



Sozialdemokratische Partei
Basel-Stadt

Amt für Mobilität
Frau Julia Harms
Dufourstrasse 40/50
Postfach, 4001 Basel

Basel, 3. September 2020

Stellungnahme zum Fragebogen ÖV-Programm 2022–2025

Sehr geehrte Frau Harms

Besten Dank für die Möglichkeit der Vernehmlassung. Die SP Basel-Stadt begrüsst das ÖV-Programm 2022-2025 des Regierungsrates sehr. Die Taktverdichtung in den Abendstunden und die Kapazitätssteigerung in nachfragestarken Zeitperiode werden dazu beitragen, dass die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs weiter zunimmt. Mit dem Ausbau der Haltestelleninfrastruktur wird zudem der Komfort der Fahrgäste massiv erhöht. Die ausführlichen Antworten zum Fragekatalog finden Sie anbei.

Freundliche Grüsse

Pascal Pfister
Parteipräsident

Weitere Kontaktperson:

Organisation / Institution:	SP Basel-Stadt
Strasse und Nr.:	Rebgasse 1
PLZ und Ort:	4058 Basel
Land:	Schweiz
Name und Vorname (Kontaktperson):	Benjamin Plüss
E-Mail-Adresse (Kontaktperson):	mail@bpluess.ch



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
 Mehrheitlich Ja
 Teils Teils
 Mehrheitlich Nein
 Nein
 Keine Angaben

Sie können ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

4.2.3 Angebotsverbesserung am Abend

Wir begrüßen die Taktverdichtung in den Abendstunden zur Attraktivitätssteigerung des ÖV's. Eine Taktausdünnung als Kompensationsmassnahme können wir aber nur im Einzelfall und nur begründet durch geringe Nachfrage akzeptieren. Streichungen von Kursen als reine Kompensationsmassnahme lehnen wir ab.

4.2.2 Massnahmen zur Verkürzung der Reisezeit

Eigenen Trassen und Spuren sind ein Garant für 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.

Die Aufhebung der Haltestellen Airolostrasse und Laupenring/Bernerring zur Beschleunigung des ÖV ist nachvollziehbar. Weitere Auflösungen von Haltestellen erachten wir aber als nicht notwendig.

Weiter kann auch durch eine verbesserte Steuerung der Lichtsignale, welche den ÖV bevorzugt, eine weitere Zeiteinsparung erreicht werden.

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 gewährleisten zu können, müssen die Fahrzeuge auf der ganzen Länge mit entsprechenden Schiebetritten ausgestattet sein.



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.

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.

Basel befindet sich im Dreiländereck und ist eine attraktive Tourismus-Stadt. Die Durchsagen sollen deshalb nicht nur auf Deutsch, sondern zusätzlich auch in französischer oder englischer Sprache erfolgen.

4.3 Fahrausweissortiment nutzungsgerechter gestalten

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

Auch soll die Möglichkeit die Billette per App zu beziehen vereinfacht und ausgebaut werden.

Die SP Basel-Stadt ist vom Erfolgsmodell U-Abo überzeugt, die Verkehrsmittelwahl der EinpendlerInnen zugunsten des ÖV positiv zu beeinflussen, und spricht sich darum ausdrücklich gegen eine Abschaffung oder deutliche Verschlechterung des U-Abos aus.

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.

E-Trottinette und E-Scooter, sind mit den momentanen Geschäftsmodellen, keine nachhaltigen Verleihsysteme. Die Abstellplätze befinden sich auf der Allmend und besetzen öffentlichen Raum, ohne dafür Gebühren zu bezahlen. Die E-Trottinetts selbst sind Wegwerfprodukte, welche nach kürzester Zeit ersetzt werden. Zudem wird der Unterhalt der E-Trottinetts und E-Scooter durch scheinselfständige Angestellte geleistet, welche keinen Versicherungsschutz und Altersvorsorge haben. Ein solches Verleihsystem als nachhaltig zu bezeichnen ist schlichtweg falsch.

Digitalisierung und neue Mobilitätsformen

Die Digitalisierung bietet die Möglichkeit gerade für weniger dicht besiedelte Gebiete des Kantons nachfrageorientierte Angebote zu schaffen. Damit dies gelingt muss der Kanton in für alle bedienbare digitale Lösungen investieren. Sie werden von der Bevölkerung nur angewendet, wenn sie sicher sind, den Datenschutz rigoros beachtet werden, niemanden von der Nutzung ausschliessen und barrierefrei anwendbar sind.



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
- Fahrausweissortiment nutzergerechter gestalten
- Multimodalität fördern
- BVB als zuverlässiges, leistungsstarkes Transportunternehmen positionieren

Nein

Keine Angabe

Sie können ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

2. ÖV-Angebotsänderungen 2022-2025

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

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils Teils
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angaben

Sie können ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

5.2.6 Buslinie 50 (Flughafenbus)

Eine Busanbindung ist zu erhalten, sodass für die Fahrgäste im Einzugsgebiet der weiteren bedienten Haltestellen (UPK, EAP Cargo usw.) durch den Bahnanschluss kein Nachteil entsteht.

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 muss durch eine Vorfinanzierung weiterhin und eine mit höchster Priorität vorangetrieben werden.

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 SP Basel-Stadt 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.

Ab Dezember werden die Eurocityzüge Zürich-München beschleunigt. Leider wird von Basel herkommend der Anschluss auf diese attraktiven Verbindungen knapp verpasst. Die SP Basel-Stadt verlangt deshalb, die Abfahrt der EC Zürich-München ab Zürich ist um 4-5 Minuten nach hinten zu schieben (Abfahrt neu ca. Minute :07), damit ein Anschluss von Basel mit dem Inter-city (Ankunft Minute :00) möglich wird. Da die EC im Raum St. Gallen - St. Margrethen mehr als reichlich Fahrzeitreserven haben, scheint dies problemlos machbar zu sein. Alternativ kann auch der IC Basel-Zürich um die notwendigen 4 Minuten früher gelegt werden.

5.4 Angebotsänderungen in Randzeiten

Die SP Basel-Stadt begrüsst insbesondere die Taktverdichtung am Abend im Spätverkehr. Der erste Schritt zur Umsetzung ist jedoch sehr vorsichtig. Die SP Basel-Stadt würde sich einen mutigeren 1. Schritt zur Erweiterung des Angebotes in den Randzeiten wünschen.

5.5.2 Fernlinienbusverkehr

Für die SP Basel-Stadt ist klar, dass ein Fernbusbahnhof nur auf dem Wolf-Areal, in unmittelbarer Nähe zur Autobahn und zur S-Bahn-Station Dreispitz zustande kommen darf. Ein Busbahnhof innerhalb der Stadt würde zu viel Lärm- und Abgasemissionen für die Bevölkerung führen. Zudem ist ein Busbahnhof in Nähe der Autobahn auch für die Betreiber der Fernbuslinien attraktiver, da sie keinen grossen Zeitverlust durch den Stadtverkehr haben.

Weiter ist für die SP Basel-Stadt klar, dass sich ein neues Busterminal mit den Konzessionen, welche die Fernbussanbieter für die Nutzung des Terminals bezahlen, finanzieren muss. Es kann nicht sein, dass die öffentliche Hand eine weiter umweltschädliche Konkurrenz zur Bahn subventioniert.



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

- Ja
 Mehrheitlich Ja
 Teils Teils
 Mehrheitlich Nein
 Nein
 Keine Angaben

Sie können ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die Massnahmen begrüssen wir sehr und hoffen, dass sie zu einer Verbesserung der teilweise unhaltbaren Zustände führen. Die mittelfristigen Massnahmen sollten aber bereits kurzfristig, die langfristigen mittelfristig realisiert werden. Auf Dauer wird aber nur ein Tram 30 das Passagieraufkommen 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
 Mehrheitlich Ja
 Teils Teils
 Mehrheitlich Nein
 Nein
 Keine Angaben

Sie können ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die bessere Erschliessung des Bachgrabengebietes mit der Verlängerung der Buslinie 64 begrüssen wir sehr. Langfristig muss aber zwingend eine Tramverbindung durch den Bachgraben führen. Nur sie kann das zu erwartende Passagieraufkommen abzudecken und eine attraktive Erschliessung mit dem ÖV gewährleisten (Motion Jörg Vitelli: 19.5446)

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

- Ja
 Mehrheitlich Ja
 Teils Teils
 Mehrheitlich Nein
 Nein
 Keine Angaben

Sie können ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Buslinie 36

Die provisorische Busführung der Linie 36 (in beiden Richtungen durch die Dornacherstrasse), wie sie heute aufgrund der Baustelle schon Realität ist, soll beibehalten werden.



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.

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

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils Teils
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angaben

Sie können ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

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.

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

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils Teils
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angaben

Sie können ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die SP begrüsst, dass das neue Riehener Buskonzept darauf angelegt ist, Vereinfachungen zu realisieren und damit kundenfreundlicher zu werden. Problematischer ist, dass die Bevölkerung in Riehen Nord nicht mehr direkt ans Dorfzentrum, resp. an das 6er-Tram angeschlossen werden kann. Dieser Mangel muss unbedingt behoben werden.

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. Die Linie 34 ist eine zentrale Verknüpfung von Dorfzentrum, Kornfeld und Niederholz mit dem Stadtzentrum. Der vorgesehene 7.5 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten sowie die Lösung für Randzeiten und das Wochenende begrüsst die SP. Es ist aber zu prüfen, ob insbesondere unter Beibehaltung der Direktverbindung in die Stadt in Randzeiten leisere und kleinere Busse eingesetzt



werden können, um die im Grenzacherweg bereits übermässig durch Lärm belästigte Bevölkerung besser zu schützen.

Linie 35

Diese Linie ist zentral, um Riehen und die Nachbargemeinde Inzlingen zu verbinden. Die SP weist schon seit Jahren darauf hin (Anzug Franziska Roth), dass diese Verbindung gestärkt werden muss – nicht zuletzt auch, um Riehen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Verlängerung der Linie 35 vom Inzlinger Zoll zum Wasserschloss in Inzlingen wird weiterhin nur als Option betrachtet. Uns reicht dies nicht mehr. Die Regierung muss mit den involvierten Behörden auf deutscher Seite endlich zu einer entsprechenden Lösung kommen. Ausserdem ist zentral, dass die Buslinie 35 weiterhin den Bahnhof Riehen bedient, um eine Anbindung an die S6 zu garantieren.

Linie 45

Die Linie 45 soll künftig als Ortsbuslinie den inner-Riehener-ÖV stärken. Die vorgesehene Linienführung über Habermatten, Rauracherzentrum, Burgstrasse, Bahnhof Riehen bis zum Rotengraben überzeugt. Die SP unterstützt damit auch explizit, dass der Bus durch die Burgstrasse geführt wird.

Nicht einverstanden ist die SP, dass der Ast Chrischonaweg bzw. Moosweg-Rheintalweg nicht mehr bedient wird und durch das Ruftaxi ersetzt werden soll. Eine solche Lösung ist erst möglich, wenn ein starkes, funktionierendes On-Demand-Angebot geschaffen worden ist (vgl. Kommentar Multimodalität). Riehen erlebt zurzeit einen Bevölkerungsumbruch, von dem auch die betroffenen Gebiete betroffen sein werden. Es ist nicht zukunftstauglich, wenn die Bevölkerung dort mit einem unbefriedigenden Angebot abgespiesen werden – sie wären als Kund*innen auch für die Zukunft verloren.

Ruf Taxis

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. Die Stelen an den Haltestellen im Einzugsgebiet des Ruftaxis müssen so ausgerüstet werden, dass von ihnen aus das Ruftaxi angefordert werden kann.

Sollte der Ast Chrischonaweg bzw. Moosweg-Rheintalweg tatsächlich nur noch durch Ruftaxis bedient werden (was wir zum jetzigen Zeitpunkt ablehnen), soll geprüft werden, wie das System verbessert werden kann und wie auch das Gebiet Naturbad und Schlipf integriert werden kann.



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
 Mehrheitlich Ja
 Teils Teils
 Mehrheitlich Nein
 Nein
 Keine Angaben

Sie können ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

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.

zudem soll auch die Tramverlängerung der Tramlinie 6 nach Lörrach, mindestens aber bis nach Lörrach Stetten, als Option in den kommenden Jahren konkretisiert werden.

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 Trinationale S-Bahn Basel). Insbesondere soll beim Ausbau der Elsässerbahn zum 4m-Korridor die S-Bahn-Haltestelle «Morgartenring» realisiert und die gesamte Strecke vom Zolli (Brücke Oberwilerstrasse) bis zum Kannenfeldplatz überdeckt werden. (Siehe Motion Kaspar Sutter: 19.5368)

Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs hört nicht an der Landesgrenze auf. Sind doch die Grenzregionen (Kleinhüningen, Bachletten, Riehen) besondere vom Durchgangs- und Pendler*innen-Verkehr betroffen. Deshalb ist es für die SP Basel-Stadt zentral, dass ein ÖV-Programm des Kantons Basel-Stadt grenzüberschreitend konzipiert ist. Nur eine Stärkung des ÖVs im ganzen Dreiland stellt sicher, dass Basel-Stadt eine ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik und in die Lebensqualität für die gesamte Bevölkerung sicherstellen kann.



4 Weitere Anliegen

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

Wiesental-Bahn

Den Ausbau der Wiesental-Bahn zur besseren Anbindung von Riehen an das S-Bahnnetz begrüßen wir sehr. Mit dem Ausbau des Angebotes kommt es aber zu einer stärkenden Trennwirkung von Riehen. Es soll deshalb eine Tieferlegung des Trassees durch Riehen geprüft werden.

Vernehmlassungsformat

Das Vernehmlassungsformular im schreibgeschützten Word-Format verunmöglicht ausführliche Kommentare. Es wäre wünschenswert, wenn den Vernehmenden zugetraut wird, dass sie ohne schreibgeschützte Version Stellung beziehen können. Dies erspart ein mühsames Nachbauen des Formulars. Das online Formular ist zwar nett gemacht, jedoch ist es für den demokratischen Prozess innerhalb der SP Basel-Stadt nicht praktikabel.