



Sektion beider Basel

Touring Club Schweiz
Uferstrasse 10
4414 Füllinsdorf
sektionBSBL@tcs.ch
www.tcsbasel.ch

Birgit Kron
Tel.: + 41 61 906 66 11
Mail: birgit.kron@tcs.ch

Bau- und Umweltschutzdirektion
Herr Isaac Reber
Regierungsrat
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

25. September 2024

Stellungnahme zum 10. Generellen Leistungsauftrag ÖV-Programm 2026-2028

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Reber
Sehr geehrte Damen und Herren

Der TCS beider Basel bedankt sich für die Möglichkeit, in Form einer Stellungnahme seine Schwerpunkte und Anliegen zum 10. Generellen Leistungsauftrag (GLA) ÖV-Programm 2026-2028 zum Ausdruck bringen zu können.

In unserer multimodalen Region, die von urbanen, suburbanen und ländlichen Verkehrsräumen geprägt ist, stellt die ÖV-Angebotsplanung eine grosse Herausforderung dar. Der TCS beider Basel bedankt sich daher für die planerische Leistung und die stetige Überprüfung der Angebote. Im Folgenden finden Sie unsere Anmerkungen und Anliegen.

I. Grundsätzliche Bemerkungen zu Zielsetzung und Auftrag

Die Strasse ist auch in Zukunft Verkehrsfläche Nummer 1. Dies unabhängig davon, wie sie befahren oder bespielt wird. Sie wickelt über 90'000 Mio. Personenkilometer pro Jahr ab¹. Diesem Umstand gilt es Sorge zu tragen. Einerseits mit einer gezielten und konsequenten **Engpassbeseitigung**, mit punktuellen und sinnvollem Kapazitätsausbau sowie unmittelbaren Sanierungs- und Unterhaltsarbeiten. Das Strassennetz muss gut gepflegt und durchdacht sein, um die Multimodalität darauf stattfinden zu lassen. Davon profitiert auch der ÖV. Gleichzeitig muss sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs auf die Nachfrage ausrichten und darf nicht auf Vorrat bestellt werden. Gerade in diesem Punkt gibt es in der Vorlage noch planerische Unsicherheiten und vage Erwartungen (z.B. 30% Mehrerträge infolge Nachfragewachstum), die jedoch real-finanzielle Auswirkungen haben. Damit diese Planung nicht in teurem Wunschdenken mündet, muss eine regelmässige Kosten-Nutzen-Analyse begleitend durchgeführt werden. Der TCS begrüsst daher die konsequente

¹ https://litra.ch/media/article_images/2024/08/Verkehrszahlen_2024_DE.pdf [Stand: 23.09.2024].

Auswertung der Auslastungszahlen und die Wirtschaftlichkeitsprüfung. Die ÖV-Planung darf auch nicht im luftleeren Raum geschehen, chronische Staubildung an neuralgischen Punkten und das Zusammenspiel mit den übrigen Verkehrsträgern muss immer auch mitbedacht werden.

Ein weiteres wichtiges Prinzip für den TCS beider Basel ist nach wie vor die **Entflechtung**. Dies z.B. mit der Schaffung von separierten Velostrassen, die parallel der Strasse verlaufen oder dem nach wie vor sehr potenten Projekt der Velo-Hochbahnen. Um innovativ und zukunftsfähig zu sein, sollte der Kanton Basel-Landschaft auch die Wechselwirkungen zwischen den übrigen Verkehrsträgern und dem öffentlichen Verkehr bedenken, Mischverkehr auf den Strassen vermeiden und Spurverengungen sowie Hindernisse jeder Art im Strassenbild minimieren. Dies auch aus Gründen der Fahrplanstabilität sowie der Verkehrssicherheit. Neue Linienführungen (wie die Linie 58 in Reinach) führen teilweise an Schulwegen entlang. Diese regionalen Besonderheiten müssen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit bedacht werden.

II. Bemerkungen zum schienenengebundenen ÖV

Der TCS beider Basel vertritt die Interessen des individuellen Verkehrs und wird sich daher nicht ausgiebig zum schienenengebundenen ÖV äussern. Wir begrüssen jedoch die im Programm aufgenommenen Verbesserungen bei den IR-Angeboten sowie der Erweiterung um die S33 Basel-Liestal. Bereits jetzt stossen die S-Bahnen und regionalen Schienenangebote an Stosszeiten an ihre Grenzen. Einer Leistungssteigerung und einer erhöhten Kapazitätsaufnahme – die wiederum den Druck vom Strassenverkehr nimmt – stehen wir positiv gegenüber. Den Lückenschluss und somit die Ringbildung der Linie 17 über den Margarethenstich unterstützen wir, da er eine wichtige Funktion für Pendlerinnen und Pendler aus dem Leimental besitzt. Auch einem Expresstram Leimental stehen wir positiv gegenüber. Für die ferne Zukunft sollte auch ein **Ringschluss** für die bestens ausgebaute Waldenburgerbahn erfolgen, z.B. eine Querverbindung ins Birstal (weiter via Leimental nach Basel), da so die Attraktivität gesteigert werden könnte. Dies würde das obere Baselbiet besser mit dem unteren verbinden und hätte ggf. noch weitere positive Nebeneffekte. Wir sehen darin grosses Potential.

III. Anmerkungen zum Ausbau der Buskonzepte

Den Angebotserweiterungen im Busverkehr stehen wir kritisch gegenüber. Viele Linien verkehren mit einer sehr geringen Auslastung. Es bestehen keine gesicherten Prognosen, dass die Erweiterungen zu besseren Beförderungszahlen führen und somit den **Kostendeckungsgrad** erhöhen. Insbesondere das Buskonzept Birsstadt sehen wir kritisch, da hier das Auslastungspotential als gering eingeschätzt wird. Auch zukünftige Verkehrsmanagementmassnahmen oder Lenkungsversuche hin zum ÖV, wie im Mobilitätskonzept Birsstadt vorgesehen, werden nicht den entscheidenden Umsteigeeffekt bringen. Wir bitten daher um eine massvolle Umsetzung bei der Linienverdichtung und der Reduktion auf das Grundangebot. Bei Ortsbus-Optimierungen stellt sich uns die Frage nach der (über-) regionalen Bedeutung.

Wichtig ist uns an dieser Stelle, dass auf künftige Experimente zur Verbesserung der Fahrplanstabilität verzichtet wird. Die Busbuchten haben sich in den vergangenen Jahrzehnten bewährt, sie dienen der Verkehrssicherheit sowie dem **Verkehrsfluss** in den Gemeinden. Eine Verlegung der Haltestellen auf die Strasse sorgt für Rückstaubildung sowie gefährliche Überholversuche durch Verkehrsteilnehmende (E-Bikes, Velos, Autos). Dieser Verschlechterung im Verkehrsfluss stehen – wenn überhaupt – wenige Sekunden Zeitgewinn gegenüber. Wenn möglich sollte daher weiterhin auf Busbuchten gesetzt werden, um die Verkehrssituation auf der Strasse in Spitzenzeiten nicht noch künstlich zu verschlechtern. Auch auf künstliche Elemente im Strassenraum meist in Form von Horizontalversätzen, die, wenn schlecht platziert, als Hindernisse wahrgenommen werden, ist zu verzichten. Diese führen dazu, dass auch die Buslinien schwieriger manövrieren können (z.B. die

Friedhofstrasse in Birsfelden). Von den negativen Konsequenzen für Kehrrihtabfuhr oder Blaulichtorganisationen mal abgesehen. Ein reibungsloser Verkehrsfluss für alle ist noch immer die beste Medizin für Fahrplanstabilität.

IV. Weitergehende Bemerkungen zur Beschaffung von neuem Rollmaterial

Für zukünftige Angebotsprogramme soll das Potential der **Automatisierung** im ÖV bedacht werden. Insbesondere Ringkurse auf Schienen sind prädestiniert für den autonomen Betrieb. Dieser würde eine enorme Kostensenkung bei gleichzeitiger Taktverdichtung bedeuten. Auch autonom fahrende Busse befinden sich bereits in der Testphase (z.B. in Hamburg). Diese würden eine effiziente Mischung von öffentlichem und Ruf-Verkehr möglich machen.

Der Umstieg auf E-Busse begrüsst der TCS beider Basel. Dennoch sollte nicht wörtlich ab 2026 auf alternative Antriebsformen beschränkt werden, da die Möglichkeit von synthetischen Kraftstoffen nicht gänzlich ausgeschlossen werden darf. Diese würden einen Weiterbetrieb der Dieselbusse ermöglichen – jedoch ohne jeglichen Co2-Ausstoss. Die Abschreibungsquote würde dann nicht derart drastisch zu Buche schlagen. Der TCS beider Basel würde daher technologieneutralere Formulierungen vorschlagen.

V. Abschliessende Bemerkungen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis

Ein gutes ÖV-Angebot ist teuer. Die aktuellen Fahrgastzahlen sind dabei weit weg von einem kostendeckenden Betrieb. Lediglich die Tramlinien 10 und 11 sind in puncto Auslastung und Kostendeckung einigermaßen erfolgreich. Dabei steht das Angebot in einem grossen Spannungsfeld von Attraktivität (Takt- und Linienverdichtung) und Kosten. Die Verkehrsinfrastrukturen stossen dabei längst an die Belastungsgrenzen und sind im Hinblick auf die Bevölkerungszunahme dringend auszubauen. Dabei entscheidend sind Umsteige-Punkte und Multimodalität. Diese findet zu wenig Einzug in die Überlegungen des ÖV-Programms, auch wenn dort die Korrelation mit dem Aggloprogramm greift. Gerade im Hinblick auf die erneut finanz-prekäre Situation des Kantons muss deshalb das Spannungsfeld und somit die Kosten-Nutzen-Analyse für den gesamten GLA erfolgen. Das Angebot ist mit -87.5 Mio. Franken pro Jahr höchst defizitär, was die **Kantonsfinanzen** enorm belastet; Tarifmassnahmen und die Hoffnung auf ein Nachfragewachstum um satte 30% bereits eingerechnet. Der öffentliche Verkehr droht deshalb ein «Fass ohne Boden» zu werden.

Nicht einverstanden sind wir mit der grundlegenden Chancen-Risiko-Bewertung (LRV, S. 7), wonach mit «Stärkung des ÖV, Ausbauten der Strasseninfrastruktur vermieden oder verzögert werden» könnten. Dies ist widersprüchlich und für viele Regionen im Kanton ein Hohn, da die Verkehrsüberlastung manifest ist. Gerade im Hinblick auf den Ausbau der Buslinien muss die **Kapazität** für den Strassenverkehr, insbesondere in Form von Engpassbeseitigungen, unmittelbar erfolgen, um die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Alles andere ist nicht realistisch.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme zum 10. Generellen Leistungsauftrag ÖV-Programm 2026-2028.

Für allfällige Rückfragen steht Ihnen Birgit Kron (Tel. 061 906 66 11, E-Mail: birgit.kron@tcs.ch) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
TCS beider Basel



Lukas Ott
Geschäftsführer



Birgit Kron
Leiterin Politik