

Amt für Mobilität, BVD  
Dufourstrasse  
4410 Basel

Basel, 26. Juni 2020

## **Mitwirkungsverfahren**

### **Umsetzung «Zämme fahre mir besser» (Gegenvorschlag)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum Projekt der Massnahmen zur Umsetzung des Gegenvorschlages Stellung nehmen zu können und unterbreiten Ihnen nachfolgend gerne unsere detaillierten Ausführungen. Unsere Stellungnahme ist gegliedert nach den verschiedenen Verkehrsmitteln und innerhalb dieser nach Umsetzungsmassnahmen und unseren Forderungen.

#### **Die wichtigsten Vorschläge und Forderungen der IGÖV Nordwestschweiz im Überblick:**

##### **S-Bahn weiterentwickeln und Herzstück umsetzen**

- Planungen zum Herzstück rasch weiterführen. Die Finanzierung in STEP 2040 ist sicherstellen und Realisierung zügig anzugehen.
- Der Anschluss des Flughafens ans S-Bahn-Netz weiterverfolgen und umsetzen.
- Zusätzlich zu den geplanten S-Bahn-Verbindungen sind in der HVZ S-Bahn-Tangentialverbindungen anzubieten (z.B. Pratteln-Muttenz-Bad. Bahnhof).

##### **Tram leistungsfähiger machen und zur Stadtbahn weiterentwickeln**

Die Tramstrecken des BVB-/BLT-Netzes sind zu «schnellen öV-Achsen» aufzuwerten. Konkret heisst das:

- Möglichst weitgehendes Eigentrasse für das Tram («mehr statt weniger Eigentrassees»).
- Absolute Priorität für den öV an Lichtsignalanlagen («Grüne Welle für Tram und Bus»).
- Keine Parkplätze an «Tramstrassen» / Entlang von Tramschienen. Ausnahmen sind nur an genügend breiten Strassen zulässig.
- Hohe Anschlussqualität bei wichtigen Knoten des Netzes (umfassender Einsatz von digitalen Anschlusssicherungssystemen)
- Umsteigeknoten zu anderen Tram- und Buslinien, aber auch zur S-Bahn mit möglichst kurzen Distanzen für bequemes Umsteigen
- Tramnetz 2040 in Etappen realisieren und kontinuierlich weiterentwickeln

##### **Hochwertiges Busnetz auf den Hauptlinien, feinmaschig in den Quartieren**

- Die Hauptlinien des Busnetzes sind ähnlich wie das Tramnetz qualitativ aufzuwerten (u.a. Busspuren, Grüne Welle an LSA, Anschlusssicherung, optimale Umsteigeverhältnisse).
- Das Busnetz ist als feinmaschiges Netz zur Feinverteilung und insbesondere zur Bedienung der «last mile» weiterentwickeln.

### Motorisierter Individualverkehr

- Es ist eine restriktive Parkraumpolitik umzusetzen. Ausnahmen nur mit dem Ziel, Parkplätze entlang Tramstrecken aufzuheben.
- City-Maut und Ökozonen für Basel prüfen und einführen.

### Fussgängerzone erweitern

- Die Fussgängerzone ist von der oberen Freien Strasse über Aeschenvorstadt bis zum Aeschenplatz (letzter Teil des Fussgänger-Konzeptes «Y») zu erweitern.

## 1. Ziele des Gegenvorschlages

Der Gesamtverkehr soll bis 2050 nur noch mit Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten erfolgen, die wenig Lärm und wenig Schadstoffe verursachen und Klima und Ressourcen schonen. Um dieses Ziel zu erreichen, soll der Regierungsrat passende Zwischenziele im Einklang mit der Energiegesetzgebung festlegen.

Der Gegenvorschlag greift zudem die sehr dynamische technische Entwicklung im Mobilitätsbereich auf. Der Kanton soll geeignete Massnahmen ergreifen, um innovative Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen zu fördern, die zu einer Senkung der Umweltbelastungen beitragen.

## Wichtige Zielsetzungen der Bestimmungen im Umweltschutzgesetz

Gesetz heute	Gegenvorschlag
Minus 10 % privater Autoverkehr auf Stadtstrassen bis 2020	Keine Zunahme des privaten Autoverkehrs auf Stadtstrassen
Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel erhöhen	Bis 2050 emissionsarm, klima- und ressourcenschonend mobil sein
ÖV, Fuss- und Veloverkehr bevorzugt behandeln	Umweltfreundliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel bevorzugt behandeln

Insgesamt umfasst der Gegenvorschlag also klar einschränkende Forderungen für den MIV (beim öV bzgl. Lärm), welche nur mit einer konsistenten Kombination von wirkungsvollen Massnahmen erreicht werden können.

## 2. Öffentlicher Verkehr

### 2.1 Herzstück und S-Bahn

Das Herzstück als Grobverteiler erlaubt schnelle Verbindungen in der Region, ins benachbarte Ausland und zum EAP. Eine gut ausgebaute Erreichbarkeit der Stadt ist Voraussetzung für eine Akzeptanz der vom Gegenvorschlag geforderten Massnahmen zur Beschränkung des Autoverkehrs.

**Unsere Forderung:** Planungen zum Herzstück rasch weiterführen. Finanzierung in STEP 2040/45 und Realisierung sicherstellen.

Zusätzlich zu den geplanten S-Bahn-Verbindungen sind in der HVZ S-Bahn-Tangentialverbindungen anzubieten (z.B. Pratteln-Muttenz-Bad. Bahnhof)

## 2.2 Tram und Bus

Tram und Bus sind vor allem in Spitzenzeiten langsam und oft auch unpünktlich. Man kann sich zuwenig auf sie verlassen, d.h. man muss bei öV-Fahrten einen zeitlichen Sicherheitspuffer einplanen, um rechtzeitig ans Ziel zu kommen.

Massnahmen, die zu einer Fahrzeitverlängerung oder Verspätungen / Unpünktlichkeit führen, sind Gift für die Attraktivität von Tram und Bus und haben eine unerwünschte Reduktion der Anzahl Fahrgäste zur Folge. So ist z.B. der im Rahmen Umbau Aeschenplatz geplante Umweg der L15 via Gartenstrasse wegen Fahrzeitverlängerung und zusätzlicher Eigenbehinderungen kategorisch abzulehnen, ebenso die Aufhebung von Eigentrassesees / Sperrflächen für Tram und Bus oder die Steuerung von Lichtsignalanlagen mit ungenügender Priorität für den öV.

Die Kundinnen und Kunden wünschen sich einen schnellen, pünktlichen, bequemen, sicheren und preiswerten öV. Genau darauf sind die Massnahmen zur Verbesserung des öV auszurichten.

## 2.3 Weiterentwicklung System Tram

Um den öV im Kanton Basel-Stadt und in der Agglomeration wieder attraktiver und schneller zu machen, braucht es eine Neupositionierung des Systems Tram innerhalb der verschiedenen öffentlichen Verkehrsträger.

**Unsere Forderung:** Das System «Tram» ist als Mittelverteiler in Richtung «Stadtbahn» weiterzuentwickeln. Die Tramstrecken des BVB-/BLT-Netzes sind zu «schnellen öV-Achsen» aufzuwerten. Diese Entwicklung ist rasch zu planen und im Rahmen von Netzerweiterungen, aber auch Erneuerungsprojekten schrittweise umzusetzen. Das Jahr 2050 markiert die letzte Umsetzungsetappe.

Konkret heisst dies für Tramstrecken / Tramlinien:

- Möglichst weitgehendes Eigentrasse. Wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist, ist der gleiche Effekt mit digitalen Lösungen und / oder Tropfenzählersystemen für den miV zu erreichen.
- Absolute Priorität für den öV an Lichtsignalanlagen («Grüne Welle für das Tram»).
- Keine Parkplätze entlang von Tramstrecken. Ausnahmen sind nur an genügend breiten Strassen zulässig, wo neben dem Trameigentrasse auch Platz für je eine eigene miV- und Velospur vorhanden sind. Damit sollen die Behinderungen des Trams durch ein- und ausparkierende oder falsch parkierte Autos konsequent verhindert und die Zuverlässigkeit des öV erhöht werden.
- Hohe Anschlussqualität bei wichtigen Knoten des Netzes (umfassender Einsatz von digitalen Anschlusssicherungssystemen)
- Umsteigeknoten zur S-Bahn und zu anderen Tram- und Buslinien mit möglichst kurzen Distanzen für bequemes umsteigen
- punktuell: Zusammenlegung von Haltstellen.

Mit diesen Massnahmen wird die durchschnittliche Reisezeit mit dem Tram signifikant gesteigert und die Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit erhöht.

Die dargestellten Standards sind für alle derzeit geplanten und alle zukünftigen Tramnetzergänzungen in BS und BL zu Grunde zu legen.

Das gleiche Vorgehen ist für wichtige Buslinien vorzusehen, die zum öV-Hauptnetz gehören (insbesondere Buslinien 30, 31, 33, 34, 36, 38, 50).

## 2.4 Weiterentwicklung Tramnetz

Für die Weiterentwicklung des Netzes ist vom Tramnetz 2040 der Kantone BS / BL auszugehen, wobei dieses ca. alle 10 Jahre zu überprüfen ist. Zusätzlich aufzunehmen sind jetzt schon eine Tramverbindung ins Dreispitzareal bis Motorfahrzeugprüfstation. Für den Zeithorizont 2050 sind im Sinne der Weiterentwicklung des Tramnetzes in Richtung Stadtbahn zusätzliche Ausbauten zu prüfen und zu realisieren, die nicht nur die Leistungsfähigkeit, sondern auch die Reisegeschwindigkeit im System Tram erhöhen.

Zur Erhöhung der betrieblichen Flexibilität bei Störungen oder Veranstaltungen, aber auch um unkompliziert neue Linienführungen umsetzen zu können, sind an Tramkreuzungen so weit als möglich und sinnvoll im Rahmen von Erneuerungen Eckverbindungen einzubauen.

**Unsere Forderung:** Tramnetz 2040 in Etappen realisieren und kontinuierlich weiterentwickeln.

## 2.5 Weiterentwicklung Busnetz

Das Busnetz ergänzt das Hochleistungstramnetz (Stadtbahn). Heutige Lücken im öV-Netzes sind mit zusätzlichen Buslinien zu bedienen. Quartierbuslinien sind intelligent zu verknüpfen, um attraktivere Direktverbindungen oder zusätzliche Tangentialverbindungen zu erhalten (zB Bruderholz-Binningen zur besseren Erschliessung des Bruderholz und des Binninger Ostplateaus).

Offen sind wir für Versuche und bei Bewährung auch zur Einführung von autonom betriebenen Buslinien. Damit können auch kleinere Gefässe als Quartierbuslinien kostengünstig betrieben, die «Last Mile» im System öV attraktiviert und der ModalSplit zu Gunsten des öV verbessert werden.

**Unsere Forderung:** Busnetz als engmaschiges Netz zur Feinverteilung und insbesondere zur Bedienung der «last mile» weiterentwickeln. Die Chancen der Digitalisierung / Automatisierung sind für feinmaschige Erschliessungen in den Quartieren zu nutzen (Quartierbuslinien, ggf. auch On-demand-Angebote).

## 2.6 Taktintervalle

Um die Rolle des öV im Freizeitverkehr zu stärken, sind die Taktintervalle insbesondere abends und an Wochenenden zu verdichten. Auf Streckenabschnitten mit mehreren Linien sind diese möglichst gleichmässig über die Taktintervalle zu verteilen.

**Unsere Forderung:** öV-Angebot weiter ausbauen, mit besonderem Fokus auf das öV-Angebot am Abend und an Sonn- und Feiertagen. Taktintervalle sind zu verdichten.

## 2.7 Reisegeschwindigkeit Tram / Bus erhöhen

Die Reisezeit ist abhängig von der Höchstgeschwindigkeit, der Anzahl und Dauer der Halte, von Umsteigevorgängen sowie von den erforderlichen Fusswegen. Es gibt heute viel zu viele unerwünschte Halte. Diese ereignen sich an Lichtsignalen, zwischen den Haltestellen (Behinderungen durch Velos, Autos, andere öV-Fahrzeuge, Baustellen). Punktuell liegen Haltestellen zu nahe beieinander.

Lichtsignalanlagen: Für den öV schlecht eingestellte Lichtsignale verlängern die Fahrzeit und führen zu Unpünktlichkeit. Vorbildlich ist die Situation zB in BL auf der L10 zwischen Binningen Oberdorf und Ettingen, wo die Trams nie warten müssen. Schlecht wird es erst in BS nach dem Zolli bei der Staatsanwaltschaft, wo der 10er ab und zu halten muss, gleiches gilt bei L2 von Binningen herkommend, wo er vor dem Kreisel Dorenbach oft warten muss.

Haltestellen: Einfachhaltestellen sind kundenfreundlicher als Doppelhaltestellen. Um deren Nachteile auf den Betriebsablauf klein zu halten, ist mit geeigneten Massnahmen

sicherzustellen, dass sich die Fahrgäste gleichmässig auf die ganze Länge einer Haltstelle verteilen und somit das Ein- Aussteigen beschleunigt wird.

Aufheben von Haltestellen: An verschiedenen Orten liegen Haltestellen sehr nahe beieinander und es drängt sich auf, Haltestellen zusammenzulegen. Solche Massnahmen sind jedoch sorgfältig im Hinblick auf eine Verlängerung der Reisezeit infolge längerer Fusswege zu prüfen. Im Stadtzentrum und entlang von Buslinien (v.a. Quartierbuslinien) dürfen die Haltestellenabstände kürzer sein, bei Tramlinien aus der Agglo in die Stadt hingegen länger. Zusätzlich zum geplanten Expresstram aus dem Leimental sind solche auch auf den beiden anderen Überlandtramstrecken (11, 14) zu prüfen.

**Unsere Forderungen:** An LSA absolute Priorität für öV; an Knoten mit mehreren öV-Linien sind die frequenzstärken Linien gegenüber den schwächeren zu bevorzugen. Zu bevorzugen sind auch die nach Stadtbahnstandard weiterentwickelten Linien. Bei zu nahe beieinander liegenden Haltestellen ist zu prüfen, ob sie zusammengelegt werden können.

## 2.8 Behinderungen von Tram und Bus durch andere Verkehrsträger beseitigen

Behinderungen des öV durch andere Verkehrsträger führen heute täglich und an vielen Orten zu Verspätungen und somit schlechter Zuverlässigkeit von Tram und Bus. Die Ursachen sind vielfältig:

Parkierte Autos neben Tramschiene: Zahlreiche Strassen weisen direkt neben den Tramschienen Parkplätze auf. Ein- und ausparkierende Autos behindern dadurch den öV. Langsam fahrende Velofahrer behindern in solchen Strassen ebenfalls den öV, weil sie wegen der parkierten Autos nicht ausweichen können. In besonders engen Strassen kommt es wegen falsch parkierter Autos heute immer wieder dazu, dass Tram ganz blockiert werden.

Behinderungen durch andere öV-Fahrzeuge: Ursache sind überlastete Abschnitte z.B. in Innerstadt, beim Bahnhof SBB etc. Abhilfe bringt hier eine tramfreundliche Steuerung der LSA sowie eine optimierte Liniennetzplanung.

**Unsere Forderungen:** Aufheben der Parkplätze direkt neben Tramgeleise (wie in Zürich) und Schaffung von zusätzlichen Sperrflächen für Tram bzw. Busspuren. Kein Rückbau von Eigentrasse des Trams.

## 2.9 Tarif

Anfang 2013 wurde in Tallinn für Einheimische der Gratis-öV eingeführt. Bereits im ersten Monat nach Einführung sank der MIV um 10 Prozent, obwohl ein Drittel der Einwohner bereits vorher aus sozialen Gründen gratis fahren konnten. Vor einigen Monaten ist auch in Luxemburg der Gratis öV eingeführt worden. Wegen der Corona Krise ist es vorerst leider nicht möglich, die hier Auswirkungen auf Fahrgastzahlen, Modal Split etc. genau zu untersuchen und planerische Schlüsse daraus abzuleiten. Bei der ganzen Preisdiskussion ist festzuhalten, dass es nicht nur Abobesitzende, sondern auch Einzelzahlende gibt, welche auf Preissignale viel stärker reagieren.

**Unsere Forderung:** Es braucht eine Trendwende bei den Tarifen. Die Politik der übermässigen Tarifierhöhungen der letzten Jahre (mehr als im Rahmen der Teuerung) ist zu stoppen und durch eine Politik von moderaten Tarifanpassungen (weniger als Teuerung) zu ersetzen. Um den öV in der Trieregion attraktiver zu machen, sind Tarifmodelle zu entwickeln, die die geringere Kaufkraft in F und D berücksichtigen. Die hohen Einzeltarife sind zu senken, da sie ab 2 Personen zu hoch sind.

Für Gruppen sind Rabatte einzuführen. Neu zu schaffen sind ausserdem Kombiabonumente U-Abo mit Bike- / E-Bike-Sharing u.ä., um die Synergien dieser beiden Verkehrsträger zu nutzen. Die Digitalisierung ist zu nutzen, um den Zugang zum öV mit einfachen und kostengünstigen Ticketingmodellen so attraktiv wie möglich zu machen.

### 3. Motorisierter Individualverkehr (miV)

Um die Ziele des Gegenvorschlags zu erreichen, ist eine Reduktion des miV unerlässlich. Allerdings dürfte langfristig die Umweltfreundlichkeit des miV mit E-Fahrzeugen zunehmen. Ihr Platzbedarf ist aber in städtischen Verhältnissen im Vergleich zum öV immer noch ein deutlicher Nachteil und widerspricht den Zielen des Gegenvorschlags.

Unsere öV-Massnahmen bezwecken, dass die Attraktivität des miV im Vergleich zum öV stagniert oder abnimmt. Dies ist gewollt und entspricht der Stossrichtung des Gegenvorschlags.

Der effiziente Steuerungseinfluss über die Parkierungspolitik gerät derzeit an seine Grenzen, da die Anzahl neu geschaffener privater Parkplätze jene der auf Allmend aufgehobener übersteigt. Dieser Trend läuft den Zielen des Gegenvorschlags zuwider, da er die Attraktivität des MIV erhöht.

Grundsätzlich ist die IGÖV Nordwestschweiz der Meinung, dass der öffentliche Strassenraum viel zu wertvoll ist, um im grossen Stil von stillstehenden Fahrzeugen («Stehzeugen») genutzt zu werden. Die IGÖV unterstützt deshalb eine restriktive Parkplatzpolitik. Neu geschaffene Parkplätze kommen für die IGÖV nur dort in Frage, wo sie dem Ersatz von Parkplätzen entlang von Tramstrecken dienen. Hierfür schliessen wir kleine, dezentrale unterirdische Quartierparkings nicht aus. Diese sind aber ausschliesslich für Anwohnende, Besuchende, Güterumschlag und Gewerbe vorzusehen, nicht aber für Pendlerinnen und Pendler.

Die PW-Fahrten in die Stadt insbesondere von Arbeitspendlern verursachen dem Kanton BS hohe ungedeckte volkswirtschaftliche Kosten (Lärmsanierungen, Luftschadstoffe, Flächenverbrauch, Zeitverluste beim öV, Fussgänger- und Velosicherheit).

Die IGÖV spricht sich für **Mobilitypricing** im motorisierten Individualverkehr (Strasse) aus und orientiert sich dabei an Vorbildern wie London oder anderen Metropolen. Eine Bepreisung der Stadteinfahrt in der Grössenordnung von beispielsweise 5 Franken / Tag (zum Vergleich: U-Abo kostet ca. 4 Franken / Tag) für PW hat zweifellos eine deutliche Lenkungswirkung. Die Autobahnen sind davon auszunehmen. Für das Inkasso stehen heute praxistaugliche digitale Systeme mit Kennzeichenerfassung zur Verfügung (vgl. City-Maut in London).

Die Autosteuer soll nicht mehr nach dem Hubraum bemessen werden (ist bei E-Autos ohnehin nicht mehr möglich), sondern stark progressiv nach der Fahrzeugbreite und nach Gewicht. Eine solche Steuer würde breite SUV's pönalisieren, was sich u.a. positiv auf die Sicherheit der Velofahrenden (besonders in engen Strassen) auswirken wird.

**Unsere Forderungen:** restriktive Parkraumpolitik (auch auf privaten Arealen), Ausnahmen nur mit dem Ziel, Parkplätze entlang Tramstrecken aufzuheben. City-Maut für Basel prüfen und einführen. Autosteuern progressiv nach der Fahrzeugbreite und Fahrzeuggewicht bemessen. Ab ca. 2030 sind Ökozonen für den miV einzurichten. Innerhalb dieser Zonen sind nur die ökologischsten Fahrzeuge zuzulassen (CO<sub>2</sub>-frei).

### 4. Velo

Die IGÖV steht der weiteren Förderung des Veloverkehrs positiv gegenüber. Dies darf aber nicht zulasten des Tram- und Busverkehrs gehen.

**Unsere Forderung:** In Strassen, wo der zur Verfügung stehende Querschnitt nicht für eine gleichzeitige Realisierung / Beibehaltung eines Eigentrassees für Tram / Bus und Velostreifen ausreicht, sind das Trameigentrassee zu priorisieren und für die Veloführung alternative Lösungen zu suchen. Im Vordergrund stehen für die IGÖV schnelle Veloverbindungen in parallel verlaufenden Strassen.

Um die Komodalität von öV und Velo zu fördern, sind an den wichtigen öV-Knoten weitere Veloabstellplätze (mit Stromanschluss für E-Bikes) zu realisieren.

## 5. Fussgängerverkehr / attraktive Innenstadt / Erweiterung Fussgängerzone

Erwiesenermassen haben attraktive Fussgängerzonen eine stark verkehrsberuhigende Wirkung und wirken lenkend hin zu mehr umweltverträglichen Verkehrsträgern (öV, Langsamverkehr). Basel hat diesbezüglich in den letzten Jahren Fortschritte gemacht. Trotzdem besteht hier weiteres Potenzial. Deshalb ist die Fussgängerzone in der Innenstadt gezielt zu erweitern.

Im Vordergrund steht die Erweiterung der Fussgängerzone in der oberen Freien Strasse in die Aeschenvorstadt bis zum für öV und Fussgänger attraktiver zu gestaltenden Aeschenplatz. So entsteht ein verkehrsberuhigter, belebter Boulevard quer durch die ganze Altstadt. Als Bestandteil dieser Erweiterung wird die Kreuzung Bankverein verkehrsberuhigt, die Lichtsignalanlage kann entfernt werden. Um den Platz als Fussgängerzone ausgestalten zu können, werden auf der Querbeziehung (Elisabethenstrasse-St. Alban-Graben) nur noch Zubringerdienst, öV und Langsamverkehr zugelassen. Die Zu- und Wegfahrt zum neuen Parking unter dem St. Alban-Graben erfolgt via Kreisel Kunstmuseum.

Der Wegfall der Lichtsignalanlage hat den positiven Nebeneffekt, dass der Tramverkehr verflüssigt werden kann.

**Unsere Forderung:** Erweiterung der Fussgängerzone von der oberen Freien Strasse über Aeschenvorstadt bis zum Aeschenplatz (letzter Teil des Fussgänger-Konzeptes «Y»), Rückbau der Lichtsignalanlage beim Bankverein.

## 6. EAP/Luftverkehr

Der IGöV ist es wichtig, den Anteil der Flugpassagiere zu steigern, die mit dem öV zum EAP fahren oder von dort die Stadt erreichen. Für eine optimale Anbindung des Flughafens ans öV-Netz braucht es sowohl die S-Bahn-Anbindung mit dem Flughafenbahnhof, die Verlängerung der Tramlinie 3 ebenso die Weiterentwicklung des heutigen Busangebots zum Flughafen.

Mit einem gut ausgebauten öV zum EAP lässt sich im Gegenzug das überdimensionierte Parkplatzangebot deckeln und schrittweise wieder zurückfahren

**Unsere Forderung:** Anschluss des Flughafens ans S-Bahn-Netz weiterverfolgen und umsetzen.

## 7. Kurz- und langfristig umzusetzende Massnahmen

In Ihrem Schreiben baten Sie, unsere Vorschläge zu unterteilen in Massnahmen, die innert der nächsten 5 Jahre oder erst später zu realisieren sind. Dem kommen wir soweit möglich nach.

### 7.1 Kurzfristig umzusetzen (bis in 5 Jahren)

Kurzfristig realisiert werden können nach unserer Einschätzung alle Massnahmen, die keine grossen planerischen oder baulichen Voraussetzungen benötigen. Das sind insbesondere:

- Angebotsverdichtung im öV, abends sowie an Sonn- und Feiertagen.
- Aufhebung von Parkplätzen neben Tramschienen.
- Umprogrammierung von Lichtsignalanlagen («Grüne Welle für Tram und Bus»).
- Einführung von Anschlusssystemen zur Verbesserung der Umsteigequalität zwischen Tram- und Buslinien.
- Stopp von Projekten, die eine Aufhebung von eigenen Tram- und Busspuren (Eigentrassees) zur Folge haben.
- Planerische Vorarbeiten für die Massnahmen, die nicht innert fünf Jahren realisiert werden können (siehe 7.2.).

## 7.2 Längerfristig umzusetzen (später als in 5 Jahren)

Mehr Zeit benötigen die Massnahmen, die einen längeren planerischen Vorlauf benötigen oder für die bauliche Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Dies sind insbesondere

- Realisierung Herzstück, Flughafenbahnanschluss und weitere S-Bahn-Projekte
- Aufwertung des gesamten Tramnetzes gemäss den von uns vorgeschlagenen Standards
- Realisierung «Tramnetz 2040»
- Erweiterung Fussgängercity
- Digitalisierung / Automatisierung von Quartierbuslinien
- Einführung von City-Maut und Ökozonen für den motorisierten Individualverkehr

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Vorschläge. Für Rücksprachen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr  
Nordwestschweiz



Stephan Appenzeller  
Präsident