



Tramnetzentwicklung Basel 2. FORUM vom 11. April 2019 / Protokoll

*Informations-Forum zur Berichterstattung des Regierungsrats an den Grossen Rat zum aktuellen Stand der Tramnetzentwicklung
Aula der Universität Basel, Petersplatz; 19 bis 21.15 Uh*



Inhalt Protokoll

1. Ziele des Forums
2. Programm
3. Überblick über den Stand der Tramnetzentwicklung
4. Info-Markt:
Überblick Zentrale Fragen + Reaktionen, mit Rückmeldungen

Anhang:

- Anhang 1: Präsentation Stand Tramnetzentwicklung Basel
- Anhang 2: Fotoprotokoll
- Anhang 3: Plakate Info-Markt

Konzeption, Moderation: rihm kommunikation gmbh, Dorin Kaiser mit Michael Emmenegger (Hauptmoderation)

1. Ziele des Forums

- Teilnehmenden erhalten **Infos** zum Stand der Tramnetzentwicklung und haben Gelegenheit für **Fragen und Reaktionen**
- Projektverantwortliche erhalten Rückmeldung, was die Teilnehmenden besonders beschäftigt
- Der Anlass soll
 - die **sachliche Auseinandersetzung** mit dem Thema unterstützen
 - **zur Meinungsbildung** im weiteren politischen Prozess **beitragen**
- **Fokus** liegt auf der Tramnetzentwicklung als Ganzes (übergeordnete Planung, Gesamtnutzen)
- Aufwand für Teilnehmende in überschaubarem Rahmen, **kompakte Veranstaltung**

2. Programm

Plenum	Begrüssung, Warum es den Ausbau und die Stärkung des Tramnetzes braucht (vgl. dazu Präsentation Anhang 1)	Benno Jurt (Leiter Mobilitätsplanung)
Plenum	Information: Die vordringlichen Streckenabschnitte ins Klybeck, durch den Claragraben und den Petersgraben (vgl. dazu Präsentation Anhang 1)	Rainer Franzen (Mobilitätsplanung, Teamleiter Tramnetz)
Info-Markt	Vertiefung nach Interesse, Fragen und Reaktionen (siehe dazu Traktandum 3 und Fotoprotokoll Anhang 2)	Teilnehmende im Austausch mit Fachpersonen
Plenum	Rückmeldungen aus Info-Markt, Beantwortung Fragen, Ausblick	Benno Jurt Rainer Franzen
Apéro	Gelegenheit für weiteren Austausch	Alle

3. Info-Markt

3.1. Themen, Zuständigkeit und Information

Plakate Infomarkt: siehe Anhang 1

	Thema	Fachperson	Stand-Moderation
A	Zukunftsfähigkeit Tram , aktuelle Trends, Abwägung Tram / Bus	Rainer Franzen, MOB Samuel Enderli BVB	Bettina Heiniger
B	Gesamtnetz /-planung Nutzen, u.a. Entlastung Korridor, Wechselwirkung Streckennetz- und Linien- netzplanung	Julia Harms, MOB (Samuel Enderli, BVB)	Dorin Kaiser
C	Claragraben inkl. Schnittstellen Wettsteinplatz u. Claraplatz	Yannic Bulliard MOB	Isabelle Rihm
D	Petersgraben und 1. Etappe Tram 30	Pascal Bossert S&A-P	Katja Reichen
E	Klybeck , Erschliessung im klybeckplus-Areal und via Riehenring	Katrin Oser S&A-P	Vera Conrad

3.2. Zentrale Fragen und Reaktionen der Teilnehmenden und Rückmeldungen der Planungsverantwortlichen

Fragen / Reaktionen Teilnehmende	Antworten / Rückmeldungen Planungsverantwortliche
Infomarkt A: Zukunftsfähigkeit Verkehrsmittel Tram; Abwägung Alternativen (v.a. Bus)	
<p>Im Streckenplan TNE ist die Verlängerung nach Lörrach noch nicht eingetragen.</p>	<p>Tramprojekte sind territorial geregelt. D.h. die Stadt Lörrach hat die Federführung und muss die nächsten Schritte konkretisieren. Der Austausch mit der Stadt Lörrach findet statt. Eine Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie dazu ist von der Stadt Lörrach geplant. Wenn die Resultate eine entsprechende Zweckmässigkeit nachweisen, kann die Verlängerung nach Lörrach in den Streckenplan TNE aufgenommen werden.</p>
<p>S-Bahn Lörrach-Basel (in HVZ) überlastet: → Wunsch nach Taktverdichtung S-Bahn → Verlängerung Tram 6 nach Lörrach forcieren, in Zusammenhang mit Bau Zentralklinik.</p> <p>Im Sundgau fehlt ÖV → Bus Altkirch (SNCF)-Leymen (BLT) einrichten</p>	<p>Nehmen wir als Hinweis entgegen. Steht nicht im Fokus der vorliegenden Tramnetzentwicklung</p>
<p>Kommunikation bei Tram-Abstimmungen verbessern (siehe Margarethenstich!)</p>	<p>Nehmen wir als Hinweis entgegen. Eine frühzeitige und umfassende Kommunikation wird auch seitens der Planungsverantwortlichen als wichtig erachtet, das heutige Forum ist ein Bestandteil davon.</p>
Infomarkt B: Gesamtstrecken, ÖV- u. Liniennetzplanung, Vorgehen	
<p>Direkte Anbindung aller Quartiere an Bhf SBB Bahnhofsausgang Seite Gundeldingen stärker in Konzeption einbeziehen; Hinweis: Von dieser Seite aus schnelle Verbindung Kleinbasel-Bhf SBB mit 16er! Zugang Westen als 3. Option → Ausbau Margarethenbrücke als Umsteigepunkt forcieren! Quartiere an übergeordnetes Bahnnetz mit Tram anbinden, z.B. von Riehen an Randstunden, S-Bahn ist kein Ersatz, fährt selten.</p>	<p>Eine direkte, umsteigefreie Verbindung an den Bahnhof SBB aus den Quartieren ist ein wichtiges Kriterium. Der Bahnhof Basel SBB wird aufgrund der Auslastung (starker Wachstum prognostiziert) weiter umfassend ausgebaut werden müssen.</p> <p>Die verschiedenen Zugänge (bspw. Margarethenbrücke/Markthalle) am Bahnhof sind zu stärken. Sie sind ein wichtiger Aspekt in der Tramnetzentwicklung. Mit neuen Linienführungen wird sich das Angebot der Erreichbarkeit des Bahnhofs von verschiedenen Seiten her weiter verbessern. Die Umsetzung der entsprechenden Infrastruktur ist eine Voraussetzung.</p>

Fragen / Reaktionen Teilnehmende	Antworten / Rückmeldungen Planungsverantwortliche
<p>Neue Linienführungen: Wie findet eine Abwägung der Vorteile – Nachteile heutiger Linienführungen gegenüber neuen Angeboten statt, auch für Quartiere?</p> <p>z.B. bei neuer Linienführung 8-er über Claragraben</p> <p>Hinweis: Neue Tramstrecken / Linienführung sollte keine Verschlechterung für Quartiere bedeuten, z.B. Umlegung 16er bedeutet schlechtere Erreichbarkeit der Innenstadt für Gundeli, Umlegung Linie 8 bedeutet Verlust der direkten Anbindung vom Neubad an Marktplatz/Schiffplände. Nachteile durch neue Umsteigebeziehungen sollen transparent gemacht werden.</p>	<p>Überlegungen in der Liniennetzplanung: Mit welcher Linienführung erreicht man den grössten Effekt im Tramnetz? Wo profitieren die ÖV-Fahrgäste insgesamt am meisten?</p> <p>Die Umlegung der Linie 8 bringt u.a. die zwingend notwendige Korridorentlastung (siehe Erklärvideo Aeschenplatz–Schiffplände) und eine schnellere Verbindung von Basel Nord zum Bahnhof Basel SBB.</p> <p>Der Bahnhof ist der wichtigste Nachfragepunkt (für alle Quartiere), die Nachfrage an den beiden Haltestellen (Marktplatz/Schiffplände) sind im Vergleich absolut untergeordnet (abgeleitet aus Fahrgastzahlen und Auswertung im Verkehrsmodell). Der Nachfrageschwerpunkt Bahnhof wird z.B. für das Neubad weiterhin gleich gut bedient wie heute. Die Umlegung der Linie 8 über den Claragraben führt insgesamt zu einer höheren Betriebsstabilität und mehr Flexibilität im Tramnetz. Die beiden Rheinbrücken „Mittlere Brücke“ und „Wettsteinbrücke“ werden gleichmässiger belastet.</p> <p>Zudem bestehen ab dem Neubad mit dem Busangebot (33, 36) bereits schnelle und direkte Verbindungen in den Kern der Stadt (Marktplatz/Schiffplände/Rheingasse)</p> <p>Es gilt abzuwägen. So ist der Fahrzeitgewinn und die bessere Erreichbarkeit für andere Quartiere z.B. Matthäus- oder Klybeck-Quartier markant höher. Mit der Umlegung der Linie 8 profitieren diese bspw. von einer Erschliessung über Claragraben/Wettsteinplatz und dadurch in direkter Nachbarschaft zum Arbeitsplatzgebiet von Roche.</p> <p>Die Entlastung des Korridors Aeschenplatz-Marktplatz-Claraplatz ist nicht nur der hohen Tramdichte bedingt notwendig, sondern er ist auch störungsanfällig, da heute entsprechende Ausweichmöglichkeiten fehlen. Die starke Nutzung führt zudem dazu, dass auch die Gleise stark beansprucht und entsprechend häufiger erneuert werden müssen. So verschärft sich die Problematik zusätzlich.</p> <p>Die Gleisinfrastruktur im Claragraben schafft die notwendige Verbesserung für das gesamte Tramnetz.</p>

Fragen / Reaktionen Teilnehmende	Antworten / Rückmeldungen Planungsverantwortliche
<p>Ist eine Entflechtung am Centralbahnplatz (CBP) nicht einfacher/rascher möglich? Wäre bereits „morgen“ machbar (einfacher, nicht erst bei Realisierung CLA)?</p>	<p>Wir schlagen in der Tramnetzentwicklung die Umlegung der Linie 8 am Centralbahnplatz vor. Damit entfällt das heute kritische Durchqueren des Platzes. Bauliche Massnahmen am Centralbahnplatz würden dadurch nicht notwendig.</p> <p>Im Rahmen der aktuellen Bautätigkeiten am CBP und den laufenden Liniennetzplanungen prüfen wir erneut mögliche Optimierungen und Verbesserungen für das Tramnetz. Dazu gehören sowohl Verlängerungen als auch Linienanpassungen.</p>
<p>Hilft Einfachhaltestelle bei der Entlastung der „Innenstadt“? Was sind Schlussfolgerungen aus der Testphase?</p>	<p>Der Praxistest Einfachhaltestelle fand anfangs 2019 statt. Wir prüfen aktuell zusammen mit der BVB die Ergebnisse. Die abschliessenden Resultate und die daraus abgeleiteten möglichen Massnahmen werden zu gegebener Zeit der Öffentlichkeit kommuniziert.</p>
<p>Verlängerung Tramlinie nach Allschwil: Was ist der Stand?</p>	<p>Das Gebiet Binningerstrasse ist ein gewerblich geprägtes Mischgebiet. Die Gemeinde Allschwil möchte dieses Gebiet transformieren und als Teil des Stadtkörpers am Rand von Basel neu definieren. Aus Sicht der Gemeinde Allschwil und des Kantons Basel-Landschaft ist die Verlängerung der Tramlinie 8 vordringlich.</p> <p>Wir als Planungspartner seitens Basel-Stadt stützen diesen Ausbau und sind mit unseren Partnern im Austausch zur Verlängerung der Linie 8 über Neuweilerstrasse/Herrenweg bis zur Schulanlage Gartenhof auf der Seite Basel-Landschaft.</p>

Fragen / Reaktionen Teilnehmende	Antworten / Rückmeldungen Planungsverantwortliche
Infomarkt C: Claragraben / Wettstein- und Claraplatz	
<p>Wettsteinplatz: Verkehrsfluss, technische Machbarkeit Verkehrsführung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu viele Verkehrsträger! Hat das Auto noch Platz? - Wie kann das Tram in den Claragraben geführt werden? Reicht der Platz aus? (43 Meter) - Wie funktioniert Abbiegen: Mit welchen Radien gerechnet? <p>Bleiben alle Haltestellen am gleichen Ort?</p> <p>Ist dies noch kompatibel mit dem Tramprojekt Grenzacherstrasse?</p>	<p>Es wurden verschiedene Varianten geprüft. Die präsentierte Lösung zeigt auf, dass ein Tramhalt an der heutigen Haltestelle Wettsteinplatz und das Abbiegen in den Claragraben möglich ist. Der Wettsteinplatz muss dazu nicht wesentlich umgestaltet werden. Der Platzcharakter bleibt erhalten. Es ist kein umfassender, städtebaulicher Eingriff resp. Veränderung des Platzes erforderlich.</p> <p>Die Radien sind technisch machbar, es ist möglich die heutige Haltestelle und Umsteigemöglichkeit am Platz von Bus auf Tram und umgekehrt aufrechtzuerhalten. Die Verkehrstechnische Machbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden inkl. Auto ist nachgewiesen. Eine detaillierte Ausarbeitung aller Anforderungen z.B. behindertengerechte Umgestaltung oder Bedarf Tramsicherungsanlage für die Abbiegebeziehung vom Wettsteinplatz in den Claragraben wird in der jetzt angelaufenen Planungsphase im Vorprojekt weiter konkretisiert.</p> <p>Das Tramprojekt Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse wurde zu Gunsten der S-Bahn Haltestelle Solitude zurückgestellt. Die S-Bahn ist im FABI STEP Prozess des Bundes eingestellt. Der Bund übernimmt hier 100% an den Infrastrukturkosten. Grundsätzlich ist eine aufwärts Kompatibilität im Tramnetz gegeben.</p>
<p>Was bedeutet die „Wiederauflage“ des abgelehnten Tramprojekts Claragraben?</p> <p>Ist es das gleiche Projekt wie 1996 oder ein neues Projekt? Abstimmung über Claragraben im 1996 im GR -> gibt es noch Lobbying / Opposition der Gegner? Kritische Rückmeldung: Es sollen bestehende Schienen gebraucht werden, keine neue Traminfrastruktur schaffen</p>	<p>Es gab zu dem Projekt keine Volksabstimmung, sondern es wurde vom Grossen Rat an die Regierung zurückgewiesen.</p> <p>Projekt von 1996 unterscheidet sich in wesentlichen Punkten. Damals sollte die direkte Verbindung vom Wettsteinplatz zum Messeplatz vollständig durch die Verbindung durch Claragraben ersetzt werden. Die bestehenden Gleise in der Hammer-/Riehenstrasse und im Riehenring sollte zurückgebaut werden.</p> <p>Bereits in der gemeinsamen Tramnetzstudie von BL/BS „Tramnetz 2020“ von 2012 wurde das grosse Potenzial des Claragrabens für die Weiterentwicklung des Tramnetzes erkannt. Das kurze Teilstück bringt einen grossen Nutzen für Netzflexibilität, Entlastung Korridor Aeschensplatz-Marktplatz-Claraplatz und Beschleunigung der Anbindung Basel Nord/Kleinbasel an Bahnhof SBB.</p>

Fragen / Reaktionen Teilnehmende	Antworten / Rückmeldungen Planungsverantwortliche
Claragraben: Bleiben beide Baumreihen?	Bei der ersten Überprüfung in der Vorstudie konnten Lösungen gefunden werden, bei denen ein Erhalt der Baumreihe möglich ist. Dieser Lösungsvorschlag muss nun im Vorprojekt konkretisiert und im Detail geprüft werden.
Infomarkt D: Petersgraben und Tram 30	
<p>Einbettung und Gesamtplanung besser kommunizieren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wunsch nach mehr Kommunikation & Transparenz, auch in Presse- - Unbedingt notwendig: Transparenz der Gesamtplanung alle ÖV-Träger in Kommunikation; Bsp. Genf: Gesamtplanung S-Bahn + Tramnetz mit transparentem Zeitplan - Fragment (Teilstück T30) allein bringt noch keine Entlastung → allein nicht verständlich, Einbettung in gesamte Strecken-/Linienplanung aufzeigen - Entlastung sollte bereits für Bankverein mitgedacht werden - Verkehrs- / Tramnetzplanung noch besser in Gesamtplanungskontext stellen, was sonst noch läuft (Arbeitsplätze etc.) 	<p>Rückmeldung wird entgegen genommen. Eine frühzeitige und umfassende Kommunikation wird auch seitens der Planungsverantwortlichen als wichtig erachtet, das heutige Forum ist ein Bestandteil davon.</p> <p>Antworten zu den hier aufgeführten Fragen sind z.T. an anderer Stelle der Info-Märkte beantwortet worden.</p>
<p>Streckenführung Petersgraben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Was geschieht mit der Herbstmesse? Wird 16er dann umgeleitet? - fällt im Petersgraben der 34er-Bus weg? - Warum Tram nicht auf der Strecke von Bus 30 geplant? Wurde die Variante geprüft? 	<p>Die Führung einer Tramlinie durch den Petersgraben und die möglichen Auswirkungen auf die Herbstmesse sind in den nächsten Planungsschritten vertieft zu untersuchen.</p> <p>Die Führung durch den Petersgraben bietet die Möglichkeit der direkten Erschliessung und eine erste Etappe für die heute bereits überlastete Buslinie 30. Mit der Einführung einer neuen Tramlinie durch den Petersgraben sind auch die Auswirkungen auf das Busliniennetz zu prüfen und zu optimieren. So allenfalls auch die Führung der Buslinie 34</p> <p>Der Korridor auf der bisherigen Strecke der Buslinie 30 wurde geprüft. Der Petersgraben schneidet besser ab, da einerseits die bestehende Infrastruktur genutzt werden kann (tiefere Kosten) und andererseits aus den Resultaten der verkehrstechnischen Untersuchungen (Einführung Tram im Ring/Auswirkung auf MIV/Velo und Fussverkehr).</p>

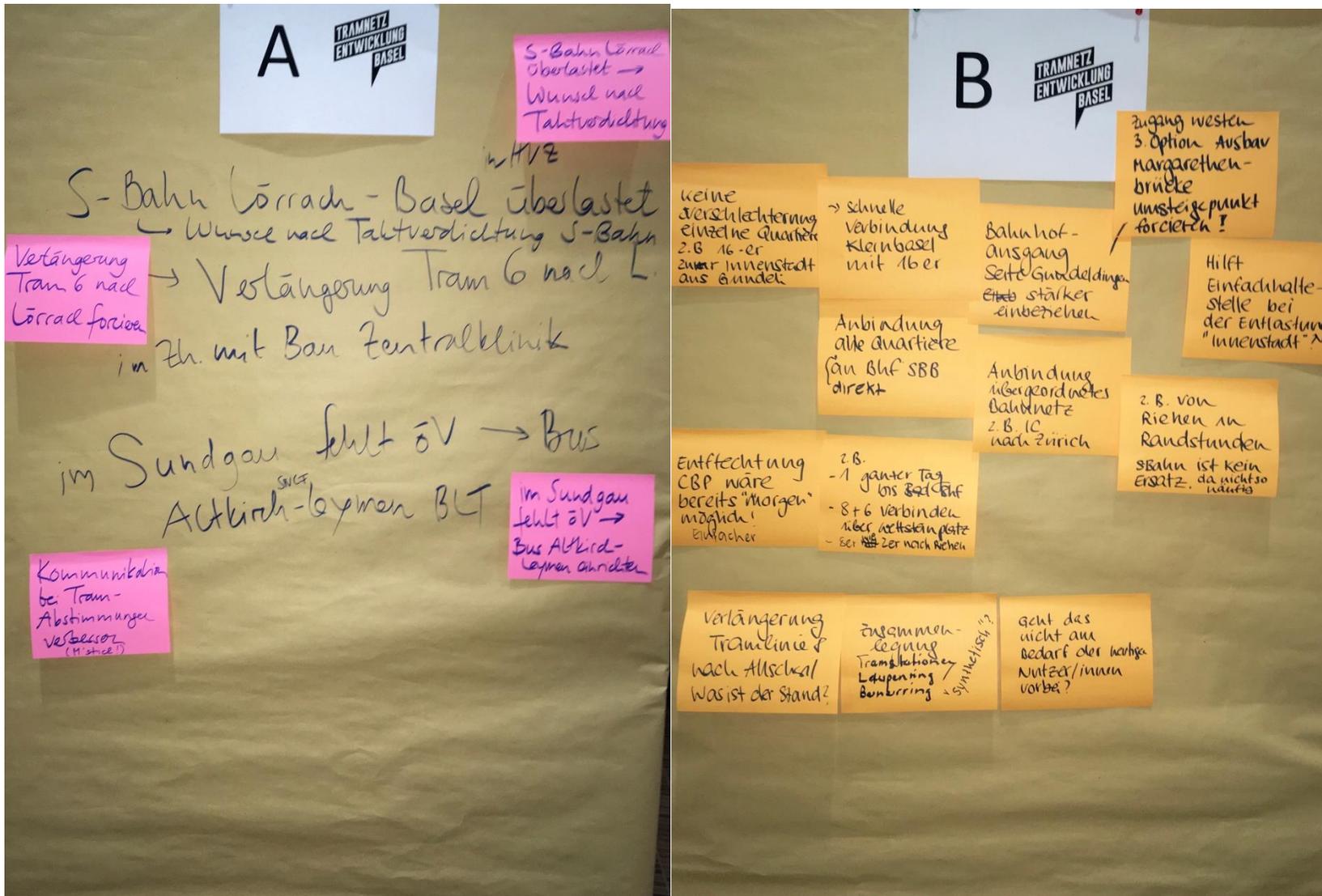
Fragen / Reaktionen Teilnehmende	Antworten / Rückmeldungen Planungsverantwortliche
<p>Wendeschlaufe / Weiterführung St. Johann</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ist Wendeschlaufe permanent gedacht? - Wie gelingt die Kurve über die Johanniterbrücke? Ist dies überhaupt möglich? - Einmal eine Schlaufe um das Schulhaus? Gibt es noch einen Schulweg ohne Tramlinie? 	<p>Hierzu laufen erste Abklärungen und Studien. Im nächsten Schritt soll die Vorstudie ausgelöst werden und die Machbarkeit nachgewiesen werden. Die vorgeschlagene Wendeschlaufe soll permanent eingleisig betrieben werden (Linie 11 und eine weitere neue Linie) und macht eine erste Etappe Tram 30 auf Seite Grossbasel erst möglich. Die in der St. Johanns-Vorstadt bestehenden Gleise können künftig nicht mehr zweigleisig instandgestellt werden. Die Abstände entsprechen nicht mehr den vorgegebenen Normen und Richtlinien und wären so beim Bund auch nicht mehr bewilligungsfähig. Diese Vorgabe spricht für die Idee der eingleisigen Wendeschlaufe.</p> <p>Der Bus 30 ist schon heute an der Kapazitätsgrenze. Es braucht rasche Lösungen um die Situation zu verbessern. Der Petersgraben als eine erste Etappe bringt Verbesserungen, indem wichtige Entwicklungsgebiete und Stadträume besser erschlossen werden. Mit der aktuell vorgeschlagenen Streckenführung St. Johanns-Ring und Spitalstrasse können wichtige Ziele wie Universität, Spitäler und Biozentrum direkt angebunden werden. Die Entwicklungen werden hier noch weiter zunehmen.</p> <p>Die geplante neue Führung der Tramlinie 16 wird bereits eine bessere Anbindung dieser Gebiete und Entlastung der Buslinie 30 bieten. Später könnte auf Kleinbasler Seite das nächste Streckenelement vom Tram 30 angesetzt werden und so die Johanniterbrücke über Feldbergstrasse mit dem Badischen Bahnhof verbinden. Dieses Infrastrukturprojekt wird in der Planung später ausgelöst.</p> <p>In der Tramplanung werden alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt, die verschiedenen Anliegen müssen für den jeweiligen Standort untereinander abgewogen werden. Insbesondere bei sensiblen Örtlichkeiten wie Schulen, Kindergärten sind rechtzeitig Gespräche für sinnvolle Lösungen zu suchen.</p> <p>Hinweis aus dem Plenum: Abbiegen Tram Johanniterbrücke/St. Johanns-Vorstadt war in der Vergangenheit schon Realität, bis zu Rückbau Tram aus Feldbergstrasse im Zug der Umbaupläne „für eine autogerechte Stadt“ in den 60ern.</p>

Fragen / Reaktionen Teilnehmende	Antworten / Rückmeldungen Planungsverantwortliche
Infomarkt E: Klybeck	
<p>Wichtige Bedeutung Tram Klybeck Neue Linie wird als grosser Zugewinn für Entwicklungen in Basel Nord gesehen (schon jetzt mehr Passagiere am Musical Theater)</p>	<p>Rückmeldung wird entgegengenommen.</p>
<p>Wann wird die S-Bahn-Station Klybeckplatz realisiert?</p>	<p>Für die Planung und Realisierung der S-Bahn-Struktur ist der Bund zuständig. Der Bund wird die S-Bahn-Planung voraussichtlich ab 2020 übernehmen. Das „Herzstück“ ist Bestandteil der aktuellen Planung des Bundes. Mitte 2019 hat das eidgenössische Parlament die Gelder für die Projektierung beschlossen.</p>
<p>Abstimmung Entwicklung Basel Nord/klybeckplus sowie Stücki, Hafen, Dreiland und Tram-Korridor / Erschliessung</p>	<p>Die Entwicklungen in Basel Nord verlaufen sehr dynamisch. In den städtebaulichen Überlegungen zum klybeckplus spielt die Erschliessung mit Tram eine zentrale Rolle und ist in den bisherigen Planungen berücksichtigt.</p> <p>Darauf abgestimmt sind in den weiteren Entwicklungsgebieten Klybeckquai-Westquai und Hafen Folgeetappen Tram möglich. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist in den weiteren Untersuchungen und Planungen vorzusehen.</p>
<p>Wiesenkreisel: Ist die Leistungsfähigkeit + Verkehrssicherheit im Kreisel gewährleistet? Ist die Berücksichtigung von MiV bei Tramentwicklung gewährleistet? Was ist der Flächenbedarf? - Schon heute Engpass! Abwicklung Tram/MiV auf gleicher Verkehrsebene nicht möglich. Verweis auf Tram 8 Verlängerung nach Friedlingen: Grosses Chaos!</p>	<p>Die neue Tramverbindung Riehenring ins Klybeckareal soll westlich des Wiesenkreisels quer über die Mauerstrasse verlaufen. Erste verkehrstechnische Untersuchungen für den Betrieb einer Tramlinie wurden durchgeführt. Die Resultate sind mit dem ASTRA abgesprochen und weiter zu konkretisieren.</p> <p>Details zum Flächenbedarf oder die Einrichtung möglicher verkehrsregelnder Massnahmen wie Lichtsignalanlagen etc. sind im Rahmen des Vorprojekts zu konkretisieren.</p>

Anhang und weitere Informationen:

- Anhang 1: Info-Markt Fragen/Reaktionen der Teilnehmenden Fotoprotokoll (im Dokument)
- Anhang 2: Präsentation zum Projektstand Tramnetzentwicklung Basel (separates Dokument)
- Anhang 3: Plakate Info-Markt (separates Dokument)
- Webseite Tramnetzentwicklung (TNE): <http://www.mobilitaet.bs.ch/tramnetz>
- Erklärvideo: <https://youtu.be/BKRiGE9BjjQ>

Anhang 1: Fotoprotokoll Fragen / Reaktionen Info-Markt



C



WETTSTEM-PLATZ

CLARA-GRABEN

ÜBER-GEORDNET

Wie kann man in Clara-graben Nimmstschür? (43 Meter)

Abbieger:
1) Frage: welche Radlinien gezeichnet?

Abbieger
2. Frage: Ist noch kompatibel mit Gestadestruktur?

Wettstemplatz
Zu viele V-fänge! Auto noch Platz?

Bleiben alle Halbkreislinien gleichen Ort? (Wettstemplatz)

Gibt es beim Wechsel eine Lichtanlage?

Clara-graben:
wieder gleiches Prinzip wie 1996 oder neues Projekt?

Clara-graben
Bleiben beide Baumränder?

Reaktion
Es sollen bestehende Schienen gebraucht werden, keine neuen Staff.

Abstimmung über Clara-graben 1996 im GR
↳ gibt es noch Lobbying / opposition?

Übergeordnet
Anbindung an Inventur

Reaktion
Angst, dass Opposition entsteht, um P-0 umgelegt wird (Neubau) - Verlust P-0 und E-schale

Stadteinführung
Wo muss S-0 durchgehen via Clara-platz od Feldbestände?

D



Wann wird mehr Kommunikation & Transparenz in Presse

Fragment allein bringt noch keine Entlastung

Ist Wendeschleife permanent gedacht?

Was geschieht mit der Bestimmung? Will do 160 denn angelernt?

Wann Tram wieder auf der Linie von Bas 30 geplant?

Wie gelingt die Kurve über die Johanneshöhe?

Einmal eine Schleife um der Schleife? Gibt es noch eine Lösung ohne Translokation?

Fällt der 34er Bus weg?

Eutlastung sollte bereits für Bank-Verein mitgedacht werden

Unbedingt notwendig:
Transparenz der Gesamtplanung in Kommunikation

Beispiel basel:
Gesamtplanung S-Bahn & Tramlinie mit Transparenz Zeitplan

Verkehr / Tramnetzplanung
in Gesamtplanungskontext stellen, wie sonst wo die Luft (Anwohner etc.)

mehr mit "Verbänden" (z.B. Umwohnern) zusammenarbeiten

