



## Tramnetzentwicklung Basel FORUM 8.12.2015 / Protokoll

*Forum mit Schwerpunkt Vorstudien Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse und Claragraben*



Foto: Adrienne Hungerbühler, Amt für Mobilität

Protokoll: Dorin Kaiser, rihm kommunikation gmbh

### Inhalt

1. Ziele des Forums
2. Programm
3. Teil I:  
Verständnisfragen
4. Teil II:  
Zusammenfassung der von den Gruppen ausgewählten Anregungen an die Planenden (Schlussrunde)
5. Teil II:  
Dokumentation Ergebnisse aus den Kleingruppen (Pinnwände)

Beilage (separat):

Anhang 1: Fotoprotokoll

Anhang 2: Präsentation Projektstand Tramnetzentwicklung Basel

Hinweis: Weitere Infos zur Tramnetzentwicklung (inkl. Fragen und Antworten) auf <http://www.mobilitaet.bs.ch/oev/tram-bus/tramnetzentwicklung-basel.html>

## 1. Ziele des Forums

- Die Teilnehmenden kennen den Stand der Tramnetzentwicklung Basel, insbesondere im Gebiet Kleinbasel. Verständnisfragen wurden beantwortet, soweit dies vom Projektstand her möglich ist.
- Die Teilnehmenden haben in Tischgruppen die Tramnetzentwicklung aus ihrer Sicht kommentiert, Hoffnungen, Befürchtungen und Fragen gesammelt und Anregungen für die Planenden formuliert, die es für eine gute Netzentwicklung zu beachten gilt.
- Die Teilnehmenden haben ihre Ergebnisse in der Tischgruppe bewertet und die zentralen Aussagen im Plenum präsentiert.

## 2. Programm

19.00 Uhr	<b>Teil I:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Begrüssung und Einführung durch Benno Jurt (BJ), Leiter Mobilitätsplanung, Amt für Mobilität, Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) Basel-Stadt</li> <li>- Ablauf und Arbeitsweise, Einstieg ins Thema durch Michael Emmenegger, Moderation</li> <li>- Präsentation des Projektstandes Tramnetzentwicklung durch Rainer Franzen (RF), Teamleiter Tramnetzentwicklung, Amt für Mobilität, BVD</li> <li>- Verständnisfragen (inkl. Kurzaustausch in Gruppen)</li> </ul>
	<b>Pause mit Info-Möglichkeit</b>
20.30 Uhr	<b>Teil II:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diskussion der Tramnetzentwicklung in Gruppen in drei Schritten <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Befürchtungen, Hoffnungen, Fragen austauschen und sammeln</li> <li>2. zu Anregungen für die Planenden verdichten</li> <li>3. nach Übereinstimmung gewichten und Auswahl der wichtigsten fürs Plenum treffen</li> </ol> </li> <li>- Präsentation ausgewählter Anregungen im Plenum (Blitzlicht)</li> </ul>
22.00 Uhr	<b>Abschluss</b>

### 3. Teil I: Verständnisfragen

*Wie sieht es aus mit der Haltestelle Rosengarten – die Strasse ist dort sehr eng?*

BJ: Die Platzierung der Haltestellen ist Gegenstand der Vorstudien. Angesichts der Breite der Strasse auf Höhe Rosengarten wird man dort sicher prüfen, ob man im Zug der Umgestaltung die Bushaltestelle verlegen und mit der Tramhaltestelle kombinieren kann.

*Geht es überhaupt, die Buslinien 31 und 34 zu ersetzen?*

BJ: Soll ein Tram in der Grenzacherstrasse-Schwarzwaldstrasse eingeführt werden, so ist es notwendig, dass Buslinien aus der GS rausgenommen werden. Parallel zur Vorstudie wird auch das Bus-Konzept gestartet, das aufzeigt, wie und welche Busse zukünftig geführt werden können. Das Bus-Konzept ist Teil der laufenden Angebotsplanung.

*Es wurde nur der Fassadenabstand von 16 m in der GS genannt – was ist der Abstand von Trottoirkante zu Trottoirkante?*

RF: Der Fassadenabstand ist fix und daher ausschlaggebend, die Trottoirkanten können dagegen verschoben werden. Bei der Planung müssen alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden, es muss so gestaltet werden, dass alle Platz haben.

*Kapazitätsanpassungen Bus + Tram in Rush-hour: Ist Tram in jeder Situation effektiver als Bus?*

BJ: Bei bestimmten Verbindungen kann der Bus effizienter sein, aber nicht bei einer grossen Menge an Personen die transportiert werden müssen. Es ist grundsätzlich denkbar, in Spitzenzeiten mehr Busse einzusetzen, aber nur dort wo dies funktioniert. Details müssen entsprechende Studien aufzeigen.

*Angesichts der Erfahrungen von Tram und Autoverkehr in gleicher Strasse (z.B. Elisabethenstrasse): Wird da in einer Einfahrts-/Ausfahrtsstrasse wie der Grenzacherstrasse nicht ein neues Problem konstruiert? Wie will man die Situation am Wettsteinplatz mit Kreiselverkehr und den Fussgängerquerungen lösen? Gibt es keinen Rückstau? Ist der Knoten nicht überlastet?*

BJ: Wie alles in einem Strassenraum funktionieren kann und soll, ist eine zentrale Frage. Der Verkehr muss gut abgewickelt werden können, das ist das Ziel. Die Lösung kann heute aber noch nicht präsentiert werden. Dies muss im sog. Betriebskonzept im Rahmen der Vorstudien aufgezeigt werden (dafür werden beispielsweise auch Modellrechnungen gemacht).

*Gibt es nur eine Strecke bzw. Verbindung durch die Innenstadt zum Bahnhof SBB (Linie 11)? Reicht das aus?*

RF: Wichtig ist zu unterscheiden zwischen Streckenführung (gebaute Strecke, Gleisführung) und Linienführung (Welche Linien werden über diese Strecken geführt?). Das vorgestellte Linienkonzept wurde in der Studie „Tramnetz 2020“ erarbeitet. Dort wurde tatsächlich nur eine Linie zum Bahnhof SBB direkt durch die Innenstadt vorgesehen. Die Festlegung der Linienführung ist aber ein Prozess, der alle 2 Jahre anpassbar ist. Die Anpassung resp. der Ausbau der Streckeninfrastruktur ist ein langfristiger Prozess mit einer Lebensdauer grösser 40 Jahre.

BJ: Auch hierfür werden im Angebotsplanungs-Prozess die Kapazitäten angeschaut. Es sind Anpassungen vorzusehen, wenn sich zeigt, dass die Kapazitäten nicht reichen.

*Kann man immer noch direkt zum Hörnli fahren?*

BJ: Dies wird im Rahmen des Buskonzeptes behandelt. Die Erreichbarkeit des Hörnli ist aber eine Rahmenbedingung, die berücksichtigt werden muss. Eventuell geht die Buslinie aber nicht mehr unbedingt durch die Grenzacherstrasse.

**Abkürzungen:** GS = Grenzacherstrasse / SW-Str. = Schwarzwaldstrasse / WP = Wettsteinplatz / CG = Claragraben

#### 4. Teil II: Zusammenfassung der von den Gruppen ausgewählten Anregungen an die Planenden (Schlussrunde)

##### Gruppe 1

- Tram und Bus zusammen betrachten, Streckenführung bedarf auch Linienführung (inkl. Busse),
- Erschliessung Roche von Osten her sollte als Variante geprüft werden
- WP soll auch zukünftig als Platz / Stadtraum gestaltet und wahrgenommen werden (wird heute als sehr schön empfunden), nicht nur als reine Kreuzung
- Tram Klybeck-Kleinhüningen ist ein Entwicklungsmotor für Quartier, wird absolut begrüsst

##### Gruppe 2

- Überlastung GS mit 3 Bussen und Tram (hohe Priorität in Gruppe)
- Überlastung Knoten WP → darf kein „2. Aeschenplatz“ werden
- S-Bahn-Station Solitude / Tram GS: Ergänzen sich Tram und S-Bahn wirklich oder konkurrenzieren sich diese?
- Es braucht ein Gesamtkonzept Tram + Bus, inkl. S-Bahn (Bus soll in gleicher Priorität wie Tram betrachtet werden)

##### Gruppe 3

- Bei der Entwicklung des Tramnetzes alle Auswirkungen betrachten (nicht nur für Pendler, sondern beispielsweise auch für Einkaufstouristen)
- Sicherheit gewährleisten; In GS oder auch in CG, Velofahrer sind ev. mehr gefährdet, hat es für dies auch genügend Platz?
- Klybeck-Kleinhüningen/ neue Wohngebieten müssen gut erschlossen sein, das Tram ist eine grosse Chance
- Lärmbelastung allgemein muss unbedingt reduziert werden (grosses Anliegen des ganzen Tisches)
- Verkehrsfluss muss gewährleistet werden → gesamthafte Betrachtung von Tram oder Bus (auch wenn Staus hinter Tram sich nicht ganz vermeiden lassen, kann man diese eventuell begrenzen mit Tempo 30 etc.)
- Roche muss in die Pflicht genommen werden, sollten auch selbst etwas dafür tun, dass ihre Angestellten transportiert werden, soll nicht alles auf Schultern der Steuerzahler liegen

#### Gruppe 4

- Sichere Gestaltung der Plätze ist wichtig (es sind einige Plätze von der Tramnetzentwicklung betroffen), alle Verkehrsteilnehmenden sollen Platz sicher nutzen können
- Generell: Das Gundeli über Bahnhof SBB / Innenstadt sollte besser angebunden sein
- Tram GS: wenn Tram kommt, muss Reduktion der Busse deutlich spürbar sein
- Klybeck-Kleinhüningen: Grossbasler Innenstadt wäre von Kleinbasel nicht mehr so gut erreichbar, wenn 8-er-Linienführung sich ändert.

#### Gruppe 5

- Rückstau MiV durch Tram oder umgekehrt unbedingt vermeiden! Gruppe sieht nicht, wie dies in GS funktionieren kann (ohne Einbahnstrasse) → Planer müssen Lösung dafür aufzeigen!
- Haltestellen dort wo sinnvoll, „bedarfsgerecht“ festlegen (nicht nur Abstände zwischen Haltestellen beachten, sondern z.B. Platzierung in Nähe zum Altersheim, eher als in Umgebung, in der Leute noch gut zu Fuss sind und vielleicht etwas weiter laufen können)
- Massnahmen zur Reduzierung von Lärm / Erschütterung vorsehen → ev. Möglichkeiten mit Begrünung (ev. lärmschluckend, ggf. auch zur Aufwertung des Erscheinungsbilds des Strassenraums)?
- Flächendeckenderes Netz von Tram und Bus planen (Innenstadt ist heute ein Nadelöhr → bessere Verteilung / besseres Zusammenspiel / bessere Anschlüsse vom gesamten Netz werden befürwortet )

Anmerkung: Gruppendiskussion sehr kontrovers, v.a. nicht ganz einig allgemein, wie das Ganze aussehen soll und ob es Sinn macht, ein Tram in der GS zu haben → Gegner und Befürworter (einerseits Sorge um Liegenschaften, andererseits ev. günstigeren Wohnraum)

#### Gruppe 6

- Tram in Gegend Wettstein / Roche löst Probleme nicht → braucht es noch viel Überzeugungsarbeit
- Arbeitsplätze, die bei Roche entstehen, müssten von Osten her erschlossen werden (Solitude, Schwarzwaldbrücke, Schwarzwaldstrasse)
- In Bezug auf GS und WP: wenn dort in 4 Richtungen Trams fahren und in 2 Richtungen Busse über den Platz queren sollen, wird befürchtet dass dort einen „2. Aeschenplatz“ entsteht.

Anmerkung: kontroverse Diskussion, aber konnten sich auf 3 obengenannte Punkte einigen, die Gruppe mehrheitlich „Bauchweh machen“.

**Gruppe 7**

- Zuerst bestehende Tramstrecken optimieren, bevor neue gebaut werden (sehr schnell Einigkeit in der Gruppe, Hauptanliegen), einschliesslich Hinweis, das Tramnetz nicht isoliert vom Busnetz zu planen
- Hoffnung, dass durch Planung die Innenstadt entlastet wird (grosse Einigkeit)
- Massnahmen zur Reduktion von Lärm und Erschütterung insbes. in einer engen Strasse wie GS (Thema „Gummimatte“)
- Verkehrskollaps am WP muss unbedingt vermieden werden! So planen, dass dies nicht stattfindet.

Kontrovers: Tram Claragraben: klare Befürworter und Gegner (Diskussion: Es gab bereits eine ablehnende Volksabstimmung, dies ist zu respektieren versus damals ging es um etwas anderes, neues Projekt ist daher nicht vergleichbar.)

-> Anmerkung: es gab zum Claragraben keine Volksabstimmung! Der Grosse Rat hat das Geschäft im Februar 1998 an den Regierungsrat zurückgewiesen.

**Gruppe 8**

- Tramnetzplanung müsste Verkehrsnetzplanung heissen; muss gemeinsam für alle ÖV-Träger diskutiert werden (inkl. Bus- und S-Bahn-netz), nicht nur für Tram
- Kritisch: Pendler bekommen Direkt-verbindungen, nicht die Stadt-Bewohner/innen müssen öfter umsteigen
- Claragraben ist eine unnötige Verbindung: Eine Umfahrung ((Entlastung)) der Innenstadt wäre heute schon möglich (siehe Fasnacht und SBB-Feiern), wenn 8er-Tram über Wettsteinplatz gehen soll, dann kann man 2 Minuten längere Fahrt in Kauf nehmen.
- Klybeck-Kleinhüningen: Es gäbe mit neuer Linienführung des 8-er Trams keine direkte Verbindung mehr zum Marktplatz
- Weitere Kommentare: Was ist mit den Resultaten vom Workshop vom 6.3.2013?

Anmerkung: Relativ einig in der Gruppe

## 5. Teil II: Dokumentation Ergebnisse aus den Kleingruppen (Pinnwände)

Hinweis:

- Aussagen im oberen Teil der Pinnwand = Aussagen, die mehrheitlich von der Gruppe getragen werden
- Aussagen, unterhalb Strich = Einzelmeinungen; Aussagen, die umstritten waren (nur Gr. 2)
- Wichtigste Aussagen mit Übereinstimmung für die Präsentation im Plenum ausgewählt = grüne Markierung

### Gruppe 1

Tramnetz allgemein	Tram Claragraben	Tram GS/SW-Str. / WP	Tram Klybeck-Kleinhüningen	Weitere Kommentare/Hinweise
Tram und Bus zusammenbe- trachten	Hoffnung: wegkommen von „Motorlastigkeit“	Weiterhin Verbindungen Claraplatz – Dreilinden Claraplatz – Riehen/Bettingen Claraplatz – Hörnli Claraplatz – Grenzach-Wyhlen	Tram als Entwicklungsträger	
		GS ist heute schon zu stark be- lastet. Tram + Bus (=heutige Anzahl) nicht möglich		
		Erschliessung Roche von Osten		
		WP: Wirkt heute als Platz – auch zukünftig?		

**Gruppe 2**

Tramnetz allgemein	Tram Claragraben	Tram GS/SW-Str. / WP	Tram Klybeck-Kleinhüningen	Weitere Kommentare/Hinweise
Gesamtkonzept Tram/Bus gleiche Priorität		Überlastung GS 3 Busse + 1 Tram	Streckenführung Tram Klybeck nicht durch Hochbergerstrasse (Überlastung MiV, Wieseufer)	Integration S-Bahn in Tramkonzept
Nur noch 1 Tramlinie Innenstadt – Bahnhof SBB?		Knoten WP Überlastung	Tram Klybeck: Priorität überprüfen (Arealentwicklung)	Direktzug Pratteln –Bad Bhf (Solitude) über Gütergleis
	Akzeptanz Tram Claragraben (Abstimmung 90er Jahre)	Konkurrenz S-Bahn Solitude 2er GS		
		Knoten GS/SWS Überlastung		

Als Einzelmeinung / umstrittener Punkt festgehalten:

		Prov. Parkhaus Roche u. Tram in SWS → Verkehrschaos		
--	--	---	--	--



**Gruppe 3**

Tramnetz allgemein	Tram Claragraben	Tram GS/SW-Str. / WP	Tram Klybeck-Kleinhüningen	Weitere Kommentare/Hinweise
Alle Auswirkungen erfassen, z.B. Einkaufstourismus	Platzverhältnisse klären!	Verkehrssicherheit in der GS muss gewährleistet sein	Möglichst viele neue Wohngebiete erschliessen	Roche-interne Lösungen <u>ohne</u> Belastung für ÖV oder Quartier?!
Netz muss <u>übersichtlich</u> bleiben!	Lärmbelastung reduzieren!			
Tarife dürfen nicht steigen		Keine weiteren Lärmquellen beim Tinguely-museum (Kreuzung)		
Verkehrsflüsse gewährleisten				

**Gruppe 4**

Tramnetz allgemein	Tram Claragraben	Tram GS/SW-Str. / WP	Tram Klybeck-Kleinhüningen	Weitere Kommentare/Hinweise
Sichere Platzgestaltung für alle Verkehrsteilnehmer	Erhaltung Bäume im Claragraben	Übersichtliche Gestaltung WP	Innenstadt Grossbasel direkt vom Unteren Kleinbasel erreichbar	Pendlertram zwischen Aeschentplatz und Claraplatz
Bessere Anbindung Gundeli über Bhf zu Innenstadt		So wenig Busse wie möglich		
Stosszeiten entlasten		Nicht realisierbar		
Intervalle allg. erhöhen				
Erreichbarkeit Hörnli				

**Gruppe 5**

Tramnetz allgemein	Tram Claragraben	Tram GS/SW-Str. / WP	Tram Klybeck-Kleinhüningen	Weitere Kommentare/Hinweise
Bedürfnisgerechte Haltestellenabstände prüfen	2. schnelle Verbindung Kleinbasel-SBB (neben 30-er Bus)	Rückstau in der GS wegen haltendem Tram wird befürchtet → Tram und Auto trennen?	Zeithorizont? Linienführung im 3Land-Projekt?	Weiterführung des Trams bis Grenzach-Wyhlen? Angedacht?
Bessere Netzwirkung für das ganze Netz → Zusammenspiel → Anschlüsse → Flächendeckender → Weniger Nadelöhr-Effekt Innenstadt (Flaschenhals)		Mehr Lärm und Erschütterungen durch das Tram in der GS → Idee: Begrünung → Lösungen prüfen		Erschliessung: BASF-Areal – Färberstrasse-Wiesenplatz-Inselstrasse-Klybeckquai-Hochbergerstrasse
Neuanschaffungen Rollmaterial Lärmarme Trämler / Busse anschaffen		Wir wollen eine ästhetisch ansprechende Lösung für den WP → Einfahrt Brücke – GS WP wurde vor einigen Jahren neu gestaltet. Wird ein „neuer WP“ sprich neuer Verkehrsknotenpunkt noch ästhetisch sein?		Nicht nur über Pendler argumentieren, sondern aufzeigen, wie Quartiere profitieren
		Nicht an engster Stelle eine Haltestelle machen		Welche Buslinie (Nr.) in der GS wird aufgehoben?
				Was bedeutet kurz-, mittel- und langfristig? Anmerkung: bis 5 J / 5-10 J. / > 10 J.
				Warum Forum nicht vor GR-Entscheid gemacht?
				GS/Haltestelle Rosengartenweg: Querschnitt Fassade zu Fassade?

Tramnetz allgemein	Tram Claragraben	Tram GS/SW-Str. / WP	Tram Klybeck-Kleinhüningen	Weitere Kommentare/Hinweise
Als Einzelmeinung / umstrittener Punkt festgehalten:				
Mehr direkte Verbindungen		Vorschlag: Tramlinie SBB, Breite, Schwarzwaldstrasse Bad. Bhf statt Tram durch die GS und ev. weiter Bad. Bhf zurück zu SBB		
		Hausbesitzer befürchten, dass Wohnungen unvermietbar werden wegen jahrelanger Lärmemissionen, 3 Buslinien bleiben ja während der Bauzeit → Ist das richtig?		

**Gruppe 6**

Tramnetz allgemein	Tram Claragraben	Tram GS/SW-Str. / WP	Tram Klybeck-Kleinhüningen	Weitere Kommentare/Hinweise
Keine Entlastung des Grossbasels auf Kosten des Kleinbasels	Wie soll der WP von 4 Richtungen Tram und 2 Richtungen Bus aussehen?	Tram löst Verkehrsproblem Wettstein-Roche nicht – mehr Überzeugungsarbeit	Trambau Klybeck-Kleinhüningen dringend!	Tram-Verbindung über Schwarzwald-Brücke bauen
Leute nicht zwingen für Tram, sondern Anreize schaffen	Verkehrschao WP!	Roche Arbeitsplätze von Osten her erschliessen		Trolleybus zurück statt neue Tramlinien
Umsteigeeffekt vom Auto auf ÖV fördern	1:1 Kompensation der Parkplätze	Ist Tram Roche richtiges Verkehrsmittel?		Tramschienen sollen velofreundlich verlegt werden / Velowege
		Monorail statt Tram DB-Roche		Im Tram essen → Zeitersparnis
				4058 Anwohnerparking um Roche nur für Anwohner gültig (somit keine Roche-, Messe-, Tagespark-nutzer)
				Talsole von Tramlinien entlasten → via Peters-, Leonardsgraben und Kohlenberg

**Gruppe 7**

Anmerkung: Umstrittene Karten wurden in dieser Gruppe mit Blitzen markiert aber nicht nach unten gehängt. Sie werden zur konsistenten Darstellung hier im unteren Teil der Tabelle aufgeführt.

Tramnetz allgemein	Tram Claragraben	Tram GS/SW-Str. / WP	Tram Klybeck-Kleinhüningen	Weitere Kommentare/Hinweise
Wunsch: jede Haltestelle mit DFI (dynamische Fahrgastinformation) auszustatten. Die Argumentation nur Haltestellen mit einer Passagierfrequenz ab 600 Personen mit DFI auszustatten, ist diskriminierend		Wunsch: Gummi-Matten unter Tram-Schienen GS wie in Austrasse zwecks erhöhtem Lärmschutz		Nachvollziehbare Tramlinienbezeichnungen (z.B. 1er/14er für Nichtortskundige nicht verständlich)
Entlastung Innenstadt („grüne Tramwand“)		Verkehrskollaps WP vermeiden		Kombination ÖV mit MiV (Park and Ride)
Hoffnung: Mehr Trams von Wettsteinplatz an Bahnhof		Charakter des Quartiers erhalten (Wettstein), Wohnqualität erhalten		Kompliment an die Bus- und WagenführerInnen
Optimierung mit dem Bestehenden (bevor Neubau!) Planung Tram und Bus nicht isoliert sondern gemeinsam (z.B. direkte Busverbindungen in Stadt)				Umsetzung: Bauablauf anwohnerfreundlich gestalten
Neue Transportmittel - Hochbahn - Transportband				
ÖV auf eine neue Ebene Hochbahn Badischer Bhf. – Roche – Bahnhof SBB				

**Abkürzungen:** GS = Grenzacherstrasse / SW-Str. = Schwarzwaldstrasse / WP = Wettsteinplatz / CG = Claragraben

Tramnetz allgemein	Tram Claragraben	Tram GS/SW-Str. / WP	Tram Klybeck-Kleinhüningen	Weitere Kommentare/Hinweise
Als Einzelmeinung / umstrittener Punkt festgehalten:				
	Kommt nicht in Frage! BLITZ + (plus) – (minus)	Befürchtung: Autokolonne von Bankverein bis Roche-Turm, wenn Tramlinie zu spät* kommt *Forderung: Bau bis 2023 realisiert (Nachtrag: BLITZ, zu spät realisiert)		Gratistram in der Innenstadt BLITZ
		Entlastung WP Durch Haltestellen in Zufahrtstrassen, z.B. Claragraben (bei Apotheke) oder Haltestellen Richtung Wettsteinbrücke BLITZ		

**Gruppe 8**

Tramnetz allgemein	Tram Claragraben	Tram GS/SW-Str. / WP	Tram Klybeck-Kleinhüningen	Weitere Kommentare/Hinweise
Tramnetzplanung muss vernetzt mit Bus und S-Bahnnetz diskutiert werden!	Unnötige Verbindung Umfahrung Innenstadt heute schon möglich (Fasnacht, FCB-Meisterfeier)	Bevor Tramlinie überlegen, was wird mit dem Bus zum Hörnli gemacht	Keine direkte Verbindung mehr zum Marktplatz	Info-Abende <u>nach</u> erfolgter Machbarkeitsstudien, Antworten sind dann nicht proforma
<u>Pendler</u> haben Direktverbindungen, <u>Städter</u> müssen mehr umsteigen		Kurzstrecke Bad.Bhf – „Roche“ mit Bus 30 ((ergänzt: wird wenig genutzt)), weil für Pendler U-Abo zu teuer...gilt auch für Tam 21 Bad. Bhf. – „Novartis Campus“	8-ter nach Weil soll so bleiben Quartiere mit mehr Bewohnern!	Was geschah mit Resultaten vom Workshop vom 6.3.2013? (gleiche Fragen wie heute)
Neu 30-Linienführung lässt Quartierteile aus (Hebel, Bernoullianum usw.)				Was geschah mit Begleitgruppe Grenzacherstrasse (versprochen 2013)?



**Beilage:**

- Anhang 1: Dokumentation Ergebnisse aus den Kleingruppen (Teil II) – Fotoprotokoll (separates Dokument)
- Anhang 2: Präsentation zum Projektstand Tramnetzentwicklung Basel (separates Dokument)