

Basel, 11. September 2020

Vernehmlassung

9. Genereller Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft 2022-2025

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum 9. Generellen Leistungsauftrag Stellung nehmen zu können. Unsere Stellungnahme gliedert sich in einen ersten Teil mit grundsätzlichen Bemerkungen und einen zweiten Teil mit der Beurteilung der vorliegenden Vorschläge gemäss Vernehmlassungsvorlage.

1. Generelle Bemerkungen

Wir danken für die aus unserer Sicht gut lesbare und nachvollziehbare Vorlage. Sie enthält für den Kanton Basel-Landschaft wesentliche Angebotsverbesserungen, was wir ausdrücklich begrüssen. Wir anerkennen diese Bemühungen, den öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Landschaft damit nach Jahren des Stillstandes oder der Sparmassnahmen wieder einen Schritt vorwärts zu bringen.

1.1 Ziele des 9. GLA

Wir beurteilen auch die Zielsetzungen (S.11ff der Vorlage) als richtig und teilen diese. Es ist wichtig mit kundengerechten Angeboten die Nachfrage zu steigern. Hervorheben möchten wir den Punkt «Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit verbessern». Ein chronisch unpünktlicher öV ist gerade für Pendler keine valable Alternative.

Deshalb sind parallel zur Angebotsentwicklung infrastrukturelle Massnahmen zu planen und umzusetzen, die namentlich dem strassengebundenen öV auch in der HVZ eine unbehinderte Fahrt ermöglichen. Hierzu zählen ganz besonders der Erhalt bestehender und die Schaffung neuer für Tram und Bus reservierter Fahrspuren (Eigentrassees, Sperrflächen). Planungen wie in Birsfelden, wo in einem hochbelasteten Korridor das Trameigentrassees aufgehoben werden soll, sind neu aufzugleisen und in Bezug auf obige Forderung nach Trameigentrassees zu korrigieren.

2. Zu den vorgeschlagenen Angebotsänderungen im Einzelnen

Wir orientieren uns bei den Detailbemerkungen an der Reihenfolge gemäss Ratschlag.

2.1 Optimierung Raum Pratteln

Wir begrüssen, dass im Raum Pratteln mit einer geschickten Konzeption die Verbindungen in die Arbeitsgebiete verbessert werden sollen.

Positiv beurteilen wir die alternierende Führung der Linien 80 und 81 auf der Rheinstrasse. Damit resultiert für die Fahrgäste auf diesem Abschnitt ein 15' Takt.

Die Umsteigebeziehungen in Augst bzw. in Pratteln ermöglichen die Erreichbarkeit der Arbeitsgebiete Salina Raurica, Kaiseraugst, Rheinfelden und Stein mit dem öffentlichen Verkehr aus dem Ergolzthal.

Begehren: In der Detailgestaltung der zukünftigen Fahrpläne sind in Pratteln und Augst kurze Umsteigezeiten für diese zunehmend wichtige Tangentialverbindung anzustreben.

2.2 Weiterentwicklung mittleres Ergolzthal

2.2.1 Stadtbus und öV-Knoten Liestal

Wir begrüssen grundsätzlich die Verbesserungen, die mit der Vorlage angestrebt werden. Sie bringen bereits ab 2022 für den Raum Liestal-Frenkentaler wichtige Verbesserungen und bereiten mit der Konzeption des Buslinienetzes die Angebotsverbesserung im Busfahrplan mit dem Viertelstundentakt der S-Bahn im Jahr 2025 vor.

Positiv beurteilen wir das in der Vorlage dargelegte Zielkonzept 2025 und die Umsetzung mit den genannten Etappen. Damit erhalten die Gemeinden Lausen, Liestal, Frenkendorf und Füllinsdorf einen Stadtbus mit durchgehenden Busverbindungen der einzelnen Quartiere untereinander. Mit der Einführung des Viertelstundentakts auf den Linien 76 und 78 ab 2025 werden auch die Wartezeiten zu den Zugverbindungen auf das asymmetrische Zugsangebot auf maximal 15 Minuten begrenzt, was eine deutliche Verbesserung zum heutigen Zustand bedeutet. Mit diesen Massnahmen wird ein Beitrag geleistet, Liestal als Knoten im öV-System zu stärken, als Mobilitätshub zu positionieren und damit die bedeutenden Investitionen in diesem Raum (Vierspurausbau Bahnhof Liestal, Neubau Waldenburgerbahn, Viertelstundentakt S-Bahn) für die öV-Kund*innen nutzbar zu machen.

Begehren: Die Stärkung des öV-Knotens Liestal muss in den Folge-GLA ab 2025 mit weiteren Angebots- und Fahrplanverbesserungen auf den öV-Linien nach und von Liestal und mit besser aufeinander abgestimmten Fahrplänen – insbesondere auch mit dem Fernverkehr – weitergeführt werden. Die planerischen Vorarbeiten dazu sind in der 9.GLA-Periode zu leisten.

2.2.2 Linien 70 und 71

Auf den Linien 70 und 71 wurde 2019 eine Taktverdichtung beschlossen und eingeführt. Gemäss der Vorlage entwickelt sich das neue Angebot sehr gut und die Nachfrage hat abschnittsweise um über 85 Prozent zugenommen. Es wird davon ausgegangen, dass der Kostendeckungsgrad der Line 71 auf über 30 Prozent ansteigen wird. In der Vorlage ist allerdings nicht ersichtlich, ob dieses Angebot so weitergeführt wird.

Wir fordern darum, die 2019 beschlossene Taktverdichtung, die in der Kombination der beiden Buslinien auch in der NVZ weitgehend einen Viertelstundentakt ergibt, zumindest wie bestehend weiterzuführen.

Mit der bestehenden Lösung hat Bubendorf in der HVZ und der NVZ ein angemessenes Angebot. Da der Einsatzkurs aber nur bis Bubendorf Industrie geführt wird und die Buslinie 71 die Haltestellen auf dem Gemeindegebiet von Ziefen nicht bedient, ist diese Lösung für die Einwohner- und Einwohnerinnen von Ziefen nach wie vor unbefriedigend.

Begehren: Angesichts des im Vergleich der Linien im Kantonsgebiet sehr hohen Kostendeckungsgrads der Linie 70, die zum Hauptangebot gehört, fordern wir die Einführung eines durchgehenden Viertelstundentakts auf der Linie 70, zumindest in der HVZ und NVZ.

Zudem muss das halbstündliche Angebot in der RVZ verbessert werden. Das geplante Angebot mit einer Reduktion auf eine stündliche Verbindung nach 23 Uhr ist ungenügend. Dies umso mehr, als die Abfahrtszeiten im Bahnhof Liestal für die Anschlüsse der Züge ungünstig liegen, was zu grossen Wartezeiten am Bahnhof Liestal führt.

Begehren: Der Halbstundentakt auf der Linie 70 ist auch nach 23 Uhr bis Betriebschluss fortzusetzen. Die Fahrpläne sind dabei besser an die Ankunftszeiten der Züge am Bahnhof Liestal anzupassen, so dass die durchschnittlichen Wartezeiten kürzer werden.

Auf der Linie 71 ist das Fehlen eines Angebots in der RVZ unverständlich. Dies umso mehr, als die Linie 71 richtigerweise im Nachtangebot enthalten ist, was wir selbstverständlich begrüessen. Mit dieser Verdichtung und einer Optimierung mit der Linie 70 kann, zumindest für Fahrgäste nach Bubendorf und Reigoldswil, die Wartezeit am Bahnhof Liestal verkürzt werden.

Begehren: Angesichts der erfreulichen Entwicklung der Nachfrage auf der Linie 71 ist auf dieser Linie in der RVZ wenigstens eine stündliche Verbindung anzubieten.

2.2.3 Linien 92 und 93

Wir bedauern den Wegfall des Nachtangebot nach Lampenberg, Ramlinsburg und Bennwil, können dies aber auf Grund der niedrigen Auslastung nachvollziehen. Hingegen sollte das NVZ Angebot gemäss Betriebszeiten und Angebotsniveau bis 21 Uhr aufrechterhalten werden.

Wir begrüessen, dass das Minimalangebot auf den Linien 92 und 93 erhalten bleibt, bedauern aber, dass es nicht verbessert werden kann. Das konventionelle Erschliessungskonzept der Buserschliessung kommt hier an seine Grenzen.

Begehren: Für die von den Buslinien 92 und 93 erschlossenen Gemeinden sind zusammen mit den Gemeinden alternative öffentliche Mobilitätsangebote zu entwickeln und in dieser GLA Periode Mittel für die Durchführung von Testbetrieben zu reservieren.

2.3 Weiterentwicklung Birsstadt Nord

Grundsätzlich begrüessen wir die geplanten Angebotsausbauten, insbesondere die Taktverdichtung zur HVZ auf der Buslinie 47 sowie die direkte Anbindung von Kleinhüningen / Basel Bad mit der FHNW in Muttenz mit der Buslinie 46 während der HVZ. Ausserhalb der HVZ, in der NVZ sollte darüberhinaus wenigstens halbstündlich ein Kurs der L46 bis nach Muttenz geführt werden. Dies weil die Studierenden und Angestellten der FHNW nicht nur zur HVZ an- und abreisen.

Ebenfalls unterstützen wir die Linienänderung der Buslinie 37 nach Münchenstein, damit kann endlich das westliche Dreispitzareal mit dem öV erschlossen werden. Ungelöst erscheint uns das Wenden resp. der Wartebereich dieser Buslinie im Raum Gartenstadt. Daher erachten wir eine ganztägige Weiterführung und Wende am Bahnhof in Münchenstein als zielführender.

Mit der geänderten Linienführung 37 wird das Gewerbegebiet Münchenstein/ Arlesheim Schoren zwar weiterhin halbstündlich mit einem Bus bedient, allerdings nur zur HVZ, was in Anbetracht der geplanten Entwicklungen eindeutig zu wenig ist.

In diesem Zusammenhang möchten wir eine Gesamtlösung (Konzept) für eine gute öV Erschliessung der Gewerbegebiete Aesch Nord, Reinach Kägen sowie Münchenstein/Arlesheim (Birs) anregen. Weil die geänderte Linienführung der Linie 37 ab Birshofklinik bis Münchenstein Bahnhof teilweise die Ortsbuslinie 58 tangiert, sind die detaillierten Linienführungen dieser beiden Linien auf Münchener Boden zwingend zu koordinieren.

Begehren: Die Linie 46 ist in der NVZ halbstündlich bis FHNW / Muttenz zu führen. Die Linie 37 ist ganztags bis Münchenstein Bahnhof zu führen, nicht nur bis Gartenstadt.
Das Angebot der Linie 37 ist im Detail mit dem der Linie 58 zu koordinieren.

2.4 Waldenburgertal / Erneuerung Linie 19 (WB)

Im nächsten Jahr tritt der Neubau der WB (Linie 19) in die entscheidende Bauphase mit Total Sperre der Bahn. In dieser Zeit wird die Linie 19 mit Bussen statt mit Zügen betrieben. Das Angebot zwischen Waldenburg und Liestal wird laut Bericht tagsüber zum 15'-Takt verdichtet, in den HVZ wird aus Kapazitätsgründen sogar ein 7.5'-Takt angeboten. Während den übrigen Zeiten gilt der 30'-Takt.

Vor diesem Hintergrund ist es für die IGÖV völlig unverständlich, dass anschliessend wieder weitgehend der heutige, wesentlich schlechtere Takt gelten soll. Das Angebot mit der neuen Bahn ist nach dem Umbau gegenüber heute stark auszubauen und damit die Investition von 300 Mio. Franken für die Bevölkerung in Wert zu setzen. Die IGÖV verlangt deshalb einen durchgehenden 15-Minuten Takt tagsüber (HVZ und NVZ) sowie mindestens einen 30-Min-Takt in der RVZ.

- Begehren: Auf der Linie 19 ist nach dem Umbau ganztags ein 15-Minuten-Takt (HVZ und NVZ) sowie in der RVZ mindestens ein 30-Minuten-Takt anzubieten.

2.5 Überlastabbau Linie 11

Wir begrüßen den Vorschlag, die Linie 11 durch eine bessere Linienführung der HVZ-Linie E11 besser zu entlasten. Das vorgeschlagene neue Betriebskonzept für die Linie E11 überzeugt uns allerdings nur teilweise, da es nur in der Abend-HVZ zu einer Entlastung der Linie 11 beitragen wird, nicht aber in der morgendlichen HVZ (Führung via Gundeldingerquartier statt direkt zum Bahnhof SBB).

Wir empfehlen, diesen Ansatz nochmals zu überdenken und kundenorientiertere Varianten einzusetzen. In der morgendlichen HVZ könnte dies z.B. wie heute in einer gegenläufigen Linienführung (Reinach-Bahnhof SBB-Theater-Güterstrasse-Reinach) oder auch in Form einer kürzeren Linienführung Reinach-Bahnhof SBB-Aeschenplatz-Reinach erfolgen. Interessant und unbedingt zu prüfen ist auch der in der Vorlage erwähnte Ansatz einer betrieblichen Verknüpfung der Linien E11 und 17. Dabei wären die HVZ-Betriebszeiten der Linie E11 an diejenigen der Linie 17 anzupassen, was die Linie 11 zusätzlich entlasten würde.

2.6 Weiterentwicklung Allschwil Bachgraben – St. Johann

Die bessere Erschliessung des Bachgrabengebietes mit der Verlängerung der Buslinie 64 begrüßen wir. Langfristig muss aber eine Tramverbindung ins Bachgrabengebiet führen. Nur sie kann das zu erwartende Passagieraufkommen abzudecken und eine attraktive Erschliessung mit dem ÖV gewährleisten

2.7 Neues Konzept Ettingen-Metzerlen-Mariastein

Die IGÖV begrüsst das neue, systematisierte Angebot der Buslinie 68 und 69.

2.8 Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen

Die Anpassungen des Nachtnetzes an die Tagesstrukturen unterstützen wird. Damit wird die Benutzung des Nachtangebots verständlicher. Durch die vermehrte Führung von Kursen mit Trams statt Bussen wird zudem die Kapazitäten in der Agglomeration Basel erhöht, was wir begrüßen. Wir wünschen, die Anpassungen des gesamten Nachtangebots (auch die Agglomeration Basel) an das Tagesnetz auf den frühest möglichen Zeitpunkt umzusetzen.

2.9 Angebotsverbesserung am Abend

Wir begrüßen grundsätzlich eine Taktverdichtung in den Abendstunden zur Attraktivitätssteigerung des ÖV's. Auch uns erscheint das heutige Angebot am Abend nicht mehr bedürfnisgerecht. Allerdings sind wir überzeugt, dass eine Taktverdichtung bis in die Nachtstunden einen wesentlich grösseren Nutzen erbringt als die vorgeschlagene Ausdehnung des Tagesfahrplans. Anstelle einer Ausdehnung des 7 ½-Minuten-Taktes bis 21 oder 22 Uhr ist deshalb alternativ die Taktverdichtung auf einen 10-Minuten-Takt ab 20 Uhr bis Betriebsschluss zu prüfen. Eine Taktausdünnung frühmorgens oder auf einzelnen Relationen zur Kompensation lehnen wir ab, da dies den Zielen einer Attraktivitätssteigerung des öV zuwiderläuft.

Begehren: Anstelle einer Ausdehnung des 7 ½-Minuten-Taktes bis 21 oder 22 Uhr ist eine Taktverdichtung auf einen 10-Minuten-Takt ab 20 Uhr bis Betriebsschluss zu prüfen. Dies für Tram- und Buslinien, die sonst im 15-Minuten-Takt verkehren. Bei weniger häufig verkehrenden Linien ist sinngemäss vorzugehen.

2.10 Erneuerung Rollmaterial der S-Bahn

Die Einsatzzüge der S3 am Morgen und am Abend verkehren derzeit mit sehr altem Rollmaterial. Auch die geplanten Domino-Züge entsprechen nicht zeitgemässen Kundenbedürfnissen. Der Einsatz von neueren Zügen (Typ Flirt) würde den Komfort für die Reisenden erhöhen und würde zudem auch höhere Beschleunigungen ermöglichen. Dies würde es u.E. auch erlauben, die heute fehlenden Halte der HVZ-S-Bahn-Züge in Lausen und Ittingen sicherzustellen.

Begehren: Die HVZ-Zusatzzüge sind auf den nächstmöglichen Termin durch Flirt-Züge zu ersetzen, dies auch im Hinblick auf den kommenden Viertelstundentakt bis Liestal ab 2025.

2.11 Ausblick S-Bahn Basel

Der etappenweise Ausbau der Regio-S-Bahn wird immer wieder diskutiert. Wohl sind in den letzten Jahren Fortschritte erzielt worden mit der Vertaktung der S-Bahn-Linien im Ergolz-, Rhein- und Laufental sowie mit der Modernisierung der Wiesentallinie und deren Einführung in den Bahnhof SBB. Es gab aber auch Rückschläge wie die Kappung der S1 von Frick nach

Mulhouse im Bahnhof SBB. Im Moment fokussiert sich aber alles auf den «Grossen Wurf», das Herzstück mit der Tunnelverbindung Bahnhof SBB – Bad. Bahnhof. Dieses für die Region wichtige Ziel wird aber frühestens in 20-25 Jahren Realität.

2.11.1 Tangential-S-Bahn-Linien

In der Zwischenzeit sollte aber die S-Bahn, bzw. der öffentliche Verkehr auf der Normalspur, dennoch weiterentwickelt werden, ohne das Herzstück zu konkurrenzieren oder ungewollte Präjudizien zu schaffen. Auch kleine Schritte bedeuten für die ÖV-Nutzer*innen eine Attraktivitätssteigerung und sind im Blick auf die lange Realisierungszeit des Herzstücks von Vorteil.

Zwei Massnahmen bieten sich an: Zur besseren Erreichbarkeit der wichtigen Arbeitsgebiete in der Stadt und zur Entlastung des Bahnhofs SBB könnten die Entlastungszüge aus dem Rheintal und dem Ergolzthal, morgens und abends von/nach Stein bzw. Olten, direkt in den Bad. Bahnhof geleitet werden. Zudem könnten die Züge des Regionalexpress von Freiburg - Bad. Bahnhof morgens und abends direkt nach Pratteln und von dort evtl. ins Rheintal, bzw. Ergolzthal statt in den Bahnhof SBB verlängert werden.

Begehren: In der 9. GLA-Periode sind die planerischen Vorarbeiten für eine möglichst rasche Realisierung von S-Bahn-Tangentialverbindungen vorwärtszutreiben.

2.12 Weitere Anliegen für einen kundenfreundlichen öffentlichen Verkehr

Nebst den Verbesserungen im Angebot ist es der IGÖV auch wichtig, dass die von den öV-Unternehmung einzuhaltenden Standards bezüglich Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastinformation laufend überprüft und wo nötig verbessert werden. Dies ist einheitlich im Raum Nordwestschweiz durch die Besteller gegenüber den Betreiberunternehmen zu fordern und so sicherzustellen. Nachfolgend fokussieren wir auf die Themen «hindernisfreier Zugang», «Haltestellenausstattung» und «Fahrgastinformation».

2.12.1 Hindernisfreier Zugang zum ÖV

Um einen hindernisfreien Zugang zum ÖV zu gewährleisten zu können, sind die im Kanton Basel-Landschaft zum Einsatz kommenden Tram-Fahrzeuge auf der ganzen Länge mit Schiebetritten ausgestattet sein. Dies ist ab sofort jeder Fahrzeugbeschaffung zu Grunde zu legen, auch bei Nachbestellungen oder der Einlösung von Optionen. Damit kann auch die Sicherheit von Velofahrenden an den Kaphaltestellen im Kanton (i.e. Reinach, Allschwil, Birsfelden, Binningen) massiv verbessert werden.

Der hindernisfreie Zugang zum öV ist immer auch an den Bedürfnissen der Gehbehinderten und älteren Personen auszurichten.

2.12.2 Haltestellenausstattung

Eine Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur ist dringend notwendig. Insbesondere fordern wir mehr gedeckte Unterstände mit Sitzgelegenheiten. Zusätzlich fordern wir, dass die Billettautomaten, wo nicht schon geschehen, in den Unterständen platziert werden, damit die Fahrgäste geschützt vom Wetter Billette lösen können. Weder die Beschaffung von Tickets noch das Lesen von Fahrplänen darf den Fahrgästen im Regen zugemutet werden.

Sitzgelegenheiten sind als selbstverständlicher Teil der Haltestelleninfrastruktur zu betrachten, auch bei Haltestellen mit geringer Frequenz.

2.12.3 Fahrgastinformationen

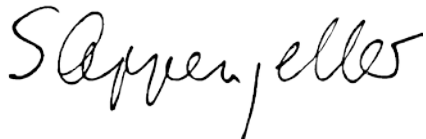
Die Fahrgastinformationen für seh- und höreingeschränkte Personen muss weiter verbessert werden. Die Innenraumdurchsagen in den Fahrzeugen sollen deshalb zusätzlich auf den Bildschirmen im Innenraum visuell angezeigt werden.

3. Schluss

Für eine Berücksichtigung unserer Anliegen in der Überarbeitung der Landratsvorlage sind wir Ihnen sehr dankbar. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
Nordwestschweiz



Stephan Appenzeller
Präsident

IGÖV Nordwestschweiz
4000 Basel
info@igoev-nordwestschweiz.ch
Tel. 079 252 08 21