

Protokoll der Informationsveranstaltung Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Oberen Kleinbasel (ÖV-Programm 2014-17) vom 06. März 2013

Inputs:

ÖV-Programm: Benno Jurt, Amt für Mobilität (Bau- und Verkehrsdepartement)

Mobilitätskonzept Roche: Geo Adam, Leiter Standortentwicklung Basel, Hoffmann-La Roche AG

Moderation:

Marc Keller Kommunikation BVD

Heike Oldörp, Stadtteilsekretariat Kleinbasel

Gruppenmoderationen:

rot: Theres Wernli, Stadtteilsekretariat Kleinbasel/ **Gelb:** Marcel Dreier, NQV Oberes Kleinbasel

Blau: Florian Matthys, Mobilität BVD/ **Orange:** Nicole Wirz, Arealentwicklung und Nutzungsplanung BVD

Schwarz: Marc Keller, Kommunikation BVD/ **Grün:** Jasmin Fürstenberger, Kommunikation BVD

Hinweis zum Protokoll:

Die in den sechs Gruppen zu den Themen „Buskonzept Wettstein – Riehen/Bettingen“, „Tram Claragraben“ und „Anbindung Roche langfristig“ zusammengestellten Anliegen, Rückmeldungen und Fragen wurden zusammengefasst, Mehrfachnennungen werden in Klammern erwähnt. Die Punkte von den Nicht-Vergessen-Plakaten sind teilweise auch thematisch eingeordnet worden.

Die Rückmeldungen, die direkt das ÖV-Programm betreffen wurden gemäss den Fragen der strukturierten Vernehmlassung gegliedert und thematisch gruppiert. Dieses Protokoll ist NICHT Bestandteil der öffentlichen Vernehmlassung ÖV-Programm 2014 – 2017.

→ Interessierte können bis 3. Mai 2013 beim Amt für Mobilität eine Stellungnahme einreichen. Bitte füllen Sie hierzu das elektronische Formular auf www.mobilitaet.bs.ch aus.

→ Im zweiten Teil des Ergebnisprotokolls sind die Fragestellungen und Rückmeldungen gruppiert, die allgemeiner Natur sind und nicht direkt das ÖV-Programm betreffen. Hierzu gibt es von Seiten der Verwaltung eine Rückmeldung bis Ende Juni 2013.

Zusammenstellung der Ergebnisse aus allen Gruppen zum ÖV-Programm 2014 – 2017

Buskonzept Wettstein – Riehen/Bettingen

2.3 Sind Sie im Speziellen mit dem Buskonzept Wettstein- Riehen - Bettingen einverstanden (Kap. 5.4.1 des ÖV-Programms)?

- Warum fährt der 31er nicht bis Habermatten, sondern hat die Endhaltestelle am Hörnli?*
- Mehr Transparenz bei den Buslinien für Auswärtige (bspw. Besucher des Hörnli Friedhofs): alternierender 34er Hörnli Richtung SBB ist nicht klar für Gäste von Auswärts.*
- Ist das Buskonzept ausreichend (Kapazität) angesichts des erhöhten Bedarfs durch die Fertigstellung des Rocheturms und Kinderspitalbebauung?*

*Diese Punkte sind im Anhang vom Amt für Mobilität beantwortet.

- Verdichtung zu Hauptverkehrszeiten wird positiv gewertet. Gut für den Arbeitgeber Roche, aber auch z.B. für Schüler
- Sinn der Linienführung des 30er überprüfen und Anbindung Quartier verbessern: Das Rosental/Mattenstrasse ist durch die heutige Führung des Bus 30 stark abgehängt.* Zudem seien die Bushaltestellen am Bad Bahnhof nicht auf das Quartier ausgerichtet. Die Linie ist heute nicht ausgelastet, da sie wird von den Rochemitarbeitern wenig genutzt wird: lieber zum Claraplatz führen (**3fach Nennung**) (Bestätigung Geo Adam, Roche: Viele Mitarbeiter laufen vom Badischen Bahnhof zur Roche).
- Blinder Fleck: ÖV-Erschliessung der Gewerbeschule*
- Anbindung Landhof besteht nicht: verbessern!*
- Quartiermobilitätsbedürfnisse Bus sind heute eigentlich genügend abgedeckt, ausgenommen die Haltestellen der 30er Linie: mit denen ist das Quartier nicht gut bedient (**2fach Nennung**)
- Station Rosengartenweg verschieben: zu eng für Bushaltestellen, die sich auf gleicher Höhe befinden = gefährliche Situation dort mit dem Autoverkehr. (**2fach Nennung**)*
- Claraplatz-Verkehr: mit zusätzlichen Linien müssen gute Umsteigebeziehungen Priorität haben (Übersichtlich, kurze Distanzen)
- deutsche Busse sind nicht einsteigefreundlich und kleiner: Kapazität muss bei Planung berücksichtigt werden*
- Überbelastung durch Taktverdichtung: Täglich 44 Busse mehr auf Grenzacherstrasse und Rebgasse?! Jetzt 37 Busse/Stunde - neu dann 60 Busse/Stunde?!*
- Wenn Busse jede Minute fahren: wie queren dann Fussgänger die Strasse?*
- Rebgasse: zu eng für Busverkehr UND Schulweg
- Wenn das Buskonzept umgesetzt wird: gibt es dann Lärmschutzfenster für die Anrainer der Grenzacherstrasse?*
- Heute schon Überlastung Grenzacherstrasse - und dann noch zusätzliche Busse? Businferno!
- Buslösungen über Wettsteinbrücke sind kontraproduktiv, da es dann kein Vorwärtskommen mehr (Verspätungen usw.)
- Alternative Rocheanbindung prüfen:
 - a) Linie SBB - Breite – Solitude
 - b) direkt SBB via Wettsteinplatz-Brücke (ohne Halt und Umstieg auf dem Wettsteinplatz)
 - c) Statt weiterer Buslinien in der Grenzacherstrasse: andere Ausfalllinie nach Riehen über andere Achsen führen (**5fach Nennung**)
- Idee: Schnellbus (wie die Linie 50) vom Bhf SBB (Wettsteinplatz od. Messeplatz) - Breite – SBB

Tram Claragraben

3.1 Sind Sie mit den Infrastrukturplanungen für ÖV-Angebotsausbauten einverstanden? (Kap 7.4.1 des ÖV-Programms)

- Es gibt jetzt zu viele Tramlinien durch die Innenstadt. Tram Claragraben kann die Innenstadt entlasten ("Tramwand Innenstadt")
- Entflechtung Innenstadt - weitere Ausfallachsen (Tram Claragraben/Grenzacher) erstellen: wird begrüsst, insbesondere mit Blick auf die Entwicklungspotenziale und -projekte Roche und Stadtrand Ost.

*Diese Punkte sind im Anhang vom Amt für Mobilität beantwortet.

- Neue Tramverbindung Claragraben ist eine gute Ausweichroute (Umfahrung Messe und Bad. Bhf.), insbesondere während Veranstaltungen
- Niemals Tram Claragraben! Projekt schon mal abgelehnt, weshalb nochmals diskutieren? **(2fach Nennung)**
- lieber Bus statt Tram Claragraben
- Tram Claragraben: teuer, unrentabel, das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist fragwürdig*
- Claragraben würde mit Tram blockiert (man kann nicht ausweichen)*
- Zu hohe Belastung im Claragraben, Abschnitt Wettsteinplatz bis Riehentorstrasse mit 5 Bussen und 1 Tram im Gegenverkehr*
- Tram Claragraben verträgt sich **nicht** mit den Schulhäusern: Lärm, Erschütterungen und der Aspekt Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg **(letzteres 2fach Nennung)***
- Der Knoten Wettsteinplatz wird mit einer zusätzlichen Tramlinie darauf schwierig zu organisieren sein (ÖV, MIV) - Überschreitung der Leistungsfähigkeit des Platzes **(4fach Nennung)**; Überlastung Wettsteinbrücke*
- Es wird befürchtet: Beeinträchtigung und Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Wettsteinplatzes für den privaten Verkehr durch den Ersatz von nicht priorisierten Bussen zu voll-priorisierten Trams bspw. Tram Claragraben*
- Befürchtung eines nochmaligen Umbaus des Wettsteinplatzes, weil mit zusätzlichen Bussen der Platz nicht mehr funktioniert könnte*

Anbindung Roche langfristig (Tram Grenzacherstrasse, S-Bahn-Haltestelle Solitude)

3.1 Sind Sie mit den Infrastrukturplanungen für ÖV-Angebotsausbauten einverstanden? (Kap 7.4.1 des ÖV-Programms)

- Welche Standorte für die S-Bahnhaltestelle werden geprüft?*
- S-Bahnhaltestelle Solitude ist besser als ein Tram Grenzacherstrasse: Entlastung für das Quartier **(7fache Nennung)**
- S-Bahn Haltestelle Solitude: Roche würde unterstützen (z.B. Fläche für Baustelleninstallationen zur Verfügung stellen)
- Für was dient das Tram Grenzacherstrasse: der Roche oder der Stadtentwicklung Ost?*
- Busse werden weniger als Problem betrachtet: das Tram Grenzacherstrasse braucht es nicht - dank Bussen **(2fach Nennung)**
- Tram Grenzacherstrasse ist eine zusätzliche Lärmbelästigung (zu der Autobahn und der DB): die Lärmschutzrichtlinien sind nicht einhaltbar
- Befürchtung : Wie bringt man Tram in enge Strassenverhältnisse? **(2fach Nennung)***
- Tram Grenzacherstrasse ist fragwürdig wegen Kosten-Nutzen: wären Bus und S-Bahn nicht besser? Tram UND S-Bahn graben sich die Passagiere weg!*
- Grenzacherstrasse würde mit Bus UND Tram noch mehr zum "Engpass": nicht auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer und Fussgänger (Tram verlangsamt MIV, ÖV, Velo)
- Grosse Belastung für Quartier besteht schon mit dem Bauvorhaben Osttangente (Dauerbaustelle!)

*Diese Punkte sind im Anhang vom Amt für Mobilität beantwortet.

- Tram Grenzacherstrasse Richtung Badischer Bahnhof steht im Konflikt mit der Wohnqualität im Quartier und mit der Osttangente

3.2 Welche langfristigen Massnahmen sollten aus Ihrer Sicht prioritär weiterbearbeitet werden?

- S-Bahnhaltestelle Solitude ist die beste Lösung, die Mitarbeiter von und zur Roche zu bringen und sollte 1. Priorität haben (Entscheidung in den nächsten 3 Jahren): hohe Dringlichkeit! Unbedingt die Abklärungen mit der DB und SBB forcieren! **(7fache Nennung)**
- Die Dringlichkeit für die S-Bahnhaltestelle Solitude ist hoch. Was sind die Gründe für die Verzögerung, für die Länge der Planung und Umsetzung?*

3.3 Gibt es Ihrer Meinung nach neben den genannten, weitere Massnahmen, die es in einem langfristigen Zeithorizont zu berücksichtigen gilt?

- Verbindung prüfen: S-Bahn vom Badischen Bahnhof nach Rheinfelden CH und nach Liestal ohne SBB! **(2fach Nennung)***

4. Haben Sie weitere Anliegen oder Bemerkungen zum vorliegenden Entwurf des ÖV-Programms 2014-17?

- Wassertaxis als Alternative: Der Rhein ist als Nahverkehrsachse nicht bzw. zu wenig genutzt
- Auf allen Zuläuferachsen, also auch auf den Tramlinien zum Wettsteinplatz, braucht es die Beförderungskapazitäten, sonst ist es dann im 2er Tram über die Wettsteinbrücke sehr eng.
- BVB Haltestelle am Wettsteinplatz zu kurz: Busstau in umliegende Strassen
- Verkehrsknoten Wettsteinplatz optimieren: Mehr Sicherheit für alle und übersichtlicher! Kann das funktionieren mit mehr Verkehr durch zusätzliche Busse oder später Tram?
- Wettsteinplatz: Optimierung der ÖV-Frequenzen notwendig. Offenbar fahren mehr als eine Tramlinie zur gleichen Zeit in die gleiche Richtung (überprüfen)?
- Die alte 15er Tram-Linie sollte wieder aufgenommen werden.
- Möglichkeit P&R vor der Schweizer Grenze in Deutschland und Frankreich. Grenzgänger würden dann abgedeckt--> das erfordert ÖV-Anschlüsse
- Motoren für Busse sollen leiser sein: besseres Material

Nicht vergessen!

- Es wird also 10 Jahre lang keine direkte Verbindung von der Solitude zum SBB geben?*
- Gibt es einen politischen Grundsatzentscheid zur Priorisierung von entweder Bus oder Schienenverkehr?*
- Wie weit ist die Planung Überbauung Rankhof (Stadtrandentwicklung Ost)?*
- Ist das Tram Grenzacherstrasse auch für die Entwicklung Rankhof (Stadtrandentwicklung Ost) gedacht?*
- Die Dringlichkeit für die S-Bahnhaltestelle Solitude ist hoch: Was sind die Gründe für die Länge der Planung, der Umsetzung?*
- Verdichtung des ÖV bedeutet für das die Bewohner der Grenzacherstrasse eine erhöhte Lärmbelästigung und weitere Beeinträchtigung der Wohnqualität!

*Diese Punkte sind im Anhang vom Amt für Mobilität beantwortet.

- Konflikt: Tram Grenzacherstrasse Richtung Bad. Bhf mit der Wohnqualität im Quartier und der Osttangente
- Fehlenden Lärmschutzwände an der Osttangente: Quartierbewohner sind bei den Planungen nicht geschützt
- 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!
- Parkkarten für Pendler: das verringert den Suchverkehr nicht - im Gegenteil! Anwohner haben keinen Parkplatz, da mehr Parkkarten ausgegeben werden als es Parkplätze gibt
- Pendlerparkkarte ist zu billig
- Metro ist schneller!
- Gratistram in die Innenstadtzone!
- Billettautomaten: 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

Weitere Anliegen – Rückmeldung von Seiten der Verwaltung bis Ende Juni 2013

- Claraplatz: mit zusätzlichen Linien müssen gute Umsteigebeziehungen Priorität haben (Übersichtlich, kurze Distanzen)
- Claraplatz: es ist unklar, wo welcher Bus hält? Für Umsteigezeit die Distanz beachten. MIV blockiert Haltestellen, daher noch unübersichtlicher (Parkverbot?)
- 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!
- 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
- Trolleybusse statt andere (normale) bei Buszuwachs prüfen!
- BVB: deutsche Busse sind nicht einsteigefreundlich
- Billettautomaten: 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
- Wichtig: Autobahn unterirdisch führen wäre die grösste Entlastung
- Metro ist schneller!
- Idee: Schnellbus (wie die Linie 50) vom Bhf SBB (Wettsteinplatz od. Messeplatz) - Breite – SBB
- Wie gross ist der Anstieg zusätzlicher Passagiere zur Roche in Grenzacherstrasse (gestaffelter Arbeitsplatzausbau)?
- Parkplatzverordnung sollte restriktiver gehandhabt werden (Verschärfung)
- Parkkarten für Pendler: das verringert den Suchverkehr nicht - im Gegenteil! Anwohner haben keinen Parkplatz, da mehr Parkkarten ausgegeben werden als es Parkplätze gibt
- Pendlerparkkarte ist zu billig

2013-03-25_Prot_ÖV-Programm OKB_06.03.13/STS KB / ho

*Diese Punkte sind im Anhang vom Amt für Mobilität beantwortet.

Stellungnahme und Fragenbeantwortung zu einzelnen Punkten der Rückmeldungen:

Buskonzept Wettstein – Riehen/Bettingen:

Warum fährt der 31er nicht bis Habermatten, sondern hat die Endhaltestelle am Hörnli?

Mehr Transparenz bei den Buslinien für Auswärtige (bspw. Besucher des Hörnli Friedhofs): alternierender 34er Hörnli Richtung SBB ist nicht klar für Gäste von Auswärts.

Die Zahl der Ein- und Aussteigenden in die Buslinien 31 und 34 an der Habermatten ist sehr niedrig. Das Busangebot wird deshalb an die Nachfrage angepasst. Dank der künftigen Endhaltestelle der Linie 31 beim Friedhof Hörnli werden die Busse auch mit „Friedhof Hörnli“ beschildert sein, was die Orientierung für Friedhofbesuchende verbessert. Mit dem neuen Buskonzept werden die Kurse, die am Friedhof Hörnli Endstation haben (alle Kurse der Linie 31, jeder 2. Kurs der Linie 34), mit "Friedhof Hörnli" beschildert sein, was die Orientierung verbessert.

Ist das Buskonzept ausreichend (Kapazität) angesichts des erhöhten Bedarfs durch die Fertigstellung des Rocheturms und Kinderspitalbebauung?

Ja, das neue Buskonzept wurde gerade im Hinblick auf den künftigen erhöhten Bedarf entwickelt und sieht eine kurzfristig realisierbare Erhöhung der Kapazität auf der Achse Claraplatz - Wettsteinplatz - Roche zu den Hauptverkehrszeiten vor.

Anbindung Rosental/ Mattenstrasse mit Bus ist dringend verbesserungsbedürftig

In der Mattenstrasse befindet sich eine Bushaltestelle der Linie 30 (Haltestelle „Mattenstrasse“), am anderen Ende fahren zudem die Tramlinien in die Innenstadt und an den Bahnhof SBB ab (Haltestelle „Gewerbeschule“).

Blinder Fleck: ÖV-Erschliessung der Gewerbeschule

In unmittelbarer Nähe der Gewerbeschule befinden sich die Haltestellen "Gewerbeschule" (Tram), „Badischer Bahnhof“ (Tram und Bus) sowie „Wettsteinallee“ (Bus).

Anbindung Landhof besteht nicht: verbessern!

Der Landhof ist via Bushaltestelle „Peter Rot-Strasse“ (Linie 34) und die Tramhaltestellen „Messeplatz“ und „Gewerbeschule“ an den ÖV angebunden.

Station Rosengartenweg verschieben: zu eng für Bushaltestellen, die sich auf gleicher Höhe befinden = gefährliche Situation dort bei dem Autoverkehr.

Eine Verschiebung der Bushaltestelle wird erneut geprüft (Prüfung ist in Gange).

Deutsche Busse sind nicht einsteigefreundlich und kleiner: Kapazität muss bei Planung berücksichtigt werden

Mit dem neuen Buskonzept wird den Kapazitätsproblemen Rechnung getragen: mehr Busse zu Hauptverkehrszeiten.

Überbelastung durch Taktverdichtung: Täglich 44 Busse mehr auf Grenzacherstrasse und Rebgrasse?! Jetzt 37 Busse/Stunde - neu dann 60 Busse/Stunde?! (2fach Nennung)

Grenzacherstrasse Abschnitt Wettsteinplatz - Peter Rot-Strasse: in der Hauptverkehrszeit am Morgen fahren heute 44 Kurse/h, neu werden es 48 Kurse/h sein. In der Hauptverkehrszeit am Abend fahren heute 36 Kurse/h, neu dann 48 Kurse/h. Zusammengefasst sind das mit dem neuen Buskonzept werktags ca. 44 zusätzliche Kurse in den Hauptverkehrszeiten (5 Std. pro Tag). In der Rebgasse sind es nur halb so viele, da die Busse dort nur in eine Richtung fahren. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, abends nach 19.30 Uhr sowie ganztags am Samstag und Sonntag verkehren keine zusätzlichen Busse.

Wenn Busse jede Minute fahren: wie queren dann Fussgänger die Strasse?

Fussgänger haben die Fussgängerstreifen nutzend Vortritt vor den Bussen.

Wenn das Buskonzept umgesetzt wird: gibt es dann Lärmschutzfenster für die Anrainer der Grenzacherstrasse?

Das Amt für Umwelt und Energie hat für die Grenzacherstrasse im Abschnitt Wettsteinplatz - Peter Rot-Strasse bereits ein Lärmsanierungsprogramm lanciert und die betroffenen Hauseigentümer angeschrieben.

Alternative Rocheanbindung prüfen: a) Linie SBB - Breite – Solitude; b) direkt SBB via Wettsteinplatz-Brücke (ohne Halt und Umstieg auf dem Wettsteinplatz); c) Statt weiterer Buslinien in der Grenzacherstrasse: andere Ausfalllinie nach Riehen über andere Achsen führen (5fach Nennung)

Öffentlicher Verkehr funktioniert über die Bündelung von Linien an wichtigen Umsteigeknoten und kann nicht von jeder Quelle zu jedem Ziel Direktverbindungen anbieten. Der Wettsteinplatz stellt einen solchen Knoten im Netz dar. Eine Route über die Breite würde zudem zu einer längeren Fahrzeit Roche – Bahnhof SBB führen.

Tram Claragraben – Knoten Wettsteinplatz

Tram Claragraben: teuer, unrentabel, das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist fragwürdig

Claragraben würde mit Tram blockiert (man kann nicht ausweichen)

Zu hohe Belastung im Claragraben, Abschnitt Wettsteinplatz bis Riehentorstrasse mit 5 Bussen und 1 Tram im Gegenverkehr

Tram Claragraben verträgt sich nicht mit den Schulhäusern: Lärm, Erschütterungen und der Aspekt Sicherheit für Kinder auf dem Schulweg (letzteres 2fach Nennung)

>> Im nächsten Planungsschritt für eine Tramstrecke im Claragraben werden im Rahmen der Prüfung der Machbarkeit und Zweckmässigkeit u.a. solche Fragen untersucht.

Der Knoten Wettsteinplatz wird mit einer zusätzlichen Tramlinie darauf schwierig zu organisieren sein (ÖV, MIV) - Überschreitung der Leistungsfähigkeit des Platzes (4fach Nennung); Überlastung Wettsteinbrücke. Es wird befürchtet: Beeinträchtigung und Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Wettsteinplatzes für den privaten Verkehr durch den Ersatz von nicht priorisierten Bussen zu voll-priorisierten Trams bspw. Tram Claragraben.

Befürchtung eines nochmaligen Umbaus des Wettsteinplatzes, weil mit zusätzlichen Bussen der Platz nicht mehr funktioniert könnte.

>> Im nächsten Planungsschritt für die Tramstrecken im Claragraben und in der Grenzacherstrasse werden auch die Auswirkungen auf den Wettsteinplatz vertieft untersucht.

Anbindung Roche langfristig – Tram Grenzacherstrasse, S-Bahn-Haltestelle Solitude

Welche Standorte für die S-Bahnhaltestelle werden geprüft?

Für den Standort Breite/Wettstein bieten sich drei mögliche Varianten an: Breite (auf der südlichen Rheinseite), Solitude (auf der nördlichen Rheinseite) und die neue Rheinbrücke.

Für was dient das Tram Grenzacherstrasse: der Roche? Der Stadtentwicklung?

Es dient in erster Linie dazu, Mitarbeitende rasch und umweltschonend von und zu den Arbeitsplätzen zu bringen. Im Rahmen der nächsten Planungsschritte (Prüfung Machbarkeit und Zweckmässigkeit) wird die geplante Tram-Streckenführung aber auch nochmals mit den laufenden Planungen der Siedlungs- und Arealentwicklung (u. a. Stadtrandentwicklung Ost) abgestimmt.

Befürchtung: Wie bringt man Tram in enge Strassenverhältnisse? (2fach Nennung)

Tram Grenzacherstrasse ist fragwürdig wg. Kosten-Nutzen: wären Bus und S-Bahn nicht besser? Tram UND S-Bahn graben sich die Passagiere weg!

Im nächsten Planungsschritt für eine Tramstrecke in der Grenzacherstrasse werden die technische Machbarkeit und die Zweckmässigkeit geprüft, wozu auch Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit zählen.

Die Dringlichkeit für die S-Bahnhaltestelle Solitude ist hoch. Was sind die Gründe für die Verzögerung, für die Länge der Planung und Umsetzung?

Bei allen drei S-Bahnhaltestellen sind die Rechtslage und die Verhältnisse bezüglich Betrieb, Bau, Eigentum etc. sehr komplex.

Verbindung prüfen: S-Bahn vom Badischen Bahnhof nach Rheinfeldern CH und nach Liestal ohne SBB! (2fach Nennung)

Eine Umfahrung des Bahnhofs Basel SBB würde die Kunden verärgern, die dort umsteigen wollen. Öffentlicher Verkehr funktioniert über die Bündelung von Linien an wichtigen Umsteigeknoten und kann nicht von jeder Quelle zu jedem Ziel Direktverbindungen anbieten.

Nicht Vergessen!

Es wird also 10 Jahre lang keine direkte Verbindung von der Solitude zum SBB geben?

Mit Tram und S-Bahn vermutlich ja, Baubeginn wäre frühestens ab 2020. Eine Busverbindung ist zurzeit nicht vorgesehen; könnte allerdings schneller realisiert werden.

Gibt es einen politischen Grundsatzentscheid zur Priorisierung von Bus oder Schienenverkehr?

Eine generelle Bevorzugung eines öffentlichen Verkehrsträgers – Tram statt Bus – erscheint dem Regierungsrat nicht zielführend. Er möchte die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen, sondern ihre jeweiligen Vorteile nutzen und sie sinnvoll miteinander ergänzen. Das Ziel muss ein attraktiver öffentlicher Verkehr als Gesamtsystem sein. Mit der Verabschiedung des Gegenvorschlags zur Traminitiative hat der Grosse Rat im Herbst 2012 klar zum Ausdruck gebracht, dass er das Tramstreckennetz ausbauen will.

Wie weit ist die Planung Überbauung Rankhof (Stadtrandentwicklung Ost)?

Der Grosse Rat (BRK) berät zurzeit eine Vorlage (Zonenplanrevision), welche die wesentlichen Eckvorgaben der Gebietsentwicklung, u.a. für die Stadtrandentwicklung Ost, darlegt (Stadt-Landschafts-Park und einzelne Hochhäuser südlich der Bahnlinie). Die Detailplanung wird nach dem Beschluss des Grossen Rats angegangen.

Ist das Tram Grenzacherstrasse auch für die Entwicklung Rankhof (Stadtrandentwicklung Ost) gedacht?

Gemäss Tramnetz 2020 dient die neue Tramstrecke in der Grenzacherstrasse der direkten Anbindung an den

Bhf. SBB und den Bad. Bhf. Im Rahmen der nächsten Planungsschritte (Prüfung Machbarkeit und Zweckmässigkeit) wird die geplante Tram-Streckenführung nochmals mit den laufenden Planungen der Siedlungs- und Arealentwicklung, u.a. Stadtrandentwicklung Ost, abgestimmt.