



Basel, 3. September 2020

## Vernehmlassung

### OeV-Programm Basel-Stadt 2022-2025

Sehr geehrte Damen und Herren

Die IGÖV Nordwestschweiz bedankt sich für die Möglichkeit, zum OeV-Programm 2022-2025 Stellung nehmen zu können.

Unsere Stellungnahme folgt dem publizierten Fragebogen

#### 1. Ziele und strategische Schwerpunkte ÖV-Programm 2022-2025

##### 1.1 Sind Sie mit den Zielen und strategischen Schwerpunkten (Kapitel 4) im Grundsatz einverstanden?

Ja

Generell begrüßen wir die kontinuierliche Weiterentwicklung des öV. In den Jahren 2022 bis 2025 sind kleiner Schritte vorgesehen. Grössere Sprünge erlauben erst die in Planung befindlichen Netzausbauten (Tram, S-Bahn) ab 2025 und später. Umso wichtiger ist es, mit Verbesserung an der bestehenden ÖV-Infrastruktur dessen Zuverlässigkeit, aber auch Geschwindigkeit (Reisezeit) zu verbessern. Im Einzelnen möchten wir hervorheben (mit Bezug zu den Kapiteln im Bericht):

##### 4.2.3 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.

##### 4.2.2 Massnahmen zur Verkürzung der Reisezeit

Der öV in der Stadt Basel ist in den letzten Jahren wegen verschiedener Massnahmen langsamer geworden, was auch externe Studien (zB Avenit Suisse) belegen. Dadurch hat der öV an Attraktivität verloren. Dieser Entwicklung ist unbedingt wirkungsvoll entgegenzuwirken.

Die wichtigsten Instrumente hierzu sind ein Eigentrassees und konsequente Bevorzugung an Lichtsignalanlagen. Eigenen Trassen und Spuren sowie ein «Grüne Welle» für Tram und Bus sind die Garanten für einen flüssigen ÖV.

Wenn immer möglich sollen deshalb Tram und Bus eine eigene Spur oder Trasse erhalten, auch wenn dazu Fahrspuren des MIV aufgehoben werden müssen. Der Vorteil einer eigenen Trasse oder Spur kommt aber nur dann zur Geltung, wenn diese vom MIV auch respektiert wird. Deshalb braucht es vermehrte Kontrollen, damit insbesondere die Busspuren auch den Busverkehr schneller machen.

Ebenso ist bei Lichtsignalanlagen eine konsequente Bevorzugung des öV nach dem Grundsatz der «absoluten Priorität» umzusetzen. So wie z.B. bei den Vorortslinien 10 und 11 der BLT im Kanton Basel-Landschaft.

Die Haltstellenabstände zwischen zwei öV-Haltestellen sind in Basel kleiner als in anderen Städten, zB Zürich. Das drückt die Reisegeschwindigkeit nach unten. Im Grundsatz ist es deshalb nachvollziehbar, besonders nahe beieinanderliegende Haltestellen zusammenzulegen. Der Teufel liegt aber im Detail. So erschwert die Aufhebung von Haltestellen den Zugang zum öV für die Behinderten und älteren Personen. Wer langsam zu Fuss ist, erfährt bei längeren Distanzen zwischen den Haltestellen insgesamt eine Reisezeitverlängerung, was unerwünscht ist. Bei allfälligen Aufhebungen von Haltestellen sind Vor- und Nachteile deshalb sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

Ein wesentliches Problem des öV im Kanton Basel-Stadt stellt nicht nur die ungenügende Reisegeschwindigkeit, sondern auch dessen ungenügende Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit dar. Sie zwingt die Kundschaft, unnötig verlängerte Reisezeit einzuplanen, was sich ebenso wie eine geringere Geschwindigkeit auswirkt. Diese Probleme sind in den nächsten Jahren mit absoluter Priorität anzugehen, um das Image des öV zu verbessern. Die oben skizzierten Massnahmen – umfassende Eigentrassees / Tram- und Busspuren sowie absolute Priorisierung an Lichtsignalanlagen sind wichtige Bausteine, um auch die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des öV signifikant zu verbessern.

Umsteigen verlängert nicht nur die Reisezeit, es ist auch äusserst unbeliebt. Das Liniennetz muss deshalb auch weiterhin nach Möglichkeit umsteigefreie Verbindungen zu den wichtigsten Zielen anbieten.

#### **4.2.4 Kapazitätssteigerung in nachfragestarken Zeitperiode**

Der Ausbau der Kapazitätssteigerung begrüssen wir sehr. Für die Buslinie 50 soll die Situation laufend neu beurteilt und das Angebot entsprechend angepasst werden.

#### **4.2.5 Verbesserung des Komforts durch weitere Flottenmodernisierungen und Standardisierungen der Haltestelleninfrastruktur**

##### Modernisierung der Fahrzeugflotte

Wir begrüssen den Einsatz von Elektrobussen ausdrücklich. Die Elektrobusse werden zu einer erheblichen Verminderung der Lärmemissionen führen und sind zudem Abgasfrei.

##### Hindernisfreier Zugang zum ÖV

Um einen hindernisfreien Zugang zum ÖV zu gewährleisten zu können, müssen die Tram-Fahrzeuge auf der ganzen Länge mit entsprechenden Schiebetritten ausgestattet sein. Dies ist ab sofort jeder Fahrzeugbeschaffung zu Grunde zu legen, auch bei Nachbestellungen / Optionen. Damit kann auch die Sicherheit von Velofahrenden an Kaphaltestellen massiv verbessert werden. Das teure, in Erprobung stehende «velofreundliche Spezialgleis» kann nur eine Übergangslösung darstellen.

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

#### Haltestellenausstattung

Eine Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur ist dringend notwendig. Insbesondere fordern wir mehr gedeckte Unterstände mit Sitzgelegenheiten. Zusätzlich fordern wir, dass die Billettautomaten in den Unterständen platziert werden, damit die Fahrgäste geschützt vom Wetter Billette lösen können.

Wir legen Wert darauf, dass die Haltestellen bedürfnisgerecht gestaltet werden. 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.

#### Fahrgastinformationen

Die Fahrgastinformationen für Seh- und Höreingeschränkte Personen muss weiter verbessert werden. Die Innenraumdurchsagen sollen deshalb zusätzlich auch auf den Bildschirmen im Innenraum angezeigt werden.

### **4.3 Fahrausweissortiment nutzungsgerechter Gestalten**

Eine Vereinfachung des Angebotes im Sinne einer erhöhten Kundenfreundlichkeit begrüßen wir sehr. Dazu gehört für die IGÖV auch, dass die Abonnemente aus dem umliegenden Dreiland auch auf dem TNW-Netz ihre Gültigkeit haben. Dis auf Basis Gegenseitigkeit.

Die Gültigkeit des GA ist auf die ausländischen Streckenabschnitte der grenzüberschreitenden Tram- und Buslinien 3, 8 und 38 zu erweitern.

Auch soll die Möglichkeit die Billette per App zu beziehen vereinfacht und ausgebaut werden. Der Anschluss des TNW an eines der nationalen Produkte wie Fairtiq ist anzustreben.

### **4.4 Multimodalität fördern**

#### Sharing und Verleihsysteme

Wir begrüßen die Zusammenarbeit der BVB mit dem Anbieter des Velo-Verleihsystems. Durch das Zusammenführen von verschiedenen Mobilitätsangeboten, wird auch der ÖV attraktiver. Wir stellen uns vor, dass zusätzlich zum «normale» U-Abo ein «ZU-Abo plus» geschaffen wird, in das eine gewisse Anzahl Minuten zur Benützung eines E-Bikes (zB Pick-e-Bike) inkludiert wird. So werden öV und E-Bike nicht zu Konkurrenten, sondern zu einem Gesamtprodukt.

### **1.2 Sollten aus Ihrer Sicht einzelne Handlungsfelder zur Nachfragesteigerung im ÖV mit Priorität behandelt werden?**

Ja, und zwar folgende: (Bitte max. 2 Kästchen ankreuzen)

Attraktivität des ÖV-Angebotes erhöhen

BVB als zuverlässiges, leistungsstarkes Transportunternehmen positionieren

Vgl. auch Kommentar unter 1.1

Warum BVB priorisieren? Die BVB ist im innerstädtischen öV das Rückgrat (zusammen mit BLT und AAGL). Die Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Flexibilität und auch Reisegeschwindigkeit in diesem System ("städtischer öV-Backbone") ist deshalb erheblich zu verbessern. Dies nützt dem gesamt öV in der Stadt, Agglomeration und darüber hinaus.

Warum BVB priorisieren? Die BVB ist im innerstädtischen öV das Rückgrat (zusammen mit BLT und AAGL). Die Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Flexibilität und auch Reisegeschwindigkeit in diesem System ("städtischer öV-Backbone") ist deshalb erheblich zu verbessern. Dies nützt dem gesamten öV in der Stadt, Agglomeration und darüber hinaus

## **2. ÖV-Angebotsänderungen 2022-2025**

### **2.1 Sind sie im Grundsatz mit den vorgeschlagenen ÖV-Angebotsausbauten 2022-2025 (Kapitel 5) im Grundsatz einverstanden?**

Ja

#### **5.2.6 Buslinie 50 (Flughafenbus)**

Wir begrüßen die Umstellung der Buslinie 50 auf Doppelgelenkbusse. Die heutigen Intervalle und die Fahrplanstruktur mit Schnellbussen und Bussen, die an allen Haltstellen anhalten, ist im Sinne eines kundenfreundlichen, attraktiven Angebots beizubehalten. Auch nach Eröffnung der Flughafenbahn braucht es eine attraktive und leistungsfähige Anbindung des Flughafens mit - mindestens - einer städtischen Buslinie.

#### **5.3.1 Trinationale 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.

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 Ergolztal, 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. Ergolztal statt in den Bahnhof SBB verlängert werden. Weitere Informationen entnehmen sie dem entsprechenden Anzug Jörg Vitelli (Anzug betreffend kurzfristige Optimierungen im Betrieb der Regio S-Bahn).

#### **5.3.2 Bahnfern- und güterverkehr**

Einmal mehr werden die Regionen Basel von der SBB schwer enttäuscht. Der Fahrplan, der per Dezember 2020 angekündigten zwei direkten Eurocity-Züge Basel-Luzern-Milano ist, vollkommen missglückt. Die beiden Züge sind sogar eine Minute langsamer als die Eurocity-Züge Basel-Milano via Gotthard-Bergstrecke, vor der Eröffnung von Gotthardbasis- und Ceneribasistunnel (!). Die IGÖV Nordwestschweiz fordert deshalb, die Überarbeitung des Fahrplan der beiden Eurocity-Züge Basel-Milano via Gotthardbasistunnel, so dass Milano 30 Minuten früher erreicht wird und auch die Anschlüsse auf die weiter nach Süden fahrenden Frecciarossa-Züge garantiert werden können.

Zusätzlich ist an Spitzentagen eine echte Schnellverbindung Basel-Milano via Freiamt zu realisieren. Diese bietet nochmals 30 Minuten kürzere Fahrzeit ins Tessin und nach Milano an. Vorerst ist ein Angebot an Spitzentagen (1 bis 2 saisonale Zugpaare Sa/So) anzubieten.

#### **5.4 Angebotsänderungen in Randzeiten**

Die IGÖV begrüsst 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 auf einzelnen Relationen zur Kompensation lehnen wir ab, da dies den Zielen einer Attraktivitätssteigerung des öV zuwiderläuft.

#### **2.2 Sind Sie im Speziellen mit den Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30 (Kapitel 5.2.1) einverstanden?**

Ja

Die Massnahmen begrüssen wir sehr - namentlich auch die Umstellung auf Doppelgelenkbusse - und hoffen, dass sie zu einer kurzzeitigen Verbesserung der teilweise unhaltbaren Zustände führen. Langfristig wird aber nur ein Tram 30 das Passagier-aufkommen bedienen können.

#### **2.3 Sind Sie im speziellen mit der Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St.Johann (Linie 64) (Kapitel 5.2.2) einverstanden?**

Ja

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

#### **2.4 Sind Sie im Speziellen mit der Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz (Linie 36 und 37) ( Kapitel 5.2.3) einverstanden?**

Teils Teils

##### **Buslinie 37**

Die Buslinie 37 soll zwingend bis zur Station Gartenstadt weitergeführt werden. Dadurch erschliesst sie das Gebiet der äusseren Reihnacherstrasse und schafft eine attraktive Umsteigemöglichkeit zur Tramlinie 11.

##### **Buslinie 36**

Der teilweisen Verlegung der Buslinie 36 Richtung Dreispitz in die Dornacherstrasse stehen wir skeptisch gegenüber, da diese Buslinie dadurch um 1 bis 2 Minuten verlangsamt wird. Dies steht den Zielen nach Beschleunigung des öV diametral entgegen.

**2.5 Sind Sie im Speziellen mit der Busverbindung Kleinhünigen – Badischer Bahnhof – Bahnhof Muttenz (Weiterentwicklung der Buslinie 46) (Kapitel 5.2.4) einverstanden?**

Ja

**Buslinie 46**

Die Weiterentwicklung der Buslinie 46 begrüßen wir ausdrücklich. Insbesondere die Anbindung des FHNW-Standortes in Muttenz an das städtische Busnetztes erachten wir als sehr sinnvoll.

Ein solches Angebot kann zusätzlich als Vorläuferbetrieb zur weiter oben vorgeschlagenen Tangential-S-Bahn-Verbindung (Olten-/Rheinfelden-) Pratteln-Muttenz-Solitude-Bad. Bahnhof positioniert werden.

**2.6 Sind Sie im Speziellen mit der Optimierung des Busangebotes in Riehen (Kapitel 5.2.5) einverstanden?**

Mehrheitlich Ja

**Linie 34/31**

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso auch die Umsteige Verbindung zwischen der Linie 34 und 31 aufgehoben werden soll. Vielmehr soll der Otto-Wenk-Platz als zentraler Knotenpunkt ausgebaut werden so dass die Linie 31 beim Otto-Wenk-Platz wenden kann. Der mehrminütige Endaufenthalt kann trotzdem direkt vor dem Friedhof stattfinden. Der Ratschlag des Regierungsrates zur Umgestaltung des Otto-Wenk-Platzes ist entsprechend anzupassen.

**Linie 45**

Wir begrüßen ausdrücklich, die bessere Erschliessung der Wohnquartiere durch eine ausgebaute feine Verteilung. Mit der Erschliessung der Burgstrasse wurde ein erster Schritt gemacht - weitere dürfen gerne folgen.

**Ruftaxis**

Die Verwendung von Ruf Taxis zur Sicherstellung eines ÖV Angebotes in den Randstunden hat sich für Riehen bewährt. Die Zweiteilung des Gebiets (Riehen-Dorf und Habermatten) führt jedoch zu einer erheblichen Einschränkung des Komforts. Es ist zu prüfen, ob die beiden Ruf Taxis nicht gemeinsam das ganze Areal abdecken können.

**3. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2025**

**3.1 Sind Sie mit den Planungen der Infrastrukturbauten und ÖV-Angebotsausbauten nach 2025 (Kapitel 7) einverstanden?**

Ja

Es ist alles daran zu setzen, dass die verschiedenen Infrastrukturausbauten zeitgerecht geplant und realisiert werden können! Für die weitere Entwicklung des öV verweisen wir auf unsere Stellungnahme zum Gegenvorschlag zu den Autoinitiativen, in dem wir verschiedene Ansätze konkreter beschrieben haben, namentlich die Weiterentwicklung des Tramnetzes zu einem Stadtbahnnetz. LINK: <http://www.igoev-nordwestschweiz.ch/uploads/5/5/7/7/55774133/vernehmlassung-gegenvorschlag-igoev-nwch-20200626.pdf> . Vgl. auch im Anhang.

### 3.2 Welche langfristigen Massnahmen haben aus ihrer Sicht Priorität?

#### 7.1 Tramnetzentwicklung

Unabhängig von den konkreten Linien muss die Tramnetzentwicklung vorangetrieben werden. Insbesondere im Raum Kleinhüningen und in der Innenstadt braucht es neue Möglichkeiten um das bestehende Netz zu entlasten und auch künftig einen attraktiven ÖV sicher zu stellen.

##### 7.3.1 Trinationale S-Bahn Basel

Der stufenweise Ausbau der trinationalen S-Bahn muss weiter mit höchster Priorität vorangetrieben werden. (Siehe auch Kommentar zu 5.3.1 Trinationale S-Bahn Basel). Insbesondere ist beim Ausbau der Elsässerbahn zum 4m-Korridor gleichzeitig die S-Bahn-Haltestelle «Morgartenring» zu realisieren.

Ebenso ist als Zwischenschritt bis zur Realisierung des Herzstücks die Tangentialverbindung Pratteln-Muttenz-Solitude-Bad. Bahnhof (siehe weiter oben) zu realisieren.

### 4 Weitere Anliegen

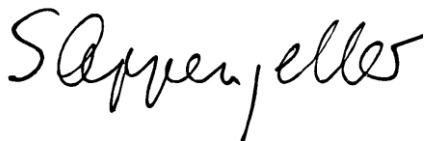
#### 4.1 Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum Vorliegenden Entwurf des ÖV-Programms?

Keine weiteren Anmerkungen.

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