

# **Potenzial für einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs**

## **Thesen, Gegenthesen, Lösungsansätze**

Alain Groff, Leiter Öffentlicher Verkehr  
Kanton Basel-Stadt



# These 1: Es ist Zeit zum Gegensteuern

- „Die letzten Jahrzehnte standen im Zeichen des Strassenbaus. Zeit also, wieder an den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu denken.“
- Quelle: <http://www.christophbrutschin.ch/politik-regierungsratswahlen-christoph-brutschin.html>



# Gegenthese 1: Den ÖV nicht bevorzugen

- „Die Zielrichtung des Agglomerationsprogramms muss verkehrsträgerneutral sein. Die MIV-diskriminierenden Voten im Agglomerationsprogramm Basel sind nicht akzeptabel und sind zu beseitigen.“

- Quelle: Stellungnahme der HKBB zum Agglomerationsprogramm Basel; Januar 2006



# These 2: ÖV-Ausbau konkurrenziert die nicht motorisierte Mobilität

- „In der Stadt Zürich ist die Entwicklung der Veloanteile in allen untersuchten Verkehrsegmenten leicht rückläufig – ein Trend, der sich auch in Basel zeigt.(...) Das ÖV-Netz ist inzwischen so gut ausgebaut, dass die Zürcher nicht mehr zwingend auf das Velo angewiesen sind ... “

- Quelle: TagesAnzeiger, 15. April 2008

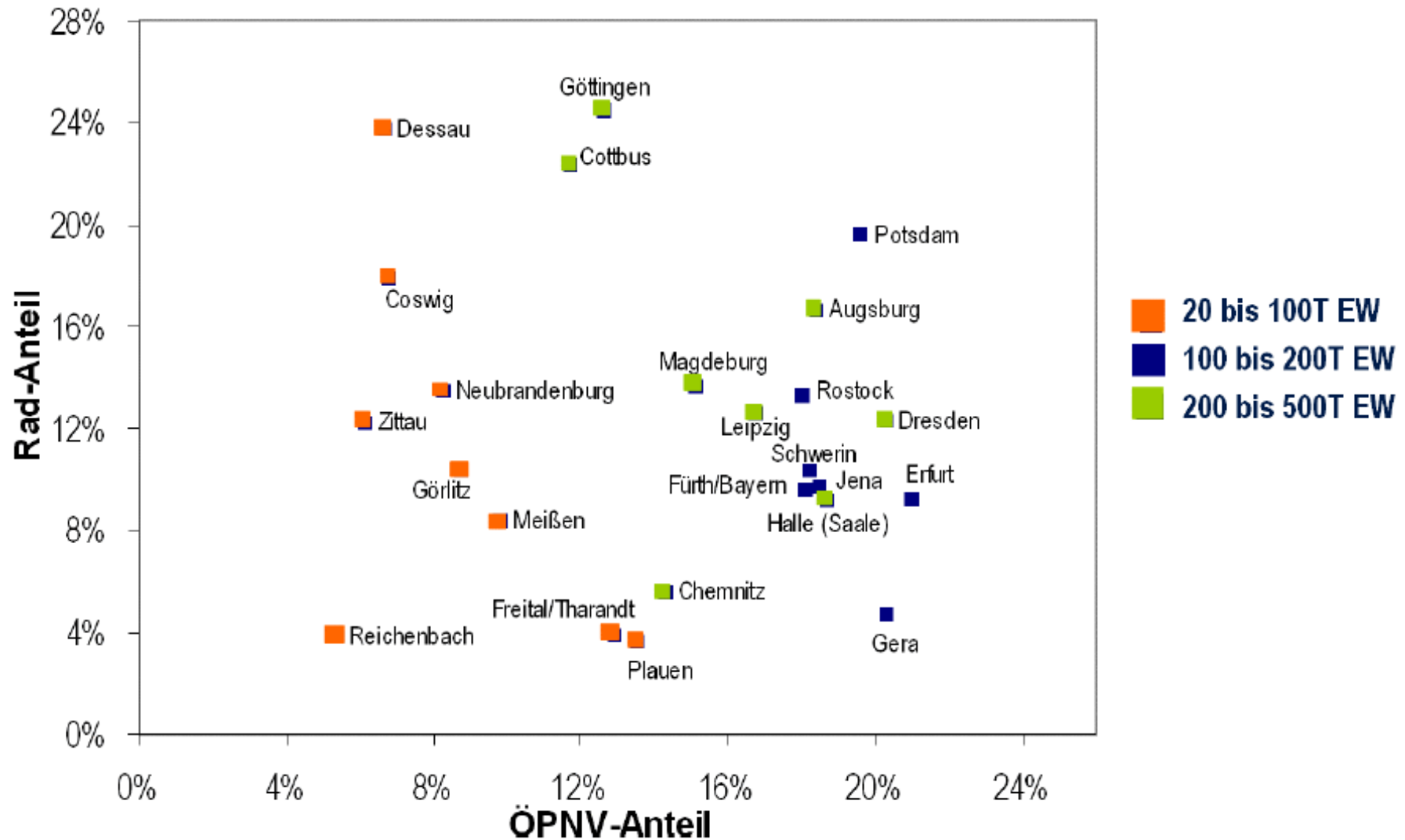


# Gegenthese 2: Konkurrenz besteht nicht

- „Städte mit einem sehr hohen Radverkehrsanteil wie Dessau, Göttingen und Cottbus weisen zwar keinen sehr hohen ÖPNV-Anteil auf, jedoch haben etliche Städte mit einem hohen ÖPNV-Anteil auch einen mittleren bis überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil. **Das heißt, es scheint grundsätzlich kein direkter Zusammenhang bzgl. des Modal Splits zwischen diesen beiden Verkehrsarten zu geben.**“
- Quelle: Zwischenbericht „Vorhaben im Rahmen der Umsetzung des nationalen Radverkehrsplanes; Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung - Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten“; Bearbeitung: TU Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)



# Gegenthese 2: Konkurrenz besteht nicht



# These 3: Basel ist im Hintertreffen

- „Der Ausbau eines Schienennetzes für Tram und Bahn scheitert häufig an Fragen der Finanzierung. Der Kanton Zürich andererseits macht es mit seinem ÖV-Fonds vor, wie es möglich ist, sinnvoll in den ÖV (mit Tram- und S-Bahn-Projekten) zu investieren und damit den ÖV gezielt auszubauen. (...) Dies muss als Vorbild gelten,..."
- Quelle: Motion Patrizia Bernasconi und Konsorten betreffend Einführung eines ÖV-Fonds



# Gegenthese 3: Basel ist schon am Zenit

- „Von allen Lebensbedingungen und Einrichtungen, die für den Wohnort wichtig sein können, erzielt das ÖV-Angebot den höchsten Zufriedenheitswert mit 95,1 % der Interviewten, die sehr oder eher zufrieden sind. Damit konnte die Zufriedenheit gegenüber 2005 (94,7 %) gar nochmals leicht gesteigert werden.“
- Quelle: Bevölkerungsbefragung 2007; thematischer Bericht „Mobilität und Verkehr“; Statistisches Amt Basel-Stadt





# These 4: bestes N/K-Verhältnis beim ÖV-Ausbau Richtung Agglomeration

- „Der Regierungsrat sieht daher ein wichtiges strategisches Ziel darin, bestehende städtische Linien in die benachbarte Agglomeration zu verlängern. Dadurch kann der Nutzen des ÖV-Netzes mit relativ begrenzten Investitionen (...) und zu beschränkten Mehrkosten (...) substantiell erhöht werden. Besonders hoch ist das potenzielle Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr, da hier der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs noch besonders tief ist.“

Quelle: ÖV-Programm 2006-2009 des Kantons Basel-Stadt



# Gegenthese 4: ÖV-Ausbau Richtung Agglomeration fördert Steuerflucht

- „Es stellt sich die Frage angesichts der hier oft diskutierten Gefahr der Steuerflucht, ob es ratsam ist, Geld auszugeben, um die Peripherie zu stärken und damit den Wegzug der Nettosteuerzahlenden indirekt sogar zu fördern.“
- Quelle: Votum Tommy E. Frey (SVP) in der GR-Debatte vom 10.1.07 zum Ausgabenbericht Nr. 06.1769.01 betreffend Planungskredit für die Projektierung einer Tramlinie Kleinhüningen - Weil am Rhein.



# Syn-These: Wir haben mächtig zugelegt

## kleine, unvollständige Bilanz der Jahre 2000-2009

- Rollmaterial Tram, Bus, S-Bahn: weitgehend neu
- Drei besteh. Bahnhöfe in BS: neu / teilweise neu
- Vier neue Bahnstationen (+133%!) in BS
- Tramlinien 1, 10, 11, 14, 15: Führung geändert
- Buslinien 30, 31, 33, 34, 35/45, 37, 38, 50: innert weniger Jahre ausgebaut / neu geführt
- Öffnung der Grenzen im S-Bahnverkehr (S1, S6) und im Tarifbereich (Automaten, Abos, Einzelb.)
- Basel ist seit 2007 internationaler HGV-Knoten
- IC-Halbstundentakt nach Bern und Zürich

etc. etc.



# Lösungsansätze

## >>> in der Stadt

- Qualität sichern und verbessern
  - Wartehallen, DFI, Beschilderung
  - Beschleunigungsmassnahmen; Pünktlichkeit verbessern
  - Qualität der Haltestellenkanten (behindertenfreundlich)
- Netz optimieren
  - Anbindung der Entwicklungsareale
    - ProVolta, Erlenmatt, Dreispitz
  - Mehr Direktverbindungen, weniger Umsteigen
    - weitere Restrukturierung Busnetz; Tramnetzoptimierung
  - Infrastrukturergänzungen
    - Lückenschlüsse, Gleisbögen, Wendeschlaufen
- Masterplan Badischer Bahnhof
  - Veloparking, Zugänge, Behindertengerechtigkeit



# Lösungsansätze

## >>> in der Agglomeration

- Fehlende Tramanbindung der Nachbargemeinden ergänzen
  - Weil am Rhein
  - Margarethenstich / Bahnhofsanbindung Leimental
  - Saint-Louis
  - Allschwil / Bachgraben
  - Pratteln Salina Raurica
  - Reinach – Dornach (Kägen)
- letzte echte Erweiterung des Tramnetzes: 1934
- Neue Buslinie, wenn Tram nicht gerechtfertigt
  - Grenzach-Wyhlen



# Lösungsansätze

## >>> in der Region

- S-Bahnstrecken ausbauen
  - Kapazität (Doppelspuren, Wendeanlagen, Knotenausbauten)
    - Laufental, Ergolzthal, MuttENZ-Pratteln, Basel SBB und Bad Bahnhof
  - Haltestellenstandard (Hochrhein, Oberrhein, Elsass)
  - Elektrifizierung Hochrheinstrecke
  - Bahnanschluss EuroAirport
- Herzstück planen und bauen
  - Anbindung Basler Innenstadt
  - Direktverbindungen zwischen regionalen Ästen
- Verknüpfung der Verkehrsträger verbessern
  - Tarife und Information
  - Anschlüsse (Taktverkehr!) / Umsteigeanlagen (inkl. P+R, B+R)



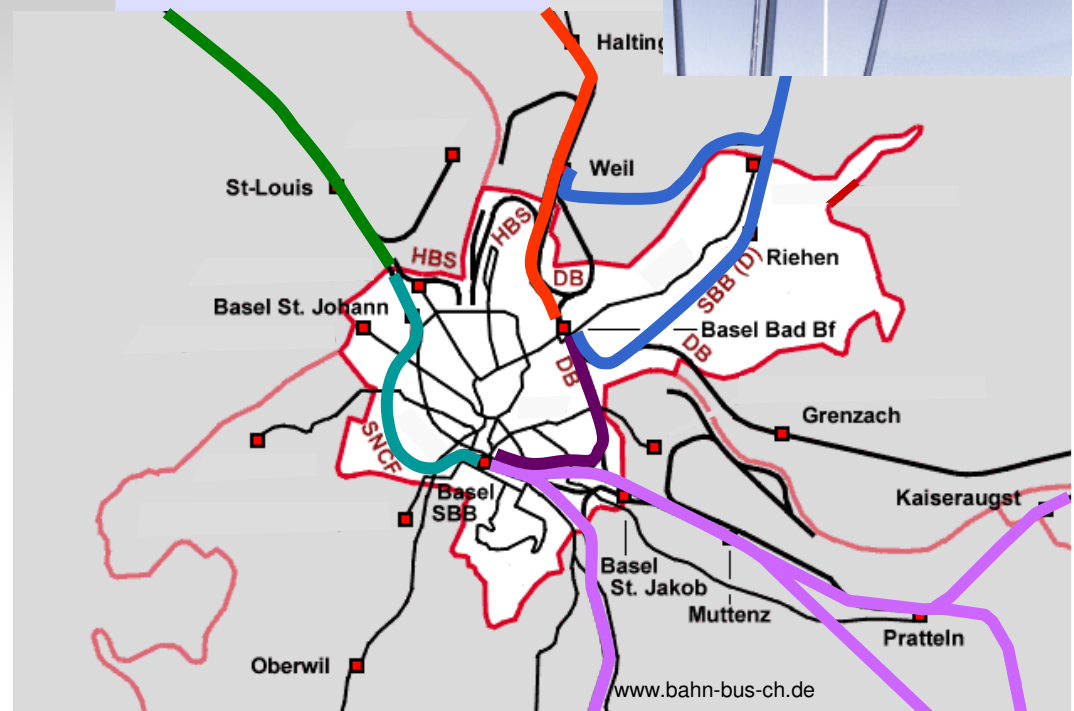
# Fokus grenzüberschreitender Verkehr

- Bestehende Tram- und Buslinien verlängern
  - BS beteiligt sich massgeblich, politisch wie finanziell
- Tarif- und Informationssystem weiterentwickeln
  - In der Verantwortung sind die Verbände und Transportunternehmen
  - BS fordert und unterstützt politisch
- S-Bahnentwicklung koordinieren (Haltestellen, Taktverkehr!)
  - beteiligt sind acht Gebietskörperschaften!
  - BS unterstützt und vermittelt
- Bahn mit Zubringern (Bus, Velo, P+R) stärken
  - Betrifft insbesondere Südbaden und mehr noch das Elsass
- Institutionelle Zusammenarbeit: ORK, TEB, FPK



# Regio-S-Bahn - Organisation

- Drei Staaten
- Acht territoriale Organisationseinheiten
- Drei Infrastrukturbetreiber
- Vier Verkehrsunternehmen (TU)
- Drei Tarifsysteme
- Staatsverträge aus dem 19. Jahrhundert





# Taktfahrplan?

## Kaiseraugst → Basel

8.27	S1	chaque jour
8.57	S1	chaque jour
9.27	S1	chaque jour
9.57	S1	chaque jour
10.27	S1	chaque jour
10.57	S1	chaque jour
11.27	S1	chaque jour
11.57	S1	chaque jour
12.27	S1	chaque jour
12.57	S1	chaque jour
13.27	S1	chaque jour
13.57	S1	chaque jour
14.27	S1	chaque jour
14.57	S1	chaque jour
15.27	S1	chaque jour
15.57	S1	chaque jour
16.27	S1	chaque jour
16.57	S1	chaque jour
17.27	S1	chaque jour

Fahrplan 2005

## Mulhouse → Basel

8.06	RE	Lu - Sa <b>01</b>
8.45	RE	Lu - Ve <b>01</b>
10.34	RE	Di <b>05</b>
11.06	RE	Sa
12.10	RE	pas quotidien- nement <b>06</b>
12.10	RE	Ma - Sa <b>07</b>
12.38	RE	Ma - Sa <b>07</b>
13.32	BUS 30407	pas quotidien- nement <b>08</b>
14.08	RE	Ma - Di <b>09</b>
14.59	BUS 30409	pas quotidien- nement <b>08</b>
15.08	RE	Ma - Ve <b>07</b>
15.30	RE	Ma - Ve <b>10</b>
15.37	RE	Sa
16.18	RE	pas quotidien- nement <b>02</b>
16.52	RE	pas quotidien- nement <b>02</b>
17.30	RE	chaque jour



# Fazit

- Der ÖV in Basel und in der Region ist sehr gut, muss aber „am Ball bleiben“.
- In der Agglomeration und vor allem im weiteren Umland besteht Wachstumspotenzial. Dieses ist gezielt zu erschliessen.
- Die Vernetzung der Verkehrsträger ist weiter zu verbessern (Beispiele Tarifsystem, Nachtnetz, Park + Ride).
- Vieles ist nicht (oder nicht alleine) in basel-städtischer Kompetenz:  
**Eine vertrauensvolle Partnerschaft mit Nachbarn, TUs und Bundesbehörden ist absolut zwingend. Dies betrifft die NWCH genauso wie die trinationale Agglomeration.**



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

Alain Groff, Leiter Öffentlicher Verkehr  
Kanton Basel-Stadt

