

## Allgemeine Fragen zur Tramnetzentwicklung

<p>Warum nennt man den Plan «Tramnetz 2030», wenn bis dann höchstens die Margarethenverbindung gebaut ist?</p>	<p>Es ist richtig, dass nicht alle Projekte des Tramnetz 2030 im Jahr 2030 realisiert sein werden. Es handelt sich beim Tramnetz 2030 um die erste Etappe der Tramnetzentwicklung und um ein ganzes Programm, bestehend aus mehreren Einzelprojekten. Die darin enthaltenen Projekte werden, nach heutigem Wissenstand und vorbehaltlich allfälliger Referenden oder Einsprachen gestaffelt in den Jahren 2030 bis 2035 in Betrieb gehen können. Tramprojekte im städtischen Kontext sind komplex: es müssen viele Bedürfnisse berücksichtigt werden, damit ein mehrheitsfähiges Projekt erarbeitet werden kann.</p>
<p>Die Innenstadt kann man auch ohne neue Tramlinien entflechten und entlasten.</p>	<p>Es ist richtig, dass durch eine andere Liniennetz-Planung auch eine Entlastung des Innenstadtkorridors zwischen dem Barfüserplatz und der Schifflande möglich ist. Dies wird aktuell im Rahmen eines Anzugs, den der Grosse Rat im 2025 überwiesen hat, geprüft. Jedoch bleibt das Tramnetz ohne die zusätzlichen Tramstrecken durch den Petersgraben und den Claragraben störungsanfällig. Mit den zusätzlichen Tramstrecken kann hingegen die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Trams deutlich verbessert werden, da es im Störfall flexible Umleitungsmöglichkeiten gibt.</p>
<p>Eine Linienführung Wiesenplatz–Claraplatz–Messeplatz–Wettsteinplatz und weiter wie sie im Tramnetz 2030 vorgesehen ist, wäre ohne neue Geleise ab sofort realisierbar.</p>	<p>Die Fahrt über den Messeplatz dauert einige Minuten länger. Am Messeplatz und in der Clarastrasse käme es vermehrt zu Wartezeiten, weil dort mehr Trams unterwegs wären.</p>
<p>Gibt es Möglichkeiten zur schnelleren Umsetzung aller Projekte?</p>	<p>Dies ist leider kaum möglich. Die Planungen, Projektierungen und Bauarbeiten im dichten städtischen Raum sind komplex. Die politischen Entscheidungsprozesse im Kanton und der Genehmigungsprozess beim Bund dauern eine gewisse Zeit.</p>
<p>Wie werden die Linien 6, 8, 11, 14, 15, 16 &amp; 17 geführt, wenn die Innenstadt irgendwann tramfrei werden sollte?</p>	<p>Die Initiative, die eine tramfreie Innenstadt fordert, befindet sich zurzeit noch in der Phase der Unterschriftensammlung. Wenn die Initiative zustande gekommen ist, wird sich der Regierungsrat zu gegebener Zeit äussern.</p>
<p>Wird die Linie 1 zur Ringbahn?</p>	<p>Die Linie 1 hat im Tramnetz 2030 die Form eines U. Sie verkehrt zwischen Bahnhof St. Johann – Bahnhof SBB – Wettsteinplatz zum Wiesenplatz. Ab dem Bahnhof St. Johann wird die Linie 1 jedoch zur Linie 21 und fährt weiter bis Dreirosenbrücke – Messeplatz – Badischer Bahnhof. Entsprechend entsteht hier faktisch eine Ringbahn.</p>
<p>Fahren die Linien 17 und 21 dann regelmässiger?</p>	<p>Ja, die Linien 17 und 21 fahren im Tramnetz 2030 ganztägig.</p>

Kommt die Tramlinie 30 auch noch?	<p>Das Tramlinie 30 soll in verschiedenen Etappen umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In einem ersten Schritt soll die Verbindung via Bahnhof SBB – Heuwaage-Viadukt – Steinengraben – Holbeinplatz zur Lyss und dort via Petersgraben – Spitalstrasse zur Johanniterbrücke geführt werden.</li> <li>• In einem weiteren Schritt kann die Verbindung ab Holbeinplatz in den Schützengraben – Schönbeinstrasse – Klingelbergstrasse – Schanzenstrasse zur Johanniterbrücke verlegt werden.</li> <li>• Ebenfalls in einem weiteren Schritt ist eine Verlängerung über die Johanniterbrücke – Feldbergstrasse zum Badischen Bahnhof geplant.</li> </ul> <p>Für die erste Etappe wird aktuell eine Vorstudie erarbeitet. Noch nicht abschliessend geklärt ist die Einbindung des Trams im Raum Markthalle – Bahnhof SBB. Dort bestehen starke Abhängigkeiten zum Neubau der Margarethenbrücke, der Neugestaltung des Markthallenplatzes, der Markthallenbrücke und des Centralbahnplatzes. Mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe kann deshalb erst gegen Ende der 2030er Jahre gerechnet werden.</p>
Wo ist das Tram über die Johanniterbrücke?	Eine solche Verbindung ist in den längerfristigen Ausbauplänen vorgesehen.
Eine Tram-Verlängerung Roche-Schwarzwaldstrasse-Badischer Bahnhof sollte in Betracht gezogen werden, da keine S Bahn kommt.	Eine solche Verbindung ist in den längerfristigen Ausbauplänen vorgesehen.
Ist eine Tramverlängerung Weil am Rhein-Haltingen geplant?	Aktuell vorgesehen ist eine Verlängerung der Linie 8 bis Weil Ost. Eine weitere Verlängerung nach Haltingen wäre von den deutschen Behörden zu planen.
Ist ein Ausbau Riehen mit Verlängerung nach Lörrach geplant?	Eine Verlängerung der Linie 6 nach Stetten oder Lörrach wäre von den deutschen Behörden zu planen. Erste Vorstudien hat die Stadt Lörrach durchgeführt.
Ist eine Tramlinie Wettsteinplatz-Grenzach geplant?	Eine Tramlinie von Basel nach Grenzach ist derzeit nicht geplant.
Wann enden die Grenzkontrollen im Tram nach Weil am Rhein?	Die Grenzkontrollen liegen in der Verantwortung der deutschen Behörden. Der Kanton Basel-Stadt setzt sich dafür ein, dass der Einfluss auf den grenzüberschreitenden ÖV möglichst gering ist.

Weitere Aussagen zur Tramnetzentwicklung:

- Ich bin für alle Projekte.
- Tram in einer Strasse ist nie eine Aufwertung.

## Margarethenverbindung

<p>Wo wird der die Linie 10 die Haltestelle Heuwaage bedienen, wenn die Wendeschleife wegfällt?</p>	<p>Die Linie 10 hält weiterhin wie gewohnt an der regulären Haltestelle Heuwaage. Es wird nur die Wendeschleife an der Heuwaage aufgehoben, die reguläre Haltestelle bleibt bestehen.</p>
<p>Fährt die Linie 17 mit der Margarethenverbindung nicht mehr zum Wiesenplatz?</p>	<p>Nein, im Tramnetz 2030 verkehrt die Linie 17 via Margarethenverbindung und Wettsteinbrücke an den Badischen Bahnhof. Die Innenstadt-Achse wird so entlastet und das Leimental wird schneller an den Bahnhof Basel SBB und die Arbeitsplatzschwerpunkte im oberen Kleinbasel angebunden.</p>
<p>Ist die Linie 17 am Badischen Bahnhof eine zusätzliche Linie in der Wendeschleife im Vergleich zu heute?</p>	<p>Heute wenden mit der Linie 1 und 21 bereits zwei Linien am Badischen Bahnhof. Zukünftig wenden die Linien 17 und 21 am Badischen Bahnhof, da die Linie 1 durch den Claragraben an den Wiesenplatz geführt wird. Die Anzahl der wendenden Linien bleibt also gleich.</p>
<p>Investitionskosten: Wegen dem Hauptnutzen für das Leimental einigten sich BS und BL seinerzeit auf Kostenübernahme zu Lasten von BL, was in einer Volksabstimmung von BL abgelehnt wurde. Es ist immer noch das gleiche Projekt.</p>	<p>Es ist richtig, dass es sich bei der Margarethenverbindung noch um das gleiche Projekt handelt. Allerdings haben sich die politischen Rahmenbedingungen seit der Erstvorlage 2014 resp. der Referendumsabstimmung 2017 deutlich verändert:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bereits im Februar 2020 sprach sich das Basler Stimmvolk dafür aus, dass die Mobilität im Kanton bis 2050 vollständig mit emissionsarmen, klima- und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten erfolgen soll.</li><li>• Gemäss Verfassungsänderung von 2022 muss Basel-Stadt seine Treibhausgas-Emissionen auf Kantonsgebiet bis 2037 auf Netto-Null senken. Die Mobilität muss zur Erreichung dieses Zieles einen wesentlichen Beitrag leisten.</li><li>• Wesentlicher Hebel zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimaziele ist die Tramnetzentwicklung, in der die Margarethenverbindung ein zentraler, nächster Baustein ist.</li><li>• Die Finanzierung und Umsetzung des S-Trams 17 ist vom Bund beschlossen und mit dem «Doppelspurausbau Spiesshöfli» wurde ein erstes wichtiges Teilstück zur Einführung dieses S-Trams realisiert und im Oktober 2024 in Betrieb genommen.</li><li>• Die Finanzierung des Perronzugangs Margarethen ist seitens Bund beschlossen.</li></ul> <p>Zudem bietet die Margarethenverbindung grosse Vorteile und Nutzen im Zusammenhang mit dem basel-städtischen Vorhaben «Umgestaltung Binningerstrasse-Heuwaage», indem dort die Tramwendeschleife aufgehoben, Raum für eine «grüne Heuwaage» geschaffen und zudem beim Tramersatz während der Bauarbeiten massive Kosteneinsparungen (&gt; 10 Mio CHF) realisiert werden können.</p> <p>Deshalb haben sich die Regierungen beider Basel darauf geeinigt, dass nebst dem Bund gemäss Territorialprinzip der Kanton Basel-Stadt den Grossteil der Kosten tragen soll.</p>

<p>Warum kann man an der Heuwaage keine Abbiegung Richtung Innere Margarethen machen? / Würde nicht die Linie Heuwaage-Markthalle ausreichen?</p>	<p>Eine Streckenführung durch die Binningerstrasse zur Inneren Margarethenstrasse wurde mittels sogenannter Multikörper-Simulation geprüft. Die Ergebnisse zeigen, dass eine solche Gleisverbindung nicht umsetzbar ist – weder als Betriebsgleis und erst recht nicht als Regelverbindung. Der Radius, kombiniert mit der Steigung ist dafür zu eng, es besteht die Gefahr, dass die Trams entgleisen würden.</p>
<p>Wird BL nochmals darüber abstimmen müssen?</p>	<p>Nein. Der Beitrag seitens Baselland fällt in die Ausgabenkompetenz der Baselbieter Regierung.</p>
<p>Betriebskosten: Tramlinie 17 ganztagesbetrieb: 6.5 Mio. Kosten, kaum Einnahmen, weil ein Transfer der bisherigen Fahrgäste der Linien 2 und 10 auf die Linie 17 stattfindet. Dies führt zu einem grösseren Defizit der Linien 2 und 10 und einem zusätzlichen Defizit der Linie 17.</p>	<p>Die Führung der Tramlinie 17 über die Margarethenverbindung und über die Wettsteinachse führt zunächst zu einer finanziellen Entlastung für Basel-Stadt, da die Beschleunigung aus dem Leimental an den Bahnhof SBB zu mehr Fahrgästen führen wird. Gleichzeitig kann auf die Verlängerung der Linie 1 vom Bahnhof SBB an den Badischen Bahnhof verzichtet werden, wodurch Kosten eingespart werden.</p> <p>Ein ganztägiger Betrieb der Linie 17 wird mit Einführung des S-Trams aufgenommen – tagsüber allerdings vorerst im 15-Minutentakt und nicht im 7.5-Minutentakt. Die zusätzliche Beschleunigung wird zu einer weiteren Zunahme von Fahrgästen und somit zusätzlichen Einnahmen führen. Es kann deshalb zum heutigen Zeitpunkt noch keine verlässliche Aussage über die Höhe der zusätzlichen Betriebskosten gemacht werden.</p> <p>Der Angebotsausbau mit Einführung des S-Trams wird dem Grossen Rat mit dem entsprechenden ÖV-Programm beantragt und die Mehrkosten dafür ausgewiesen. <i>(Diese werden für Basel-Stadt deutlich weniger als 6.5 Mio. Franken pro Jahr betragen. Zum Vergleich: bei der um einen Drittel längeren, ganztägig im 7.5-Minutentakt verkehrenden Linie 11 zwischen Basel SBB und St-Louis Grenze liegen die Abgeltungen heute bei unter 4 Mio. Franken.)</i></p>
<p>Wann wird die Margarethenbrücke gebaut? Wird dies von der SBB finanziert?</p>	<p>Ziel der SBB und des Kantons Basel-Stadt ist es, den Neubau der Margarethenbrücke und des Perronzugangs Margarethen gemeinsam in den 30er-Jahren umzusetzen. Frühestmöglicher Baustart ist gemäss aktueller Einschätzung 2034.</p> <p>Zur Finanzierung: Die SBB ist Eigentümerin der Margarethenbrücke. Das bedeutet aber nicht, dass sie die vollen Kosten für deren Ersatz übernehmen muss. Vielmehr muss sich der Kostenteiler zwischen der SBB und Basel-Stadt an den gesetzlichen Grundlagen, an den bestehenden Verträgen und an der jeweiligen Interessenlage orientieren. Basel-Stadt wird sich deshalb an den Kosten der neuen Margarethenbrücke beteiligen müssen. Einerseits weil das Gesetz vorsieht, dass auch die Interessen und Vorteile beim ursprünglichen Bau der Brücke berücksichtigt werden müssen, und andererseits, weil Basel Zusatzwünsche umsetzen will, darunter eine grössere Brückenbreite, mit der für alle Verkehrsteilnehmenden eine sichere Nutzung gewährleistet werden kann.</p>

Weitere Aussagen zum Tram Margarethenverbindung:

- Der Margarethenstich ist wirklich dringend.

## Tram Petersgraben

Wo hat es auf dieser stark befahrenen, jetzt schon sehr engen Strasse Platz für das Tram?

Aufgrund der Breite des Petersgraben von 15 bis 29 Metern sowie dem heutigen gemessenen und zukünftig angenommenem Verkehrsaufkommen, kann die heutige Verkehrssituation beibehalten und das Tram im Mischverkehr mit dem MIV geführt werden. Die Tramschienen verlaufen dabei im Fahrspurbereich und benötigen keinen zusätzlichen Fahrbahnraum. Neben beidseitigen Fahrspuren von jeweils 3.20 Metern und beidseitigen Velostreifen von jeweils 1.80 Metern würden Seitenbereiche (Trottoir, Grün, Haltestellenwartebereich) für beide Strassen-seiten zusammen von 5 Meter (an den schmalsten Stellen) bis mehrheitlich 9 Meter und an den breitesten Stellen bis hin zu 19 Meter verbleiben. Dies ermöglicht Trottoirbreiten von mindestens 2.50 Meter sowie in den breiteren Bereichen Platz für Aufenthaltsbereiche, Entsiegelungsflächen/Begrünung und Verkehrsinfrastrukturen (Velo-Parkplätze, ÖV-Haltestellen, Auto-parkplätze).

Welchen Projektstand hat das Tram Petersgraben?

Das Projekt Tram Petersgraben befindet sich zurzeit im Vorprojekt. Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates hat im Rahmen der Beratung des dritten Tramnetzberichts eine Priorisierung zwischen dem Tram Claragraben und Petersgraben vorgenommen. Die UVEK geht davon aus, dass das Tram Claragraben mehr Unterstützung geniessen dürfte als das Tram Petersgraben. Der Grosse Rat ist der Kommission bei dieser Priorisierung gefolgt. Entsprechend wird das Tram Petersgraben nach dem Tram Claragraben ausgeführt. Das Projekt wird zudem zugunsten von mehr Grün/Bäumen, betreffend Verloführung und der Prüfung eines Leitungstunnels überarbeitet.

Das Tram Petersgraben überzeugt nicht: Nadelöhr Steinenberg zwischen Theaterstrasse und Barfi bleibt bestehen! Wenn's dort klemmt, liegt alles still.

Im Tramnetz 2030 dient die Verbindung über den Petersgraben dazu, den Abschnitt Barfüsserplatz – Schiffflände zu entlasten. Zudem können attraktivere Umleitungen angeboten werden, wenn die Strecke via Marktplatz nicht befahren werden kann (z.B. bei Demonstrationen oder Bauarbeiten). Bei einer Blockierung im Steinenberg dient der Claragraben dazu, attraktivere Umleitungen anzubieten.

Das Tram Petersgraben ist keine Innenstadtentlastung, z. B. an der Fasnacht. Wenn, dann ab SBB über den Ring, direkt zur Johanniterbrücke wie frühere Ringlinie. Dies löst gleichzeitig die Überlastung von Linie 30.

Das Tram durch den Petersgraben entlastet durch die neue Führung der Linie 16 den Korridor zwischen Barfüsserplatz und Schiffflände von einer Linie. Gleichzeitig dient das Tram Petersgraben auch der besseren Erschliessung der Universität und des Campus Gesundheit. Dabei bleiben gewisse Örtlichkeiten der Innenstadt im Raum Spalenberg gut durch den Petersgraben erschlossen. Eine Linienführung durch den Ring ist eine weiträumige Umfahrung der Innenstadt und dient eher der schnellen Verbindung dieses Raums zum Bahnhof SBB.

## Tram Klybeck

Ich Sorge mich, dass die Haltestelle Musical Theater aufgehoben wird, bevor das Tram Klybeck läuft. Dies ist für das Erlenmatt Quartier ein grosser Verlust, auch weil die Mattenstrasse aufgehoben wird. / Ich hoffe, dass die Haltestellen Musical Theater und Riehenring erst kurz vor oder mit der Realisierung des Tram Klybeck zusammengelegt werden. Sicher erst dann, wenn die Realisierung 100% feststeht. / Projekt Riehenring sollte möglichst mit dem Tram Klybeck umgesetzt werden. Wenn die Busstation Mattenstrasse wegfällt und allenfalls das Tram Klybeck nicht kommt, entsteht eine schlechte Anbindung für das Erlenmattquartier.

Leider können die beiden Projekte nicht gleichzeitig umgesetzt werden, da es im Riehenring Erhaltungsbedarf gibt, während ein vorzeitiger Bau des Tram Klybecks mit der Inbetriebnahme der Haltestelle Erlenmattplatz leider nicht möglich ist. Die Arealentwicklung Klybeckplus muss bei der Planung des Tram berücksichtigt werden, daher wird erst jetzt mit dem Vorprojekt Tram Klybeck gestartet.

Der Kanton bemüht sich, die Zeitspanne, in der die Haltestellenzusammenlegung bereits durchgeführt wurde und die neue Haltestelle am Erlenmattplatz noch nicht realisiert wurde, möglichst kurz zu halten.

Wo endet dann die Tramlinie 14? / Mir fehlt ein Überblick über die Streckenführung von der Linie 14. / Wie fährt das Tram nach dem Wiesenkreisel weiter?

Die Tramlinie 14 fährt nach dem Wiesenkreisel im Korridor des heutigen Gleisbogens der Eisenbahnschienen durch das Entwicklungsgebiet Klybeckplus. Beim Klybeckplatz biegt sie auf die heutige Strecke der Linie 8 ein und wendet an der bestehenden Haltestelle Kleinhüningen am Wiesendamm (wie zurzeit gewisse Kurse der Linie 8). Auf der Website [www.tramnetz2030.ch/uebersicht/](http://www.tramnetz2030.ch/uebersicht/) ist die grobe Streckenführung ersichtlich.

Wo genau entsteht die neue Tramhaltestelle Erlenmattplatz?

Die Haltestelle Erlenmattplatz kommt nördlich des Knotens Riehenring/Brombacherstrasse zu liegen, voraussichtlich auf Höhe des Riehenring 181–189. Der entsprechende Plan befindet sich in der [Präsentation des Infoanlasses](#).

Wie weit Richtung Messeplatz wird es den neuen Radstreifen am Riehen geben?

Der Radstreifen in Fahrtrichtung Messeplatz wird bis über den Knoten an der Klingentalstrasse geführt. Eine Verlängerung ist aufgrund der notwendigen Mittelinsel vor der Drahtzugstrasse nicht möglich.

Projekt zwingend vorziehen. Anwohnende und Gewerbetreibende brauchen den Anschluss im Bereich klybeckplus und Erlenmatt dringend. Haltestelle «Schwimmbad» kann im Nachhinein gebaut werden.

Die Arealentwicklung Klybeckplus muss bei der Planung des Tram berücksichtigt werden, daher wird erst jetzt mit dem Vorprojekt Tram Klybeck gestartet. Aus diesem Grund kann das Projekt nicht vorgezogen werden. Der Bereich Klybeckplus kann bis dahin über die Haltestelle Ciba erschlossen werden.

Ist Thomy/Nestle schon enteignet?

Es wird ein Landerwerb durchgeführt. Hierzu liegen bereits Absichtserklärungen vor.

Wie ist die Veloführung am Kreisel auf Höhe der Horburgstrasse angedacht? Aus der Horburgstrasse muss der Kreisel fast im ganzen Kreis befahren werden. Heute ist diese Verbindung deutlich besser.

Die Veloführung wird über den Kreisel geführt, welcher einen Anschluss an den Radweg in Richtung Wiesenkreisel bietet.

Wie ist die Gleisharfe mit dem Wiesenkreisel mit dem Fahrrad verbunden?	Es wird eine neue Arealquerung auf Höhe Wiesenschanzweg geben, die die Klybeckpromenade/Gleisharfe an die Mauerstrasse anbindet und Velofahrende so zum Wiesenkreisel führt.
Wird die Tramnetzplanung aufgrund des Wegfallens der bisher geplanten S-Bahn angepasst? Welche Konsequenzen hat diese Umplanung?	Die S-Bahn-Haltestelle Klybeck wäre für einen deutlich späteren Zeithorizont geplant gewesen als das Tram Klybeck. Entsprechend muss das Tramnetz 2030 diesbezüglich nicht angepasst werden. Jedoch verdeutlicht der Verzicht auf die S-Bahn-Haltestelle Klybeck nochmals die Bedeutung des Trams für die Erschliessung des neuen Areals.
Klybeckplatz: Wieso ist kein Gleisbogen in Richtung Stadt geplant? Bei Störungen in Kleinhüningen müssten die Trams im Depot wenden.	Für den Fall von Störungen in Kleinhüningen, ist eine Wendefahrt über die Wendeschlaufe am Wiesenplatz vorgesehen.
Ist das Projekt in 10 Jahren noch sinnvoll?	Ja, das Projekt ist auf die zukünftigen Entwicklungen abgestimmt und berücksichtigt diese. Die Entwicklung des klybeck-plus-Areals wird erst in den kommenden Jahren Fahrt aufnehmen.
Die Linienführung durch KlybeckPlus ist nur ein «Sauglatt- resp. Säulischwanzbähnli». Wieso wird das Tram nicht entlang der Wiese zum Wiesenplatz geplant? Dies hätte eine ähnliche Erschliessungsverbesserung für KlybeckPlus zur Folge!	Langfristig ist geplant, das Tram Klybeck zum Klybeck-Quai/Westquai zu verlängern. Damit diese Verlängerung zukünftig möglich ist, wird das Tram Klybeck über den Klybeckplatz geführt.
Der Wiesenplatz verträgt keine Tramverdichtung (2. Linie). Es ist jetzt schon grenzwertig bezüglich Gefährlichkeit für Fussgänger und Fahrräder.	Die Führung des Veloverkehrs am Wiesenplatz wird voraussichtlich bereits Ende 2026 verbessert. Die Haltestelle wird beidseitig zu einer Velo-Zeitinsel umgebaut, analog der Lösung am Kunstmuseum. Somit müssen Velos nicht mehr entlang der hohen Haltekanten fahren. Auch heute fahren zeitweise schon zwei Tramlinien dort (Linie 8 und 17).
Die Buslinie 30 könnte via Erlenstrasse/Isteinerstrasse Riehenring als Ersatz fürs Erlenmatt-Tram fahren. Damit ist die Tramhaltestellen-Zusammenlegung am Riehenring weniger relevant.	Mit der neuen Lage der Tramhaltestelle Riehenring verbessert sich die Umsteigesituation zwischen der Buslinie 30 und der Tramlinie 14 deutlich. Eine Führung der Buslinie 30 über die Erlenstrasse in den Riehenring, mit einer zusätzlichen Haltestelle in der Nähe der heutigen Tramhaltestelle Musical Theater, würde diese Verbesserung verunmöglichen. Im Zuge der Verlängerung der Buslinie 48 vom Bahnhof St. Johann zum Badischen Bahnhof wird jedoch geprüft, ob im Bereich der Erlenstrasse eine neue Bushaltestelle möglich ist. Diese könnte den Wegfall der Tramhaltestelle Musical Theater kompensieren.
Fallen Haltestellen weg?	Mit dem Projekt Riehenring werden die Haltestellen Riehenring und Musicaltheater an der Feldbergstrasse zusammengelegt. Dies ermöglicht ein besseres Umsteigen auf die Linie 30. Mit dem Tram Klybeck wird dafür am Erlenmattplatz eine neue Haltestelle geschaffen, die für eine bessere Erschliessung des Quartiers sorgt.

Weitere Aussagen zum Tram Klybeck:

- Basel Kleinhüningen /Erlenmatt Basel Nord ist eine wichtige Verbindung, auch schnell Richtung SBB vom Leimental. Claraplatz entlasten!
- Tram/Infrastruktur ist sehr wichtig und darf auch bereits gebaut werden, bevor ein Gebäude steht.

## Tram Claragraben und Wettsteinplatz

<p>Welchen Mehrwert bringt das Claragraben tram, da die Strecke bereits von mehreren Buslinien abgedeckt wird?</p>	<p>Die Tramverbindung durch den Claragraben schafft eine schnellere Verbindung vom unteren Kleinbasel und dem Klybeck zum Bahnhof SBB (Zeitersparnis von 4–5 Minuten). Die Kapazität im unteren Kleinbasel wird durch neu zwei Linien (1 und 8) erhöht und die Linie 8 entlastet. Ausserdem bietet das Tram Claragraben eine Ausweichroute bei Störungen in der Innenstadt und verbessert somit die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im ganzen Tramnetz.</p>
<p>Bleiben die Buslinien bestehen? / Was passiert mit den Buslinien, welche heute durch den Claragraben fahren? / Werden die Buslinien 31, 34 &amp; 38 weiterhin vom Wettsteinplatz her zum Claraplatz via Claragraben und Rebgasse führen? / Sind neue Linienführungen für die Busse auch durch den Claragraben vorgesehen?</p>	<p>Stand heute werden auch mit dem Tram Claragraben die 3 Buslinien durch den Claragraben geführt. Zurzeit verkehrt der 34er im 7.5 min-Takt und der 31er und 38er je im 15 min Takt. Zur Hauptverkehrszeit wird das Busangebot unverändert verkehren, da dies auf Grund der Nachfrage nötig ist. In der Nebenverkehrszeit soll nach Einführung des Tram Claragraben eine Linie im 15 min Takt reduziert und anders geführt werden. Details dazu sind in Abhängigkeit mit anderen Projekten noch in Prüfung.</p>
<p>Wird über das Tram Claragraben in diesem Jahr abgestimmt?</p>	<p>Voraussichtlich Ende 2027 wird der Regierungsrat dem Grossen Rat den Ratschlag zum Tram Claragraben vorlegen. Bewilligt der Grosse Rat diesen und wird im Anschluss ein Referendum ergriffen, wird dann über den Claragraben abgestimmt.</p>
<p>Was ist mit den vielen Bäumen? / Was passiert mit der Baumallee?</p>	<p>Die Bäume im Claragraben bleiben bestehen. Die Bedingungen für die Bäume werden sogar verbessert. Etwa drei Rosskastanien, die sich direkt vor der Kreuzung mit der Riehenstrasse befinden, müssen ersetzt werden.</p>
<p>Wofür braucht es zusätzliche Sitzbänke auf dem Claragraben vis-à-vis vom Park?</p>	<p>Entlang des Trottoirs auf der Höhe des Schulhauses Wettstein und des Schulhauses Thomas Platter sind derzeit drei Sitzbänke vorgesehen. Direkt vor dem Park sind keine Bänke geplant.</p>
<p>Wie wird die Schulwegsicherheit bei 3 (!) Schulhäusern gewährleistet? Eine neue Tramlinie so nahe bei einem Schulhaus ist mehr als gefährlich. / Wie sieht es mit Initiative, Verantwortlichkeit und Haftung des Staates aus? Was wird berücksichtigt. Der Claragraben hat mehrere Schulhäuser.</p>	<p>Die Schulwegsicherheit hat hohe Priorität. Entlang der Schulhäuser wird das Trottoir durch eine Grünrabatte von der Strasse abgetrennt. Die Fussgängerstreifen über den Claragraben im Bereich der Riehenstrasse/Riehentorstrasse können im Tramprojekt erheblich verkürzt werden. Beide Massnahmen sorgen für mehr Sicherheit für die Schulkinder. Auch durch den Wegfall der senkrechten Parkplätze zwischen Clarastrasse und Clarahofweg wird die Sicherheit weiter erhöht, da diese Autos nicht mehr über das Trottoir wegfahren.</p>
<p>Was bedeutet das am Claraplatz? Was muss für die Abbiegung umgebaut werden?</p>	<p>Durch die Abbiegebeziehung in den Claragraben muss die Verkehrsinsel (Perronverlängerung) in Richtung Messe verkürzt werden. Ebenso wird die Trottoirnase (Ausbuchtung beim heutigen Fussgängerstreifen) im Claragraben auf der Seite des Parkes zurückgebaut. Im gleichen Zuge wird der Fussgängerübergang in Richtung Wettsteinplatz verschoben, um den Übergang zu verkürzen und damit komfortabler und sicherer zu machen.</p>

<p>Tram via Claragraben (aus Kleinhüningen in Richtung Innenstadt) ist kundenfeindlich, es zwingt zum Umsteigen am Claraplatz.</p>	<p>Nebst der Linie 1, die über den Claragraben und den Wettsteinplatz zum Bahnhof SBB verkehren soll, wird weiterhin auch die Linie 8 aus dem unteren Kleinbasel wie bisher via Innenstadt (Schiffplände, Marktplatz, Barfüsserplatz, Bankverein) verkehren. Fahrgäste aus dem unteren Kleinbasel können also nach wie vor ohne Umsteigen in die Innenstadt fahren.</p>
<p>Schade, kann das Tram nach der Inbetriebnahme von der Verbindung Claragraben nicht mehr zwischen Kunstmuseum und Wettsteinplatz so beschleunigen wie heute.</p>	<p>Da das Tram erst wenn es ganz in der Gerade ist, richtig beschleunigen kann, ist die verlorene Zeit und Strecke so klein, dass diese vernachlässigbar ist. Dafür gewinnt der Fuss- und Veloübergang beim Theodorskirchplatz an Sicherheit, weil die Geschwindigkeiten dort tiefer sind.</p>
<p>Wie soll der Anschluss am Wettsteinplatz funktionieren, da er bereits jetzt hochbelastet ist mit Verkehr und mit vielen Zufahrten auf den Kreisel. Werden Zufahrten auf den Kreisel reduziert? / Die bereits heute unübersichtliche Situation mit mehreren Verkehrsinseln und unklarer Kreisverkehrsführung wird weiter verschärft. Warum wird nicht versucht, die Situation zu entschärfen? / Wurde angeschaut, wie der Wettsteinplatz im Vergleich zu heute sicherer und attraktiver für Fussgänger:innen gemacht werden kann? / Warum ist der Wettsteinkreisel teilweise immer noch zweispurig (gefährlich)?</p>	<p>Im aktuellen Projektstand werden alle bisherigen Zufahrten auf den Kreisel beibehalten. Wir prüfen zurzeit aber, ob der Kreisel auch einspurig genug leistungsfähig ist. Wenn dies möglich ist, können auch attraktivere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr untersucht werden.</p>
<p>Wird der Wettsteinkreisel auch komplett umgebaut?</p>	<p>Der Charakter des Wettsteinplatzes und des Kreisels bleiben bestehen. Beim Bau ist aber der gesamte Platz betroffen.</p>
<p>Sind für die Tram-/Busquerungen auf dem Wettsteinplatz im Kreisel Ampeln vorgesehen?</p>	<p>Ampeln für die Bus- und Trampriorisierung sind abhängig von der definitiven Gestaltung des Kreisels. Stand heute sind keine Ampeln vorgesehen. Die Leitungen, um solche nachzurüsten werden aber gebaut, damit solche Lösungen grundsätzlich möglich sein werden.</p>
<p>Wird die Haltestelle Wettsteinplatz verlegt? / Wie kommt man am Wettsteinplatz von der Tramhaltestelle zu den Bussen? / Die Haltestelle für das Tram wird verschoben, aber der Bus bleibt im Kreisel, dadurch entsteht ein sehr unattraktiver Umsteigeort zwischen Tram und Bus: die Route für MIV muss zwingend überquert werden, Konflikte werden häufig sein.</p>	<p>Damit das Tram in den Claragraben abbiegen kann, muss die Tramhaltestelle in Richtung Kirche verlegt werden. Dadurch werden beim Umsteigen zwischen Bus und Tram auch Querungen über die MIV-Fahrspur notwendig. Die Distanz bleibt mit ca. 50 Metern aber gut und ist vergleichbar mit anderen Umsteigesituationen zwischen Tram und Bus in Basel. Von der Tramhaltestelle gelangt man via Fussgängerübergang südlich des Kreisels in die Mitte des Kreisels, wo sich die Bushaltestelle befindet.</p>

<p>Aufgrund der geplanten Haltelinien für Trams sowie der zahlreichen Zebrastreifen sind Behinderungen über weite Teile des Tages erreicht, dadurch entstehen dauerhafte Behinderungen von ÖV, Velo- und MI-Verkehr / Brückenquerung und Autobahneinfahrt ist blockiert. Verkehrskollaps und Unfälle sind vorprogrammiert.</p>	<p>Eine verkehrstechnische Simulation mit aktuellen Verkehrszahlen hat aufgezeigt, dass der Kreisel auch zu Stunden mit viel Verkehr (z.B. abends zwischen 17:00–18:00 Uhr) genügend leistungsfähig ist. Um die Unfallgefahr weiter zu reduzieren, wird aktuell auch eine einspurige Führung des Kreisels geprüft.</p>
<p>Wie wird sichergestellt, dass der Autoverkehr am Wettsteinplatz bis 2037 weniger wird? Nur das Ziel allein reicht nicht.</p>	<p>Die gemessenen Verkehrszahlen bei der Wettsteinbrücke zeigten bereits in den letzten Jahren einen starken Rückgang des MIV (-16% zwischen 2015 und 2024). Derzeit ist aufgrund der Sanierung der Autobahn die Verkehrsmenge wieder angewachsen. Sie beträgt aber immer noch 10 Prozent weniger als 2015. Gemäss der Klimaschutzstrategie ergreift der Kanton Massnahmen, um den MIV auf dem städtischen Netz bis 2037 um einen Drittel zu reduzieren. Die möglichen Massnahmen sind in der Mobilitätsstrategie festgehalten und umfassen z.B. die Förderung der aktiven Mobilität und des ÖV, die Parkraumbewirtschaftung oder die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer.</p>
<p>Wieso verschlechtert man eine bisher gute Umsteigesituation am Wettsteinplatz, wenn diese mit einer leichten Schienenveränderung bei der Ein-/Ausfahrt ohne Claragraben-tram beibehalten werden könnte?</p>	<p>Der Grosse Rat hat den Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes inkl. des Claragraben bereits vier Mal beschlossen (2012/2015/2020/2025) und damit jeweils den politischen Willen für eine Tramverbindung durch den Claragraben bestätigt. Damit das Tram in den Claragraben abbiegen kann, muss die Tramhaltestelle in Richtung Kirche verlegt werden. Auch ohne Tram Claragraben ist eine Tramhaltestelle nach den Anforderungen vom Behindertengleichstellungsgesetz auf dem Wettsteinplatz nicht trivial. Auch wenn das Tram Claragraben politisch abgelehnt werden sollte, müssen beide Varianten (weiterhin in der Platzmitte oder trotzdem vor der Kirche) vertieft geprüft und die jeweiligen Vor- und Nachteile abgewogen werden. Unsere Erfahrung mit dem Bundesamt für Verkehr ist, dass es schwierig ist eine Bewilligung für eine Haltestelle in einer Kurve zu erhalten, wenn einer Verschiebung in die Gerade im nahen Umfeld möglich ist.</p>
<p>Die Aussengastronomie am Wettsteinplatz bei der Wettsteinallee und der Hammerstrasse muss bleiben.</p>	<p>Die Flächen für die Aussengastronomie zwischen Wettsteinallee und Hammerstrasse werden nicht verändert und bleiben bestehen.</p>
<p>Bleibt die Sonnenuhr auf dem Wettsteinplatz?</p>	<p>In Abhängigkeit der laufenden verkehrstechnischen Überprüfung und dem Einbezug der Bevölkerung findet anschliessend die Anpassung der Platzgestaltung statt. Ob die Nachfrage nach Beschattung mit dem Erhalt der Sonnenuhr an gleicher Stelle in Konflikt steht, wird sich dabei erst noch zeigen.</p>
<p>Parkplatz-Aufhebung: wie wird der Suchverkehr verhindert?</p>	<p>Wir rechnen mittelfristig nicht mit einem erhöhten Aufkommen von Suchverkehr. Einerseits kann davon ausgegangen werden, dass nach einer Angewöhnungszeit vielen bekannt sein wird, dass es zwischen Clarastrasse und Clarahofweg keine Parkplätze im Strassenraum mehr gibt. Andererseits stehen in der Umgebung des Claragraben in öffentlichen Einstellhallen gemäss Erhebungen des Amts für Mobilität viele Autoparkplätze leer.</p>

<p>Längsparkierung am Claragraben auf der Nordseite, wo gleichzeitig «Verbotene Fahrrichtung» gilt! Das geht nicht auf (Parkierende von Claraplatz her müssen beide Trampuren querens fürs Parkieren).</p>	<p>Auf der Südseite sind keine Parkplätze mehr möglich. Das Überqueren der beiden Trampuren für das Parkieren auf der Nordseite ist jedoch gut machbar, da die Trams pro Richtung nur alle 7.5 Minuten fahren. Die Parkierungsmanöver sollten also gut möglich sein.</p>
<p>Wird der Autoverkehr umgeleitet? / Wie wird das Verkehrskonzept aussehen, wenn der Claragraben Abschnitt Claraplatz–Wettsteinplatz für den MIV gesperrt wird? / Wie werden die Brückenzubringer im Kleinbasel sichergestellt, ohne den Suchverkehr in Wohnquartiere und Schulhausperimeter zu verlagern, wenn der Claragraben ohne Wendemöglichkeit bei der Post endet?</p>	<p>Mit dem Projekt soll der Auto-Durchgangsverkehr im Claragraben beim Claraplatz unterbunden werden. Der Verkehr verlagert sich dann mehrheitlich auf die Achse Riehenring. Damit findet eine gewünschte Verlagerung des Verkehrs vom untergeordneten ins übergeordnete Strassennetz statt. Auch der Schulhausperimeter wird vom Durchgangsverkehr entlastet. Es werden zurzeit ausserdem zusätzliche Massnahmen erarbeitet, damit die Quartiere möglichst wenig vom Verkehr belastet werden.</p>
<p>Ist die Güteranlieferung im Claragraben gewährleistet?</p>	<p>Ja, alle heute bestehenden Anlieferungsbedürfnisse werden auch künftig möglich sein.</p>
<p>Ist der Bypass Wettsteinbrücke–Grenzacherstrasse leistungsmässig wirklich nicht mehr erforderlich?</p>	<p>Der Bypass ist im Projekt gemäss aktuellem Stand weiterhin vorhanden. Zurzeit wird jedoch geprüft, ob auf den Bypass verzichtet werden kann, damit ein einspuriger Kreisel und damit die Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr möglich wird.</p>
<p>Hat es genügend Platz für Bus und Tram in beide Richtungen und noch eine Autospur?</p>	<p>Das Tram und der Autoverkehr teilen sich in den meisten Abschnitten die Fahrspur im sogenannten Mischverkehr.</p>
<p>Bleiben die Trottoirs beidseitig gleich breit?</p>	<p>Im Abschnitt zwischen Claraplatz und Riehenstrasse wird das südliche Trottoir um 0.6 Meter (auf Höhe Hausnr. 31) bis 1.30 Meter (Höhe Clara Schulhaus) verbreitert. Der nördliche Gehbereich bleibt vor dem Schulhaus gleich. Dafür verläuft es im Bereich des heutigen Parkplatzes neu getrennt von der Zufahrtsfahrbahn, mittig der Baumallee. Im Abschnitt zwischen Riehenstrasse und Wettsteinplatz verbleibt das südliche Trottoir wie heute. Das nördliche Trottoir wird auf ca. 2.30 Meter verschmälert. Damit ist es aber auch weiterhin breiter als das entsprechende Standardmass als Mindestbreite vorgibt.</p>
<p>Abschnitt Riehenstrasse-Wettsteinplatz: könnte die Trottoirbreite erhalten bleiben, wenn MIV und Tram bis Wettsteinplatz im Mischverkehr geführt würde? Bzw. warum braucht es in diesem Abschnitt eine MIV-Spur?</p>	<p>Die separaten Fahrstreifen für Bus/Tram und den MIV benötigt es an dieser Stelle, damit bei einem möglichen Rückstau vom Kreisel der ÖV nicht behindert wird. Dies wird grundsätzlich bei allen Kreiselfahrten berücksichtigt. Auch mit der Verschmälerung des nördlichen Trottoirs auf ca. 2.30 Meter ist dieses noch breiter als das notwendige Standardmass. Auch bleibt das südliche Trottoir gleich breit, wie es heute ist.</p>

<p>Wo werden Velos fahren können? / Wie wird der Veloverkehr zwischen Riehenstrasse und Wettsteinplatz geführt? Gibt es Velostreifen?</p>	<p>In Fahrtrichtung Claraplatz fährt das Velo gemeinsam mit dem ÖV auf einem Fahrstreifen. Der Velogegenverkehr ist damit neu möglich. Die Platzverhältnisse sind genügend breit, dass das Velo vom Tram überholt werden kann. In Fahrtrichtung Wettsteinplatz wird das Velo wie bereits heute gemeinsam mit dem MIV geführt, ohne zusätzliche Velostreifen.</p>
<p>Wie ist die Situation für Radfahrer:innen am Wettsteinplatz geregelt?/ Warum gibt es keine Verbesserung für Velosicherheit trotz Veloinitiative? Nutzt die Chance, wenn sowieso alles umgebaut wird! / Die Veloführung am Wettsteinplatz bleibt gefährlich. Warum macht man das nicht besser? / Gibt es am Wettsteinplatz keine Verbesserungen fürs Velo? / Weshalb wird beim Wettsteinplatz kein holländischer Kreisel geplant mit einer separaten Spur für Velos.</p>	<p>Gemäss aktuellem Planungsstand wird das Velo auf dem gesamten Platz im Kreisel gemeinsam mit dem MIV geführt. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Veloinitiative sind auch die Anforderungen an den Wettsteinplatz gestiegen. Für den Wettsteinplatz wird deshalb zurzeit geprüft, wie die Situation für den Veloverkehr noch verbessert werden kann.</p>
<p>Wie wird die Kreuzung Claragraben mit Riehenstrasse gestaltet? Neu mit Ampel?</p>	<p>Die Verkehrsführung bleibt an dieser Stelle wie heute. Es sind keine Ampeln geplant. Die Fussgängerstreifen über den Claragraben im Bereich der Riehenstrasse/Riehentorstrasse können im Tramprojekt jedoch erheblich verkürzt werden, was für mehr Sicherheit sorgt.</p>
<p>Warum kann nicht die Schlaufe über die Mustermesse gefahren werden, wie dies jetzt die Linie 15 tut?</p>	<p>Mit einer Tramverbindung durch den Claragraben wird das untere Kleinbasel besser an den Bahnhof SBB angebunden (Zeitersparnis von 4–5 Minuten). Mit einer Streckenführung über die Messe wäre dieser Zeitgewinn wieder aufgebraucht.</p>
<p>Warum fährt nur die Linie 1 über den Claragraben? Das wird nicht reichen, um die Innenstadt zu entlasten. Mein Vorschlag: auch die Linie 8 über den Claragraben führen.</p>	<p>Eine Führung der Linie 8 über den Claragraben ist grundsätzlich denkbar. In früheren Beratungen der Tramnetzentwicklung wurden Bedenken gegen eine solche Anpassung laut. Sie würde die Innenstadtachse via Marktplatz allerdings tatsächlich entlasten und die Anbindung an die Innenstadt dennoch gewährleisten (über die Haltestellen Bankverein und Kunstmuseum)</p>
<p>Warum wird eine Variante vorgeschlagen, die auch bei Demonstrationen blockiert sein wird?</p>	<p>Grundsätzlich kann durch Demonstrationen oder sonstige Störung jede Tramstrecke blockiert werden. Mit dem Tram Claragraben und dem Tram Petersgraben werden jedoch mehrere Ausweichmöglichkeiten bei Störungen im Netz geschaffen, sodass das Risiko, dass alle Strecken gleichzeitig durch Störungen blockiert sind, sehr viel geringer ist als im heutigen Netz.</p>
<p>Ist diese zusätzliche Lärmbelästigung für die Anwohner zumutbar?</p>	<p>Es ist korrekt, dass ein vorbeifahrendes Tram für gewisse Lärmemissionen sorgt. Der Kanton ist aber überzeugt, dass der Nutzen des Tramnetzes 2030 für viele Tramfahrgäste und einen attraktiven ÖV überwiegt. Ein attraktiver ÖV trägt zur Verlagerung des MIV bei, was wiederum den Autolärm reduzieren kann.</p>

Was passiert mit dem historischen Tramhäuschen?	Die gläserne Wartehalle bei der Bushaltekante Richtung Clara- platz bleibt erhalten. Bei der gläsernen Wartehalle an der Tram- haltekante Richtung Brücke ist eine Entfernung vorgesehen. Der Kiosk in der Mitte vom Wettsteinplatz bleibt im Projekt er- halten, muss aber um wenige Meter versetzt werden.
Es braucht einen Brunnen auf der Parkanlage Claragraben / Claraplatz.	Ein Trinkbrunnen ist vorgesehen.
Der Grünraum ist zu ingenieurmäs- sig-gerade-eckig vorgesehen. Zieht einen qualifizierten Landschafts- architekten bei, der auch mit organi- schen Formen umgehen kann.	Für den Bereich Seitenraum Claragraben wurden verschiedene Gestaltungsvarianten untersucht, einschliesslich Lösungen mit weicheren und dynamischeren Formen. Als am überzeugends- ten erwies sich jedoch die lineare Variante, da sie an diesem Ort eine ruhige und geordnete Gestaltung ermöglicht.
Ich verlange Mitwirkung über das ganze Projekt. Das Tram ist hier nicht nötig.	Bei der Tramnetzentwicklung inkl. dem Tram Claragraben han- delt es sich um einen politischen Auftrag, den die Verwaltung umsetzt. Dieser Auftrag wurde vom Grossen Rat bei der Be- sprechung des dritten Tramnetzberichtes im 2025 erneut be- stätigt. Der Ratschlag zum Tram Claragraben wird dem Grossen Rat vorgelegt. Sollte dieser bewilligt werden, besteht die Mög- lichkeit ein Referendum zu ergreifen. Mitwirkungsmöglichkeiten bestehen aktuell ausserdem bei der Ausgestaltung des Projekts im Rahmen der am Anlass aufgezeigten Handlungsspielräume.

#### Weitere Aussagen zum Tram Claragraben / Wettsteinplatz:

- Die Lösung macht auch den Schulweg sicherer.
- Sehr gute Lösung mit den Bäumen!
- Die schnellere Anbindung an den Bahnhof aus unterem Kleinbasel ist sehr positiv
- Die Veloverbindung in beide Richtungen ist toll.
- Ich bin Blind und wohne am Claragraben! Ich habe Probleme mit Baustellenlärm und Bewegungsfreiheit.
- Es braucht unbedingt die Tramverbindung Claragraben.
- Situation Wettsteinplatz für Fussgänger: Umsteigen von Bus auf Tram ist nicht klar. Sieht auf dem Plan gefährlich aus.
- Der Wettsteinplatz ist bereits ein Unfallschwerpunkt und würde mit vier Tram- und zwei Busrichtungen zahlreicher Linien nicht entflechtet, sondern zusätzlich verdichtet.
- Es sollte mehr überdachte Flächen am Wettsteinplatz geben.
- Wettsteinplatz: Wenn weniger MIV bis 2037, braucht es auch keine zweispurige Autoführung. Bitte macht stattdessen sichere Velowege.
- Wettsteinplatz: Kiosk, Bänke, Schatten im Sommer, Regenschutz, was es auch bei den neu versetz- ten Tramhaltestellen braucht.
- Umsteigen am Wettsteinplatz: Erschwerung für Passagiere und Gehbehinderte.
- Wettsteinplatz zum Umsteigen ist zu lang / gefährlich! Es gibt zu viele Fussgänger, die einfach rumrennen.
- Die Umsteigesituation Wettsteinplatz wird gegenüber heute grossräumiger mit entsprechend zuneh- mendem Konfliktpotential bei den Umsteigenden.
- Schön, dass richtige Bäume auf den Wettsteinplatz kommen.
- Vorschlag: Wettsteinplatz untertunneln für Velo. Der Kreisel ist heute schon sehr gefährlich für Velos und wird durch die Veränderungen noch gefährlicher.
- Wettsteinkreisel bleibt eine grosse Herausforderung für Velofahrende und Fussgänger.
- Es gibt am Wettsteinplatz täglich viele unerzogene Velofahrer und Fussgänger.
- Die Architektur des Kiosks im Kreisel ist einfach wunderbar. Das soll erhalten bleiben.
- Kein Claragrabentram – nicht nötig!
- Idealerweise kein Bus mehr über den Wettsteinplatz. Tram verlängern bis Bad. Bahnhof oder Wende- schlaufe an der deutschen Grenze oder zur Breite.
- Tram Claragraben und Klybeck jetzt rasch vorwärts machen, insbesondere die Tramverbindung Cla- ragraben wurde schon vor 30 Jahren diskutiert und ist immer noch nicht realisiert.