



Fragenkatalog zur Vernehmlassung ÖV-Programm 2022-2025

Die Vernehmlassung zum Entwurf des ÖV-Programms 2022-2025 dauert vom 11. Juni bis zum 4. September 2020.

Bitte füllen Sie den Fragebogen nach Möglichkeit online unter www.mobilitaet.bs.ch aus. Dies erleichtert uns die Auswertung Ihrer Stellungnahmen. Die Online-Version erlaubt auch eine Speicherung Ihrer Angaben für eine Überarbeitung über einen längeren Zeitraum sowie für eine Bearbeitung durch mehrere Personen.

Falls Sie es vorziehen, den Fragebogen im vorliegenden Dokument auszufüllen, können Sie uns diesen gerne per E-Mail an mobilitaet@bs.ch zustellen. Ausgedruckte Versionen können Sie an folgende Adresse senden:

*Bau- und Verkehrsdepartement Kanton Basel-Stadt
Mobilität
Vernehmlassung ÖV-Programm
Dufourstr. 40/50
Postfach
CH-4001 Basel*

Persönliche Angaben

Organisation / Institution:	FDP.Die Liberalen Basel-Stadt
Strasse und Nr.	Picassoplatz 4
PLZ und Ort:	4052 Basel
Land:	Schweiz
Name und Vorname (Kontaktperson):	Erich Bucher
E-Mail-Adresse (Kontaktperson):	erich_bucher@bluewin.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 (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Siehe Ausführungen zu Frage 1.2.

1.2 Sollten aus Ihrer Sicht einzelne der **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:

Zum Schwerpunkt «Attraktivität des ÖV-Angebotes erhöhen»: Die FDP teilt die Ansicht, dass die S-Bahn das Rückgrat des ÖV in der Region darstellt und durch den Bau des Herzstücks weiter an Bedeutung gewinnen wird. Das Herzstück ist zudem entscheidend dafür, wie sich der ÖV in der gesamten Region entwickelt. Bevor der Kanton Basel-Stadt dieses sehr teure Infrastrukturprojekt in Angriff nimmt muss geklärt sein, wo auf dem Kantonsgebiet die neuen S-Bahn-Haltestellen entstehen. Die Reisezeiten mit dem ÖV werden aktuell

durch z.B. Rückbaumassnahmen oder Tempo 30 eher verlängert, anstatt diese zu verkürzen. Nur Reisezeitverkürzungen führen zur vermehrten Verlagerung vom MIV auf den ÖV. Die Sicherung von Eigentrassees sowie Tempo 50 auf möglichst allen ÖV-Strecken ist daher zwingend notwendig. Hinsichtlich der Anpassung der Haltestellen an die Vorgaben des BehiG sind pragmatische Lösungen im Sinne der Verhältnismässigkeit und der Kosteneffizienz zu finden (z.B. Teil- statt Vollumbau der Haltestellen). Die Streichung der Doppelhaltestellen erlaubt es nun, die wirklich notwendigen BehiG-Anpassungen vor allem in der Innenstadt anzugehen (z.B. Schiffplände, Marktplatz, Barfüsserplatz, Bankverein). Aus unserer Sicht muss auch geprüft werden, ob die Haltestellen Marktplatz und Barfüsserplatz nicht (z.B. in der Falknerstrasse) zusammengelegt werden können. Dies würde zu einem Zeitgewinn führen und würde zudem Gelegenheit bieten, sowohl den Markt- als auch den Barfüsserplatz aufzuwerten. Zum Schwerpunkt «Multimodalität fördern»: Die FDP teilt die Ansicht, dass sich unser Verständnis des öffentlichen Verkehrs durch die Zunahme an neuen Mobilitätsformen (inkl. Sharing-Systeme), der Vollautomatisierung der Fahrzeuge (selbstfahrende Autos) aber auch durch die neue S-Bahn-Struktur (Herzstück) fundamental verändern wird. Die Trennung von öffentlichem und Individualverkehr wird sich aufweichen. Der Mobilitätsmarkt wird sich rasch verändern und es dürften neue Marktteilnehmer erscheinen. Ist die BVB darauf vorbereitet?

2. ÖV-Angebotsänderungen 2022-2025

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

- Ja
 Mehrheitlich Ja
 Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
 Mehrheitlich Nein
 Nein
 Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Siehe nachfolgende Ausführungen zu den einzelnen Anpassungen.

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

- Ja
 Mehrheitlich Ja
 Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)

- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die FDP begrüsst die geschilderten Massnahmen zur Entlastung der Linie 30. Wie bereits im Grossen Rat mehrfach zum Ausdruck gebracht, stehen wir einer neuen Tramlinie 30 hingegen ablehnend gegenüber.

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 (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die FDP unterstützt die Überlegung, die Buslinie 64 zu verlängern, um das Bachgrabenareal besser ans übrige Verkehrsnetz anzubinden. Die FDP empfiehlt für eine mögliche Tramlinie Bachgraben eine Grobplan wie z.B. mögliche Linienführung auszuarbeiten. Erst dann kann ein möglicher Nutzen dieser neuen Linie abgeschätzt werden. Diese Information ist eine zwingende Grundlage für das ÖV Programm ab 2025.

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

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein

- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die FDP unterstützt den Plan zur Verlängerung der Buslinie 37 wie auch die Verlegung der Haltestelle MParc. Wir lehnen jedoch die Neuführung der Buslinie 36 ab. Das Verkehrsregime im Gundeldinger-Quartier besticht durch die Kanalisierung des Verkehrs auf Einbahnstrassen und ist dadurch sehr effizient und verhältnismässig leicht zu steuern. Dabei spielen die Dornacherstrasse (für den Verkehr Richtung Westen) und die Gundeldingerstrasse (für den Verkehr Richtung Osten) als wichtigste Erschliessungsstrassen eine grosse Rolle. Eine Änderung der Verkehrsführung auf diesen beiden Achsen ist aus unserer Sicht erst sinnvoll, wenn für den MIV neue Infrastrukturen, wie z.B. der Gundeli-Tunnel geschaffen werden. Dass sich die Busstationen je nach Richtung in unterschiedlichen Strassen befinden ist im Sinne der Lesbarkeit der ÖV-Linie gerade für Ortsunkundige sicher ein Nachteil. Allerdings ist das System leicht verständlich und in sich logisch. Eine Teilaufhebung dieses Systems (wie es baustellenbedingt gerade im östlichen Teil des Quartiers erfolgt) führt zu verstärkten Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Deshalb ist auf eine solche Massnahme zu verzichten. Im Weiteren weisen wir darauf hin, dass sich der Runde Tisch Mobilität (Beirat) zur Entwicklung des Stadtteilrichtplans Gundeldingen, welcher sich aus verschiedenen Quartiersvertretern, Politikern und Verkehrsorganisationen zusammensetzte, klar gegen ein Gegenverkehrsregime in der Dornacherstrasse ausgesprochen: «Von der Mehrheit der Teilnehmenden wird das heutige Einbahnregime als zweckmässig und vorteilhaft für das Quartier eingestuft. Entsprechend kritisch sind beide Gruppen gegenüber den Vorschlägen den MIV-Gegenverkehr in den Querstrassen zu ermöglichen, Velogegenverkehr in der Dornacherstrasse einzuführen (auch nur auf dem Abschnitt Margarethenstrasse bis Solothurnerstrasse) und die Buslinie 36 in beiden Richtungen in eine Achse zu verlegen.» (Zitat aus dem Vernehmlassungsbericht zum Stadtteilrichtplan Gundeldingen, S. 73).

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 (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

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

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Hier verweisen wir auf die separate Vernehmlassungsantwort der FDP Riehen. Die FDP Basel-Stadt schliesst sich dieser Vernehmlassungsantwort vorbehaltlos an.

3. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2025

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

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein

Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die FDP begrüsst, dass der Kanton eine längerfristige ÖV-Planung betreibt. Auch die Entlastung der Innenstadtachse Aeschenplatz-Barfüsserplatz-Marktplatz begrüsst sie ausdrücklich. Sie unterstützt im Weiteren die Planungen im Bereich Bahn, insbesondere auch den Bau des Herzstücks der Regio-S-Bahn. Das Herzstück ist zudem entscheidend, wie sich der ÖV in der gesamten Region entwickelt. Bevor der Kanton Basel-Stadt sehr teure Tram-Infrastruktur-Planungsprojekte in Angriff nimmt, muss geklärt sein wo auf dem Kantonsgebiet die neue S-Bahn-Haltestellen entstehen. Wir erwarten, dass die S-Bahn Haltestellen-Planung bis 2023 abgeschlossen ist und erst dann entschieden wird, wie sich die Tram-Infrastruktur weiter entwickeln soll. Der auf der Abb. 16 dargestellte Linien-Netz-Plan hat bereits heute in verschiedenen Quartieren zu grossen Diskussionen geführt. Als Beispiel soll das Bruderholz genannt werden: Pläne, dass es in Zukunft keine direkte Linienführung mehr ins Zentrum geben soll, werden garantiert massiv bekämpft werden. Es ist zudem fraglich, ob mit einer S-Bahn Haltestelle Basel-Mitte das 10er und 11er Tram noch ins Stadtzentrum geführt werden müssen. Wir empfehlen, dass der Liniennetzplan 1. Etappe überarbeitet wird. Sodann ist aus unserer Sicht der Ersatz von wenig frequentierten Tramlinien durch Buslinien zu prüfen, um die Kosten- und Flächeneffizienz zu verbessern. Gänzlich vermissen wir den Enbezug von neuen Mobilitätsformen.

3.2 Welche langfristigen Massnahmen nach 2025 (Kapitel 7) haben aus Ihrer Sicht **Priorität**?

- a) Bau des Herzstückes, inkl. S-Bahn Detail-Planung (Linienführungen, Haltestellen, Zulaufstrecken);
- b) Abgeleitet davon eine Überarbeitung der Tram-Infrastruktur;
- c) kürzere Reisezeiten im ÖV generell.

4. Weitere Anliegen

4.1 Haben Sie **weitere Anliegen oder Bemerkungen** zum vorliegenden Entwurf des ÖV-Programms 2022-2025?

Es wäre hilfreich, wenn jeweils gleichzeitig mit dem ÖV-Programm auch das entsprechende MIV-, das Langsamverkehr- und das Fussgänger-Programm vorgelegt würden. Nur so ist eine ganzheitliche, objektive Beurteilung der Mobilität möglich.

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme an der Vernehmlassung zum ÖV-Programm 2022-2025.