



Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Oberen Kleinbasel (ÖV-Programm 2014-2017) – Informationsveranstaltung vom 6. März 2013

Weitere Fragen an die Verwaltung (vgl. Protokoll der Veranstaltung)

Nr.	Frage / Anliegen
1	Claraplatz: mit zusätzlichen Linien müssen gute Umsteigebeziehungen Priorität haben (Übersichtlich, kurze Distanzen) <i>Kurz- bis mittelfristig bleibt beim Claraplatz alles gleich wie heute (siehe unten). Die Lösung ist grundsätzlich gut und einfach zu verstehen. Erst im Rahmen einer allfälligen Umgestaltung des Claraplatzes könnte die Situation für die ÖV-Kunden grundsätzlich neu beurteilt und angepasst werden.</i>
2	Claraplatz: es ist unklar, wo welcher Bus hält? Für Umsteigezeit die Distanz beachten. MIV blockiert Haltestellen, daher noch unübersichtlicher (Parkverbot?) <i>Alle Busse Richtung Wettsteinplatz halten vor der Clarakirche (parallel zur Tramhaltestelle), dies gilt auch für Busse, die den Endaufenthalt am Claraplatz verbringen. Der Bus 55 Richtung Haltingen und Kandern hält ebenfalls vor der Clarakirche, aber in vorderster Position. Die Busse Richtung Grossbasel halten in der Rebgasse, vis-à-vis Volkshaus.</i>
3	Die Busse der BVB sind zu laut (v.a. beim Losfahren)! Luftbelastung durch die Abgase! Mögliche Lösung: Wasserstoffbusse (leise und schadstoffarm) gegen die lauten und emissionsreichen Erdgasbusse austauschen <i>Die Erdgasbusse werden circa 2020 ersetzt. Welche Technologie dann zumal optimal ist, wird laufend ermittelt. Die BVB hat sich - um den Bus der Zukunft mitzugestalten - mit anderen städtischen Verkehrsbetrieben zusammengeschlossen Die Lärmemissionen sind ein wichtiges Argument, wenn es um die Technologiewahl geht.</i>
4	Trolleybusse statt andere (normale) bei Buszuwachs prüfen! <i>Der Trolleybus wurde in Basel 2008 per Volksentscheid abgeschafft. Mittelfristig zu prüfen sein wird der Einsatz fahrdrahtunabhängiger Elektro- oder Hybridbusse. Derzeit ist diese Technologie erst in der Erprobung, weshalb noch nicht genau gesagt werden kann, ab wann dies eine Option darstellen wird.</i>
5	BVB: deutsche Busse sind nicht einsteigefreundlich <i>Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes werden auch für die deutschen und französischen Busanbieter behindertengerechte Lösungen gesucht.</i>
6	Billetautomaten: bspw. an der Haltestelle Niederholz sind die Automaten gegen die Sonne ausgerichtet und dann kann teilweise kein Billet gelöst werden, weil man nichts erkennen kann auf dem Bildschirm <i>Die BVB bemüht sich, die Billetautomaten so zu stellen, dass sie möglichst nicht oder dann nur während kurzer Zeit voll in der Sonne stehen. Weil die Sonne über den Tag „wandert“, ist es mancherorts nicht möglich, den Automaten vollends, also für den gesamten Tag, vor Sonneneinstrahlung zu schützen.</i>
7	Ausbau ÖV bedeutet Konflikt mit sicheren Schulwegen und für schwächere Verkehrsteilnehmer (bspw. Menschen, die auf einen Rollator angewiesen sind) - unbedingt bei Ausbau und Material berücksichtigen! <i>Gewisse Konfliktpotenziale sind im städtischen Gebieten, wo der Raum sehr knapp ist, leider nicht zu vermeiden. Beim Um- und Neubau von Verkehrsinfra-</i>



	<p>strukturen stellt die Sicherheit aber immer ein wichtiges Kriterium dar. Häufig können dabei Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger realisiert werden. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes werden für gehbehinderte Menschen in den nächsten Jahren grosse Verbesserungen realisiert: Die neuen Trams, die in den nächsten drei Jahren ausgeliefert werden, verfügen über einen Niederflureinstieg. Zudem werden im Verlauf der nächsten 10 Jahre die Tram- und Bushaltestellen behindertengerecht umgebaut.</p>
8	<p>Wichtig: Autobahn unterirdisch führen wäre die grösste Entlastung Auf Anstoss der Anwohnerschaft der Osttangente, unterstützt von einer Petition mit rund 11'000 Unterschriften, wurde vom Bundesamt für Strassen (AST-RA), in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt, eine Alternativplanung organisiert. Dies mit dem Ziel, bessere Lösungen für die Engpassbeseitigung der Osttangente Basel zu finden. Die nun vorliegende Gesamtlösung besteht aus zwei Etappen. Diese ermöglichen es im Endausbau, den Durchgangsverkehr, insbesondere den gesamten Lastwagen-Durchgangsverkehr, unterirdisch in Tunnels durch die Stadt Basel zu führen und dadurch die grösstmögliche Entlastung der städtischen Bevölkerung vom Durchgangsverkehr zu erzielen. Die erste dieser beiden Etappen besteht darin, dass auf der Osttangente ein Tunnel für den Süd-Nord-Verkehr östlich der bestehenden Stammlinie unter dem Rhein gebaut wird. Mit dieser Tunnellösung kann der Verkehr, insbesondere längs der Liegenschaften an der Schwarzwaldallee, auf der Oberfläche erheblich reduziert werden. Die zweite Etappe sieht auf der Westseite der Stadt einen Ringschluss der Nordtangente mit dem geplanten und vom Bund bereits bewilligten Stadttunnel „Anschluss Basel City“ für den Nord-Süd-Verkehr vor. Der ganze Verkehr von Frankreich und Deutschland, insbesondere der Lastwagen-Durchgangsverkehr, kann durch den Westtunnel geführt werden und dadurch die Osttangente entlasten. Das Gesamtprojekt wurde – mit Unterstützung des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt – beim Bund zur Prüfung eingereicht. Ziel ist, anstelle des vom Bund ursprünglich geplanten Ausbaus der bestehenden Osttangente an der Oberfläche so rasch wie möglich die erste Etappe mit dem Osttunnel umzusetzen. Die zweite Etappe mit dem Westtunnel benötigt noch eine Netzbeschlussenerweiterung des Bundes und dürfte erst wesentlich später in Angriff genommen werden. Im Herbst 2013 wird sich der Bund aller Voraussicht nach zur ersten Etappe und zum weiteren Vorgehen äussern.</p>
9	<p>Metro ist schneller! Die Verlegung aller Tramlinien in den Untergrund, wo sie unabhängig vom übrigen Verkehr zirkulieren könnten, würde eine höhere Fahrgeschwindigkeit der Trams ermöglichen. Allerdings müsste dann für den Zugang zu den (unterirdischen) Haltestellen mehr Zeit eingeplant werden. Aus Kostengründen steht eine Verlegung der Tramlinien unter den Boden nicht zur Diskussion. Hingegen kann das Herzstück – die geplante neue Schienen-Verbindung für die S-Bahn zwischen dem Bahnhof Basel SBB und Badischem Bahnhof – Funktionen einer Schnellverbindung übernehmen.</p>
10	<p>Idee: Schnellbus (wie die Linie 50) vom Bhf. SBB (Wettsteinplatz od. Messeplatz) - Breite – SBB Für die Verbindung zwischen Bad. Bhf. und Bhf. SBB stehen in den Hauptverkehrszeiten 2 und in den Nebenverkehrszeiten 1 Tramlinie zur Verfügung, die diese Strecke in 9-12 Minuten (je nach Tageszeit) absolvieren. Auch für die Strecke Bahnhof SBB - Roche oder umgekehrt besteht tagsüber mindestens alle 7.5 Minuten eine schnelle (9-12 Minuten) Fahrgelegenheit – was einen hohen Komfort darstellt. Mit dem neuen Buskonzept wird die Anbindung der Roche nochmals verbessert. Falls sich zeigen sollte, dass dieses Angebot nicht genügt, werden neue Massnahmen geprüft.</p>
11	<p>Wie gross ist der Anstieg zusätzlicher Passagiere zur Roche in Grenzacherstrasse (gestaffelter Arbeitsplatzausbau)?</p>



	<p><i>Im Moment arbeiten rund 5500 Mitarbeitende auf dem Roche-Areal an der Grenzacherstrasse. Gemäss aktuellem Planungsstand rechnet die Roche damit, dass nach Fertigstellung des Bau 1 im Jahr 2015 zunächst nur rund 400 zusätzliche Kollegen aus den angemieteten Aussenstellen Hochstrasse, Malzgasse und Picassoplatz an den Standort Grenzacherstrasse wechseln werden. Dies wegen der geplanten Renovierungsarbeiten(2015-2020) an den heute bestehenden Bürogebäuden, die rund 1600 Arbeitsplätze betreffen werden. Sie geht davon aus, dass etwa die Hälfte der 400 der im 2015 Umziehenden mit dem privaten Motorfahrzeug zu ihren Arbeitsplätzen fahren wird. Der grösste Teil davon wird aufgrund des Mobilitätskonzepts der Roche vermutlich über die Autobahn anreisen. Die andere Hälfte wird wahrscheinlich zum überwiegenden Teil mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. Ab 2018 soll die nächste Tranche und im 2020 der Rest der 2000 Mitarbeitenden auf das Areal kommen.</i></p>
12	<p><i>Parkplatzverordnung sollte restriktiver gehandhabt werden (Verschärfung) Die Handhabung im Umgang mit PW-Parkplätzen in Baugesuchen ist in der Parkplatzverordnung abschliessend geregelt. In den allermeisten Fällen besteht weder für die Bauherrschaften noch die beurteilende Verwaltung ein Verhandlungsspielraum. Eine restriktivere Handhabung von Gesuchen für neue Parkplätze wäre deshalb nur über eine Verschärfung der Verordnung selbst zu erreichen. Die Kompetenz für eine Anpassung liegt beim Regierungsrat und muss deshalb auf politischem Wege mit den entsprechenden demokratisch legitimierten Mitteln eingefordert werden.</i></p>
13	<p><i>Parkkarten für Pendler: das verringert den Suchverkehr nicht - im Gegenteil! Anwohner haben keinen Parkplatz, da mehr Parkkarten ausgegeben werden als es Parkplätze gibt Pendlerparkkarten können nur unter sehr restriktiven Bedingungen erworben werden. Ansässige Geschäftsbetriebe können Pendlerparkkarten für ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beziehen, sofern deren Arbeitsweg (Tür-zu-Tür) mit öffentlichen Verkehrsmitteln mehr als 60 Minuten beträgt. Die Anzahl der Pendlerparkkarten wird auf 20% der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eines Geschäftsbetriebes begrenzt; pro Geschäftsbetrieb können mindestens eine bis maximal 50 Pendlerparkkartenbezogen werden. Mit diesen Restriktionen wird sich die Anzahl der bewilligten Pendlerparkkarten in Grenzen halten.</i></p>
14	<p><i>Pendlerparkkarte ist zu billig Der Preis entspricht etwa dem Preis des Umweltschutz-Abonnements. Er liegt etwa im schweizerischen Durchschnitt. Die Pendlerparkkarte kann nur unter sehr restriktiven Bedingungen erworben werden (siehe Antwort zu Frage 13). Daher ist der Preis ein untergeordnetes Kriterium, die restlichen Erwerbskriterien sind viel wichtiger.</i></p>

Koordination Fragenbeantwortung: Bettina Heiniger, BVD_28. Juni 2013