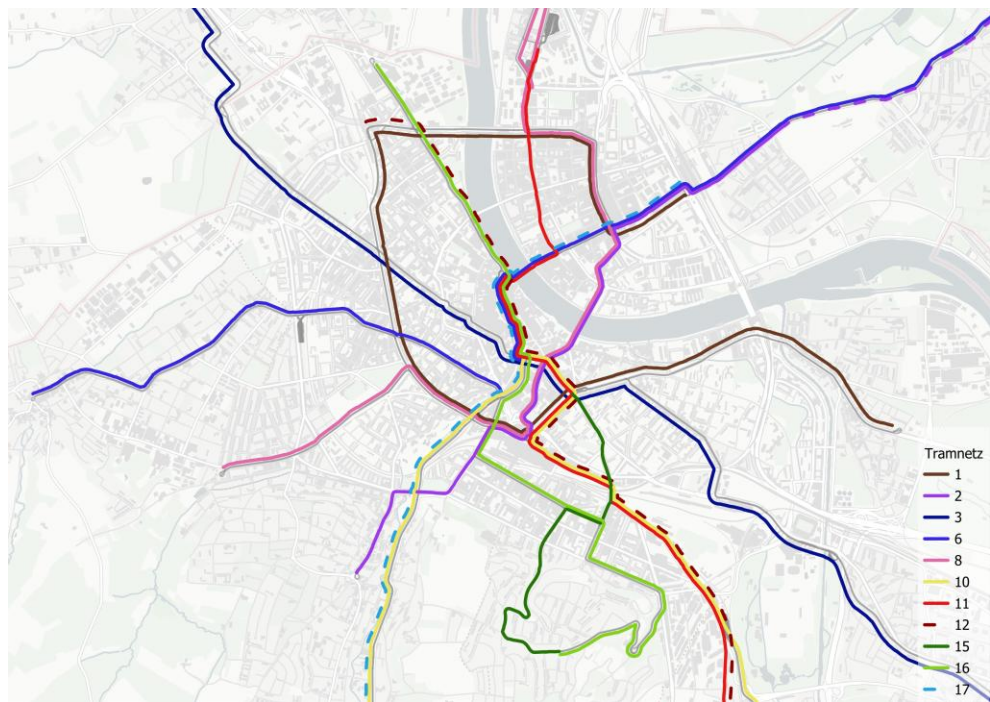


Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von CARTO. Daten von OpenStreetMap.

Zuletzt wird dem Vergleich noch das Liniennetz «grosse Anpassungen» hinzugezogen. Auch dieses entstammt dem offiziellen Bericht; es unterlag jedoch dem finalen Vorschlag aufgrund mangelnder Kapazitäten zur Nebenverkehrszeit auf der Achse Schiffflände – Barfüsserplatz (siehe Abb. 3).

Zusätzlich wurde ein Netz «kleine Anpassungen» vorgestellt. Dieses wurde nicht in den folgenden Vergleich einbezogen, weil es die klar gesteckten Ziele der Entlastung nicht erfüllt.

Abb. 3: Vorschlag Liniennetz «grosse Anpassungen»



Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von [CARTO](#). Daten von OpenStreetMap.

2. Die Infrastruktur

Das Ziel der Neugliederung des Liniennetzes ist es, mit der bestehenden Infrastruktur den Basler ÖV zuverlässiger zu machen, ohne dabei an Attraktivität zu verlieren. Um die Grenzen und Potenziale der Infrastruktur, wie sie im Zustand 2026 existieren, aufzuzeigen, soll diese nachfolgend kurz beleuchtet werden.

2.1. Engstellen

Das Basler Tramnetz verfügt heute über 13 Linien, diese müssen über eine begrenzte Anzahl Strecken geleitet werden. Insbesondere im Bereich der Innenstadt führt die heutige Streckenführung zu einer starken Überlagerung von bis zu acht Linien im Abschnitt zwischen Barfüsserplatz und der Verzweigung Theater. Da diese Linien während der Hauptverkehrszeit im 7.5-Minuten-Takt verkehren, liegt die Fahrzeugfolgezeit bei unter einer Minute. Dies führt regelmässig zu betrieblichen Engpässen und Verzögerungen im Tramverkehr. Die Gleise in der Basler Innenstadt gehören zu den meistgenutzten Tramgleisen weltweit.

Dies stellt den Hauptgrund für eine Umplanung des Tramnetzes dar. Im offiziellen Bericht werden vier Strecken als überlastet ausgewiesen und im optimierten Konzept entsprechend entlastet. Die Strecken und ihre jeweiligen Belastungen zur Hauptverkehrszeit (HVZ) und Nebenverkehrszeit (NVZ) im Zustand «Heute» sind in Tab. 1 aufgeführt.

Tab. 1: Belastung der Engstellen im Zustand «Heute», Quelle: (Kanton Basel-Stadt/Kanton Basel-Landschaft 2026)

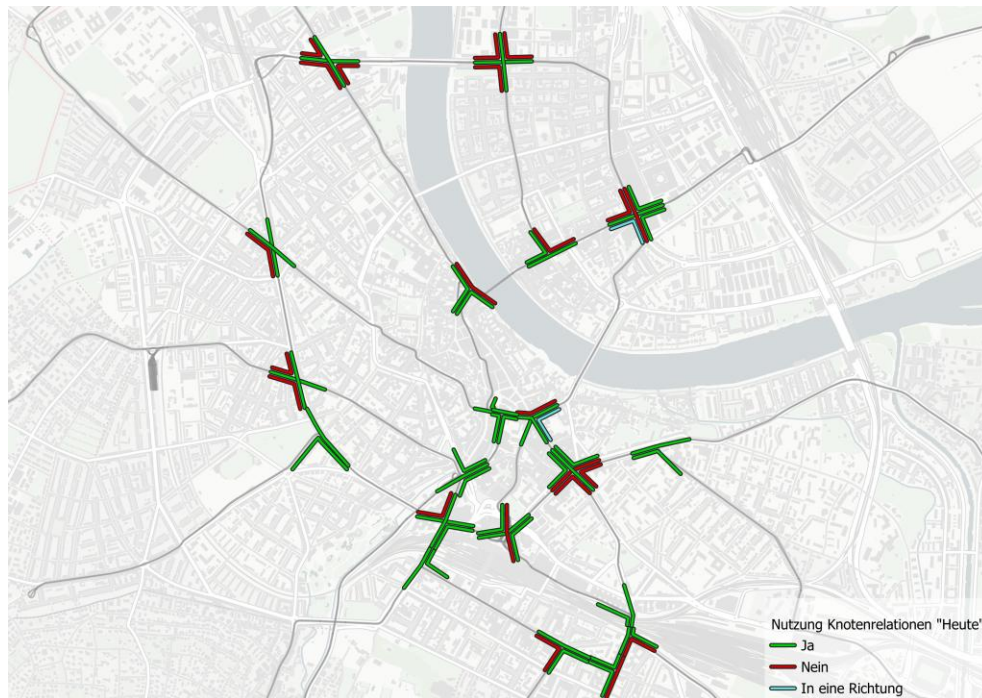
Engstelle	Anzahl Linien HVZ	NVZ
Falknerstrasse	6.5	5.5
Steinenberg (zwischen Theater und Bankverein)	6.0	5.5
Aeschenvorstadt	6.5	6.0
Theaterstrasse	4.5	3.0

Ein Ziel der Neugliederung ist es daher, die Anzahl Linien pro Streckenabschnitt auf maximal fünf zu reduzieren. Damit wären nach Fahrplan noch maximal 40 Trams pro Stunde und Richtung auf den jeweiligen Gleisen unterwegs. Auch dies ist weiterhin ein sehr hoher Wert.

2.2. Knoten

Das Basler Tramnetz weist eine Vielzahl an Knotenpunkten auf, welche zur Verknüpfung, Aufteilung und Zusammenführung verschiedener Linien über einzelne Streckenabschnitte genutzt werden können. Sämtliche möglichen Verbindungen und deren Nutzung im Zustand 2026 sind in Abb. 4 dargestellt.

Abb. 4: Fahrbare Knotenrelationen im Basler Tramnetz und deren Nutzung im Zustand «Heute»



Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von CARTO. Daten von OpenStreetMap.

Speziell hervorzuheben ist dabei das Trio Centralbahnplatz, Aeschenplatz und Bankverein. Neun der 13 Tramlinien nutzen im Regelfall mindestens einen dieser Knotenpunkte, oft sogar zwei oder alle drei. Dies hat zur Folge, dass an allen drei dieser Knoten Relationen existieren, welche im heutigen Netz nicht genutzt werden, da sie die Kapazität der Knoten weiter einschränken würden.

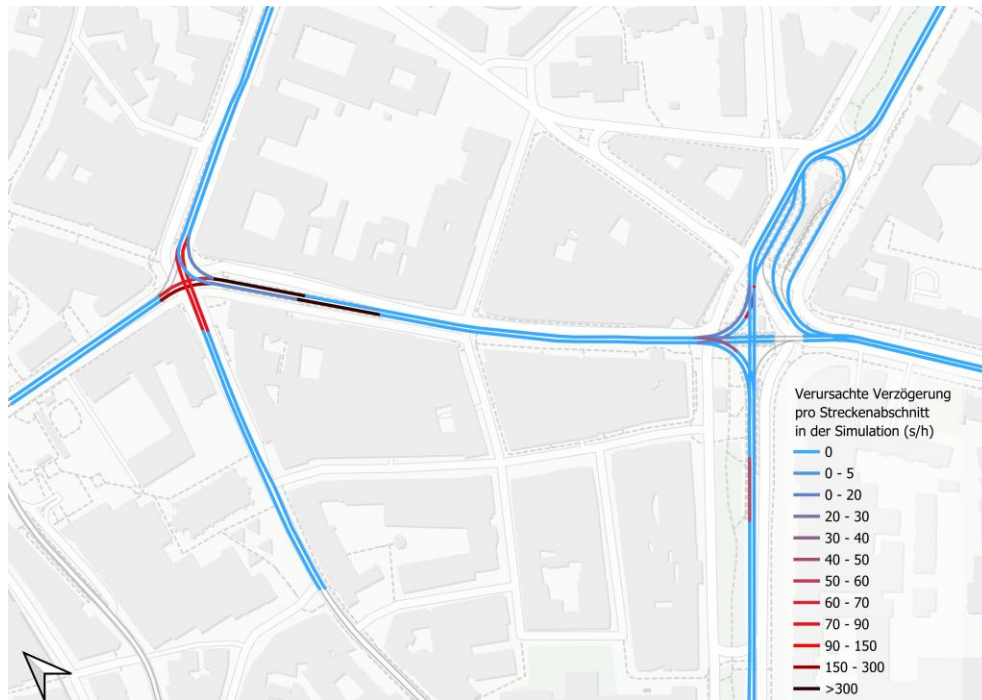
Auch im restlichen Netz existieren theoretisch fahrbare Verbindungen, welche sich für eine Verwendung im alltäglichen Netz nicht eignen oder zumindest als «suboptimal» umschrieben werden können. Die Fahrbahnverbindungen, welche in einem perfekten Netz vermieden werden sollten, sind in folgender Liste aufgeführt.

- Bankverein: Verzweigende Verbindungen in beide Richtungen sind problematisch, da Linksabbiegemanöver den Knotenpunkt für andere Linien blockieren. Das Rechtsabbiegen der Linie 15 von der Aeschenvorstadt zum Kunstmuseum im heutigen Netz ist hingegen kaum kapazitätseinschränkend.
- Aeschenplatz: Geradeausfahrten, sowohl auf der Relation Centralbahnplatz – Hardstrasse als auch auf der Relation Denkmal – Aeschenvorstadt. Auf der Relation Denkmal – Aeschenvorstadt kann nur auf der querenden Verbindung über den Gleisen gehalten werden; dies ermöglicht keine stufenfreie Nutzung und blockiert die querende Verbindung Centralbahnplatz – Hardstrasse entsprechend während des Fahrgastwechsels. Diese querende Verbindung kann auch aufgrund dieser Blockade als suboptimal beschrieben werden, dies setzt jedoch voraus, dass die Verbindung Denkmal

- Aeschenvorstadt ebenfalls befahren wird. Hinzu kommt die Relation Denkmal – Centralbahnplatz, welche nur in eine Richtung befahrbar ist.
 - Die zukünftige Planung für den Aeschenplatz sah ein grundlegend anderes Konzept der Verkehrsführung vor. Unter diesem Konzept konnte die Verbindung Centralbahnplatz – Hardstrasse ebenfalls als suboptimal beschrieben werden, weil sie eine Umfahrung über die Gartenstrasse erfordert hätte. Die Planung wurde infolge des neuen Liniennetzkonzepts zurückgestellt. Ein Umbau ist nun frühestens 2038 geplant.
- Centralbahnplatz: Die Relation Centralbahnstrasse (Ost) – Elisabethenstrasse, da sie auf beiden Seiten des Platzes eine Querung sämtlicher anderer Linien und auf südlicher Seite zusätzlich eine Fahrt quer zum Hauptausgang des Bahnhofs erfordert.
- Volaplatz: Die Relationen Nord – West und Süd – Ost, da sie aufgrund der Geometrie des Knotens enge Kurven erfordern und entsprechend nur langsam befahren werden können.
- Schiffflände: Die Relation Universitätsspital – Kleinbasel ist theoretisch fahrbar, jedoch nur mittels Umfahrung über den Fischmarkt, an welchem mit engem Radius in die Marktgasse eingebogen werden muss; dabei werden die dort verkehrenden Linien gequert.
- Brausebad: Am Knoten Brausebad ist die Relation Allschwilerstrasse – Birmanngasse zwar theoretisch in beide Richtungen befahrbar, jedoch nur mit einem einzelnen Gleis verbunden.

Um mögliche Verzögerungen an den Knoten Bankverein und Aeschenplatz zu quantifizieren, wurde der Tramverkehr an diesen beiden Knoten unter den 3 Liniennetzen simuliert. In dieser Simulation wurde die Situation stark abstrahiert und ausschliesslich der Tramverkehr dargestellt. Doch zeigt sich auch mit dieser starken Vereinfachung, dass es im Zustand «Heute» insbesondere an den Haltekanten in der Aeschenvorstadt aufgrund der engen Taktung der Trams zu Behinderungen kommt.

Abb. 5: Streckenabschnitte auf dem Tramnetz zwischen den Knoten Bankverein und Aeschenplatz



Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von CARTO. Daten von OpenStreetMap.

2.3. Wendeschlaufen

Im Basler Netz sind ausschliesslich Einrichtungsfahrzeuge unterwegs. Dies hat zur Folge, dass Linien zum Wenden entweder über verschiedene Knotenpunkte geleitet werden müssen oder über den Einsatz von Wendeschlaufen die Richtung ändern. Das Basler Tramnetz verfügt über 38 Wendeschlaufen. Davon sind im Zustand «Heute» 24 täglich im Einsatz. Jene im näheren Umfeld der Innenstadt sind in Abb. 6 ersichtlich.

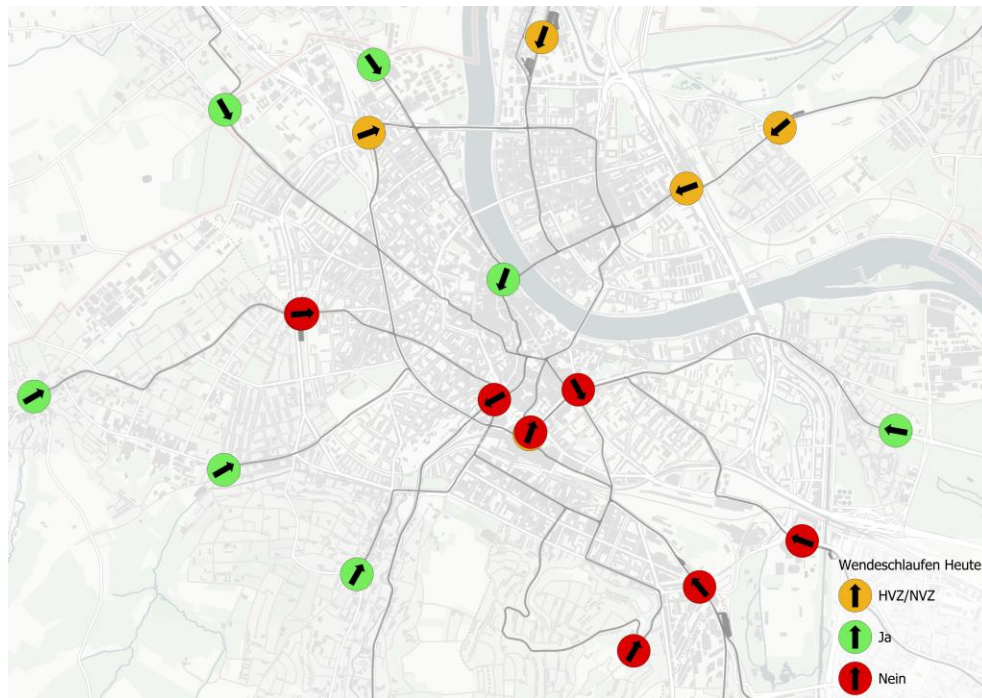
Der grösste Teil der Schleifen ist dabei darauf ausgerichtet, Trams, welche aus dem Kern der Basler Innenstadt kommen, wieder in diese Richtung zu wenden. In diesem Sinne etwas ungewöhnlich sind die Schleifen an der Heuwaage und auf dem Aeschenplatz, welche aufgrund ihrer Historie als Endstationen der ehemaligen Birsigtal- und Birseckbahn den Zweck hatten, die jeweiligen Vorortzüge am Stadtrand enden zu lassen. Ebenfalls etwas ungewöhnlich ist die Schleife an der Schiffflände, da sie sich im Zentrum des Netzes befindet und trotz der hohen Frequenzen auf den anliegenden Strecken regelmässig genutzt wird.

Die meisten Schleifen bestehen aus einem einzelnen Gleis ohne Überholmöglichkeit während Schleifenmanövern. Für die Verwendung im störungsfreien Betrieb ist dies ausreichend. Sollten an einer solchen Schleife jedoch mehrere Linien wenden müssen und es kommt zu Verspätungen, kann es zu Konflikten kommen. Schleifen, welche mehr Spielraum bieten, sind beispielsweise Heuwaage, Badischer Bahnhof, Kleinhüningen, Aeschenplatz oder Eglisee. Hier könnten jeweils auch mehrere Linien unabhängig voneinander wenden.

Ähnlich wie bei den Knotenpunkten ist auch die Verwendung der Wendeschlaufen nicht an allen Standorten aus betrieblicher Sicht gleich zu beurteilen. Dabei ist ein grosser Teil der Schlaufen im Basler Tramnetz unkritisch. Es existieren jedoch auch einige Ausnahmen, welche im Diskurs zum Tramnetz regelmässig thematisiert werden oder aus betrieblichen Gründen nur selten genutzt werden:

- Die nördlich ausgerichtete Schlaufe am Bahnhof SBB aufgrund der Notwendigkeit vor dem Haupteingang des Bahnhofs zu wenden. Die grosse Anzahl an Fussgängern gekoppelt mit Verkehrsmitteln unterschiedlicher Geschwindigkeiten und Gehrichtungen macht die Situation unübersichtlich und für Fussgänger unangenehm.
- Die Schlaufen an der Heuwaage und am Aeschenplatz bieten für die meisten Linien im täglichen Betrieb wenig Mehrwert. Gleichzeitig ermöglichen sie den Betrieb auf Ästen des Netzes bei grossen Ausfällen in der Innenstadt.
- Die Schlaufe am Aeschenplatz ist zusätzlich nennenswert, da sie aufgrund der Platzverhältnisse einen ausgesprochen engen Kurvenradius aufweist, welcher deutlich unter den heutigen Mindeststradien bei Neubauten liegt.

Abb. 6: Wendeschlaufen in der Umgebung der Basler Innenstadt



Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von CARTO. Daten von OpenStreetMap.

2.4. Tramnetz 2030

In den nächsten Jahren soll das Basler Tramnetz durch diverse Strecken erweitert werden. Dieser Ausbau ist als Tramnetz 2030 bekannt. Eine Neugliederung des Liniennetzes sollte diesen Ausbauten Rechnung tragen. Im Sinne einer stabilen Situation, welche auch der Orientierung und Identifizierung der regelmässigen Nutzenden dient, sollte dieses Netz nicht mit jeder Eröffnung vollständig neu geordnet werden müssen. Im Tramnetz 2030 sind folgende Entlastungsstrecken geplant:

- Tram Margarethenverbindung
- Tram Claragraben
- Tram Petersgraben
- Tram Klybeck

Dazu sind 2 Verlängerungen bestehender Strecken geplant:

- Tram Letten, Allschwil
- Tram Läublinpark, Weil am Rhein

Die Verlängerungen benötigen aufgrund ihrer Natur keine genauere Betrachtung unter einem neugegliederten Liniennetz, da sie direkt durch die jeweiligen Linien bedient werden, welche zuvor an den Haltestellen Neuweilerstrasse und Weil am Rhein Bahnhof endeten. Für die Verwendung der Entlastungsstrecken sollte aber auch unter einem neuen Liniennetz ein Konzept bestehen.

3. Bewertung des optimierten Konzepts

Der Bericht zum Vorschlag des optimierten Konzepts nennt bereits einige wichtige Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Lösung. Diese sind schlüssig und nachvollziehbar. So werden im offiziellen Vorschlag folgende Vor- und Nachteile explizit erwähnt:

Tab. 2: Vorteile und Nachteile des optimierten Netzes nach Bericht

Vorteile	Nachteile
• Spürbare Entlastung der gesamten Achse Aeschenplatz – Schiffflände • Neue Direktverbindung Birsfelden / Breite – Bahnhof SBB • Verbesserung der Verbindung Bruderholz / Gundeldingen – Kleinbasel • Ganztägige Direktverbindung Bahnhof St. Johann – Badischer Bahnhof • Neue Direktverbindung Birstal / Dreispitz – Kleinbasel in der Hauptverkehrszeit (inkl. Beschleunigung unteres Kleinbasel / Riehenring – Bahnhof SBB) • Keine am Centralbahnplatz wendende Linie • Tagsüber keine an der Schiffflände wendende Linie • Entlastung des Tramknotens Theater • Reduktion des Fahrzeugbedarfs	• Verlust der Direktverbindung Birsfelden / Breite – Innenstadt • Verlust der Direktverbindung Gellert / MuttENZ / Pratteln – Kleinbasel • Verlust der Direktverbindung Riehenring – Innenstadt • Querfahrt Elisabethenstrasse – Centralbahnstrasse Ost in HVZ • Zusätzliche Querfahrt über den Aeschenplatz

Die Verluste der Direktverbindungen sind für die direkt Betroffenen in jedem Falle bedauernswert, im Interesse der Netzzuverlässigkeit jedoch vermutlich notwendig. Eine detaillierte Untersuchung der Direktverbindungen erfolgt in Kapitel 3.3.

Die zusätzlichen Querfahrten am Aeschen- und Centralbahnplatz sind im Zuge einer Überarbeitung der Linien, welche auch zu einer Entlastung und Stabilisierung des Netzes beitragen soll, schwer nachvollziehbar. Die Querfahrt Centralbahnstrasse (Ost) – Elisabethenstrasse behindert am nördlichen Ende des Knotens am Centralbahnplatz nur den Tramverkehr, jedoch ist dies aufgrund des Wegfalls der Wendemanöver nicht weiter von Bedeutung. Die Querfahrt in die Gegenrichtung hingegen ist deutlich kritischer zu betrachten, ähnelt sie doch am südlichen Knotenende einem Wendemanöver auf dem Centralbahnplatz, was weitere Unruhe in einen ohnehin bereits unübersichtlichen und stark durch den Langsamverkehr genutzten Bereich bringt. Die Querfahrten am Aeschenplatz sorgen für ähnliche

Unruhe und sind im Zuge einer Stabilisierung des Tramverkehrs zu hinterfragen, dies insbesondere, weil die Linie 15 weiterhin direkt über der Verbindung hält, welche für diese Querfahrten benötigt wird und den Abschnitt somit noch deutlich länger blockiert, als dies bei einem üblichen Kreuzungsmanöver der Fall wäre. Hinzu kommen Defizite, welche im offiziellen Bericht keine Erwähnung finden:

- **Linie 15 am Bankverein:** Die Linie 15 biegt neu am Bankverein von der Wettsteinbrücke kommend links ab. Dieses Manöver wurde noch vor wenigen Jahren bewusst unterbunden, da es an diesem bereits stark belasteten Knoten (auch mit dem neuen Netz) zu grossen Verzögerungen anderer Linien und Verkehrsteilnehmer führt.
- **Auslastung der Linie 8:** Als Durchmesserlinie übernimmt die Linie 8 gleichzeitig drei stark nachgefragte Funktionen: den Grenzverkehr aus Weil am Rhein, den Binnenverkehr der Kern-Innenstadt sowie die Hauptanbindung an den Bahnhof SBB. Diese Überlagerung verschiedener Teilströme führt auf der zentralen Achse zu sehr hohen Spitzenbelastungen.
- **Fahrzeugkapazitäten auf der Innenstadtachse (Linie 16):** Wertvolle Trassen auf der Innenstadtachse werden durch die Linie 16 befahren, welche aufgrund der Haltestellenlängen auf dem Bruderholz nur mit kürzeren Fahrzeugen verkehren kann und so die Trassennutzung ineffizienter macht. In der Bewertung des Konzepts «grosse Anpassungen» wird diese Fahrzeuglänge explizit zur Sprache gebracht, in der Bewertung des optimierten Netzes fehlt eine Stellungnahme hierzu.
- **Fehlende Direktanbindung Allschwil - SBB:** Bei Neuplanungen eines Netzes häufen sich die Forderungen, den Dorfkern von Allschwil direkt an den Bahnhof SBB anzubinden. Diese Anbindung fehlt auch im optimierten Netz.
- **Wendemanöver an der Schifflande:** Es wird weiterhin an der Schifflande, im Zentrum des Basler Tramnetzes, gewendet. Hier kann argumentiert werden: Solange die Wendemöglichkeit vorhanden ist, sollte sie auch genutzt werden. Die Sinnhaftigkeit einer Schlaufe mitten in der Innenstadt sollte aber grundsätzlich infrage gestellt und das städtebauliche Potenzial bei einem allfälligen Verzicht untersucht werden.

Nachfolgend soll die Auslastung der einzelnen Infrastrukturkomponenten, welche in Kapitel 2 eingeführt wurden, untersucht werden.

3.1. Engstellenentlastung

Mit dem optimierten Konzept werden auf den überlasteten Abschnitten die Linienzahlen aus Tab. 3 erreicht.

Tab. 3: Entlastung der Engstellen im optimierten Netz, Quelle: (Kanton Basel-Stadt/Kanton Basel-Landschaft 2026)

Engstelle	Anzahl Linien HVZ	NVZ
Falknerstrasse	5.0 (-1.5)	4.0 (-1.5)
Steinenberg (Abschnitt Theater bis Bankverein)	4.0 (-2.0)	4.0 (-1.5)
Aeschenvorstadt	5.0 (-1.5)	5.0 (-1.0)
Theaterstrasse	4.0 (-0.5)	3.0 (-0.0)

Das Ziel der Entlastung von Engstellen wird durch das optimierte Netz somit grundsätzlich erreicht. Auch mit 5 Linien im jeweiligen 7.5-Minuten-Takt ist die Auslastung der einzelnen Strecken im internationalen Vergleich ausgesprochen hoch, insbesondere unter Betrachtung der jeweiligen Fahrzeuglänge.

In Bern verkehren derzeit vier Tramlinien durch die Markt- und Spitalgasse: zwei im 7.5-Minuten-Takt, eine im 10-Minuten-Takt und eine im 6-Minuten-Takt. Hier sind damit pro Stunde und Richtung 32 Trams unterwegs. Hinzu kommt die Trolleybuslinie 12 im 5-Minuten-Takt. Insgesamt ergibt dies 44 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung (Bernmobil 2026), wobei dieser Wert in früheren Fahrplanjahren auch schon höher lag. Auch in Bern wird von einer stark überlasteten ÖV-Achse gesprochen. Es wird deshalb, auch aufgrund des Baus der nunmehr fünften Linie, welche diese Achse nutzen soll, nach einer zweiten Tramachse gesucht, um diesen Korridor zu entlasten (Regionalkonferenz Bern-Mittelland et al. 2025).

In Karlsruhe wurde 2021 die 1.5 Milliarden Euro teure «Kombilösung» eröffnet – primär mit dem Ziel, die dichte Zugfolge («Gelbe Wand») aus der zentralen Kaiserstrasse in einen Tunnel zu verlegen. Vor dem Umbau verkehrten dort rund 42 Züge pro Stunde und Richtung (was bei einem 7.5-Minuten-Takt 5.6 Linien entspricht), wobei in Karlsruhe einige Linien zusätzlich mit doppelt langen Fahrzeugen (75 m Zuglänge) betrieben wurden (Lösch et al. 2013).

Auch in Strassburg wird am zentralen Knoten Homme de Fer, an welchem sich 3 Linien mit 2 Linien kreuzen, bereits heute von Kapazitätsengpässen gesprochen (Quai Numero 2 2025).

3.2. Knoten

In Bezug auf Knoten und deren Kapazität weist das optimierte Konzept die grössten Defizite auf, werden doch vier der in Kapitel 2.2 als «suboptimal» eingestuft Verbindungen genutzt; zwei davon wurden im heutigen Fahrplan gar nicht regulär befahren. Eine dritte wurde nur in jene Richtung befahren, welche für den Betrieb nicht kritisch war. Die «suboptimalen» Verbindungen sind in Tab. 4 ersichtlich.

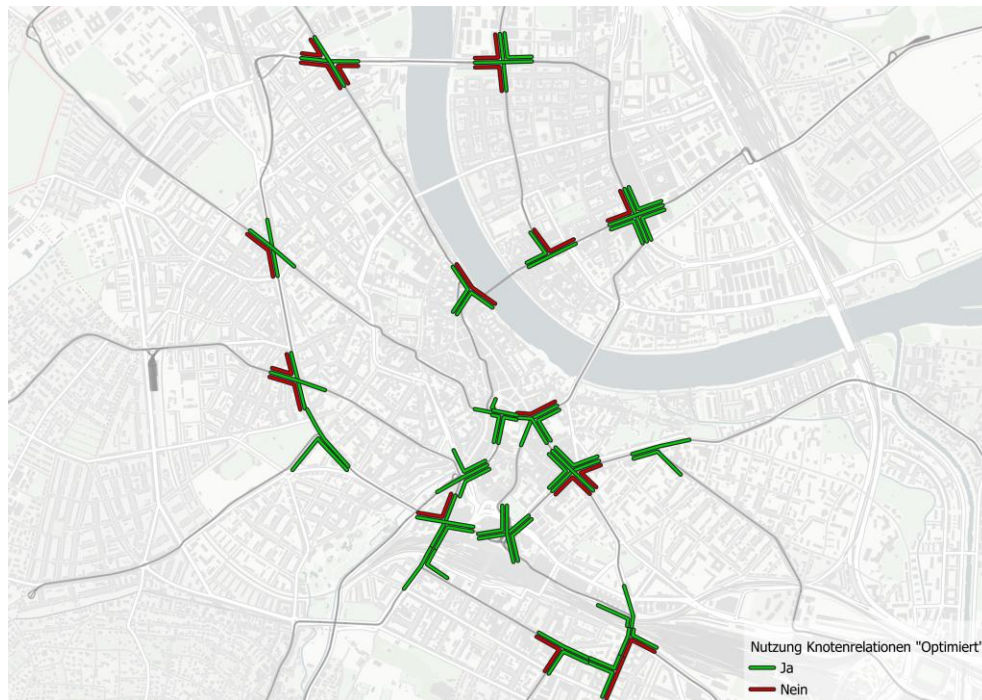
Tab. 4: Im optimierten Konzept genutzte «suboptimale» Kreuzungsrelationen

Name der Kreuzung	Relation	Bemerkung
Aeschenplatz	Centralbahnplatz - Hardstrasse	Neu
Aeschenplatz	Aeschenvorstadt - Denkmal	
Bankverein	Kunstmuseum - Aeschenvorstadt	Neu
SBB	Elisabethenstrasse – Centralbahnstrasse (Ost)	Neu

Die neu hinzugekommenen Verbindungen sind jene am Bahnhof SBB und die Verbindung Centralbahnplatz – Hardstrasse am Aeschenplatz. Neu wird auch am Bankverein links abgebogen.

Eine Gesamtübersicht über die im optimierten Zustand genutzten und verfügbaren Verbindungen ist auch hier über die Karte in Abb. 7 ersichtlich.

Abb. 7: Kreuzungsrelationen im optimierten Liniennetz

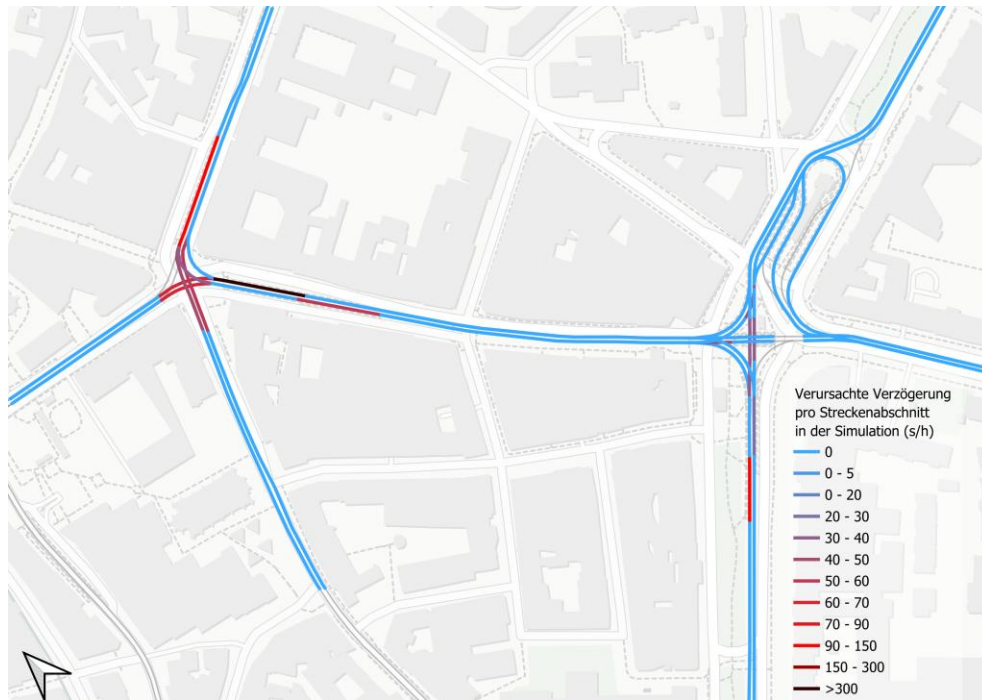


Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von CARTO. Daten von OpenStreetMap.

Wieso von der Nutzung der einzelnen Verbindungen abzuraten ist, ist in Kapitel 2.2 erläutert. Welchen Einfluss die Nutzung des Linksabbiegers und beider Querverbindungen auf dem Aeschenplatz auf die Zuverlässigkeit des Netzes in diesem Abschnitt hat, ist aus den Simulationsresultaten in Abb. 8 ersichtlich. Zwar nehmen die Verzögerungen in der Aeschenvorstadt stark ab, aufgrund der vielen Querverfahrten sind aber viele Abschnitte auf den Knoten als Engstellen hinzugekommen. Gesamthaft nehmen die verursachten Verzögerungsminuten in diesem Abschnitt um ca. 27 % im Vergleich zum Zustand heute ab. Es

zeigte sich aber auch, dass das Netz deutlich fragiler ist mit Simulationsausreissern, welche die Ausreisser aus dem Zustand «Heute» in der Anzahl verursachter Verspätungsminuten übersteigen.

Abb. 8: Streckenabschnitte zwischen Bankverein und Aeschenplatz und ihre verursachten Verzögerungen im Zustand «Optimiertes Liniennetz»



Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von CARTO, Daten von OpenStreetMap.

3.3. Direktverbindungen

Um die Direktverbindungen im Netz zwischen dem Zustand heute und dem optimierten Netz zu vergleichen, wurden auf dem Streckennetz der Basler Trams verschiedene Quell-/Zielpunkte definiert und automatisiert geprüft, ob zwischen diesen Punkten eine direkte Linie existiert. Diese Punkte sind in Abb. 9 ersichtlich. Die Wahl der Punkte orientierte sich dabei an Streckenästen und Knoten des heutigen Tramnetzes. Dabei besteht keine direkte Vergleichbarkeit der Attraktivität oder Grösse der jeweiligen Quellen oder Ziele.

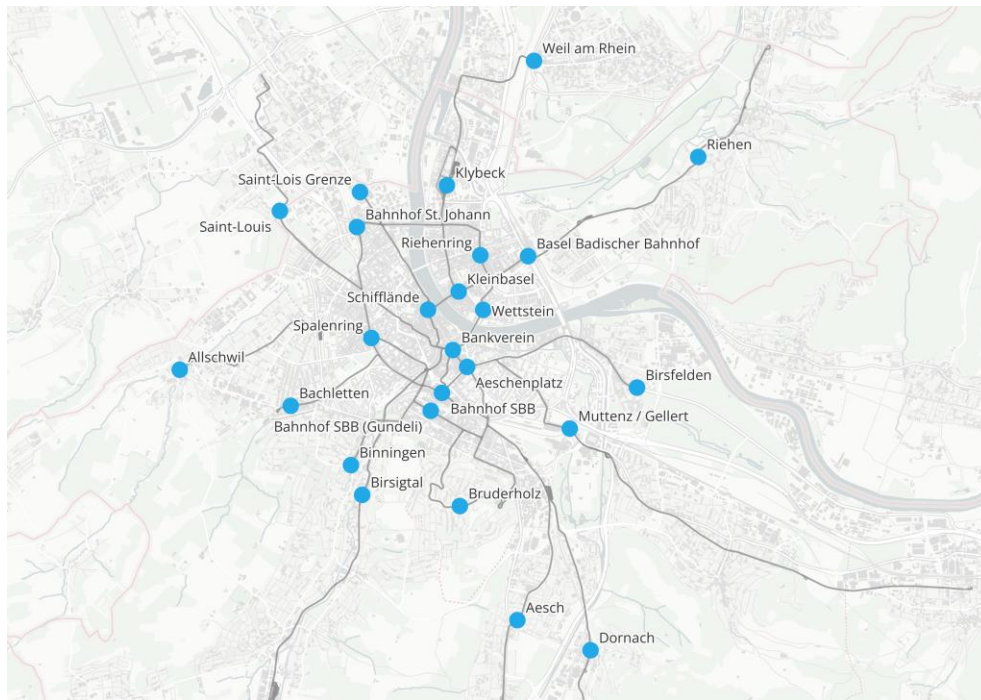
Wie Abb. 10 aufzeigt, kann das Konzept in Bezug auf die Direktverbindungen als Erfolg bezeichnet werden. Trotz der Entlastung der Innenstadt werden nur wenige Direktverbindungen zur HVZ verloren und durch eine ähnliche Anzahl neuer Verbindungen ausgeglichen.

Am grössten sind die Verluste im Kleinbasel und Gundeli, wobei angemerkt werden muss, dass gemäss Matrix teils Verbindungen verloren gehen, welche auf dem Tramnetz von begrenztem verkehrlichem Wert sind (z.B. Bahnhof (Gundeli) – Bahnhof SBB, Kleinbasel – Wettsteinplatz).

Neugliederung Tramnetz Basel

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das optimierte Netz in seiner Gesamtheit kaum einen Verlust von Direktverbindungen gegenüber dem heutigen Zustand darstellt, obschon der Verlust einzelner Direktverbindungen für die Betroffenen natürlich bedauerenswert ist.

Abb. 9: Zonen, welche zur Evaluation der Direktverbindungen genutzt wurden.

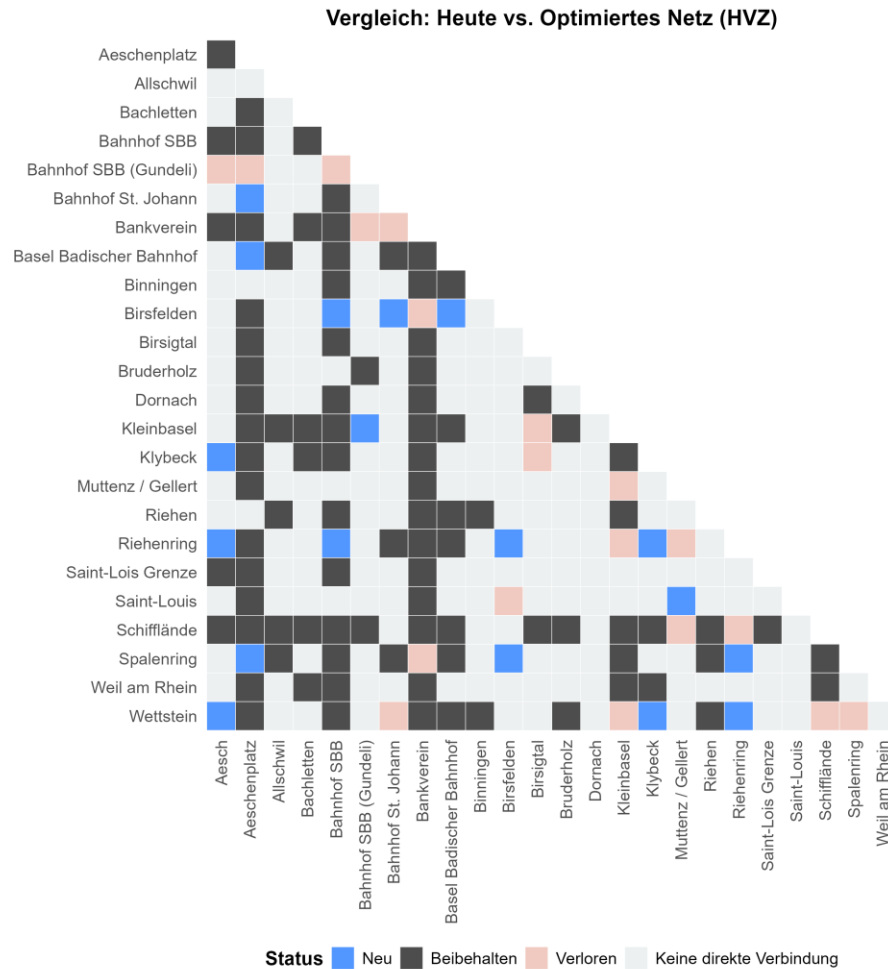


Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von [CARTO](#). Daten von [OpenStreetMap](#).

3.4. Wendeschlaufen

Die Nutzung der Wendeschlaufen ändert sich im optimierten Netz kaum. Durch den Entfall der Linien 14 und 21 sowie die Verknüpfung der Linien 15 und 16 am Marktplatz nimmt die Verwendung von Wendeschlaufen in der Summe allgemein ab. Konkret wird nicht mehr am Bahnhof St. Johann gewendet, und die Schlaufe an der Schiffflände wird nur noch in der Hauptverkehrszeit genutzt. Ebenfalls entfällt die Nutzung der südlich ausgerichteten Schlaufe am Centralbahnplatz durch die Verlängerung der Linie 1 nach Birsfelden.

Abb. 10: Matrix der Veränderung in den Direktverbindungen zwischen ausgewählten Destinationen



Eigene Darstellung

3.5. Aufwärtskompatibilität mit Tramnetz 2030

In der offiziellen Vorstellung des optimierten Liniennetzes wird darauf hingewiesen, dass der optimierte Linienvorschlag mit dem Tramnetz 2030 kompatibel sei (Kanton Basel-Stadt/Kanton Basel-Landschaft 2026).

Die Margarethenverbindung würde voraussichtlich, wie auch im Zustand heute, durch die Linie 17 bedient. So wird das Birsigtal direkter an den Bahnhof SBB angeschlossen. Nach ursprünglicher Planung sollte die Linie danach via Wettsteinplatz zum Badischen Bahnhof verkehren. Somit würden nach diesem Konzept Kapazitäten auf der Innenstadtachse frei.

Wie genau die Strecken Petersgraben und Claragraben unter dem optimierten Netz bedient würden, ist nicht direkt ersichtlich. Denkbar wäre, dass die Linie 8 den Claragraben nutzt. Da jedoch das Konzept «grosse Anpassungen» aufgrund mangelnder Kapazitäten in der Innenstadt verworfen wurde, ist dies wenig schlüssig. Auch denkbar ist eine Bedienung durch die Linie 17,

sie stellt jedoch auch die einzige direkt ersichtliche Möglichkeit zur ganztägigen Bedienung des Tram Klybeck dar.

Auch möglich ist die Bedienung des Claragraben durch die Linien 15/16 mit der Verknüpfung der beiden Linien über diese Neubaustrecke. Diese Verknüpfung war im ursprünglichen Zustand über das Tram Petersgraben an der Schiffflände geplant. Die gleichzeitige Bedienung beider Neubaustrecken ist jedoch nur über die Nutzung der suboptimalen Verbindung an der Schiffflände möglich.

3.6. Linienkilometerleistung

Ein Blick auf die Linienkilometerleistung zeigt, dass das optimierte Netz zu einer leichten Reduktion der Fahrleistung führt. Während in der Nebenverkehrszeit (NVZ) die Leistung der BLT mit 52 km konstant bleibt, sinkt jene der BVB leicht von 65.5 km auf 65.0 km. In der Hauptverkehrszeit (HVZ) wird dieser Effekt etwas deutlicher: Hier reduziert sich die Streckenleistung der BVB deutlich von 75 km auf 68 km, während die BLT sogar eine leichte Zunahme von 61 km auf 62 km verzeichnet.

3.7. Fazit zum optimierten Netz

Zusammenfassend stellt das offiziell vorgeschlagene «optimierte Liniennetz» einen wichtigen und notwendigen Schritt zur Weiterentwicklung des Basler Tramnetzes dar. Im Vergleich zum Zustand heute gelingt es dem Konzept, das primäre Planungsziel zu erreichen: Die Entlastung der hochbelasteten Innenstadtachsen auf maximal fünf Linien bzw. 40 Züge pro Stunde und Richtung schafft dringend benötigte Puffer auf den Streckenabschnitten. Auch die Gesamtbilanz der Direktverbindungen bleibt weitgehend stabil und die Linienkilometerleistung der Betreiberinnen verschiebt sich nur unwesentlich. Gleichzeitig zeigt die detaillierte Infrastrukturanalyse jedoch, dass sich das Konzept diese Streckenentlastung durch neue betriebliche Risiken erkauft:

1. **Verlagerung der Engpässe auf die Grossknoten:** Während die freie Strecke entlastet wird, entstehen an den Schlüsselknoten Aeschenplatz, Bankverein und Centralbahnplatz neue, teils konflikträchtige Querfahrten und Abbiegemanöver. Insbesondere die Querung am Aeschenplatz bei gleichzeitig haltender Linie 15 sowie das Linksabbiegen am Bankverein bergen ein hohes Risiko für Rückstau und Instabilitäten im Betriebsablauf.
2. **Eingeschränkte Zukunftssicherheit (Tramnetz 2030):** Die Integration künftiger Entlastungsstrecken (insbesondere Claragraben und Petersgraben) ist dem Autor im Netzgefüge ohne weitere, teils problematische Linienanpassungen oder zusätzliche Knotenkonflikte nicht offensichtlich.

Das optimierte Netz ist besser als der Status quo, schöpft jedoch das Potenzial für ein langfristig stabiles und konfliktarmes Gesamtsystem nicht voll aus. Entsprechend wird im nächsten Kapitel dieser Stellungnahme das konfliktärmere Netz «Grosse Anpassungen» eingehend untersucht werden.

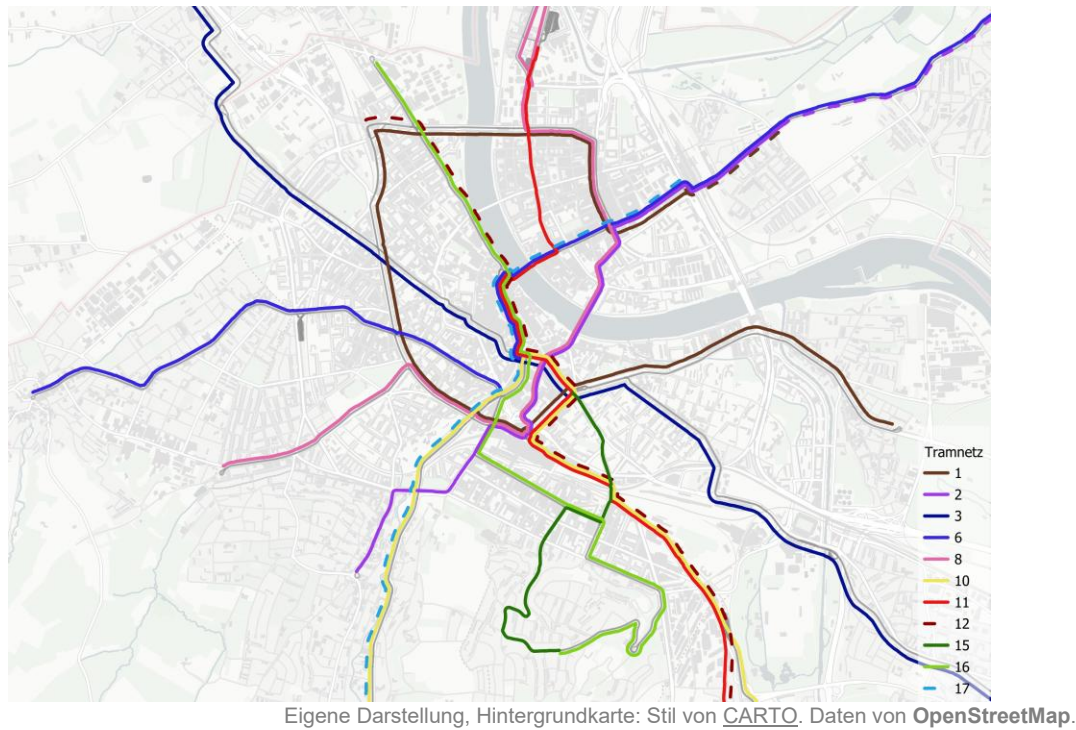
4. Die Variante "Grosse Anpassungen"

Das optimierte Netz löst im Bereich der Streckenentlastung viele Probleme. Es bleiben jedoch im Bereich der Kreuzungsmanöver an den Grossknoten (Aeschenplatz, Bankverein und Centralbahnplatz) Defizite bestehen, die aus betrieblicher Sicht ein erhöhtes Konfliktpotenzial aufweisen. In der Vorstellung des optimierten Netzes waren ebenfalls die Netze «Kleine Anpassungen» und «Grosse Anpassungen» enthalten. Diese wurden aus verschiedenen Gründen verworfen, dennoch soll jenes Netz, welches die Anforderungen an die Entlastung erfüllt, hier nochmals genauer untersucht werden. Das Netz im Vorschlag «Grosse Anpassungen» ist wie folgt aufgebaut:

- Linie 1: Verkehrt in der HVZ verlängert bis Eglisee.
- Linie 2: Keine Änderung zum optimierten Liniennetz.
- Linie 3: Keine Änderung zum optimierten Liniennetz.
- Linie 6: Keine Änderung zum optimierten Liniennetz.
- Linie 8: Verkehrt via Dreirosenbrücke, Riehenring und Wettsteinplatz zum Bahnhof SBB.
- Linie 10: Keine Änderung zum optimierten Liniennetz.
- Linie 11: Verkehrt zum Wiesenplatz anstatt zu St. Louis Grenze.
- Linie 12: Verkehrt via Innenstadt zum Bahnhof St. Johann.
- Linie 15: Verkehrt nur noch bis Aeschenplatz.
- Linie 16: Verkehrt via Innenstadt bis St. Louis Grenze.
- Linie 17: Verkehrt bis Badischer Bahnhof.

Eine Karte des so angepassten Liniennetzes ist in Abb. 11 ersichtlich. Nach offizieller Aussage wurde das Netz verworfen, weil ausserhalb der Hauptverkehrszeiten so nur 3 Linien durch die nachfragestarke Innenstadt verkehren. Eine dieser Linien ist zudem die Linie 16, welche mit kürzeren Fahrzeugen verkehrt. Es wurde somit festgehalten, dass die Fahrgastkapazitäten durch die Innenstadt und auf der Achse Innenstadt – Bahnhof SBB nicht ausreichen würden. Zusätzlich wird eine Abnahme der angebotenen Direktverbindungen genannt.

Abb. 11: Vorschlag Liniennetzplan «Grosse Anpassungen»



4.1. Engstellenentlastung

Es ist davon auszugehen, dass eine möglichst starke Entlastung das Ziel der Erstellung dieses Liniennetzes war. Entsprechend gross sind die Veränderungen in der Anzahl Linien auf den sonst überlasteten Innenstadtachsen. Eindrücklich ist, dass ausserhalb der Hauptverkehrszeiten nur noch auf dem kurzen Abschnitt zwischen der Verzweigung Barfüsserplatz und der Verzweigung Theater mehr als drei Linien auf den gleichen Gleisen verkehren. Dies würde zweifelsohne zu einer Stabilisierung des Betriebs auf diesen Strecken beitragen.

Tab. 6: Entlastung der Engstellen im modifizierten Konzept

Engstelle	Anzahl Linien HVZ	NVZ
Falknerstrasse	5.0 (-1.5)	3.0 (-2.5)
Steinenberg	4.0 (-2.0)	3.0 (-2.5)
Aeschenvorstadt	4.0 (-2.5)	3.0 (-3.0)
Theaterstrasse	4.0 (-0.5)	3.0 (-0.0)

Geht es nach der Bewertung aus der Vorstellung des optimierten Liniennetzes, ist diese Entlastung jedoch zu stark, da hierdurch Fahrgastkapazitäten in der Innenstadt fehlen würden. Ohne konkrete Zahlen aus einem Verkehrsmodell kann an dieser Stelle nicht abschliessend beurteilt werden, ob drei Linien in der Innenstadt ausreichen würden.

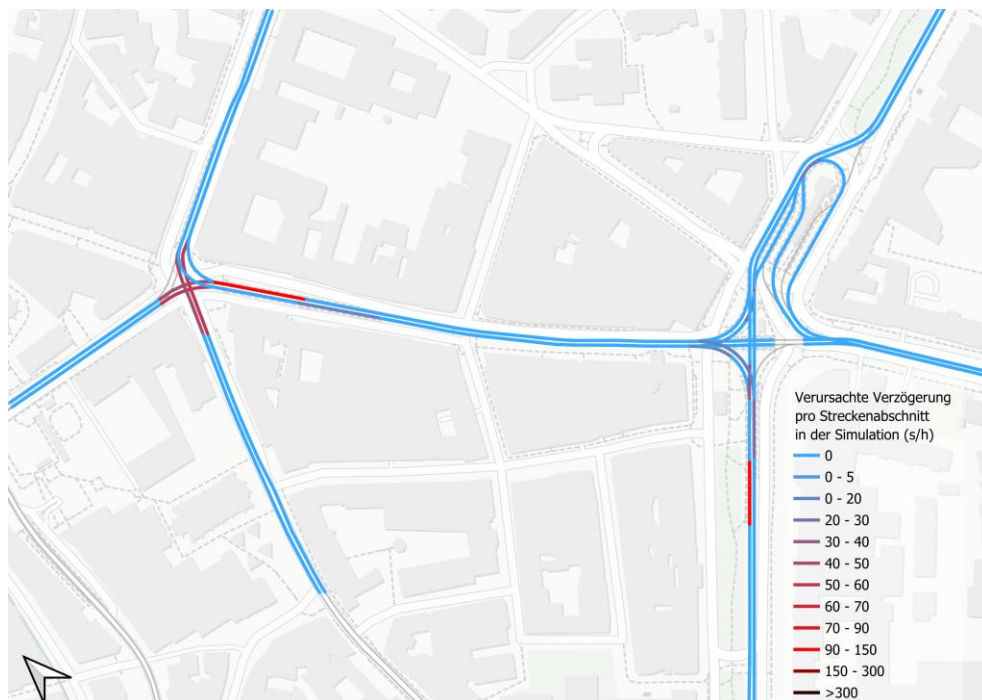
4.2. Knoten

Im Vergleich zum optimierten Zustand werden bestimmte Verbindungen zusätzlich befahren oder weggelassen, um problematische Manöver zu reduzieren.

Auch hier zeigt sich die starke Entlastungswirkung dieses Konzepts. Nicht nur entfallen allgemein mehr Relationen, es entfallen insbesondere alle Relationen, welche im optimierten Netz als «suboptimal» eingestuft wurden. Die einzige verbleibende «suboptimale» Verbindung ist die Querung des Aeschenplatzes zwischen Centralbahnplatz und Hardstrasse. Da in diesem Konzept jedoch nicht mehr auf der kreuzenden Relation angehalten wird, entschärft sich dieser Konfliktpunkt deutlich und der Zusatz «suboptimal» kann entfallen. Die zentralen Knoten sind auch in diesem Netz stark belastet, jedoch in deutlich geringerem Ausmass als im optimierten Netz.

Die Simulation belegt, dass es durch dieses Netz an den Knoten zu einer weiteren Reduktion der verursachten Verzögerungsminuten um 62 % im Vergleich zum Zustand «Heute» kommt. Auch erwies sich das Netz im Abschnitt zwischen Aeschenplatz und Bankverein als das robusteste aller drei untersuchten Konzepte. Die Engstellen auf den Streckenabschnitten sind in Abb. 12 dargestellt.

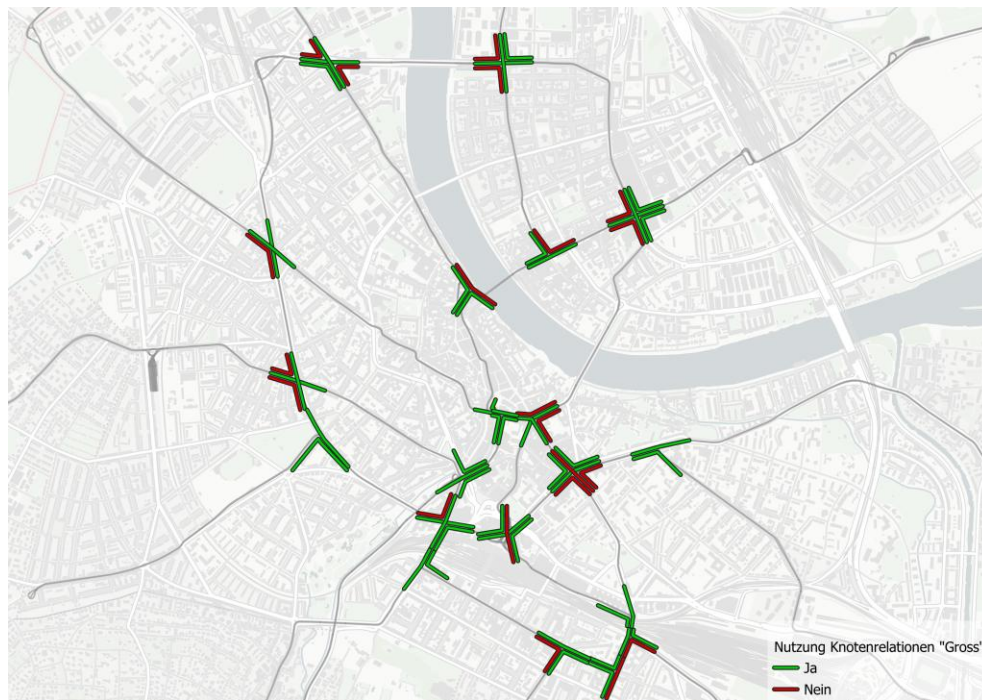
Abb. 12: Streckenabschnitte zwischen Bankverein und Aeschenplatz und ihre verursachten Verzögerungen im Zustand «Grosse Anpassungen»



Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von [CARTO](#). Daten von [OpenStreetMap](#).

Die Karte der im modifizierten Zustand genutzten Relationen ist in Abb. 13 ersichtlich.

Abb. 13: Kreuzungsrelationen und deren Nutzung im Netz «Grosse Anpassungen»



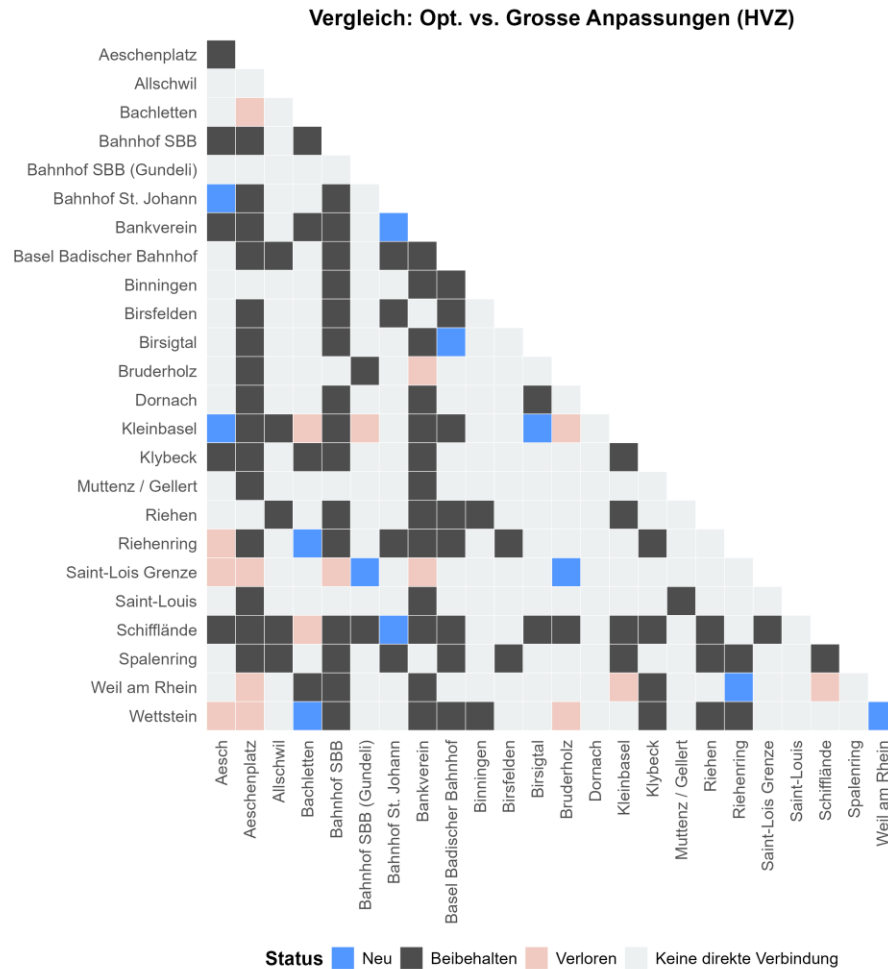
Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: Stil von CARTO. Daten von OpenStreetMap.

4.3. Direktverbindungen

Hier zeigt das Konzept die grössten Defizite, werden doch zur HVZ deutlich weniger Direktverbindungen angeboten. Besonders stark trifft dies den Claraplatz und damit das Kleinbasel. Hier gehen beliebte Verbindungen nach Weil am Rhein und auf das Bruderholz verloren. Zudem verkehrt die Linie 15 nur noch als Kurzlinie zum Aeschentplatz, was für das Bruderholz weniger Verbindungen in die Innenstadt bedeutet, obschon über die Linie 16 weiterhin Direktverbindungen bestehen. Die Vergleichsmatrix zwischen dem optimierten Liniennetz und dem Konzept «Grosse Anpassungen» ist in Abb. 14 ersichtlich.

Neugliederung Tramnetz Basel

Abb. 14: Veränderungen in den Direktverbindungen zur HVZ zwischen dem optimierten Netz und dem Netz «Grosse Anpassungen»



Eigene Darstellung.

Eine der markantesten Änderungen im Konzept «Grosse Anpassungen» betrifft die Linienführung der Linie 8: Sie fährt nicht mehr durch die Innenstadt, wodurch diese zentrale Achse massiv entlastet wird. Stattdessen wird sie von Weil am Rhein über den Riehenring und den Wettsteinplatz zum Bahnhof SBB geführt.

An dieser Stelle drängt sich die Frage auf, weshalb hier die Führung über den Riehenring gewählt wurde.

Durch die Fahrt über den Riehenring lässt sich die Fahrzeit von Weil zum Bahnhof SBB leicht kürzen. Würde die Linie 8 von der Dreirosenbrücke via Klybeckstrasse zum Claraplatz und erst von dort via Messeplatz zum Wettsteinplatz geführt, bliebe die zentrale Verbindung zwischen Weil am Rhein und dem Kleinbasler Zentrum erhalten. Die baustellenbedingte Umleitung im Jahr 2026 belegt bereits heute, dass die fahrplanmässige Reisezeit zwischen Claraplatz und Bahnhof SBB via Wettsteinbrücke 10 Minuten beträgt, gleich lang wie die Fahrt durch die

Innenstadt. Mit dem künftigen Bau des Trams Claragraben liesse sich diese Fahrzeit sogar noch weiter verkürzen. Durch die Fahrt über den Riehenring wird der Claraplatz als wichtigster Knotenpunkt des Kleinbasels vollständig umfahren. Dies erklärt zu einem wesentlichen Teil, weshalb die Variante in der offiziellen Bewertung der Direktverbindungen für das Kleinbasel so negativ eingestuft wurde. Durch eine Führung über den Claraplatz liesse sich hingegen die Direktverbindung Weil am Rhein – Kleinbasel wahren. Und obschon die direkte Verbindung von Weil am Rhein in die Kern-Innenstadt weiterhin entfallen würde, wäre diese durch die Bedienung der Haltestellen Claraplatz und Bankverein aus beiden Fahrtrichtungen weiterhin in Gehdistanz schnell erreichbar.

Ebenfalls eine grosse Umstellung betrifft die Linie 15: Sie verkehrt im Konzept «Grosse Anpassungen» nur noch als Quartierlinie bis zum Knotenpunkt Aeschenplatz, wo auf andere Linien umgestiegen werden muss. Zwar geht hierdurch die direkte Verbindung vom Bruderholz ins Kleinbasel verloren, im Gegenzug ist diese Verkürzung jedoch der Schlüssel dazu, gleich drei als «suboptimal» eingestufte Relationen im innerstädtischen Netz vollständig zu eliminieren. Sowohl der Aeschenplatz als auch der Bankverein werden dadurch von konfliktträchtigen Abbiege- und Querungsmanövern befreit.

4.4. Wendeschlaufen

Mit dem Konzept «Grosse Anpassungen» entfällt die Verknüpfung der Linien 15 und 16 beim Messeplatz. Damit werden auch zwei zusätzliche Wendeschlaufen benötigt. Dies sind jene auf dem Aeschenplatz durch die Linie 15 und die Schleife beim Bahnhof St. Johann durch die Linie 12.

Beide Schlaufen sind für die alltägliche Nutzung nicht ideal. Die Kurvenradien am Aeschenplatz sind ausgesprochen eng und ihre Nutzung entsprechend wartungsintensiv. Beim Bahnhof St. Johann wird teilweise etwas unübersichtlich der Vogesenplatz gequert. Beide Schlaufen sind jedoch voll einsatzfähig.

4.5. Linienkilometerleistung

Die Linienkilometerleistung im modifizierten Konzept bleibt verglichen mit dem optimierten Netz weitestgehend stabil. In der Nebenverkehrszeit (NVZ) beläuft sich die Leistung der BVB auf 64.5 km und jene der BLT auf 52.0 km (im optimierten Netz: 65.0 km / 52.0 km). In der Hauptverkehrszeit (HVZ) erbringt die BVB 68.5 km und die BLT 63.5 km (im optimierten Netz: 68.3 km / 61.9 km).

4.6. Tramnetz 2030

Gewisse Nutzungen des Tramnetzes 2030 bleiben auch mit dem Konzept «Grosse Anpassungen» stabil. So würde die Margarethenverbindung weiterhin durch die Linie 17 genutzt, was auf der Innenstadtachse zur Hauptverkehrszeit Kapazitäten freisetzt.

Das Tram Claragraben wäre insbesondere mit einer Führung der Linie 8 über den Claraplatz von grossem Mehrwert, selbstverständlich könnte die Linie aber auch erst nach Eröffnung der

Strecke am Claragraben über den Claraplatz verlaufen und die Reisezeit zwischen Weil am Rhein und dem Bahnhof SBB so weiter zu reduzieren.

Der Nutzen des Tram Petersgraben bestünde weiterhin primär in der Entlastung der Innenstadt. Eine Bedienung wäre unter anderem durch eine ganztägig verkehrende Linie 12 denkbar (mehr dazu in Kapitel 4.7), oder durch die erneute Verlängerung der Linie 15 vom Aeschenplatz, welche jedoch mit den konflikträchtigeren Manövern einer solchen Verlängerung einhergehen würde.

Ein fertiggestelltes Tram Klybeck würde in der Basisversion des Konzepts «Grosse Anpassungen» wohl durch die Linie 8 bedient; dies setzt jedoch voraus, dass diese nicht über den Claraplatz verkehrt. Da ein Bau dieser Erweiterung aber ohnehin nicht vor der Margarethenverbindung denkbar ist, wäre wohl auch eine Bedienung durch die Linie 17 naheliegend.

4.7. Die Fahrgastkapazitäten

Das Konzept «Grosse Anpassungen» wurde laut offizieller Aussage (Kanton Basel-Stadt/Kanton Basel-Landschaft 2026) auch aufgrund der Fahrgastkapazitäten in der Innenstadt verworfen. So wird zur Nebenverkehrszeit wohl auch eine Bedienung durch mindestens 4 Linien vorausgesetzt, und vermutlich müsste primär die Verbindung SBB – Innenstadt gestärkt werden.

Diese Argumentation ist grundsätzlich nachvollziehbar, es stellt sich jedoch die Frage, ob anstelle einer Verwerfung des Konzepts nicht eine Anpassung möglich gewesen wäre, um dieses Problem zu lösen.

Denkbar wäre zum Beispiel eine Kurzversion der Linie 12 ganztägig zwischen dem Bahnhof St. Johann und der Wendeschlaufe am MParc verkehren zu lassen, oder in noch weiter eingekürzter Form von der Schiffflände zum Bahnhof SBB – Kante D und via Gundeli und Bahnhof SBB – Kante A zurück in die Innenstadt.

Ohnehin ist absehbar, dass die Linie 17 ihre Kapazitäten in der Innenstadt nicht längerfristig benötigen wird, sondern nach dem Bau der Margarethenverbindung via Wettsteinplatz verkehren soll. Dies würde die Tür öffnen für neue Verbindungen wie beispielsweise eine Linie Allschwil – Bahnhof SBB – Innenstadt, um dem oft geäusserten Wunsch nach einer Direktverbindung zwischen Allschwil und dem Bahnhof SBB nachzukommen. Auch möglich wäre es aber, die Linie 17, welche nach dem Bau der Margarethenverbindung ohnehin ganztags verkehren soll, weiterhin auch in die Innenstadt fahren zu lassen und so zusätzliche Kapazitäten zu schaffen. Der ganztägige Betrieb auf der Kurzversion der Linie 12 könnte in beiden Fällen nach dem Bau der Margarethenverbindung wieder eingestellt werden.

4.8. Fazit zum Konzept «Grosse Anpassungen»

Die vertiefte Untersuchung der Variante «Grosse Anpassungen» zeigt ein klares verkehrliches Profil: Sie stellt den konsequentesten Ansatz zur betrieblichen Entflechtung des Basler Tramnetzes dar.

Neugliederung Tramnetz Basel

Stärken und behobene Defizite:

- Maximale Knotenentlastung: Sämtliche im optimierten Netz neu eingeführten, als «suboptimal» eingestuften Relationen (Querung Centralbahnplatz, Linksabbiegen Bankverein) werden vermieden. Die Querung am Aeschenplatz wird durch den Wegfall des Halts über den Gleisen massiv entschärft.
- Radikale Streckenentlastung: Die Innenstadtachse wird spürbar entlastet, was im Störfall maximale betriebliche Resilienz bietet.
- Hohe 2030-Kompatibilität: Künftige Neubaustrecken (Margarethenverbindung, Claragraben, Petersgraben) fügen sich nahtlos und ohne neue Knotenkonflikte in das Netz ein.

Schwachstellen und Trade-Offs:

- Kapazitätsengpass in der NVZ: Mit nur drei verbleibenden Linien (davon die Linie 16 mit kurzen Fahrzeugen) kann es sein, dass ein Kapazitätsdefizit auf der Kernachse besteht. Hier bietet sich eine verkehrsmodellgestützte Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage an.
- Verlust von Direktverbindungen: Durch die offizielle Linienführung der Linie 8 über den Riehenring verliert das Kleinbasler Zentrum (Claraplatz) wichtige Verbindungen. Die Verkürzung der Linie 15 zum Aeschenplatz trennt zudem die umsteigefreie Verbindung vom Bruderholz ins Kleinbasel.

Die Variante «Grosse Anpassungen» weist hinsichtlich der untersuchten Infrastruktur- und Knotenkonflikte deutliche betriebliche Vorteile gegenüber dem optimierten Netz auf. Ohne die in Kapitel 4.6 und 4.7 vorgeschlagenen Modifikationen unterliegt sie in der Gesamtabwägung jedoch dem optimierten Netz. Weshalb diese naheliegenden Anpassungen im offiziellen Planungsprozess nicht vertieft geprüft wurden, ist aus den publizierten Unterlagen nicht ersichtlich.

5. Synthese

Die drei untersuchten Netzzustände des Basler Tramnetzes lassen sich nach den Erkenntnissen aus diesem Bericht wie folgt zusammenfassen:

- «Heute»: Die massive Überlastung der Innenstadtachsen (bis zu 7 Linien auf teils längeren Streckenabschnitten) führt im Alltag zu regelmässigen Verspätungen und erfordert zwingend eine Entflechtung.
- «Optimiertes Netz»: Das offizielle Konzept erreicht sein primäres Ziel. Allerdings erreicht es diesen Vorteil durch eine gewisse Verlagerung der Risiken auf die Grossknoten. Neue

Querfahrten und Abbiegemanöver an Aeschenplatz, Bankverein und Centralbahnplatz bergen Möglichkeiten für neue Betriebsinstabilitäten und Beschwerden aus der Öffentlichkeit.

- Es wird empfohlen den Betriebsablauf an diesen Knoten mit einer geeigneten Verkehrsmikrosimulation für die während der massgebenden Stunde betriebenen Linien und den dann zu erwartenden Ein- und Aussteigezahlen sowie dem weiteren Verkehr, welcher diese Knoten nutzt, zu prüfen.
- Zur Versachlichung der nun anlaufenden politischen Diskussion wird empfohlen die Auswirkungen des «optimierten Netzes» auf das Routenwahlverhalten, die ÖV-Nachfrage und die Erreichbarkeit mit einer Anwendung des Gesamtverkehrsmodells Basel zu quantifizieren und kommunizieren.
- «Grosse Anpassungen»: Diese Variante löst die Betrieblichen Schwachstellen beider Netze und würde eine deutlich robustere Basis für die Zukunft des Basler Netzes darstellen. Die im offiziellen Verfahren identifizierten Verwurfskriterien liessen sich teilweise durch gezielte Anpassungen des Konzepts mindern:
 - Direktverbindungen: Mit dem Konzept gehen weitere Direktverbindungen verloren, durch die Führung der Linie 8 via Claraplatz könnten jedoch einige nachfragestarke Verbindungen beibehalten werden. Dies sichert die Erschliessung des Kleinbasler Zentrums bei konkurrenzfähiger Fahrzeit und bietet eine gute Aufwärtskompatibilität mit der Tramnetzerweiterung Claragraben.
 - Angebotene Kapazitäten: Eine ganztägige Kurzversion der Linie 12 könnte die nach Verwurfskriterien erforderliche vierte Linie stellen und damit scheinbar ausreichend Fahrgastkapazität auf der Innenstadtachse herstellen.
 - Inwiefern sich die bei den «Grossen Anpassungen» zusätzlich notwendigen Umstiege auf die ÖV-Nachfrage und das Routenwahlverhalten auswirken, ist mit einer Anwendung des Gesamtverkehrsmodells Basel zu quantifizieren und zu kommunizieren.
- Moderne Fahrplan- und Erreichbarkeitsapplikationen, zum Beispiel Conveyal Analysis¹, ermöglichen es, die Erreichbarkeitswirkung verschiedener Liniennetze grafisch attraktiv und interaktiv darzustellen. So können Bürgerinnen und Bürger für die für sie relevanten Standorte und Quell-/Zielbeziehungen die Auswirkungen der Linienanpassungen einfach beurteilen. Dies vereinfacht und versachlicht die Kommunikation der Auswirkungen der Linienanpassungen mit der Bevölkerung und zeigt allfällige Verbesserungspotenziale transparent auf.

¹ www.conveyal.com

Literaturverzeichnis

- Bernmobil (2026): Fahrpläne Bärenplatz 2026. *Linienfahrpläne Haltestelle Bärenplatz*. Verfügbar unter: <https://www.bernmobil.ch/de/fahrplan-netz/fahrplan-nach-haltestellen/baerenplatz> (Letzter Zugriff: 05.09.2026).
- Kanton Basel-Stadt/Kanton Basel-Landschaft (2026): Bericht Optimierung Tramnetz Basel.
- Klaus Lösch/Stadt Karlsruhe/Landkreis Karlsruhe/Landkreis Rastatt/Stadt Baden-Baden (2013): Nahverkehrsplan 2014.
- Quai Numero 2 (2025): Tramways de Strasbourg : un réseau à désaturer – Quai numéro 2. *Numero 2*. Verfügbar unter: <https://quainumero2.fr/tramways-de-strasbourg-desaturer-lhomme-de-fer/> (Letzter Zugriff: 02.09.2026).
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland/Bearbeiterteam Zmb/S Ag/Atelier Corso/Egger Kommunikation/Picasox Mediengestaltung/Egger, Alexander (2025): Zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt, Zwischenstand April 2025.

Karten

- CARTO (2026): CARTO Basemaps. Positron & Dark Matter Map Tiles. Verfügbar unter: <https://carto.com/basemaps/> (Letzter Zugriff: 10.09.2026).
- OpenStreetMap Contributors (2026): OpenStreetMap Foundation. Verfügbar unter: <https://www.openstreetmap.org> (Letzter Zugriff: 10.09.2026).

Impressum

Autorenschaft: Tim Cotti, Prof. Dr. Alexander Erath
Institution: Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW,
Fachbereich Verkehr und Mobilität, IBAU, HABG
Kontakt: tim.cotti@fhnw.ch
Stand: September 2026