



Kanton Basel-Stadt

Tramnetzentwicklung Basel

13. September 2018

SVI Veranstaltungsreihe

Integration neuer Traminfrastrukturen

Rainer Franzen, Teamleiter Tramnetzentwicklung
Amt für Mobilität, Basel

TRAMNETZ
ENTWICKLUNG
BASEL

HALTESTELLE ZUKUNFT: BASEL UND SEIN TRAM

Basel stellt Weichen.



 Amt für Mobilität, Basel



Inhalte

Ausgangslage

- Deshalb braucht es die Tramnetzentwicklung
- Die Tramnetzentwicklung auf der Zeitachse

Zweckmässigkeit/Projektphasen

- Methoden und Priorisierung
- Arealentwicklungen
- Die wichtigen Tramprojekte in Basel

Herausforderungen

- Information und Kommunikation



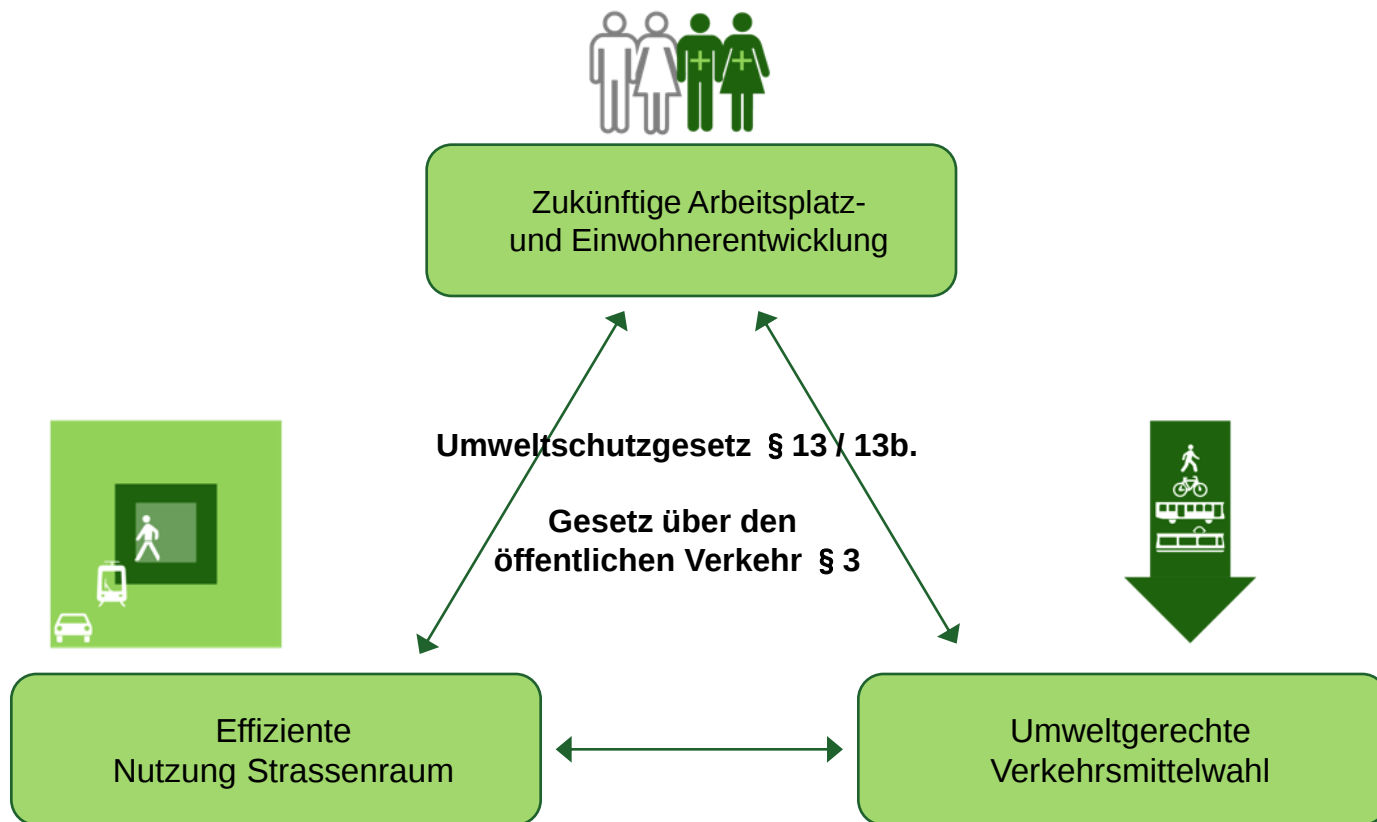
Ausgangslage



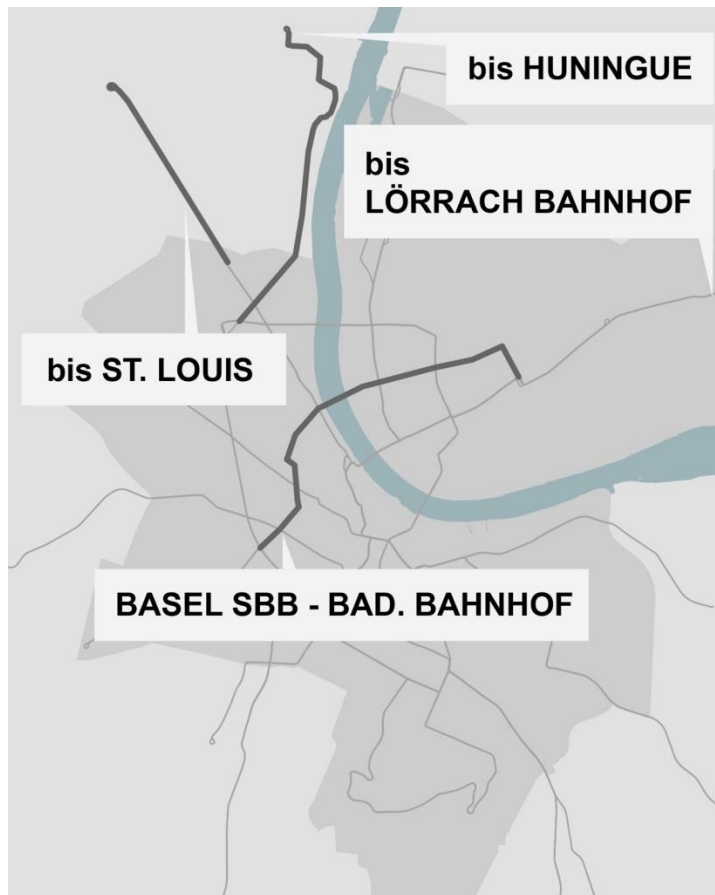
Tram als stadt- und umweltgerechtes Verkehrsmittel stärken



Deshalb braucht es die Tramnetzentwicklung



Tramnetz 1934 im Vergleich zu Heute

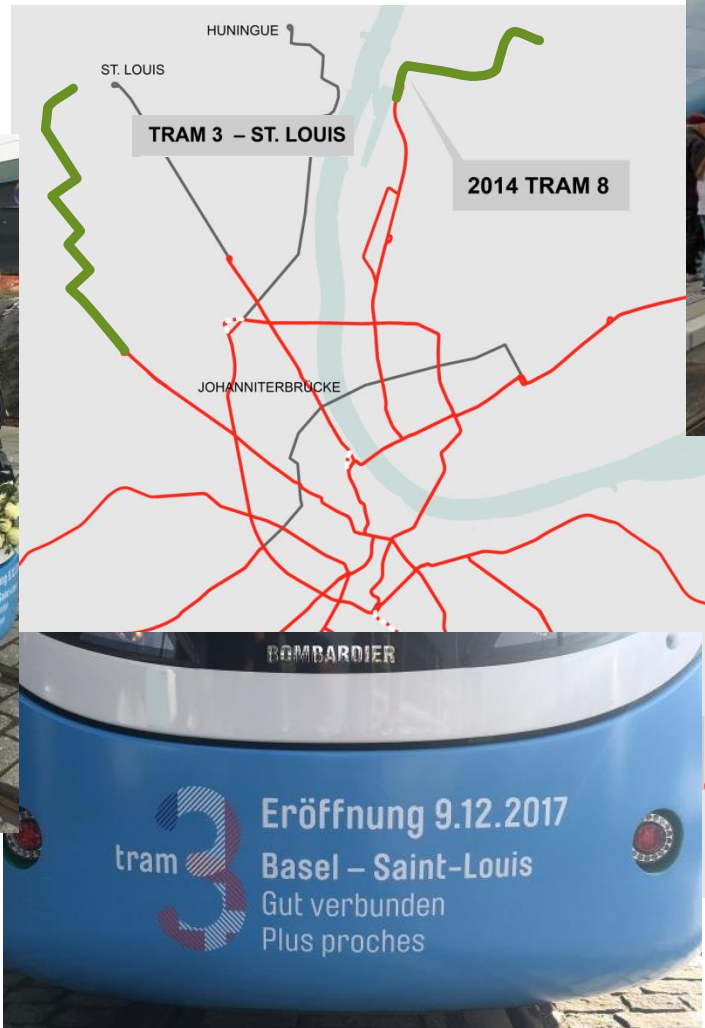




Wichtigste Linienelemente seit 1934

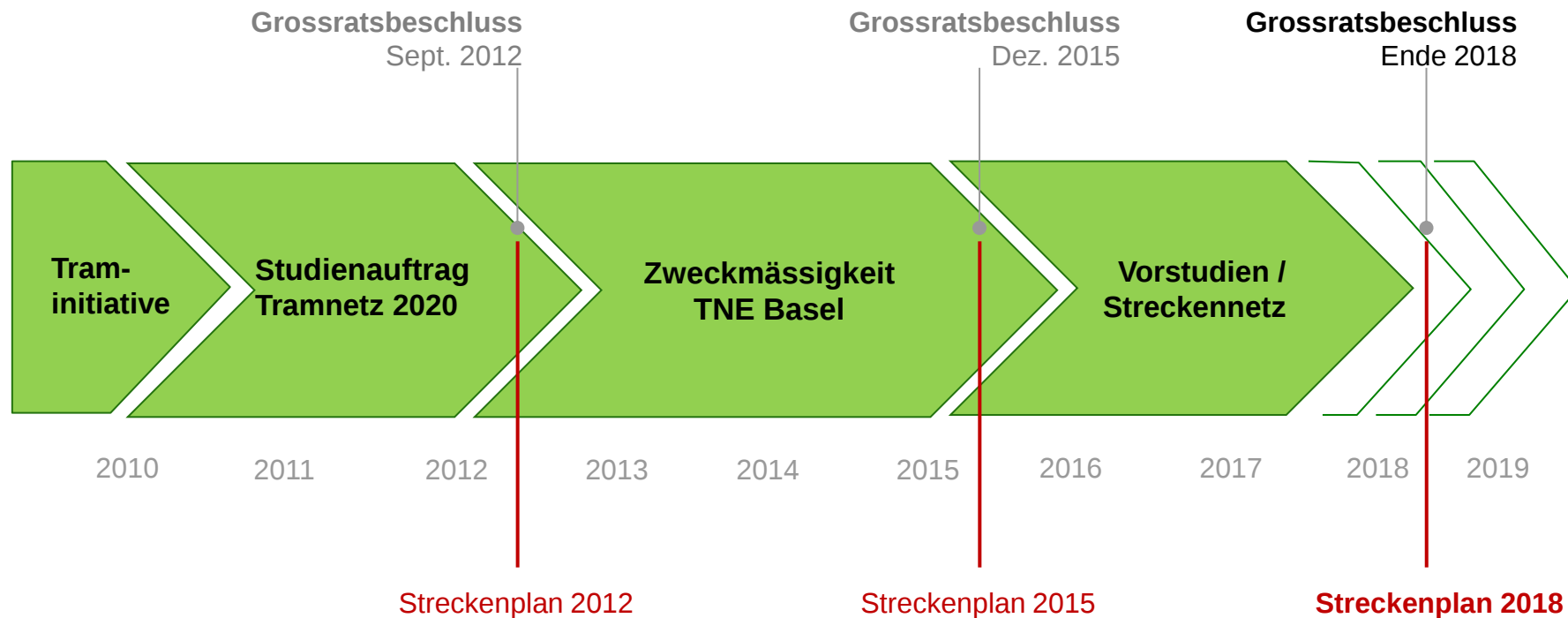


13.09.2018





Die Tramnetzentwicklung auf der Zeitachse



Wirkungsziele aus dem Studienauftrag Tramnetz 2020



- Attraktives ÖV-Angebot aus Kundensicht
- Entwicklungsgebiete sind mit ÖV anzubinden
- Wirtschaftlichkeit für die öffentliche Hand
- Berücksichtigung Ökologie und Stadtbild
- Abgestimmte Umsetzung des Vorhabens

Grossratsbeschluss vom 19. Sept. 2012 als Basis



Streckenplan

– Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes



Finanzen

– Rahmenausgabenbewilligung 350 Mio. Franken



Vertiefende Studien

– Zweckmässigkeit und technische Machbarkeiten



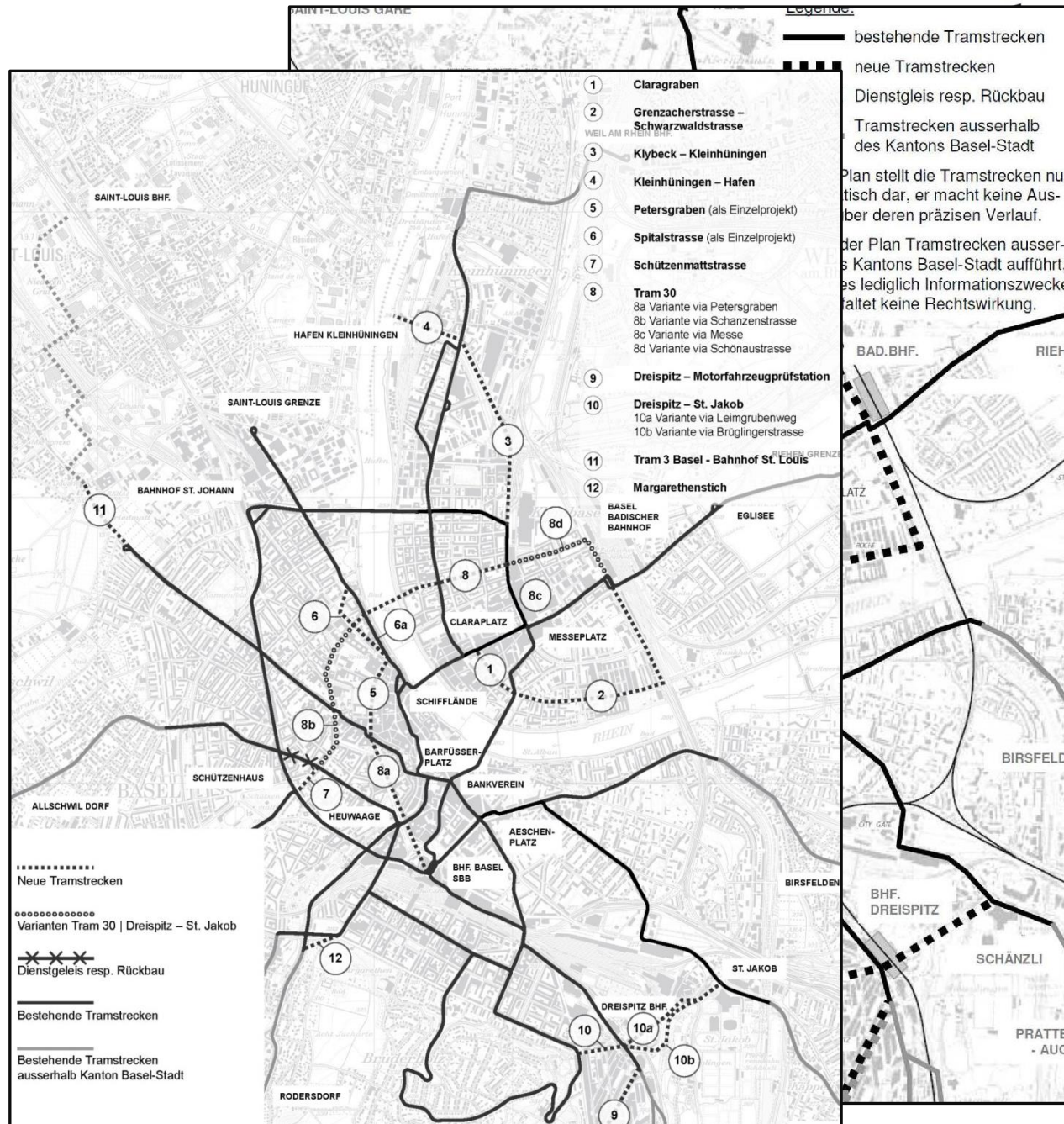
Berichterstattung

– Regierungsrat an Grossen Rat zum Stand TNE

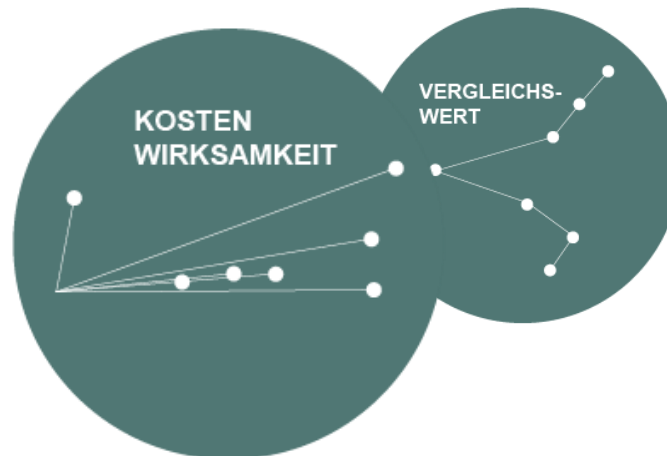


«Streckenplan TNE»

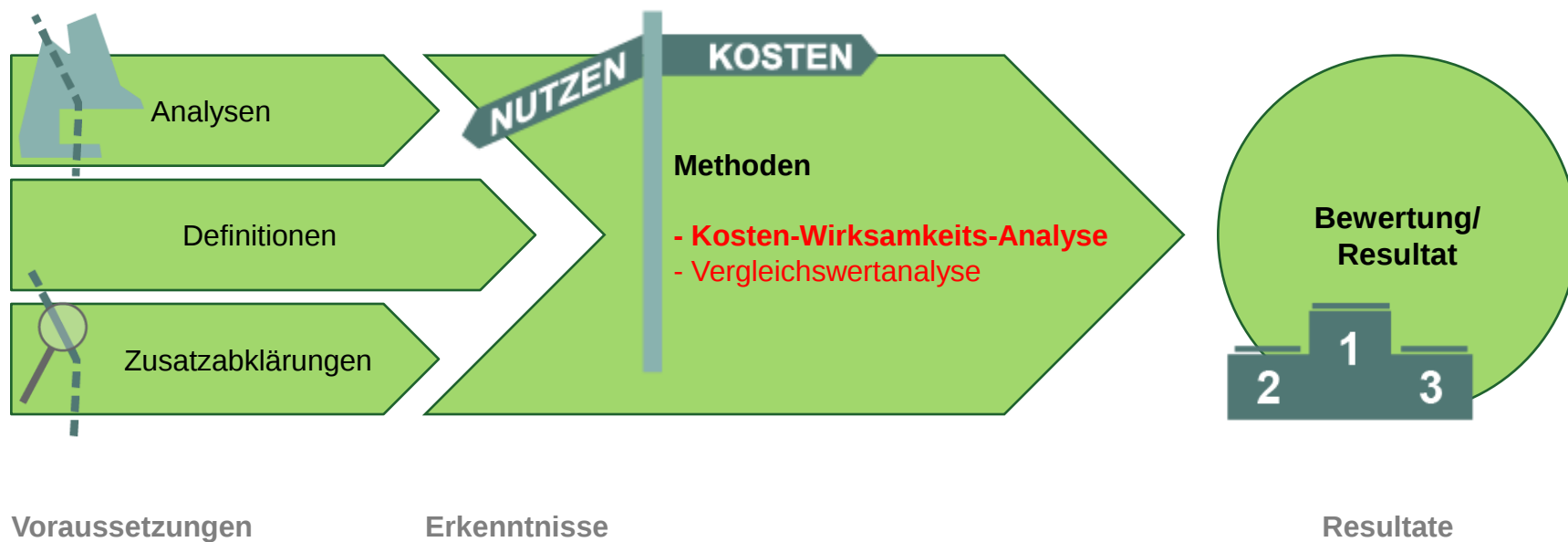
genehmigt durch GR im Dez.
2012/2015



Zweckmässigkeitsbetrachtung und die nächsten Planungsphasen

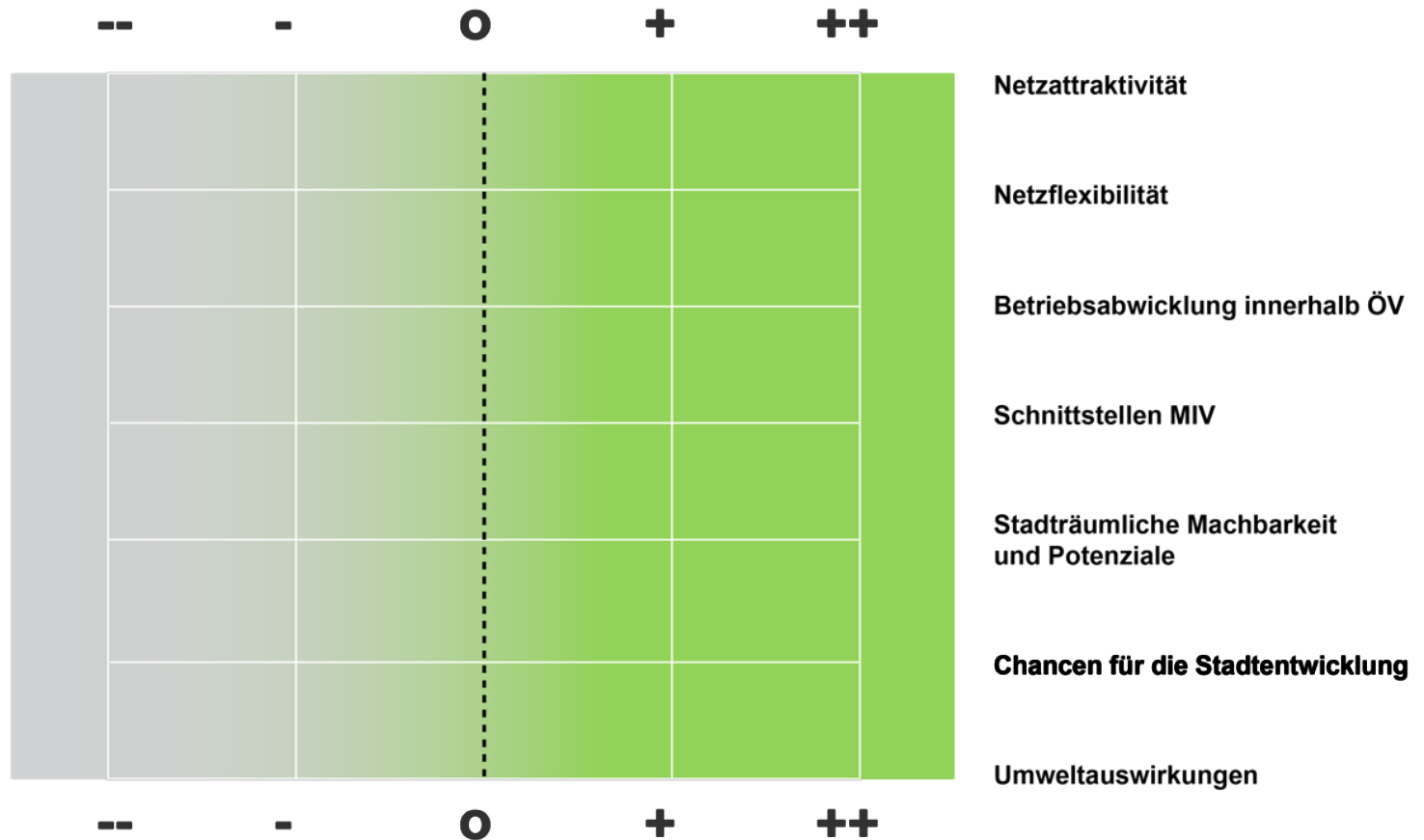


Teilschritte der Zweckmässigkeitsbetrachtung



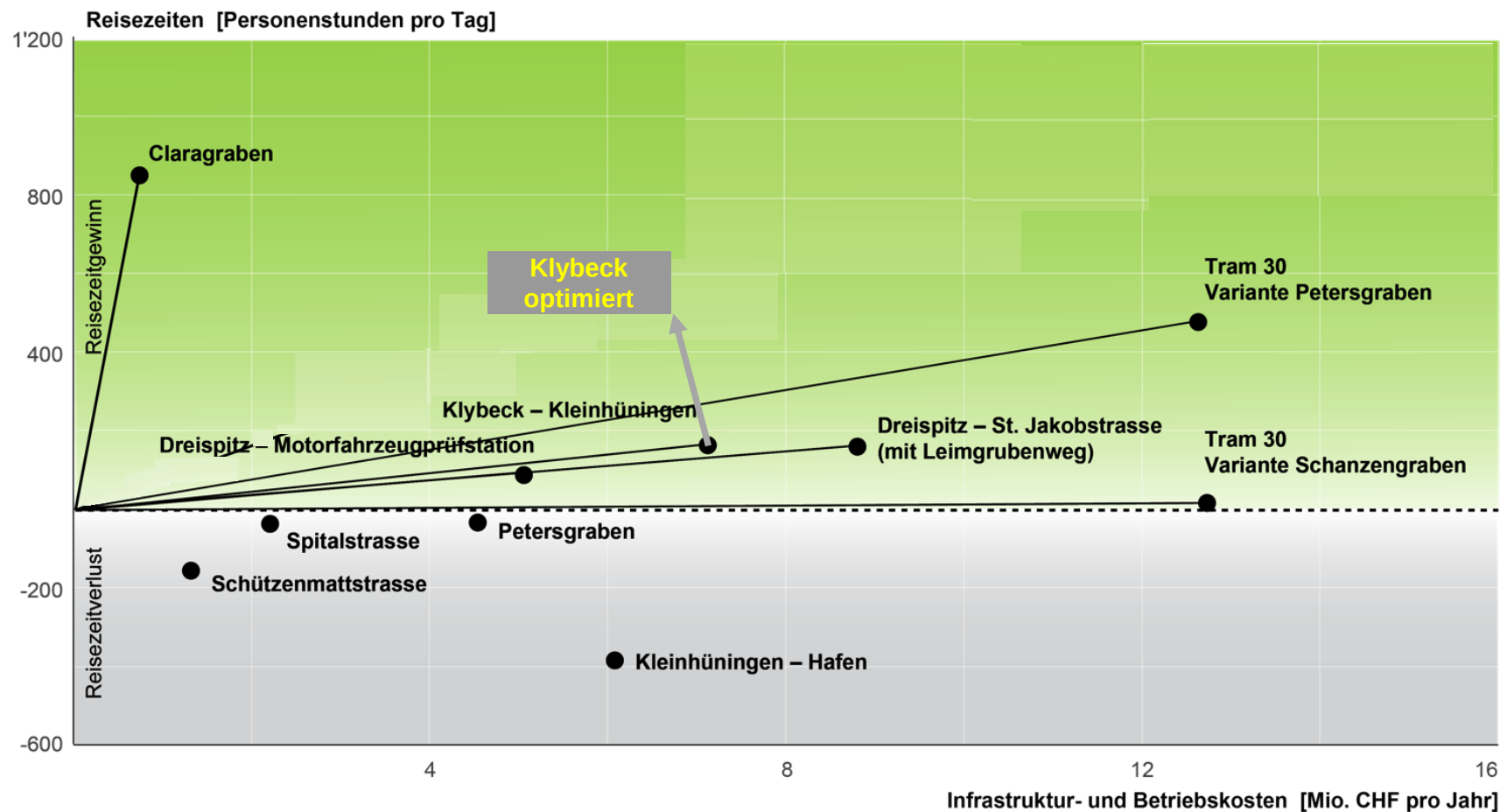


Methode «Vergleichswertanalyse»

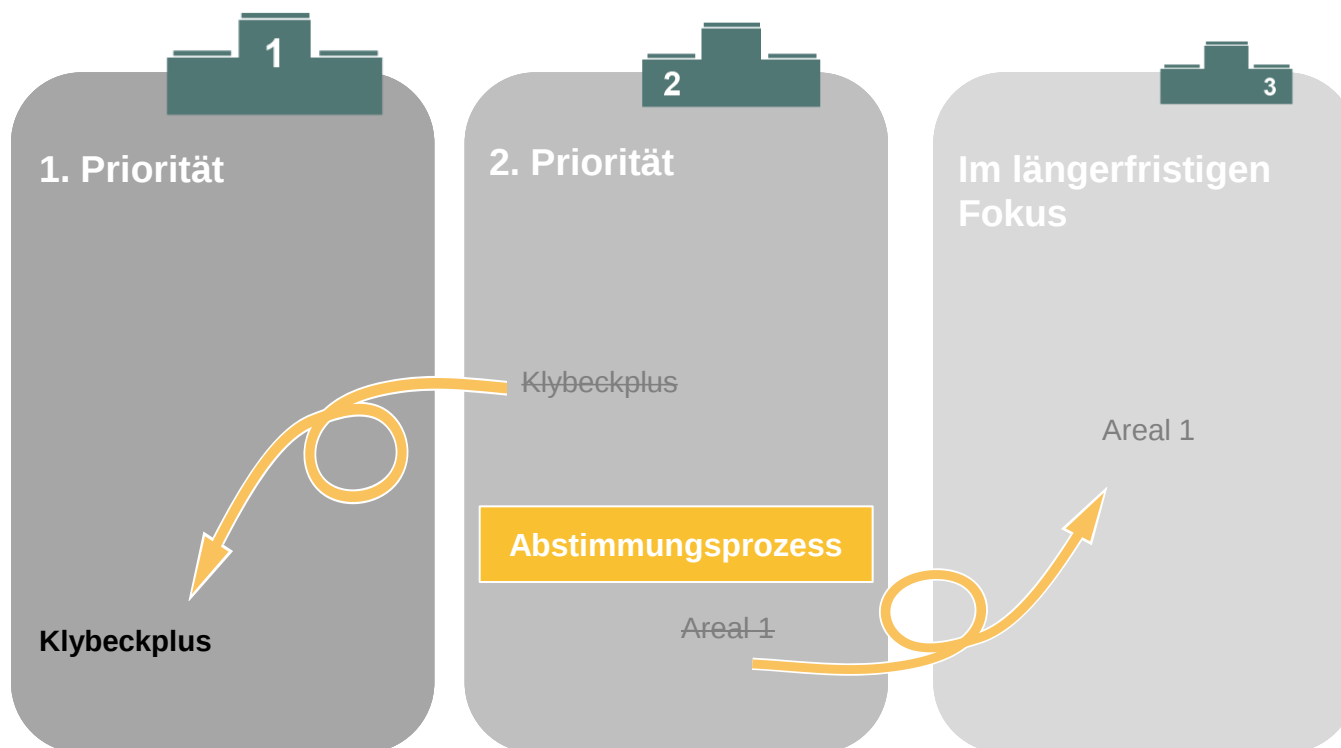




Methode «Kosten-Wirksamkeits-Analyse»



Auf Arealentwicklung abgestimmte Ausbauetappen



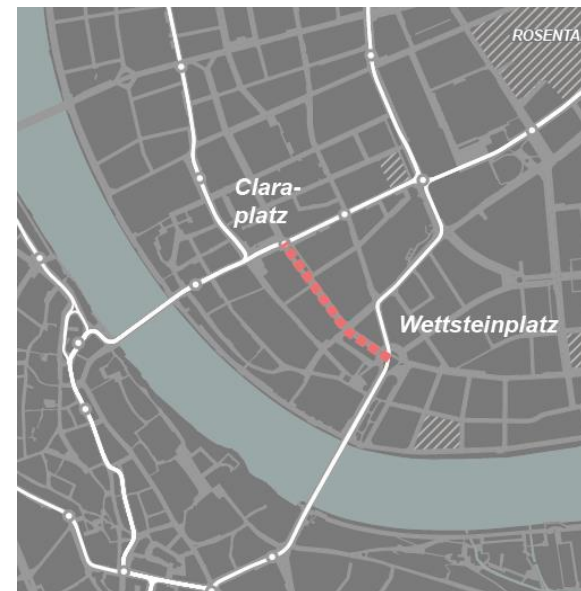


Tram Klybeck: Motor für eine nachhaltige Stadtteilentwicklung

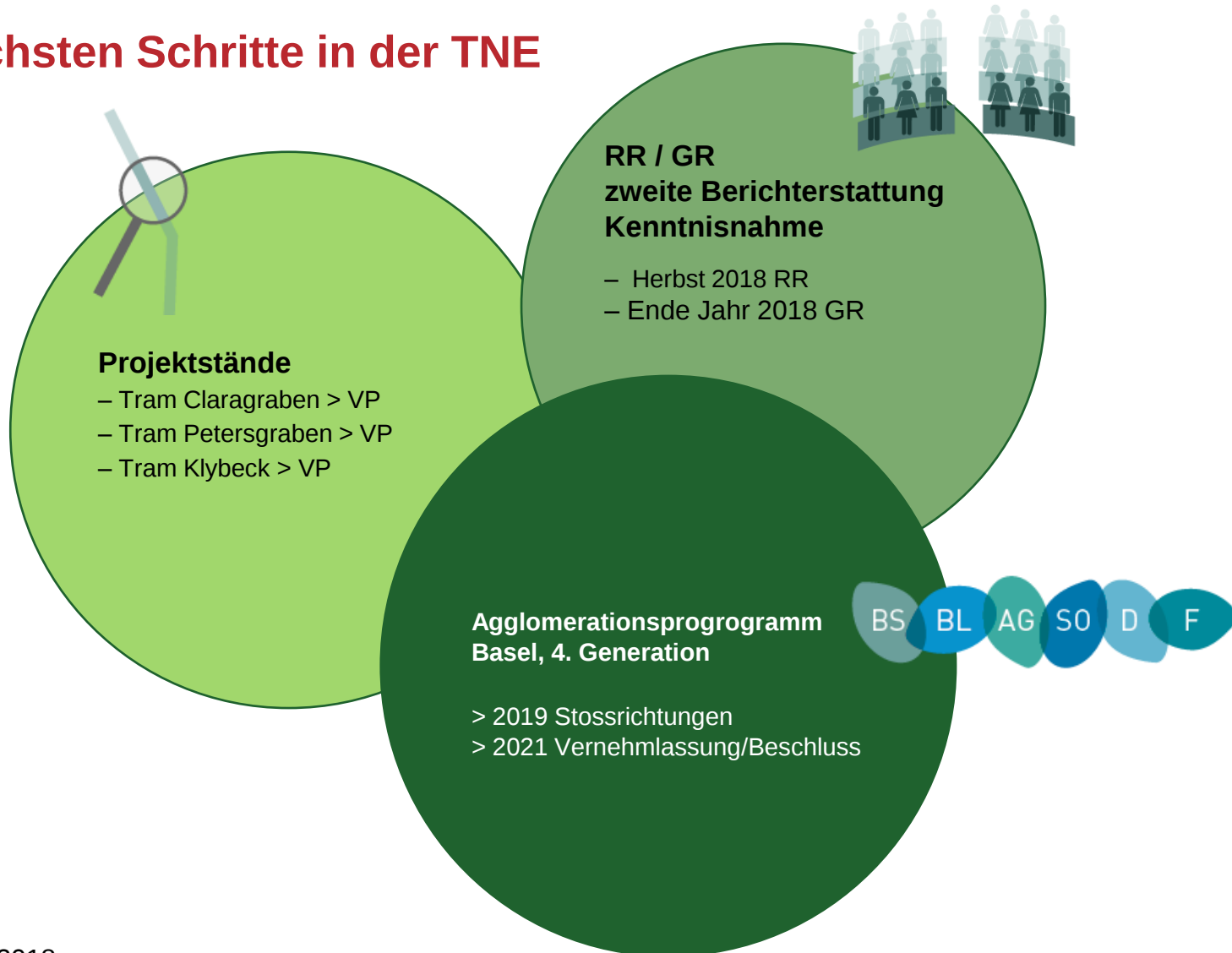




Tramprojekte im Fokus



Nächsten Schritte in der TNE





Die Herausforderungen





Botschaften die uns täglich fordern

Erlenmatt-Tram wird nicht gebaut

Einer knappen Mehrheit ist das Tram in die Erlenmatt offenbar zu teuer: Rund 52 Prozent d. Stimmberechtigten lehnen den Tramausbau ab.



Bürgerliche wehren sich Kilometer lange Tram 7 Erlenmatt ist viel zu te

von Tobias Gfeller - bz • Zuletzt aktualisiert am 11.4.2014 um 15:21 Uhr

Überraschend deutliches Nein zum Margarethenstich

von Hans-Martin Jermann - bz • Zuletzt aktualisiert am 24.9.2017 um 17:14 Uhr



Auf Nimmerwiederssehen Margarethenstich: An der Kantonsgrenze wird es keine neue Tramstrecke geben
© Kenneth Nars

Geheimpläne stossen auf S

von Daniel Ballmer — bz Basel • 27.8.2018



Mit Flexity aufs Abstellgleis

Für Insider ist ein Grounding der BVB-Tramflotte nur noch eine Frage der Zeit

Von Kurt Tschen

Basel. «Das Personal verlangt einen vollständigen Tramersatz», sagt A., der im Geschäftsbereich Suburbanlinie der Basler Verkehrsverbünde tätig ist. «Das Management» ist es nicht, dass er für das Basler Tram keine Zukunft mehr sieht. Die neue Flexity-Flotte des kanadischen Herstellers Bombardier sei für Tramführer zudem auch gesundheitlich schädlich, für weitere die Infrastruktur und der Sicherheitsanfang laufend auszuheilen würden, sei es nur noch eine Frage der Zeit, bis ein Tram einsteigt.

«Das Tram ist untauglich für das Schienenetz», doppelt Tschenler 5. nach. Nicht nur er denke so, sondern ein Grossteil der Tramführer. Dieser Tage sei er Richtung Frankfurt gefahren. «Der Tramstiftung liegt plötzlich an es geht, klinge Remonten». Auf einem Sprecherscheit, auf dem 10 Stundenkilometer entstanden seien, habe er das Tempo auf 35 Stundenkilometer reduzieren müssen. Nicht nur auf dieser Strecke beginnt es regelmäßig zu schwingen, weil die BVB die billigere Version angeschafft haben. Die massive Anlaufzeit des Trambügels geht allerdings auf groben Stößen in Remonten und kann durch die schlechte Förderung nicht abgefangen werden. Bereits leichter Überheizen führen zum Aufschmelzen des Trams.

Kaputtos Netz

Das Flexity der BVB sei ein Schienenstift, sagt S. Anders als den alten Trams hat es eine schlechte Rahmen- und Rahmenlinie. S. S.



Fall für den Tram-Friedhof. Der Crash-3er vom 21. August vor dem Rücktransport. Schienenverformungen beim Schraub- und Innentemperaturen wie in der Szene.

Die Basler Innenstadt

von Nicolas Drechsler und Andreas Schwald — Schweiz am Wochenende • Zuletzt aktualisiert am 25.8.2018 um 08:26 Uhr



Information & Kommunikation reicht das noch?





Auch künftig die Massen bewegen?



Visualisierung: Letbane Odense

Tram als prägendes Element
in künftigen Stadträumen

Visualisierung: Letbane Odense



Auch künftig die Massen bewegen? Nur mit STAKEHOLDER



Deshalb lohnt sich die Tramnetzentwicklung ...



Es braucht positive «Projektbeeinflusser». Seien es Organisationen, Firmen oder auch Einzelpersonen!

Denn die Kernstädte wachsen weiter und die Problematik der Erreichbarkeit wird dadurch noch mehr akzentuiert



Kanton Basel-Stadt



Besten Dank!