



## Vernehmlassung ÖV-Programm 2014-2017 - Fragenkatalog

Die Vernehmlassung zum Entwurf des ÖV-Programms 2014-2017 dauert vom 1. März bis zum 3. Mai 2013.

Sie erleichtern uns die Auswertung sehr, wenn Sie für Ihre Stellungnahme dieses Formular auf [www.mobilitaet.bs.ch](http://www.mobilitaet.bs.ch) herunterladen und uns **elektronisch** zustellen ([mobilitaet@bs.ch](mailto:mobilitaet@bs.ch), Betreff: Vernehmlassung ÖV-Programm). Gerne schicken Sie anschliessend eine unterschriebene Version Ihres ausgefüllten Formulars an folgende Adresse:

Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt  
Mobilität / Mobilitätsplanung  
Vernehmlassung ÖV-Programm  
Münsterplatz 11  
Postfach  
CH-4001 Basel

### 1. Zielsetzungen ÖV-Programm 2014-2017

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

- Ja   
Mehrheitlich ja   
Teils teils   
mehrheitlich nein   
nein

Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen

Kommentar:

Das innerstädtische Angebot ist jetzt schon gut und deckt alle Bedürfnisse ab. Weitere Ausbauschritte ausserhalb unseres Kantons sind nicht zwingend nötig, es sei denn, die auswärtigen Gemeinwesen beteiligen sich in gerechter Weise an den Kosten. Es darf nicht sein, dass der Kanton Basel-Stadt wie in der Vergangenheit die Hauptlast trägt. Das Interesse der Berufspendler an guten Verbindungen darf auch zulasten deren Herkunftsgemeinden abgedeckt werden. Es gilt auch, eine Gesamtsicht einzunehmen. Je besser die ÖV-Anbindung von Gemeinden ausserhalb des Kantons ist, desto grösser die Bereitschaft, dort Wohnsitz zu nehmen – Steuereinnahmen entgehen uns, die Landschaft wird zersiedelt. Das ist nicht nachhaltig. Ein wichtiges Thema ist die gute Anbindung der Landgemeinden Riehen und Bettingen. Deren Angebote müssen optimiert und ergänzt werden. Der Fahrgastkomfort ist bereits heute auf einem sehr hohen Niveau. Die Komforterhöhung hat deshalb geringe Priorität.

Ob die Weiterentwicklung der Organisationsstruktur ein Strategisches Ziel ist, welches dem Besteller zugutekommt, oder nicht eher eine betriebliche Notwendigkeit und Selbstverständlichkeit, ist fraglich.

Es fehlt vollkommen eine Gesamtplanung für nächsten 30 Jahre. Es wird viel vom S-Bahn Herzstück gesprochen, ohne dass eine Verbindung zu weiteren Begehren, wie neue Tramlinien über die Johanniterbrücke zum Badischen Bahnhof, durch Claragraben zur Roche etc. hergestellt wird. Ein Masterplan ist zwingend zu erstellen.

Es scheint dringend nötig, mit der BLT zu fusionieren; in keinem anderen Gebiet der Schweiz bedienen zwei selbständige Betreiber ein relativ kleines Netz. Synergien könnten genutzt werden.

Ausbau Zugverbindung zum Flughafen: Der Nutzen für den Kanton Basel-Stadt (nicht für den Flughafen) soll der Bevölkerung erklärt werden. Weshalb braucht es eine Bahnverbindung, was profitiert Basel-Stadt davon?

Die Politik hat mit Rahmenausgabenbewilligungen operiert. Dies betrachten wir als falsch, weil es dazu einlädt, den gesamten Rahmen zu nutzen. Ein Anreiz für den sparsamen Einsatz der Mittel ist nicht gegeben.

## 1.2 Sollten sie um weitere Schwerpunkte ergänzt werden?

Grenzüberschreitender Pendlerverkehr muss besser erschlossen werden, speziell Inzlingen unter entsprechender Kostenbeteiligung.

Der Novartis-Campus ist besser zu bedienen. Von den Bahnhöfen SBB und Bad. Bahnhof her, wie auch vom St. Johann-Bahnhof und von Park and Ride-Anlagen im Elsass.

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

Aufgabe des ÖV ist es, Leute dorthin zu transportieren, wo sie arbeiten oder wohnen. Beispiel Roche-Turm: die Erschliessung muss im Zeitpunkt der Inbetriebnahme garantiert sein, d.h. es braucht eine Verstärkung der Buslinie, statt langfristiger Planungen für ein Tram durch die enge Grenzacherstrasse.

## 2. ÖV-Angebotsänderungen 2014-2017

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

Die Verdichtung der S-Bahn Linie 6 ist zu begrüßen. Allerdings fehlt im Massnahmenkatalog die Anpassung der Rahmenbedingungen, zum Beispiel die Grundlagen und Projektierung für einen Ausbau des Engpasses zwischen Bad. Bahnhof und Lörrach Stetten wie Doppelspur und die damit verbundenen Konsequenzen für die Gemeinde Riehen (Unterführungen oder Tieferlegung der S-Bahn) aufgrund der erhöhten Querungen durch das Dorf.

**2.2** Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen in Kapitel 5 **im Grundsatz** einverstanden?

- Ja   
Mehrheitlich ja   
Teils teils   
mehrheitlich nein   
nein

Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen

Kommentar:

**2.3** Sind Sie im Speziellen mit dem Buskonzept Wettstein – Riehen – Bettingen (Kapitel 5.4.1) einverstanden?

- Ja   
Mehrheitlich ja   
Teils teils   
mehrheitlich nein   
nein

Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen

Kommentar:

Primär stellt sich für die Landgemeinden die Frage, ob sie Partner oder Teil des Kantonalen ÖV-Programms sind (Einleitung 5.4)  
Nachdem nun Grenzach-Wylen erschlossen wird, wäre eine Weiterführung der Linie 34 bis Inzlingen Wasserschloss erstrebenswert (siehe Pkt. 1.2.), um die Nachbargemeinde mit immerhin ca. 2'500 Einwohner ebenfalls direkt an das Stadt-Baslerische ÖV-Netz anzuschliessen anstelle der Riehener Kleinbuslinie. Dies ergäbe eine Entlastung der individuellen Pendler durch die Gemeinde Riehen.

**2.4** Sind Sie im Speziellen mit dem Buskonzept Basel West – Allschwil (Kapitel 5.4.2) einverstanden?

- Ja   
Mehrheitlich ja   
Teils teils   
mehrheitlich nein   
nein

Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen

Kommentar:

Es fragt sich, ob dieses Angebot nicht vollauf genügt, so dass es die Verlängerung der Tramlinie 8 gar nicht mehr braucht. Es scheint uns auch nicht zwingend nötig, dass die Buslinie 33 Samstags neu im 30' Takt verkehren muss.

**2.5** Sind Sie im Speziellen mit dem Konzept für die Linien 37 / 47 (Kapitel 5.4.5) einverstanden?

- Ja   
Mehrheitlich ja   
Teils teils   
mehrheitlich nein   
nein

Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen

Kommentar:

Die Immissionen aus dem Strassenverkehr sind im Gellert unter der Woche tagsüber sehr gross. An den Wochenenden und an den Abenden ist es dagegen geradezu idyllisch ruhig. Die Terrassen zur Strassen- seite können benutzt werden und Kinder können fast ungestört auf der Strasse spielen und Velo fahren. Diese ungestörten Abende und Wochenenden tragen viel zur Wohn- und Lebensqualität im Gellert bei. Zahlreiche Bewohner unseres Quartiers stehen deshalb Bussen durch unsere Quartierstrassen auch an den Wochenenden und an den Abenden skeptisch bis ablehnend gegenüber. Andererseits besteht aber das legitime Interesse des Bethesdaspitals und der hinteren Gellertstrasse nach einer Anbindung an den ÖV, auch an den Abenden und an den Wochenenden. Die im ÖV-Programm 2014 – 2017 angedachte Lösung, an den Wochenenden und an den Abenden mit einem **Kleinbus im 30-Minutentakt** die Anbin- dung der hinteren Gellertstrasse und des Bethesdaspitals sowie des Lehenmattquartiers an den ÖV si- cherzustellen, erscheint dem NQV ein gangbarer Kompromiss, der beide Interessen ernst nimmt. Wir gehen davon aus, dass ein geräuscharmer Kleinbus eingesetzt wird. Unsere Recherchen haben ergeben, dass es heute geräuscharme und bequeme Elektrobusse gibt, die bereits in zahlreichen ökologisch fort- schrittlichen Städten zum Einsatz kommen. Was die Linienführung des Kleinbusses zwischen Ae- schenplatz und Bethesdaspital betrifft, so bitten wir um eine Prüfung der Variante Gellertstrasse – Sevo- gelstrasse, statt St. Alban-Ring - Engelgasse. Da an den Abenden und an den Wochenenden keine Schule ist, braucht es keine Erschliessung der oberen Engelgasse. Die alternative Linienführung würde die Gellertstrasse, die den Bus in erster Linie wünscht, optimal erschliessen –nicht zuletzt aus ökonomi- scher und ökologischer Sicht. Der Weg durch das Quartier wäre kürzer und sehr viele Häuser liegen an diesen Strassen weiter zurück als im St. Alban-Ring und der Engelgasse. Schliesslich wäre es auch eine „gerechtere“ Lastenverteilung, ist doch der St. Alban-Ring und die Engelgasse mit den grossen gelben

Normbussen der BLT tagsüber sehr geplagt. Zusammenfassend möchten wir festhalten, dass der NQV einer Erschliessung der hinteren Gellertstrasse und des Bethesdaspitals mit einem **geräuscharmen Kleinbus im 30-Minutentakt** positiv gegenübersteht.

In keinem Fall aber dürfen die heute dort verkehrenden Grossbusse eingesetzt werden.

### 3. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2017

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

Ja

Mehrheitlich ja

Teils teils

mehrheitlich nein

nein

Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen

Kommentar:

Die Ausbauschritte decken auch das „Nice to have“ ab. Mit Blick auf die Staatsfinanzen sollte nur das Nötigste geplant werden. D. h., dass wichtige Industrie-Gebiete wie Novartis-Campus, St. Johann, Klybeck und Kleinhüningen angeschlossen werden müssen. Dort sollen auch die Funktionen Wohnen und Kultur plaziert werden.

3.2 Welche **langfristigen** Massnahmen sollten aus Ihrer Sicht **prioritär** weiterbearbeitet werden?

Siehe 2.3

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 2014-2017?

Die heutigen Tarife sind ungerecht. Geringe Distanzen im Stadtgebiet sind im Verhältnis teurer als lange Distanzen in den Vorortgemeinden; es sollte konsequent das Verursacherprinzip Anwendung finden, d.h. nach Transportkilometern abgerechnet werden. Es ist klar, dass unser

Umland keine Zonierung des U-Abos will, denn es profitiert ja davon und die Kernstadt kommt wieder einmal für Zentrumsleistungen auf, welche die Einwohner der Stadt gar nicht brauchen

4.5: Der Grosse Rat hat nicht einen ersten Kredit von CHF 12.4 Mio für die **Umsetzung** des BehiG bewilligt sonder einen **Planungskredit**, eine solche Verwechslung darf nicht vorkommen. Eine generelle Anhebung der Einsteigekante auf 27cm ist falsch, teuer und gefährlich für die Fussgänger und Velofahrer. Es ist von Kosten in Höhe von CHF 300 Mio. die Rede. Der Planungskredit soll dazu dienen, auch die Verhältnismässigkeit dieser Massnahme abzuklären, insofern ist der Inhalt von 4.5 falsch.

Es darf nicht sein, dass die Anbindung des Bruderholz verschlechtert werden soll, um weitere Durchmesserlinien durch die Innerstadt zu führen. Es ist nicht einzusehen, weshalb eine privilegierte Wohngegend auf Kantonsgebiet schlechter behandelt werden soll, als auswärtige Gemeinden im In- und Ausland! Es sind nicht zuletzt Steuergelder der Einwohner dieses Quartiers, die auch zum Unterhalt und Ausbau des ÖV dienen.

Der vieldiskutierte Margarethenstich ist aus unserer Sicht keine zwingende Notwendigkeit. Reine Komforterrhöhung soll keine Priorität haben.

5.5: Es gilt zu beachten, dass es schwierig bis unmöglich zu erreichen ist, dass Blinde und Taube Tram und Bus ohne fremde Hilfe benutzen können. Es stellt sich die Frage, ob nicht individuelle Lösungen besser und kostengünstiger wären.

Für uns ist nicht zwingend bloss das Tram auszubauen. Es muss geprüft werden, ob nicht dieselbe Wirkung mit einem Bus erreicht werden könnte.

Es ist darauf zu achten, dass in engen Strassen und Gassen entsprechende Fahrzeuge eingesetzt werden oder dass auf deren Bedienung verzichtet wird (z.B. Eisengasse).

Die Verhältnismässigkeit z.B. Ziel, die Fahrzeit zu verkürzen, muss beachtet werden. Eine Verkürzung einer Fahrzeit um wenige Minuten, darf nicht zu Mehrkosten beträchtlichen Ausmasses führen. Eine Entschleunigung des hektischen Alltages wäre für unsere Gesellschaft wohltuend.

## 5. Ihre Angaben

Organisation / Institution: Liberal-demokratische Partei Basel-Stadt

Strasse und Nr.: Elisabethenanlage 25

PLZ und Ort: 4010 Basel

Land: Schweiz

Kontaktperson Name / Vorname: von Falkenstein Patricia / Strahm Thomas

Kontaktperson e-mail Adresse: [pvfalkenstein@gmx.net](mailto:pvfalkenstein@gmx.net) / [thomas.strahm@gmx.ch](mailto:thomas.strahm@gmx.ch)

Ort und Datum: Basel, 4. Mai 2013

Unterschrift (für Papierversand):

-----  
Formular bis spätestens Freitag, 3. Mai 2013 elektronisch und in Papier abschicken. Vielen Dank.

