



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Neutraler Quartierverein Gundeldingen
4000 Basel

info@nqv-gundeldingen.ch

Basel, 14. Oktober 2025

Regierungsratsbeschluss 14. Oktober 2025

Petition «für eine schnelle und direkte 15er-Verbindung vom und ins Gundeli/Bruderholz – Innenstadt»

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Eingabe Ihrer Petition und Ihr Engagement für eine schnelle und direkte Verbindung mit der Tramlinie 15. Ihre Anliegen zur geplanten Linienführung der Tramlinie 15 beim Aeschenplatz wurden geprüft. Insbesondere Ihre Forderung, wonach Alternativen zur geplanten «Tram-Zusatzschleife» über die Gartenstrasse in Betracht gezogen werden sollen, sind bereits in der Planungsphase vertieft untersucht worden. Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates (UVEK) hat sich in ihrer Beratung im Zeitraum 2021 bis 2022 intensiv mit diesem Thema auseinandergesetzt, um für das aktuell laufende Vorprojekt zur Neugestaltung des Aeschenplatzes klare Rahmenbedingungen zu schaffen.

Im Folgenden zeigen wir auf, in welchem Bezug das Projekt Aeschenplatz zu diesen Zielen steht und welche politischen Rahmenbedingungen uns der Grosse Rat für das aktuellen Projekt mitgegeben hat. Wir werden dabei auf Ihre Bedenken eingehen, den aktuellen Stand der Planung darlegen und erläutern, auf welcher fachlichen Grundlage die Projektierung weiterverfolgt wird.

1. Forderung der Petition

Die Petition richtet sich gegen die geplante Linienführung der Tramlinie 15 im Rahmen der Neugestaltung des Aeschenplatzes. Konkret fordert sie, dass Alternativen zur Tramführung über die Gartenstrasse geprüft werden. Dabei soll mindestens eine Variante ohne Umweg und ohne Halt am Aeschenplatz ausgearbeitet werden. Dies mit der Begründung, dass die geplante Tramführung über die Gartenstrasse und St. Alban-Anlage die Fahrzeit des Trams um 40 bis 50 Sekunden verlängert. In der Realität sei jedoch mit deutlich längeren Verzögerungen zu rechnen, insbesondere während der Stosszeiten, da die zusätzlichen Kreuzungen den Tramverkehr behindern würden. Das Petitionskomitee argumentiert, dass die geplante Massnahme den verkehrspolitischen Zielen, den öffentlichen Verkehr schneller und attraktiver zu gestalten, widerspricht. Die Variante(n) ohne Umweg und ohne Halt am Aeschenplatz soll(en) dem Grossen Rat zum Entscheid vorgelegt werden.

2. Ausgangslage

Der Aeschenplatz ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt mit hoher verkehrlicher und städtebaulicher Bedeutung. Er liegt auf dem innersten Hauptverkehrsring rund um die Innenstadt und bildet den Kreuzungspunkt wichtiger Achsen wie der St. Jakobs-Strasse – Wettsteinbrücke – Badischer Bahnhof. Der Platz wird heute stark vom öffentlichen Verkehr und Autoverkehr dominiert und ist während der Hauptverkehrszeit hoch ausgelastet. Rund 40'000 ÖV-Fahrgäste steigen hier täglich ein, aus oder um. Die Verkehrsführung auf dem Platz ist zum Teil ungenügend und hat viele Konfliktstellen. Auch der öffentliche Verkehr ist immer wieder behindert und hat zu kurze und schmale Haltestellen. Dadurch weist der Platz auch gewisse Sicherheitsdefizite auf.

Vor diesem Hintergrund will der Regierungsrat den Aeschenplatz umfassend neu organisieren, dazu läuft ein Vorprojekt. Dem Vorprojekt liegt eine umfassende Vorstudie zugrunde: Ein interdisziplinäres Planungsteam auch unter Beizug der Transportunternehmen BVB und BLT hat im Auftrag des BVD unterschiedlichste Varianten geprüft und diese mithilfe einer Verkehrsflusssimulation sowie städtebaulicher und betrieblicher Kriterien bewertet. Verkehrsverbände und Interessengruppierungen haben diesen Prozess begleitet.

Die aus der Vorstudie hervorgehenden zwei Bestvarianten waren Grundlage, um beim Grossen Rat im Jahr 2021 einen Ausgabenbericht mit Antrag auf finanzielle Mittel für das Vorprojekt vorzulegen. Beide Varianten sehen stadteinwärts die Führung der Tramlinie 15 via Gartenstrasse vor. Stadtauswärts unterscheiden sie sich in der Führung: entweder direkt über die St. Jakobs-Strasse oder ebenfalls über die Gartenstrasse. Die Bestvarianten wurden von der UVEK zuhanden des Grossen Rates fachlich vorberaten. Im Fokus stand die Frage, wie die Tramlinie 15 künftig zwischen Gundeldingen/Bruderholz und der Innenstadt geführt werden soll – weiterhin wie bisher über die St. Jakobs-Strasse oder neu über die Gartenstrasse. Die UVEK hat in ihrem Bericht von September 2022 festgehalten, dass sie nicht nur die beiden vom Regierungsrat vorgeschlagenen Bestvarianten intensiv geprüft hat, sondern auch mehrere weitere Varianten. Sie konnte weder im Austausch mit der Verwaltung noch in jenem mit den Verkehrsverbänden und Interessenorganisationen eine Lösung ausfindig machen, die ausnahmslos alle der vielfältigen und unterschiedlichen Anforderungen an den Aeschenplatz vereint. Die vom Regierungsrat favorisierten Varianten sind deshalb auch in der Einschätzung der UVEK die zweckmässigsten. Die teilweise oder vollständige Umlegung der Tramlinie 15 in die Gartenstrasse sei deshalb im Gesamtinteresse in Kauf zu nehmen (hindernisfreie Haltestellen, weniger Konflikte zwischen Tram und Autos, grössere Zuverlässigkeit für die stark genutzten Tramlinien vom Bahnhof SBB und geringere Behinderungen von Buslinien). Die UVEK liess aufgrund des noch frühen Projektstandes offen, welche der beiden Bestvarianten weiterverfolgt werden soll, auch wenn sie sich mehrheitlich für die vollständige Umlegung ausgesprochen hat. Sie empfahl dem Grossen Rat, dies sinnvollerweise auf Basis des Vorprojekts zu entscheiden.

Auf Empfehlung der UVEK hat der Grosse Rat dem Antrag für die Projektierungsmittel zugestimmt. Die weitere Projekterarbeitung befindet sich aktuell in der Phase Vorprojekt. Dieses wird auf der Grundlage der empfohlenen Bestvarianten ausgearbeitet.

Variantenentwicklung

Im Rahmen der Vorstudie zur Neuorganisation des Aeschenplatzes wurden verschiedene verkehrliche Varianten entwickelt, geprüft und miteinander verglichen. In Bezug auf den öffentlichen Verkehr will man hindernisfreie Haltestellen schaffen, die zahlreichen Konflikte mit dem Autoverkehr und die gegenseitigen Trambehinderungen reduzieren und damit ein zuverlässigeres und kundenfreundlicheres ÖV-Angebot schaffen. Als kritischer Faktor für eine funktionierende Gesamtlösung erwies sich die Linie 15, die heute quer über den Platz verkehrt und unzählige Konflikte und Behinderungen für die anderen Tramlinien und Verkehrsteilnehmenden verursacht. Ziel war eine Lösung, die sowohl verkehrlich funktioniert als auch den Aufenthalt auf dem Aeschenplatz verbessert.

In sämtlichen Varianten war ein Halt der Linie 15 am Aeschenplatz vorgesehen. Ein vollständiger Verzicht auf diesen Halt – wie in der Petition gefordert – wurde nicht als eigene Variante geprüft, weil der Aeschenplatz einer der wichtigsten Umsteigepunkte des städtischen ÖV-Systems ist. Der Halt ist zentral für die Erschliessung der Innenstadt, für die Umsteigebeziehungen und zur Verteilung der Fahrgastströme.

3. Begründung für die Wahl der Bestvarianten

Aus der Variantenbetrachtung und Bewertung resultieren die genannten Bestvarianten. Die UVEK hat diese intensiv diskutiert und nochmals den Fächer mit eigenen Varianten sowie dem Vorschlag der IG ÖV Nordwestschweiz erweitert. Detaillierte Erläuterungen finden sich im UVEK-Bericht vom 21. September 2022 (P210189). Nachfolgend werden die beiden aus der Vorstudie empfohlenen Varianten nochmals kurz beschrieben.

Variante A: Tramlinie 15 in beiden Richtungen durch die Gartenstrasse (zweigleisig)

Die Tramlinie 15 wird in beiden Richtungen über die Gartenstrasse geführt, anstelle der heutigen Führung durch die St. Jakobs-Strasse. Dadurch verlängert sich die Fahrzeit um rund eine Minute. Dennoch bringt die Variante klare Vorteile: sie entflechtet die Verkehrsströme, reduziert Konflikte zwischen Tram, Bus und Autoverkehr und schafft mehr Raum für Fussgängerinnen und Fussgänger. Auch die Haltestellen können kompakter, sicherer und attraktiver gestaltet werden. Die Variante wird als funktional, verkehrssicher und städtebaulich verträglich beurteilt, auch trotz längerer Fahrzeit. Sie wird vom Regierungsrat und Grossen Rat als Bestvariante empfohlen und bildet die Grundlage für das laufende Vorprojekt.

Variante B: gesplittete Führung, stadteinwärts über Gartenstrasse, stadtauswärts über die St. Jakobs-Strasse (zusätzlich Haltestelle in der St. Jakobs-Strasse notwendig)

Diese Variante kombiniert eine neue Führung stadteinwärts über die Gartenstrasse mit einer Beibehaltung der heutigen Strecke stadtauswärts über die St. Jakobs-Strasse. Damit soll der Aeschenplatz teilweise vom Tram entlastet werden. Die Lösung bringt jedoch eine asymmetrische Haltestellenlage mit sich, was zu längeren Umsteigewegen und zu einer weniger guten Orientierung führt. Die geteilte Linienführung erschwert zudem den Betrieb. Zusätzlich müsste für die stadtauswärtsführende Haltestelle ein Teil der bestehenden Baumallee in der St. Jakobs-Strasse gefällt werden. Aufgrund dieser Nachteile wurde Variante B nicht zur prioritären Weiterverfolgung empfohlen. Sie bleibt jedoch als mögliche Alternative im Vorprojekt bestehen und bildet ebenfalls die Grundlage für das laufende Vorprojekt.

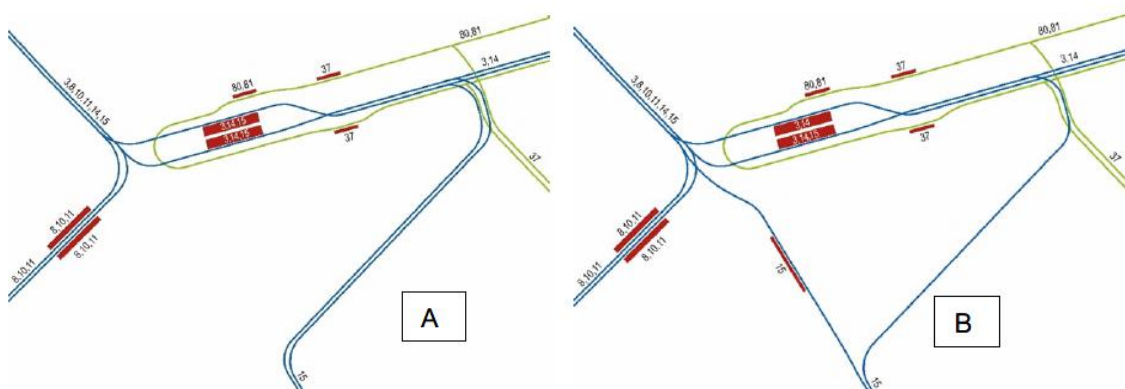


Abbildung 1: Linienführung Tram-/Buslinien der beiden Bestvarianten, Quelle: «Neuorganisation Aeschenplatz» zur Optimierung der Verkehrsführung und Steigerung der Attraktivität Synthesebericht zur Vorstudie, S.33

Eine detaillierte Verkehrssimulation lieferte zudem zentrale Erkenntnisse für die Beurteilung und bestätigt, dass in beiden Varianten ein stabiler Betrieb möglich ist, da es zu keiner Überlastung an den relevanten Verkehrsknoten kommt. Massive oder unkontrollierte Verzögerungen, wie sie

gemäss Petition befürchtet werden, treten nicht ein. Die Simulation berücksichtigte auch das Verkehrsgeschehen in Spitzenzeiten. Dabei zeigt sich, dass der öffentliche Verkehr – auch mit der Linienführung über die Gartenstrasse – betriebsstabil bleibt und keine Überlastung an den Knotenpunkten eintritt.

Gemäss laufendem Vorprojekt kann bestätigt werden, dass die geplante Linienführung verkehrlich funktioniert und die Fahrzeitverlängerung überschaubar und planbar ist. Eine gesamtheitliche Betrachtung zeigt, dass die Linienführung über die Gartenstrasse betrieblich vertretbar und bei vielen anderen Orten im Perimeter zu deutlichen Verbesserungen führt. Die auch vom Grossen Rat zur Weiterbearbeitung gestützte Stossrichtung über die Gartenstrasse soll daher weiterhin die Basis für die laufende Planung bilden. Das geplante Wettbewerbsverfahren und eine Beteiligung der Bevölkerung werden weitere wichtige Grundlagen für den Ratschlag für den Bau liefern. Dort wird dann die definitive Linienführung in Abwägung der Vor- und Nachteile zum abschliessenden Entscheid vorgelegt werden.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Kopie an

Petitionskommission