

Basel, den 30. März 2009

Bau- und Verkehrsdepartement
Mobilität
Vernehmlassung Entwurf öV-Programm
Münsterplatz 11
CH-4001 Basel

Vernehmlassung zum öV-Programm 2010-2013

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren

Mit dem öV-Programm (öV-P) wird das Angebot der Sparten Bus, Tram und S-Bahn festgeschrieben. Dieses Instrument wird zum zweiten Mal verwendet. Wichtig scheint es uns, dass bereits Tendenzen und konkrete Planungen für den nächsten öV-P berücksichtigt werden.

Eine breite Vernehmlassung ist wichtig, damit bereits in einer frühen Phase kurz-, aber auch mittelfristige Entwicklungen im öV-Angebot skizziert werden und breite Akzeptanz gewinnen können. Deshalb bedanken wir uns sehr für die Möglichkeit, Stellung beziehen zu können.

Zu Frage 1: Wie beurteilen Sie grundsätzlich die Ziele, die im öV-Programm dargestellt sind (Kapitel 4)? Sehen Sie weitere wichtige strategische Ziele?

Wie wir bereits im Zusammenhang mit dem ersten öV-Programm bemängelt haben, vermissen wir das strategischen Hauptziel: Die Erhöhung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Dass man das Angebot mit der Erhöhung des Fahrgastkomforts oder mit der Weiterentwicklung der Tarife, vor allem im trinationalen Bereich, oder mit der Verbesserung der Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung verbessern will,

begrüssen wir. Diese Massnahmen werden von uns im Grundsatz unterstützt (s. im Detail unten). Es handelt sich jedoch lediglich um konkrete Massnahmen. Aus unserer Sicht müsste der Regierungsrat das strategische Ziel setzen: Erhöhung des Modal Splits zugunsten des öV um 3%. Auch fehlen gänzlich Kriterien, die zu einer Verbesserung der Lufthygiene führen.

Zu den einzelnen Massnahmen:

1. Fahrgastkomfort

Wir begrüssen die Verkürzung von Fahrzeiten. Bereits im Rahmen der grossrätlichen Diskussion um den Rahmenkredit für die Effizienzsteigerung durch Reduktion von Behinderungen und um den Ratschlag Umgestaltung Luzernerring/Wasgenring haben wir betont:

- dass wir eine Verkürzung von Fahrzeiten durch Aufhebung von Haltestellen nicht akzeptieren
- dass wir eine bessere Abstimmung der LSA als wichtigste Massnahme für die Verkürzung von Fahrzeiten ansehen
- dass die Verlegung von Parkplätzen an neuralgischen Orten eine besonders effiziente Massnahme darstellt

Bei der Massnahme „Erhöhung des Fahrgastkomforts durch Verkürzung von Fahrzeiten“ sollten unbedingt die oben erwähnten Aspekte berücksichtigt werden.

Beim Fahrgastkomfort vermissen wir auch Massnahmen für die bessere Erreichbarkeit der Traminseln für FussgängerInnen. Die schlechte Abstimmung der LSA verhindert an vielen Kreuzungen ein rasches Umsteigen. Als Beispiel sei die Kreuzung Schützenmattstrasse/Spalenring erwähnt. Das Umsteigen in kurzer Zeit ist dort praktisch unmöglich.

2. Tarife

Diese Massnahme ist sehr wichtig nicht nur für den PendlerInnenverkehr, sondern auch für den Freizeitverkehr in der Region.

3. Distribution und Infosystem

Diese Massnahme ist nicht wirklich neu. Die neuen Billettautomaten sind bereits im jetzigen öV-P eingeführt worden. Die dynamischen Fahrgastinformationen ebenfalls.

4. Menschen mit Behinderung

Es ist für Menschen mit einer Behinderung besonders wichtig, dass die Haltestellen und das Rollmaterial behindertenfreundlich gestaltet werden. Es scheint uns jedoch ebenso wichtig, dass nicht nur die Haltestellen eine „Umgestaltung“ erfahren, sondern auch die für FussgängerInnen schlecht abgestimmten LSA an für den öV wichtigen Knotenpunkten (s. oben). Wenn das rasche Umsteigen bereits für Menschen ohne Behinderung kaum möglich ist, ist es für Menschen mit Behinderung noch schwieriger.

Frage 2: Sind mit dem geplanten öV-Angebot 2010-2013 die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden genügend abgedeckt? (Kapitel 5) Erachten Sie weitere bzw. andere öV-Angebote in diesem Zeitraum für sinnvoll?

1. Bus

Im Programm wird richtig erwähnt, dass das System Bus sehr flexibel einzusetzen ist. Diese Haltung teilen wir. Es ist uns jedoch wichtig zu erwähnen, dass es ein Widerspruch ist, die Innenstadt vom Tramverkehr zu entlasten (s. unten), und im Gegenzug immer mehr Stichlinien auf Pneu einzuführen (s. letzter Planwechsel). Unseres Erachtens sollten keine Busse mehr über die mittlere Brücke fahren.

Befremdend ist auch, dass im öV-Programm die Verlängerung der Buslinie 70/80 zum Bhf SBB nur mit „zum jetzigen Zeitpunkt noch offen“ erwähnt wird. Die Petitionskommission hat in ihrem Bericht zur Petition P253 „Direkte öV-Verbindungen zwischen Birsfelden, Breite, Lehenmatt und dem Bahnhof SBB“ (08.5169.02) das Petitum unterstützt, und der Grosse Rat hat den Bericht zur abschliessenden Behandlung an den Regierungsrat überweisen.

2. Tram

Im Grundsatz begrüssen wir die neuen Linienführungen. Einige Projekte sind besonders sinnvoll, so zum Beispiel der Margarethenstich. Diese neue Linienführung ist effizienter und entflechtet die Strecken in der Innenstadt. Wir begrüssen auch die weiteren Tram-Ausbaupläne (Erlenmatt, Realisierung Tramverlängerung Weil).

Dies alles jedoch vermag den Bedürfnissen der Fahrgäste noch nicht zu genügen.

Wir verlangen die vollständige Erschliessung von Entwicklungsgebieten. Es kann nicht sein, dass Raumplanung ohne Verkehrsplanung vonstatten geht. Insbesondere möchten wir folgende Vorhaben anregen:

- Verlängerung Erlenmatt – Stücki. Diese Verlängerung ist für uns ein Muss und sollte bereits in dieses öV-P aufgenommen werden.
- Verlängerung der Linie 14 nach Pratteln Längi ev. nach Kaiseraugst (Erschliessung Entwicklungsgebiet Augusta Raurica)
- Weiterführung der Linie 2 regulär bis Riehen
- Neue (bzw. Wiedereinführung) Tramlinie „30“ Bhf SBB – Steinengraben – Spalentor – Johanniterbrücke – Bad. Bhf.
- Die Linie 11 (Verlängerung nach St. Louis) soll neben der Linie 3 weitergeführt werden.

Ausbauvorhaben, auch wenn sie erst (und auch nur vielleicht) ab 2013 verwirklicht oder geplant werden, sollten bereits in dieses Programm Eingang finden, so zum Beispiel die Verbindung zum Roche-Areal.

3. S-Bahn

Auch wenn grosse Ausbauschritte erst für später vorgesehen sind und auch wenn der Wisenbergtunnel (leider) auf sich warten lässt, sind im öV-Programm wichtige Infrastrukturverbesserungen erwähnt, die unsere volle Unterstützung haben: Die Weichenverbindungen am Bhf SBB Basel, die Doppelspurinseln im Laufental (wobei die Verdoppelung des ganzen Schienennetzes am besten wäre) und die Entflechtung im Ergolzthal (bzw. die Überwerfung in Liestal für den Fernverkehr).

Dagegen erachten wir das einseitige Vorantreiben des Projekts „Herz-Stück“ als falsch. Anstelle dieses Herzstücks bevorzugen wir den Nordbogen via Bhf. St. Johann. Diese und auch viele weitere „Nord“-Varianten, sind günstiger als das Herzstück. Wir verlangen, dass im Zusammenhang mit all diesen „Rheinbogen“ eine Auslegeordnung samt Kosten aufgestellt wird. Vor allem jetzt, nachdem sich der Landrat BL gegen das Herzstück ausgesprochen hat. Ausserdem kann es nicht sein, dass sich der Regierungsrat auf eine einzige Variante konzentriert, ohne die anderen genau unter die Lupe genommen zu haben.

Frage 3: Strategisch von Bedeutung sind die Neuinvestitionen ins Tram- und Bahnnetz (öV-Angebot nach 2013, Kapitel 6). Gibt es unter diesen Vorhaben solche, die besonders rasch oder vielleicht gar nicht weiter vertieft werden sollen? Sind Ihrer Meinung nach andere, hier nicht genannte Projekte zu vertiefen?

Viele Projekte, die erst nach 2013 überhaupt angedacht werden sollen, sollten unserer Meinung nach bereits für das vorliegende öV-Programm reif sein:

- Das Stücki-Einkaufszentrum wird Anfang Sommer eröffnet, ohne eine Tramlinie. Die Verlängerung der Tramlinie von der Erlenmatt zur Stücki sollte bereits in das vorliegende Programm Eingang finden.
- Das gleiche gilt auch für die Tramneubaustrecke Roche. Dies haben wir bereits in unserer Stellungnahme zum Richtplan festgehalten. Wieso der Regierungsrat diese neue Strecke im Richtplan ausgenommen hat, bleibt uns schleierhaft.
- Die Tramstrecke Claragraben ist ein weiteres Projekt, das bereits seit Jahren in der Schublade liegt. Diese Tramstrecke wäre bereits heute realisierbar!!
- Die Erschliessung des Raums Universität/Spitäler macht durchaus Sinn. Da eine Erschliessung dieses Raumes über den Petersgraben geschehen könnte, ist eine sorgfältige Planung wichtig.
- Wir lehnen jedoch eine Verlagerung der heutigen Tramlinie 11 in die Spitalstrasse ab. Wir möchten, dass diese Linie nach St. Louis verlängert wird, damit möglichst viele PendlerInnen auf den öV umsteigen. Wenn diese Linie jedoch im St. Johannisquartier herumkurven muss, ist dieses Ziel gefährdet. Hinzu kommt, dass wir den öV „beschleunigen“ möchten. Eine „Ehrenrunde“ zum Beispiel beim Bhf St. Johann würde den öV verlangsamen. Kurz: Die heutige Linienführung ist die schnellste!
- Ein zusätzlicher Ausbau der neuen Tramlinie 8 über den Europa-Platz in Weil am Rhein hinaus hat unsere volle Unterstützung.
- Keine Unterstützung hat hingegen der Schienenanschluss des Euro-Airports. Eine direkte Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen den Flughäfen Kloten und Mulhouse würde den Flugverkehr zusätzlich anheizen, mit Konsequenzen für die Lärmbelastung und für die Lufthygiene.

4. Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf?

Zusammenfassend können wir sagen, dass wir eine wirkliche öV-Offensive vermissen. Die kantonale öV-Planung wird leider zu stark nachfrageorientiert vorangetrieben. Dabei könnten gerade zukunftsorientierte Projekte eine Dynamik auslösen. Wie wir anfangs bereits angedeutet haben, vermissen wir Zielvorgaben zur Verbesserung des Modal Splits. Wir schlagen 3% Zunahme zugunsten des öV vor. Auch der finanzielle Rahmen ist eher zaghaft konzipiert. 75 Mio. jährlich sind unserer Meinung nach zu wenig. 100 Mio. jährlich wären eher geeignet, eine öV-Offensive einzuleiten.

Zum Schluss möchten wir darauf hinweisen, dass mehr Dynamik in der Planung die Chance erhöht, im Rahmen des Agglofonds vom Bund Geld zu erhalten. Unser Kanton läuft Gefahr, diese Gelegenheit zu verpassen.