

Bau- und Umweltschutzdirektion
Abteilung öffentlicher Verkehr
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Basel, 14. September 2020

Vernehmlassung 9. GLA öffentlicher Verkehr Baselland

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Reber,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum 9. Generellen Leistungsauftrag (GLA) im Bereich des öffentlichen Verkehrs Stellung nehmen zu können. Als Umweltschutzverband ist uns ein guter, sauberer und attraktiver öffentlicher Verkehr äusserst wichtig, denn er ist ein entscheidender Teil für klima- und umweltfreundliche Mobilität.

Der VCS beider Basel ist erfreut, dass nach Abbauplänen in den vergangenen Jahren bei diesem GLA nun viele Verbesserungen des Angebots erkennbar sind. Angesichts der ökologischen Krisen dürfte der GLA aber noch deutlich fortschrittlicher und ambitionierter sein. Auf diversen Linien können Takte verdichtet und das Angebot verbessert werden. Der 9. GLA tut dies leider nur in Ansätzen.

Gemäss kantonalem Statusbericht Klima ist der Handlungsbedarf beim Verkehr «sehr gross» und rund ein Drittel der Treibhausgasemissionen des Baselbiets stammen aus diesem Sektor. Der effiziente und auch schon stark elektrifizierte öffentliche Verkehr ist also bestens geeignet, grosse Teile der Mobilität abzudecken.

Die Planung für die Jahre 2022 bis 2025 beruht noch auf Annahmen vor der Coronakrise, als Arbeit von zu Hause aus für viele Arbeitnehmende und -gebende noch die Ausnahme war. Wir sind überzeugt, dass die Erfahrungen der letzten Monate auch eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens vieler Menschen zur Folge haben. Diese Veränderungen können sich nicht jetzt schon in der Planung des öffentlichen Verkehrs niederschlagen. Wir wünschen uns aber, dass auf Entwicklungen wie vermehrte Heimarbeit agil reagiert wird.

Rückblick: Angebots-, Preis- und Nachfrageentwicklung Tarife

Wie Abbildung 1 eindrücklich zeigt, stieg der Preis für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren mehrfach und deutlich an. Ähnliches lässt sich für die Konkurrenz auf der Strasse nicht sagen. Daher ist es wenig überraschend, dass die Passagierzahlen und Aboverkäufe stagnieren und teilweise abnehmen.

Auch wenn der Preis nicht allein entscheidend ist für die Wahl der Verkehrsmittels, so ist er doch wichtig. Während beim Autoverkehr die Preisanstiege (speziell beim Treibstoff) sehr gering waren über die letzten Jahre, wurde das U-Abo und damit der umweltfreundliche öffentliche Verkehr stark verteuert. Der Staat hat sich aus der Finanzierung zurückgezogen.

Eine weitere Verteuierung des U-Abos und des öffentlichen Verkehrs im TNW allgemein lehnen wir ab und fordern vielmehr, dass das bewährte und attraktive U-Abo beibehalten wird. Bei allfälligen Veränderungen am Tarifsysteem muss streng darauf geachtet werden, dass diese den Verlagerungszielen helfen und keine negativen Effekte auftreten.

Öffentlicher Verkehr muss für alle zugänglich sein. Daher müssen auch alle immer und möglichst überall Zugang zu Fahrzeugen und Billeten haben. Selbstverständlich sehen wir neue Apps wie Fairtiq als eine sinnvolle Ergänzung, aber gleichzeitig dürfen die traditionellen und einfach zugänglichen Vertriebskanäle nicht abgebaut werden. Billetautomaten, der Verkauf im Bus und an Schaltern sind für alle zugänglich.

Erfolgskontrolle und Handlungsbedarf

Der öffentliche Verkehr ist dank seiner Effizienz und Umweltfreundlichkeit ein Pfeiler einer Strategie für umweltfreundliche Mobilität. Wir halten es daher für wenig hilfreich, ausschliesslich den Kostendeckungsgrad für die Beurteilung der einzelnen Linien zu verwenden. Vielmehr wäre angezeigt, auch miteinzubeziehen, wie stark der öffentliche Verkehr Strassen entlastet und Umweltschäden verhindert. Dazu müssen auch die bislang externalisierten Kosten verschiedener Verkehrsmittel verglichen werden.

Ausserdem sind wir, in Übereinstimmung mit dem Angebotsdekret, der Meinung, dass alle Gemeinden einen Anspruch auf eine angemessene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr haben.

Ziele und strategische Verankerung

Wir fordern, dass im Rahmen des GLA auch ein Ziel für den Modalsplit festgelegt wird. Dieses sollte mindestens bei einem Drittel für den öffentlichen Verkehr liegen. Damit kann der öffentliche Verkehr als umweltfreundliche Alternative und die Entlastung der Strassen gefördert werden.

ÖV-Ziele für den Zeitraum 2022-2025

Wir begrüßen sehr, dass das Ziel der Nachfragesteigerung nicht ein Selbstzweck ist, sondern im Kontext von Umweltschutz und Erschliessung steht. Die Verlagerung zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und weg vom fossilen Autoverkehr muss hohe Priorität haben. Daher freut es uns, dass insbesondere der Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr im Fokus sein soll.

Mit den Massnahmen zur Steigerung der Nachfrage (die besser Massnahmen zur Verlagerung genannt werden sollten) kann dies erreicht werden. Insbesondere die angestrebten Verbesserungen bei der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie die ausgedehnten Betriebszeiten und verdichteten Takte werden die Attraktivität des Angebots stark verbessern.

Velosicherheit

Wie der Test gezeigt hat, sind diese velofreundlichen Tramschienen tauglich und werden auch von den Velofahrenden als Beitrag an die Sicherheit gesehen.

Ausserdem empfehlen wir, dass alle neuen Trams, die auch an Kaphaltestellen halten werden, mit Schiebetritten ausgerüstet werden. Dadurch lässt sich mehr Distanz zwischen Schiene und hoher Haltekante erreichen, was für mehr Sicherheit sorgt. Dies soll in Basel bei allen umgebauten Haltestellen neu der Fall sein. Da mehrere Linien der BLT dort auch verkehren und es auch im Baselland Kaphaltestellen gibt, ist dies auch hier so einzurichten.

Einbindung in die strategische ÖV-Planung

Der VCS beider Basel unterstützt das Herzstück und die trinationale S-Bahn, allerdings ohne den Anschluss an den Flughafen Basel. Zusätzlich fordern wir die Weiterführung der S9 bis nach Basel, was auf der Strecke Sissach-Basel den Takt erhöht und das Homburgertal besser mit der Region verbindet.

Angebot

Optimierung Raum Pratteln

Die Optimierungen des öffentlichen Verkehrs im Raum Pratteln scheinen insgesamt zu gelingen. Wir möchten gerne noch zwei leicht erreichbare Verbesserungen anregen: Die Buslinie 82 (Ortsbus Pratteln) sollte besser ins sonstige Netz integriert werden und insbesondere auch noch den Bahnhof Salina Raurica bedienen.

Dass die Linie 82 (Ortsbus Pratteln) trotz tiefer Auslastung einen relativ hohen Kostendeckungsgrad aufweist, erfreut uns. Wir regen darum an, zu prüfen, wie eine weitere Steigerung der Attraktivität des Ortsbusses erreicht werden kann. So könnte beispielsweise das Zentrum von Pratteln autofrei werden, wobei der Bus noch dort verkehren könnte.

Bereits haben wir an anderer Stelle angemerkt, dass der Bahnhof Salina Raurica zwingend auch mit anderen Linien des öffentlichen Verkehrs verknüpft sein muss. Ideal wäre die Fortsetzung der Tramlinie 14 bis an diesen Bahnhof, mindestens aber eine Buslinie muss bis dorthin geführt werden. Die geplante Erschliessung des Gebiets Salina Raurica durch den öffentlichen Verkehr ist verbesserungswürdig.

Entwicklung Bachgraben und St. Johann

Die Verlängerung der Buslinie 64 sehen wir positiv, besonders da die Entwicklung des Gebiets anhält. Gleichzeitig scheint es uns entscheidend, rechtzeitig die Tramlinie zu planen und umzusetzen. Aktuell werden mit jedem neuen Projekt im Gebiet zusätzliche Autoparkplätze gebaut und damit mehr Autoverkehr erzeugt. Angesichts von Überlastungen muss zusätzliches Wachstum mit dem öffentlichen, dem Velo- und Fussverkehr abgefangen werden. Ein weiterer Zubau von Autoparkplätzen ist zu vermeiden.

Wir machen bei der Gelegenheit aber darauf aufmerksam, dass die Verlängerung durch die Stadt Basel besonders abends für Verspätungen sorgen könnte, wenn die Strassen überlastet sind. Wir erachten die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs als wichtigstes Kriterium für dessen Nutzung. Wir fordern darum die beiden Basel dazu auf, den Autoverkehr dahingehend zu verringern, dass der öffentliche Verkehr zuverlässig funktioniert.

Nachtnetz und Verdichtung am Abend

Wir begrüssen die Angleichung des TNW-Nachtnetzes ans Tagnetz. Dies macht den öv intuitiv verständlich und bringt vielen am Wochenende ein verbessertes Angebot. Wir begrüssen diesen Schritt, der auch durch die hohe Nutzung des Nachtnetzes berechtigt ist. Gleichzeitig möchten wir aber darauf hinweisen, dass rechtzeitig genügend Personal und Rollmaterial zur Verfügung steht, um die zusätzlichen Fahrten auch leisten zu können.

Wir begrüssen die geplante Verdichtung des Fahrplans und Ausdehnung der Betriebszeiten. Ein dichteres Angebot am Abend entspricht den sich geänderten Bedürfnissen vieler Menschen und wird hoffentlich mehr Passagiere vom öffentlichen Verkehr überzeugen.

Erneuerung der Linie 19 (Waldenburgerbahn)

Auch nach dem Umbau der Waldenburgerbahn sollte der 15-Minuten-Takt beibehalten werden. Dies steigert ihre Attraktivität und verbessert die Verbindung des Waldenburger-tals mit den ausgebauten Verbindungen ab Liestal.

Fahrplananpassungen

Bei der Linie S9 (Läufelfingerli) zeigt sich anschaulich, wie optimierte Fahrpläne den öffentlichen Verkehr attraktiv machen. Diese Fortschritte dürfen aber nicht durch längere Phasen mit teilweise unzuverlässigen Bahnersatzbussen zunichte gemacht werden.

Positiv sehen wir auch das neue Konzept für die Buslinien 68 und 69, wie wir bereits in der Mitwirkung dieses Konzepts gesagt hatten. Nun ist uns aber im 9. Generellen Leistungsauftrag aufgefallen, dass offenbar ab 2024 die Nachtverbindung nach Hofstetten ausfallen soll und hoffen, dass dies durch eine andere Verbindung kompensiert wird.

Durch die neue Führung der Einsatzlinie E11 sehen wir ein grösseres Potential, die Linie 11 zu entlasten und auf der Strecke von der Innenstadt zum Bahnhof und weiter nach Reinach eine entscheidende Entlastung zu bewirken. Wir rufen aber dazu auf, die Nutzung der Gleise am Centralbahnplatz zu überprüfen, so dass schon vor dem geplanten Umbau die Auslastung optimiert werden kann.

Wir bedanken uns im Voraus für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse,



Florian Schreier

Geschäftsführer VCS beider Basel

florian.schreier@vcs-blbs.ch — 061 311 11 77