

Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft
Vernehmlassung 7. GLA
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

per Email an oeffentlicherverkehr@bl.ch

Basel, 03. August 2018

Vernehmlassung Entwurf Landratsvorlage
Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrages im Bereich des
öffentlichen Verkehrs, Fortführung für die Jahre 2020 und 2021
Stellungnahme VCS beider Basel

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Vernehmlassung Entwurf 8. GLA, Fortführung für die Jahre 2020 und 2021 (kurz: 8. GLA II) bedanken wir uns. Gerne nehmen wir als Verkehrs- und Umweltverband dazu Stellung. Wir erlauben uns, auch Anliegen zu Aspekten der Landratsvorlage (LRV) zu formulieren, nach denen der Fragebogen nicht fragt. Nummerierungen beziehen sich auf die Kapitel der LRV.

Kapitel 2 LRV, Ausgangslage

2.1 Finanzpolitische Rahmenbedingungen

Es werden vorliegend einseitig die Kosten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) thematisiert, nicht aber seine entlastende Wirkung auf die Strassen. Diese ist bloss als «Wünschbares» erwähnt, welches noch stärker vom «Notwendigen» zu trennen sei, weshalb auch ein ÖV-Verzicht unabdingbar sei (LRV, S. 5). - Die Entlastung der Strasse durch den ÖV müsste monetarisiert werden, um aufzuzeigen, mit welchen Investitionen in den Strassenbau und mit welchen Reparaturarbeiten an Umwelt und Gesundheit zu rechnen wäre, wenn sich die ÖV-Fahrgäste auch individuell motorisiert (à max. 1.2 Personen/Auto) fortbewegen würden. Der ÖV-Nutzen wird als «nice to have» völlig unterschätzt, was sich in diesem ungenügenden 8. GLA II in jedem Kapitel zeigt. Nach dem 7. GLA mit nur punktuellen Anpassungen und dem ebenso halbherzige 8. GLA I fördert dieser 8. GLA II die Stagnation im Baselbieter ÖV, in dem sich seit dem 6. GLA nur mehr wenig bewegt in Richtung notwendige (nicht wünschbare) zukunftstaugliche und klimaschonende Mobilität. Dabei waren es die Verbesserungen im Rahmen des 5. Und 6. GLA, die zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen (LRV, S. 21). Entsprechend müsste nun dieser 8. GLA II und spätestens der 9. GLA wieder auf das Erfolgsrezept «ÖV-Ausbau» setzen.

Es soll aufgezeigt werden, weshalb im 7. GLA mit viel zu hohen (CHF 6.3 Mio.) als den effektiven Mehrkosten von CHF 1.8 Mio. gerechnet wurde, die vorliegende Begründung (tiefere Treibstoffpreise und Teuerung) reicht nicht aus. Es sei darzulegen, wie solche massive Fehlkalkulationen (Abweichung

70%) künftig vermieden werden. Überhöhte Mehrkosten-Prognosen können ein verbessertes ÖV-Angebot bereits im Keim ersticken.

Es wird am Rand erwähnt, dass der Kanton BL vom neuen Finanzierungssystem gemäss FABI profitiert (LRV, S. 44). Zwar bezahlt BL seinen Anteil von ca. CHF 18 Mio. an die durch die Kantone zu leistende BIF-Pauschale (zurzeit CHF 500 Mio.). Im Gegenzug werden die Investitionskosten auch für den regionalen Schienenverkehr (z.B. Ausbau Waldenburgerbahn) nun vollumfänglich vom Bund übernommen. Diese Entlastung ist ebenfalls in konkreten Zahlen anzugeben, um die Kostendiskussion im ÖV zu versachlichen.

2.3 Angebot und Nachfrage

Betreffend die angebotsrelevante Beurteilung der Nachfrage weist die LRV zwar darauf hin, es sei «immer zu beachten, dass eine geringe Nachfrage unter Umständen auf ein ungenügendes Angebot oder auf eine unattraktive Einbindung ins ÖV-Gesamtsystem zurückzuführen ist. Für eine abschliessende Beurteilung sind in jedem Falle alle Aspekte sowie die spezifischen Gegebenheiten und Voraussetzungen zu berücksichtigen» (LRV, S. 8). Inwiefern diese Tatsache im 8. GLA II effektiv berücksichtigt wurde, ist nicht erkennbar.

Die aktuelle Fassung des Angebotsdekrets(wird überarbeitet, ist aber noch nicht in der Vernehmlassung) wirkt sich negativ auf die ÖV-Entwicklung in Baselland auf. Bereits die Definition, wonach Gebiete bis zu 350m Distanz zu einer Bushaltestelle und bis zu 600m Distanz zu einer S-Bahn-Haltestelle als erschlossen gelten, zeigt die unattraktiven Grundbedingungen.

Zudem bleibt im 8. GLA für die Zweckmässigkeitsbeurteilung eines ÖV-Angebotes die durchschnittliche Fahrzeugauslastung ein ausschlaggebendes Kriterium. Dies fällt bei Buslinien negativ ins Gewicht, wenn (z.B. aus betrieblichen Gründen) Gelenk- statt Normalbusse eingesetzt werden. Personen pro Kurs sind daher kein sinnvolles Erfolgskriterium zur Angebots-Beurteilung.

Auch würdigen die Kriterien zu Nachfragebeurteilung die Zubringerlinien ungenügend. Als kurze Strecken können sie gezwungenermassen nur eine geringe Nachfrage generieren. Diese vielen kleinen am «Äste» am «ÖV-Baum» bringen aber die Fahrgäste zu den Haupt- und Stammlinien, welche diesen sonst fehlen würden. Denn wer daheim einmal ins Auto eingestiegen ist, steigt oft genug erst am Ziel wieder aus und nicht an der nächstgrösseren ÖV-Haltestelle. Die Stammlinien würden Einnahmen verlieren, was deren Kostendeckungsgrad verschlechtern würde, wenn auch nicht unter die kritische Grenze. Der Effekt der Zubringerlinien – die Leute überhaupt auf den ÖV zu bringen – müsste deutlich höher gewichtet werden.

I. Zielsetzung

Frage 1: Sind Sie mit der Zielsetzung (Kapitel 3) des 8. GLA für die Jahre 2020 und 2021 im Grundsatz einverstanden?

Ja Eher ja Eher nein Nein

Begründung:

Die Zielsetzungen an sich sind gut. Die Planungsgrundsätze des Richtplan (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten/verbessern) lesen sich ähnlich wie die Ziele des VCS. Nur sind die Zielsetzungen im 8. GLA II dann nicht umgesetzt.

3.1 Übergeordnete Planungsgrundsätze und Ziele

Beim Gesetzlichen Auftrag fehlt der Verweis auf § 14 USG-BL, was sich in fehlenden Massnahmen im Rahmen des 8. GLA II niederschlägt:

«Der Kanton und die Gemeinden treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.

² *Sie treffen Massnahmen zur Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs.*

³ *Sie sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.*

⁴ *Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.»*

So fehlt insbesondere eine Zielsetzung beim Modalsplit zu Gunsten des ÖV. Dieser soll im Durchschnitt auf einen Anteil von 35% gesteigert werden. Ein hoher Anteil ist hier umso nötiger, als – anders als in städtischen Gebieten – wenig Fussgänger- und Veloanteil zu verzeichnen ist. Insbesondere beim Einkaufs- und Freizeit-/Ausgangsverkehr besteht beim ÖV hoher Nachhol- und entsprechender Handlungsbedarf. Betreffend Ausgangsverkehr ist ein Ausbau des Nachtnetzes zwingend und dringend (s. Frage 6), dies auch hinsichtlich Verkehrssicherheit (Alkoholkonsum). Eine Angleichung des Nachtnetzes an die Tagesstrukturen wo immer möglich, unterstützen wir sehr.

Auch eine forcierte Verknüpfung des ÖV-Netzes mit der Velonutzung können wir im 8. GLA II nicht erkennen (Intermodalität, B+R).

Höchste Priorität hat aus unserer Sicht der Ausbau des Tramnetz, als zwingende Erschliessung von Entwicklungsgebieten und Ersatz für überlastete Buslinien. Dass dieser Ausbau gerade in BL so schleppend voran geht (z.B. Tramverlängerung 14er, 8er) ist für uns nicht nachvollziehbar.

Betreffend S-Bahn sehen wir in den neuen Haltestellen (Morgartenring, Apfelsee, Solitude/BS) ein erhebliches Nachfragepotenzial. Diese sollen daher mittels Vorfinanzierung möglichst umgehend realisiert werden. Den Bau des S-Bahn-Herzstück erachten wir auf keinen Fall vor 2050 als realistisch. Ausserdem könnte seine Kapazität erst mit verschiedenen weiteren Bahninfrastrukturprojekten in Wert gesetzt werden. Dringender beurteilen wir einen neuen Juradurchstich.

Den Bahnanschluss EAP lehnen wir dezidiert ab. Wir erkennen keinen Umweltgewinn darin, öffentliche Gelder für die vereinfachte Erreichbarkeit der am mit Abstand umwelt- und klimaschädlichsten Verkehrsform zu investieren.

3.2 Kundenanforderungen

Betreffend Kundenanforderungen unterstützen wir Pünktlichkeit vor Fahrzeitverkürzungen, solange es sich nur um einige Minuten handelt. Spielraum bei der Fahrzeit dient auch der Fahrplanstabilität und damit Zuverlässigkeit des ÖV-Angebotes.

Es fehlt die Zielsetzung möglichst umsteigefreier ÖV-Angebote. Noch vor guten Anschlussverbindungen oder möglichst kurzer Reisezeit macht das «Nicht-umsteigen-müssen» den ÖV attraktiv, gerade auch für ungeübte ÖV-NutzerInnen, also z.B. UmsteigerInnen vom MIV auf den ÖV und junge Fahrgäste (Kinder und Jugendliche selber ÖV fahren lassen statt sie mit dem Elterntaxi zu befördern).

Beim Komfort fehlt das Ziel genügender Sitzplätze im Fahrzeug (nicht nur an der Haltestelle). Es müsste auch definiert sein, welcher Anteil stehender Fahrgäste als Kapazitätsengpass betrachtet wird.

3.3 Umweltpolitische Ziele

Konkrete Massnahmen aus den Umweltpolitischen Zielen finden sich im 8. GLA II ebenfalls kaum. Bis auf eine ÖV-Fahrzeugflotte mit umweltfreundlichem Antriebssystemen können wir wenig erkennen. Insbesondere nicht ein ÖV-Ausbau, welcher die Verlagerung vom MIV fördert, wie es der Kantonale Richtplan behördenverbindlich verlangt.

3.4 Finanzziele

Die Finanz- sprich Sparziele lehnen wir ab. Sie treffen den ÖV unverhältnismässig, va. im Vergleich zum konkurrenzierenden MIV, wo keine Einsparungen/Mehrbelastungen geplant sind. Das Argument, wonach der strassengebundene ÖV auch vom Strassenausbau profitiert, hält nicht stand. In Umsetzung va. von § 14 USG müsste Strassenraum zu Gunsten des ÖV umgewidmet, statt neu gebaut werden (z.B. Fahr- zu exklusiven Busspuren).

II. Grundsätze der Angebotsgestaltung

Frage 2: Sind aus Ihrer Sicht die Grundsätze der Angebotsgestaltung (Kapitel 4) richtig gewählt?

Ja Eher ja Eher nein Nein

Begründung:

4.1 Leistungsbereiche und Angebotssegmente

Auf den inneren Korridoren muss im Minimum ein 15'-Takt sicher gestellt sein.

Wir erachten mindestens die mittägliche HVZ auch an Samstagen als zwingend. Diese entspricht dem aktuellen Nachfrageverhalten. Mittags kehren die ersten vom Einkaufen zurück bzw. fahren die andern erst los.

Ein 60'-Takt in den NVZ erachten wir in den ländlichen Entwicklungsachsen (sic!) als völlig unzureichend, er muss auf 30' verdichtet werden. Entwicklungsachse ist ja gerade der Inbegriff von erhöhtem Mobilitätsbedürfnis, das mit einem 60'-Takt sicher nicht mit dem ÖV-, sondern mit der Autofahrt erfüllt wird. Dieser ländliche aber nicht Entwicklungs-Takt widerspricht den Planungsgrundsätzen des Kant. Richtplans und seiner Funktion «Entlastung Individualverkehr».

Das Angebotssegment «Entlastung Individualverkehr» widerspricht § 14 USG und dem Kant. Richtplan, indem es scheinbar nur die Stauzeiten auf der Strasse punktuell entschärfen will, nicht aber grundsätzlich die Verlagerung vom MIV auf den ÖV.

III. ÖV-Angebot 2020 – 2021

Frage 3: Sind Sie der Meinung, dass die Handlungsschwerpunkte (Kapitel 5.1) richtig wiedergegeben sind?

Ja Eher ja Eher nein Nein

Begründung:

Hinweis I: Der 7. GLA wird in der LRV widersprüchlich beschrieben. Einmal wird er beschrieben als von «gezielten Angebotsverbesserungen geprägt» (S. 32), an anderem Ort: er habe «im Zeichen der Konsolidierung» gestanden S. 26). Letzteres ist unseres Erachtens der Fall.

Hinweis II: Es sollte nicht von «Optimierungen» gesprochen werden, wo Verschlechterungen vorgesehen sind. Das Gegenteil von Verbesserungen sind nun mal Verschlechterungen, die transparent beim Namen genannt werden sollen.

5.1 Handlungsbedarf

Wir unterstützen die vier genannten Handlungsschwerpunkte. Es sind jedoch bloss lokale Handlungsschwerpunktchen. Grundsätzliche Handlungsfelder fehlen, weil sich der Handlungsbedarf unserer Meinung nach aus ungenügenden Analysen ableitet. So finden wir keine Ausführungen, wonach man Nachfragerückgängen genauer auf den Grund geht und Gegenmassnahmen plant. Der Verweis auf vermehrten E-Velo-Gebrauch und zahlreiche Baustellen bei SBB und auf dem Tramnetz erachten wir als ungenügend und allenfalls eher interpretiert als untersucht.

Es fehlt z.B. der Handlungsschwerpunkt, mit welchem Angebot wo neue Nachfragepotenziale erschlossen werden können. Es fehlt scheinbar die aktive Suche nach Verlagerungspotenzial MIV → ÖV. Verschiedene Angebote gehen eher mit einer Verlagerung ÖV → ÖV (ÖV-Kanibalismus) einher: 48er übernimmt Fahrgäste von 6er und samstags von 33er; während Fahrgastzahlen 37er sinken steigen sie nach Neuorganisation im 47er, von der Linie 91 gehen Fahrgäste auf die Linie 111 über.

Es fehlt ein Handlungsschwerpunkt kombinierte Mobilität (P+R, B+R).

Kritisch sehen wir die Einkürzung der Linie 64, indem diese nur noch bis Dornach, nicht mehr nach Arlesheim verkehrt. Da für Fahrgäste nach und von Arlesheim ein Umsteigen nötig wird, nimmt für sie die Attraktivität des Angebotes stark ab. Auch das Auslassen der HS Wasserturmplatz durch die Linie 80 sehen wir eher negativ.

Die positive Nachfrageentwicklung bei der S9 (immerhin die «Referendums-Linie») wird bloss passiv festgestellt, anstatt nach Gründen zu suchen und diese für eine anhaltend bessere Nachfrage zu verwerten. Die vielen hängigen Vorschläge für eine attraktiverer S9 werden mit keinem Wort erwähnt. Die S9 wird denn auch nicht als Handlungsschwerpunkt ausgewiesen.

Frage 4: Sind Sie mit den Angebotsverbesserungen und -optimierungen (Kapitel 5.2) im einverstanden?

Ja Eher ja Eher nein Nein

Begründung:

V.a. die Investitionen ins S-Bahn-Rollmaterial sind dringend nötig (BehiG und Komfort)

Wir würden die Integration der E11 in den 11er begrüssen. Es ist kein vordringliches Ziel des VCS, Tramlinien aus der Innenstadt zu nehmen. In erster Priorität sollen die Fahrgäste möglichst umsteigefrei die Ziele erreichen, die sie erreichen wollen oder müssen. Behinderungen des FussgängerInnen sind mit innovativen Massnahmen zu reduzieren, nicht mit ÖV-Abbau oder Umwegen für die Fahrgäste.

Die erste Etappe Tram Claragraben soll aufgenommen werden.

Die Buslinie 65 soll in Dornach-Arlesheim durchgehend Anschluss an die S3 erhalten.

Frage 5: Begrüssen Sie den Verzicht auf Sparmassnahmen beim ÖV-Angebot?

Ja, absolut. Eher ja Eher nein Nein

Begründung:

Sparmassnahmen im ÖV sind kontraproduktiv. Wie der 5. Und 6. GLA zeigten, schaffen bessere ÖV-Angebote mehr Fahrgäste. Die Kosteneinsparungen im Strassenbau, bei Umwelt und Gesundheit durch Menschen, die den ÖV nutzen statt in den MIV zu sitzen, sind ungleich höher. Wie erwähnt erwarten wir die Ausweisung dieser «Minus-Kosten» für mehr Transparenz und Kostenwahrheit im Verkehr. Einsparungen beim ÖV sind Kostentreiber für die Volkswirtschaft.

Frage 6: Fehlen aus Ihrer Sicht weitere Angebotsverbesserungen oder –optimierungen, welche in den Zeithorizont des 8. GLA (2020/21) fallen?

Ja und zwar Folgende:

- S-Bahn-HS St. Jakob soll in Regelbetrieb aufgenommen werden, u.a. zur Abstimmung mit Siedlungsentwicklung QPs Hagnau, Muttenz
- 15-Minuten Takt S-Bahn bis nach Aesch
- schnelle Umsetzung S-Bahn-HS Morgartenring, Solitude und Apfelsee mittels Vorfinanzierung
- Buskonzept Aesch Nord soll vor dem 9. GLA kommen
- Linie 12 soll bis nach Aesch verlängert werden (nicht erst im 9. GLA)
- Durchgehender 7.5'-Takt auf der Tramlinie 14 zwischen Pratteln und Muttenz
- Verdichtung der Buslinien 60 und 47 zur verbesserten Erschliessung des Schulcampus Polyfeld Muttenz (FHNW, Sekundarschulen)
- Fernverkehr: Forderung nach Schnellzughalten in Pratteln und Dornach-Arlesheim, bisherige Halte in Liestal und Sissach müssen garantiert bleiben. Zusätzlicher Schnellzughalt in Gelterkinden wird begrüsst.
- Die Trammerschliessung Salina Raurica hätte bereits im 7. GLA umgesetzt werden sollen. Sie nun auf den 9. GLA zu schieben, ist nicht nachvollziehbar. Die Arbeitsplatzentwicklung wird während der Laufzeit des 8. GLA massiv sein (Vorlage S. 58). Wenn dabei die ÖV-Erschliessung nicht mithält, wird der Mehrverkehr auf der Strasse stattfinden, von wo er schwierig wieder wegzubringen ist. (Die Erstellungspflicht der verkehrsverursachenden Parkplätze richtet sich nach der effektiven ÖV-Güteklasse, was zu einem hohen Parkplatz-Angebot führt.) Der im Spezialrichtplan Salina Raurica geforderte möglichst gute Modal Split muss mit einem entsprechenden ÖV-Angebot sicher gestellt werden. Bis zum Bau der Tramlinie Verdichtung der Buserschliessung.
- Im 7. GLA wurde für den 8. GLA die Verbesserung des ÖV-Anschlusses von Schweizerhalle (grösstes Arbeitsplatzgebiet im Kanton BL) in Aussicht gestellt. Insbesondere der Schichtwechsel am Morgen findet bei allen Betrieben in der Schweizerhalle ausserhalb der heutigen Betriebszeit des ÖV statt. Im 7. GLA heisst es wörtlich «Im nächsten Leistungsauftrag sollen Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden». Diese fehlt hier jedoch weiterhin und sind zu ergänzen. Der Mangel besteht seit Jahren und missachtet damit die Richtplan-Vorgaben und gesetzliche Bestimmungen für Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung.
- Massnahmen zur Nachfragesteigerung bei der S9, Prüfen der Vorschläge gemäss verschiedener Postulate, Insbesondere:
 - Durchbindung der S9 nach Basel
 - ev. Verschieben des Taktes für bessere Anschlüsse in Olten
 - 30'-Takt in HVZ
 - Umsteigeknoten Rümligen, um die Fahrten im Homburgertal auf die S9 zu bündeln

- Überarbeitung Nachtnetz (nicht erst im 9. GLA), es braucht dringend einen Ausbau (Ausgehverkehr), ein Abbau wird unter keinen Umständen hingenommen
- Erweiterung des U-Abo Geltungsbereiches mindestens bis zu den Knoten Olten und Delémont zur Erschliessung zusätzlicher Pendlerpotenziale.

Begründung:

Der öffentliche Verkehr im Baselbiet braucht wieder Schub, um eine echte Alternative zum MIV zu gewährleisten. Diese Investitionen zahlen sich mehrfach aus, wenn dadurch auf Strassenausbauten verzichtet und der Strassenunterhalt reduziert werden kann.

IV. Finanzen

Frage 7: Sind Sie mit dem Finanzprogramm (Kapitel 6.1) einverstanden?

- Ja Eher ja Eher nein Nein

Begründung:

Wir lehnen die Bestrebungen hin zu einer Zonierung des U-Abo ab. Das Einzonenmodell ist einer der wichtigsten Aspekte seines Erfolges. Der Hinweis, dies sei nicht verursachergerecht hält nicht Stand angesichts der Tatsache, dass der MIV keinen Bruchteil seiner externen Kosten deckt (neuste Zahlen kürzlich erschienen). Sobald die Umwelt/Gesundheit/Unfall/Gebäude-Kosten des MIV internalisiert sind, wäre der VCS bereit über verursachergerechte ÖV-Kosten zu diskutieren.

Mehreinnahmen sind mit der Steigerung der Nachfrage zu generieren, nicht mit einer Fahrgäste abschreckenden Zonierung. Gerade Neukunden (z.B. nach Abgabe des Führerausweises) sind auf unkomplizierte Modelle angewiesen. Dies umso mehr, als das Ticketing immer stärker auf elektronische Tickets ausgerichtet wird, womit (u.a. auch mit den Billettautomaten) definitiv nicht alle Fahrgäste zu Rande kommen.

Wir vermissen hier Ausführungen zur Initiative «Ja zum U-Abo!», welche der Grund dafür war, dass die Regierung von der Streichung der U-Abo-Subventionen absah. Das wirkt befremdlich.

Frage 8: Sind Sie mit der Tarifpolitik (Kapitel 6.2) einverstanden?

- Ja Eher ja Eher nein Nein

Begründung:

Die Nachfrage, nicht die Tarife, soll erhöht werden. Die LRV selber führt Tarifierhöhungen als einen Grund für den Nachfragerückgang an (S. 10). Wir lehnen eine kontinuierliche Tarifierhöhung ab. Die ÖV-Nutzung ist v.a. auch ein umweltpolitisches Ziel. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist als Beitrag an den Umweltschutz zu verstehen, was in der Tarifpolitik zu berücksichtigen ist.

Ausserdem spart eine erhöhte ÖV-Nutzung Ausbauten beim MIV, was mit einberechnet werden muss.

Die Verbesserung der grenzüberschreitenden Tarifierung der ÖV-Angebote begrüßen wir. Auch die Kundenfreundlichkeit beim Lösen der Tickets am Automaten muss drastisch verbessert werden, um für NeukundInnen die Hemmschwellen für die ÖV-Nutzung abzubauen.

Die Tarife müssen die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehrs berücksichtigen.

V. Ausblick

Frage 9: Sind sie mit den Weiterentwicklungen im schienengebundenen Regionalverkehr und den damit verbundenen Infrastrukturprojekten einverstanden (Kapitel 7.1)?

Ja Eher ja Eher nein Nein

Begründung:

- Wir unterstützen ausdrücklich: 15'-Takt Basel–Liestal, Doppelspur Laufental, Wendegleis Aesch, Tramnetzergänzungen, Durchbindung S9 nach Basel
- S-Bahn-HS Arlesheim Widen, Pratteln Buholz und Sisseln sollen vorgezogen werden
- Dritter Juradurchstich ist vordringlich.
- Herzstück Basel erachten wir vor 2050 nicht als realistisch, s. oben.
- Bahnanschluss EAP lehnen wir ab, s. oben.

Frage 10: Erachten Sie die aus heutiger Sicht ermittelten Handlungsräume für den 9. GLA im Busbereich (Kapitel 7.3) als zweckmässig?

Ja Eher ja Eher nein Nein

Begründung:

Der aufgeführte Handlungsbedarf ist dringend und soll mindestens z.T. bereits in dieser zweiten Hälfte des 8. GLA, nicht erst im 9. GLA angepackt werden. Die aufgeführten Massnahmen sind teilweise sehr vage, insbesondere betreffend die S9 («Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung», LRV, S. 48), obwohl gerade dafür ganz konkrete Verbesserungsvorschläge vorliegen (Postulate). Nicht einmal unter diesem Punkt ist der dringende Handlungsraum Muttenz, Polyfeld aufgeführt, der aber ohnehin bereits in den Jahren 2020/21 deutliche Angebotsverbesserungen erfahren muss (s. vorstehend).

V. Weitere Anliegen

Frage 11: Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf des 8. GLA für die Jahre 2020 und 2021?

Es ist dringend, den ÖV Baselland nach mehreren Jahren sparen und mangelnder Dynamik auf Ausbau umzupolen, auf Vordermann und an die Frau zu bringen. Es muss der «tote Punkt» überwunden werden: mit deutlichen Angebotsverbesserungen kommt neue Nachfrage in Schwung.

VI. Angaben zu unserer Organisation

Name: VCS beider Basel

Kontaktperson: Stephanie Fuchs

Adresse: Gellertstrasse 29, 4052 Basel

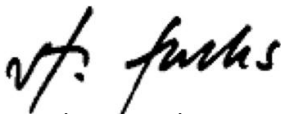
E-Mail: stephanie.fuchs@vcs-blbs.ch

Tel.-Nr.: 061 311 11 77 / 076 584 11 77

Besten Dank, wenn Sie unsere Anmerkungen aufnehmen und uns Rückmeldung dazu geben. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

VCS beider Basel



Stephanie Fuchs

Geschäftsführerin