

Basel, den 31. Juli 2016

## Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt Mobilität Fragenkatalog zur Vernehmlassung ÖV-Programm 2018-2021

### Zielsetzungen ÖV-Programm 2018-2021

1.1 Sind Sie mit den **Strategischen Schwerpunkten** (Kapitel 4) im Grundsatz einverstanden?

- Ja   
Mehrheitlich ja   
Teils teils   
Mehrheitlich nein   
Nein   
Keine Angabe

Evtl. Begründung / Kommentar:

Das Ziel des Regierungsrats, den Kostendeckungsgrad des ÖV zu erhöhen und die Kosten für den Ersatz von alten Fahrzeugen auf die KundInnen abzuwälzen, wird mit aller Vehemenz abgelehnt. Ebenso die Strategie, mit welcher das Personal – unter dem Stichwort „Effizienz“ – mit noch mehr Stress und schlechten Arbeitsbedingungen belastet wird. Stattdessen sollte der Fahrplan mit zusätzlichen Fahrminutenentspannt werden und sämtliche geeignete Massnahmen, die es zur Durchsetzung der Ziele der Städteinitiativenabstimmung braucht, konsequent und rasch durchgesetzt werden (Priorisierung des Trams an LSA, Die umwelt- und menschenverträgliche Mobilität muss allen zugänglich sein. Die Nutzung darf daher nicht durch finanzielle oder bauliche Hindernisse verunmöglicht werden. Auf Tarifierhöhungen ist vollständig zu verzichten. Statt einem Abbau des Service Public (aufgrund steigender Preise) braucht es einen Ausbau und die Anerkennung des Gleis7 im TNW-Gebiet.

Die Fahrplanstabilität ist der Fahrzeitverkürzung vorzuziehen. Für die meisten KundInnen hat die Fahrzeit wenig Bedeutung, Pünktlichkeit und Berechenbarkeit sind jedoch sehr wichtig. Es braucht daher Pufferzeit und längere Pausen an den Endhalten, mit denen Verspätungen aufgefangen werden können und das Fahrpersonal Regenerationszeit erhält. Die Qualität des ÖV hängt auch mit der Motivation und Leistungsfähigkeit des Personals zusammen.

Der Umstieg auf erneuerbare Energien wird begrüsst.

Gegen eine Überprüfung der notwendigen Taktfrequenzen am frühen Morgen spricht nichts. Sie muss aber unbedingt ergebnisoffen sein. Bei einem Bedarf nach einer Weiterführung oder Erweiterung des frühen 7,5-Minuten-Takts (vor 6 Uhr) muss diese realisiert werden.

BastA! begrüsst grundsätzlich die Überprüfung des Staatsvertrags und einer Weiterentwicklung des TNW zu einem Verkehrsverbund. Diese darf jedoch nicht zu Verschlechterungen für die KundInnen (Angebot, Kosten) bzw. das Personal führen, die BVB schlechter stellen oder den demokratischen Einfluss weiter beschneiden. Der Tarifverbund Nordwestschweiz TNW soll in erster Linie für den grenzüberschreitenden Verkehr vereinfacht und ausgebaut werden (Stichwort: Geltungsbereich GA und Halbtaxabo!). Dabei sollen auch vermehrt die veränderten Pendlergewohnheiten über die Tarifgebiete hinweg berücksichtigt werden. Das TNW-

Einzugsgebiet soll durch die Knoten Olten und Delémont ergänzt werden um zusätzliches Pendlerpotenzial zu erschliessen und so die Einnahmen zu steigern. Ausserdem soll das Gleis7 anerkannt werden.

### 1.2 Sollten sie um weitere Schwerpunkte ergänzt werden?

Ja

Und zwar folgende/r:

- Verschleiss-Strategie der BVB bei Rollmaterial und Personal wird gestoppt und durch eine vorausschauende und ressources-erhaltende Strategie ersetzt.
- ÖV ist für alle zugänglich und bezahlbar
- Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes und der Infrastrukturplanung wird offensiv angegangen

Nein

Keine Angabe

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die umwelt- und menschenverträgliche Mobilität muss allen zugänglich sein. Die Nutzung darf daher nicht durch finanzielle oder bauliche Hindernisse verunmöglicht werden. Auf Tarifierhöhungen (auch versteckte wie die Nicht-Anerkennung von GA und Halbtax auf grenzüberschreitenden Linien) ist daher vollständig zu verzichten.

Die BVB wird derzeit "auf Verschleiss" geführt, indem es u.a. die Ressourcen von Personal und vom Rollmaterial konsequent ausdünn und so die Basis eines zuverlässigen Tram-/Busbetriebs akut gefährdet wird. Der Abbau und Spardruck bei den BVB muss von Ausbaumassnahmen abgelöst werden, die der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für Basel und dem im Umweltschutzgesetz festgehaltenen Verlagerungsziel gerecht werden.

### 1.3 Sollten aus Ihrer Sicht einzelne der Strategischen Schwerpunkte mit Priorität behandelt werden?

Ja

Und zwar folgende/r:

- Hindernisfreier Zugang
- Fahrplanstabilität

Nein

Keine Angabe

## 2. ÖV-Angebotsänderungen 2018-2021

2.1 Korrespondieren die Strategischen Schwerpunkte des ÖV-Programms (Kapitel 4) mit den geplanten **Angebotsausbauten 2018-2021** (Kapitel 5 und 7)? Sehen Sie Differenzen resp. Lücken?

Ja

Mehrheitlich ja

Teils teils

Mehrheitlich nein

Nein

Keine Angabe

Evtl. Begründung / Kommentar:

Da die strategischen Ziele teilweise sehr problematisch sind, ist diese Frage für uns nicht relevant.

2.2 Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsausbauten 2018-2021 in Kapitel 5 **im Grundsatz** einverstanden?

Ja

- Mehrheitlich ja
- Teils teils
- Mehrheitlich nein
- Nein
- Keine Angabe

Evtl. Begründung / Kommentar:

Die Angebotsausbauten sind unzureichend. Beim Tramangebot gehört die Inbetriebnahme der Verlängerung Tramlinie 3 noch ins laufende ÖV-Programm. Das Tram 30 und die Tramverbindung Claragraben sollen mindestens jetzt konkret geplant werden.

Zusätzlich sind die bereits vorgenommenen Abbaumassnahmen rückgängig zu machen. So fahren z.B. im aktuellen Fahrplan weniger Busse am Morgen und es kommt zu teils bedeutend verschlechterten Intervallen. Dies gilt ebenso für die von den BVB geforderte Einsparung von 1 Million Franken pro Jahr. Diese Sparmassnahme steht in krassem Widerspruch zu den Zielen des ÖV-Gesetzes, des Gegenvorschlags zur Städteinitiative und auch des ÖV-Programms selber.

Die Tramverbindung über den Margarethenstich soll von Anfang an als Ganztageslinie betreiben werden. Die Veränderung durch den Margarethenstich für die Einsatzlinie zwischen Innenstadt bis zum Wiesenplatz (neu Linie 16 statt Linie 17) müssen als Chance genutzt werden, diese stark belastete Streck stärker zu entlasten.

Das ergänzende Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen darf frühestens dann reduziert werden, wenn alle Haltestellen und Fahrzeuge behindertengerecht gestaltet sind. Es muss aber auch dann weiterhin sichergestellt werden, dass mobilitätseingeschränkte Personen, welche trotz dieser Anpassungen nicht selbstständig im ÖV mobil sein können, ergänzende Angebote beanspruchen können, ohne im Vergleich zu heute schlechter gestellt zu werden.

**2.3** Sind Sie im Speziellen mit dem Buskonzept Erlenmatt Ost / Schoren (Kapitel 5.2.1) einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich ja
- Teils teils
- Mehrheitlich nein
- Nein
- Keine Angabe

Evtl. Begründung / Kommentar:

**2.4** Sind Sie im Speziellen mit dem Konzept Flughafenbus (Linie 50, Kapitel 5.2.2) einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich ja
- Teils teils
- Mehrheitlich nein
- Nein
- Keine Angabe

Evtl. Begründung / Kommentar:

Ausbau und Verdichtung des Busangebots zum Flughafen mit den herkömmliche Dieselsebusse belastet die Hauptachse SBB - Im Wasenboden zu stark. Daher muss diese Linie zügig auf Elektrobetrieb umgestellt werden. Zudem darf das Konzept Flughafenbus nicht zu einer Verschlechterung bei den Regelkursen führen. Daher ist der zweite Schritt kritisch zu hinterfragen, bei dem der Regelkurs vom 7,5-Mituten-Takt zum 10-Minuten-Takt abgebaut wird. Stattdessen ist bei entsprechendem Nachfrageanstieg direkt vom System mit halbstündlicher Direktlinie zum parallelbetrieb des Regelkurses und des NonstopKurses im 7.5-Minuten-Takt zu wechseln.

**2.5** Sind Sie im Speziellen mit der Busverbindung Bettingen - Roche - Bahnhof SBB (Linie 42, Kapitel 5.2.3) einverstanden?

- Ja   
Mehrheitlich ja   
Teils teils   
Mehrheitlich nein   
Nein   
Keine Angabe

Evtl. Begründung / Kommentar:

Diese Sofortmassnahme kann höchstens befristet und als Übergang bis zur Umsetzung des Trams Grenzacherstrasse unterstützt werden. Es ist grundsätzlich falsch, eine Buslinie auf Hauptachsen zum Bahnhof zu führen. Am SBB sind heute schon zuviele Buslinien.

Die Buslinien 31, 38, 34 sind zeitlich ungenügend koordiniert, was zu gegenseitiger Behinderung an Clara- und Wettsteinplatz führt bzw. zu unnötigen Wartezeiten für die Fahrgäste. Eine bessere Staffelung wäre ein deutlicher Gewinn.

### 3. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2021

**3.1** Sind Sie mit den Infrastrukturplanungen für ÖV-Angebotsausbauten nach 2021 (Kapitel 7) einverstanden?

- Ja   
Mehrheitlich ja   
Teils teils   
Mehrheitlich nein   
Nein   
Keine Angabe

Evtl. Begründung / Kommentar:

Erweiterungen des Tram- und Busnetzes stehen im Vordergrund. Insbesondere die Buslinie 30 soll zügig auf Trambetrieb umgestellt werden.

Einen Bahnanschluss für den Flughafen lehnen wir ab, da dieser nur zu mehr Flügen ab Basel führt und eine Verlagerung des Flugverkehrs von Zürich nach Basel ermöglicht.

Zudem lehnt BastA! das Herzstück in der derzeit geplanten Form ab.

Die Elektrifizierung Hochrheinstrecke wird unterstützt.

**3.2** Welche **langfristigen** Massnahmen nach 2021 haben aus Ihrer Sicht **Priorität**?

Ausbau Tram- und Busnetz. Insbesondere Tram 30 und Claragraben. Diese Ausbauschnitte müssen schneller vorangetrieben und sobald als möglich umgesetzt werden, nicht zuletzt aus der Verpflichtung heraus, die sich aus der Traminitiative bzw. deren Rückzugs (im Hinblick die Zugeständnisse des Regierungsrats) ergeben hat.

**3.3** Gibt es Ihrer Meinung nach neben den genannten weitere Massnahmen, die es in einem langfristigen Zeithorizont zu berücksichtigen gilt?

### 4. Weitere Anliegen

Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf des ÖV-Programms 2018-2021?

### Persönliche Angaben

Organisation / Institution: BastA!  
Strasse und Nr.: Rebgasse 1, Postfach  
PLZ und Ort: 4005 Basel  
Land: Schweiz  
Kontaktperson Name / Vorname: Tonja Zürcher  
Kontaktperson E-Mail Adresse: sekretariat@basta-bs.ch