

Per Mail

Regierungsrat Isaac Reber
Bau- und Umweltschutzdirektion
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Basel, 27. September 2024

Stellungnahme zum 10. Generellen Leistungsauftrag 2026-2028

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Reber

Die IGöV Nordwestschweiz nimmt gerne Stellung zum Entwurf des 10. GLA. Wir konzentrieren uns auf die einzelnen Kapitel in der Vorlage:

2. Zielsetzungen

2.1 Strategische Angebotsentwicklung umsetzen

Die IGöV unterstützt die Vorhaben des Kantons zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

2.2 Hohe Qualität und Kundenzufriedenheit

2.3 Hohe Zuverlässigkeit

Die IGöV stellt fest, dass das Vorhaben «Fahrplanstabilität Bus» seit längerem in Arbeit ist und immer noch nicht vorliegt. Die IGöV erwartet, dass die Resultate und Massnahmen bald vorliegen und dem Parlament als auch der Öffentlichkeit präsentiert werden. Im Raum Pratteln/Liestal sind die Busse regelmässig mit grossen Verspätungen unterwegs. Dies muss mit der Inbetriebnahme der Verkehrsdrehscheibe Liestal im Dezember 2025 verbessert werden.

2.4 Einfacher Zugang zum ÖV

Im Bericht auf Seiten 9 werden interessante Massnahmen zur Attraktivierung des U-Abos bei gleichzeitiger Senkung der Eintrittshürden in den ÖV formuliert. Wieso werden solche nicht umgesetzt?

Die IGöV stellt fest, dass der Kanton bei der Umsetzung beim BehiG im Verzug ist. Wir erwarten, dass hier die fehlenden Haltestellen nun zügig umgebaut werden.

2.5 Wirtschaftliche Transportleistungen

Kein Kommentar

2.6 Tarifpolitik

Für die IGöV sind die Grundsätze der Tarifpolitik zu überdenken. Eine regelmässige Steigerung der Tarife mindert die Attraktivität des öV. Die Tarife müssen auch im Verhältnis zu den Kosten der Autobenützung gesehen werden. Diese sind in den letzten Jahren sogar gesunken.

Weiter wünscht die IGöV, dass auch im BL ein Abo 365 für Jugendliche unter 25 Jahren eingeführt wird.

2.7 Klimaneutral im Jahr 2040

Die IGöV steht hinter den Bestrebungen bis spätestens 2040 klimaneutral unterwegs zu sein.

3. Erfolgskontrolle

Die IGöV stellt erfreut fest, dass verschiedene neu eingeführte Angebote rege benutzt werden. So sei beispielsweise auf die Buslinie 46 verwiesen, deren Nachfrage um 190% (!) gestiegen ist. Angebote mit einem tiefen Kostendeckungsgrad sollen durchaus überprüft werden, dennoch ist es wichtig, dass jede Gemeinde über eine akzeptable ÖV-Verbindung verfügt. Bei der Überprüfung von Verbindungen soll jedoch immer berücksichtigt werden, aus welchen Gründen die Buslinie nicht viel benutzt wird.

Die Attraktivität einer Buslinie hängt primär von der Pünktlichkeit ab, der Sicherstellung der Anschlüsse auf andere Linien in den Knotenpunkten. Es muss immer die ganze Transportkette betrachtet werden. Wichtig sind schlanke Anschlüsse der Buslinien auf S-Bahn und den Fernverkehr.

4. ÖV-Angebot 2026-2028

4.2 Einführung IR56 Basel-Delémont-Biel

Die IGöV fordert seit Jahren einen zweiten Schnellzug nach Biel. Sie ist erfreut, dass dieser nun mit dem Doppelspurausbau Duggingen-Grellingen möglich wird.

In diesem Zusammenhang stellt die IGöV folgende Anträge:

- Die Wiedereinführung der Direktverbindung von Basel nach Genf.
- Ein Schnellzugshalt in Dornach-Arlesheim zur besseren Bedienung der Birsstadt (Vgl. Postulat 2022/701 [Perspektive BAHN 2025 umsetzen: Ein Schnellzugshalt für Dornach-Arlesheim](#)).

4.3 Einführung Halt des IR37 Basel-Liestal-Aarau-Zürich in Gelterkinden

Die IGöV steht hinter diesem Vorhaben.

4.4 Einführung S33 Basel-Liestal

Die IGöV ist erfreut, dass nun auf Ende 2025 der 15-Min-Takt mit der S33 Basel-Liestal möglich wird.

Die IGöV fordert, dass der 15-Min-Takt auch bis Betriebsschluss der Buslinien in MuttENZ, Pratteln, Füllinsdorf-Frenkendorf und Liestal gefahren wird. Nur mit diesem Angebot kann eine attraktive Transportkette bis in die Siedlungsgebiete gefahren werden. Ein solches Angebot bringt die Leute dazu den öV zu benützen statt mit dem Auto zu fahren.

4.5 Führung Linie 17 via Margarethenverbindung

Das Führen der Linie 17 über die Margarethenverbindung an den Badischen Bahnhof unterstützt die IGöV nach wie vor. Unverständlich ist weshalb das Angebot nur in der HVZ gefahren wird. Es braucht über die ganze Trambetriebszeit einen attraktiven Anschluss der Bahnhöfe und somit die Anbindung an die S-Bahn und den Fernverkehr.

4.6 Buskonzept Laufental-Dorneckberg

Die Überprüfung der Busverbindungen im Laufental und am Dorneckberg ist aufgrund der Einführung des zweiten Schnellzuges Basel-Biel verständlich und sinnvoll. Die Angebote wurden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Interessierten erarbeitet. Die IGöV beantragt, dass weiterhin eine Direktverbindung von Seewen nach Grellingen angeboten wird. Es ist nicht verständlich, dass diese rasche Verbindung aus dem Laufental nach Seewen nicht mehr angeboten wird. Gerade für Pendlerinnen und Pendler aus Grellingen, Duggingen oder Aesch ist diese Busverbindung, welche auch dem Freizeittourismus im Seetel dient, sinnvoll.

Mit dem Ausbau von Grellingen zum Busknotenpunkt gehört die Verbindung nach Seewen zum Angebot.

Die Einführung einer neuen Direktverbindung auf der Strecke Hochwald nach Dornach (nicht via Gempen) ist verständlich, jedoch wird in Frage gestellt, ob diese Verbindung aufgrund der engen Strassenverhältnisse und der Strassensteigung zwischen Hochwald und Dornach tatsächlich im gewünschten Rahmen gefahren werden kann.

4.7 Buskonzept Birsstadt Süd

Im Grundsatz begrüsst die IGöV die Stossrichtung des Buskonzepts Birsstadt Süd. Insbesondere die Buserschliessung von Aesch Soleil, die Aufnahme der Ortsbuslinie 58 in den 10. GLA und die Schliessung der Taktlücke in Therwil West sind sinnvoll und angebracht. Die IGöV beantragt daher:

- dass die Linie 63 in der HVZ im 15'-Takt und in der NVZ im 30'-Takt angeboten wird. Sie verbindet die wichtigen Arbeitsplatzgebiete der Birsstadt. Diese verdienen eine adäquate Erschliessung.
- dass die Ortsbuslinie 58 entweder ihre wichtige Funktion der Querschliessung Ost-West vom Dorf über den Bahnhof Münchenstein in die Gartenstadt beibehält oder zwingend eine Umsteigeverbindung mit Anschluss am Bahnhof Münchenstein auf die Linie 37 realisiert wird. Für Besucherinnen und Patienten der Birschhof Klinik ist es essenziell, dass diese weiterhin von einer Buslinie bedient wird. Es ist dringend eine entsprechende Haltestelle zu planen und aufzunehmen.
- dass auf die geplanten Abbaumassnahmen bei der Buslinie 49, 65 und 62 verzichtet wird. Es kann nicht sein, dass angekündigte Verdichtungsprojekte plötzlich doch nicht umgesetzt werden.

4.8 Buskonzept mittleres Ergolzthal - 3. Etappe

Mit dem Abschluss des Vierspurausbaus in Liestal geht eine langwierige Bauphase zu Ende. Es ist von hoher Relevanz, dass dies nun genutzt wird, um die Bevölkerung auf den Öffentlichen Verkehr zu bringen. Der Anstieg der Nachfrage bei den Buslinien zeigt bereits jetzt, dass mit dem neuen Zugangebot die Nachfrage noch weiter steigen wird. Dies bedeutet, dass der Kanton sicherlich auch das Busangebot parallel zur S-Bahn ausbauen muss.

Die IGöV beantragt, dass die Linien 76 und 78 nicht nur in den Hauptverkehrszeiten, sondern auch während der Nebenverkehrszeit im Viertelstundentakt fahren.

Einer Aufhebung der Buslinien 74 (Bretzwil-Reigoldswil), 92 (Hölstein-Bennwil-Oberdorf-Liedertswil) und 93 (Lampenberg-Ramlinsburg-Lauren) wie im Kapitel 3.5 Wirtschaftlichkeit (Vgl. S. 14) kolportiert wird, stimmt die IGöV nicht zu. Auch kleinere ländliche Gemeinden haben gemäss Angebotsdekret den Anspruch und das Recht auf eine adäquate Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Vielmehr müsste das Angebot in den Gemeinden so ausgebaut werden, dass es als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr betrachtet wird.

Bezüglich dem Buskonzept rund um Liestal kann sich die IGöV der Vernehmlassung Region Liestal Frenkentaler Plus anschliessen und bittet um deren Berücksichtigung.

4.9 Fahrplankonzept Gelterkinden

Die IGöV unterstützt das Vorhaben und beantragt, den vollständigen Ausbau (30'-Takt RVZ Linien 100 und 102 und 30'-Takt NVZ Linien 103 und 104 am Wochenende) umzusetzen.

4.10 Optimierung Ortsbus Sissach

Die IGöV begrüsst die Anpassung und den Ausbau.

4.11 Buskonzept Basel West-Bachgraben

Die IGöV kann das geplante neue Buskonzept Bachgraben nicht akzeptieren. Mit der neu geplanten Buslinie Allschwil-Friedhof – Bad. Bahnhof würde die Tramlinie 21

wegfallen. Der Wegfall der Tramlinie 21 wäre eine klare Verschlechterung, denn sie kann heute fast durchgehend auf Eigentrasse fahren, was beim Bus nicht der Fall wäre. Zudem wird erfahrungsgemäss heute ein Bus vom Bachgraben bis St. Johann-Bahnhof vor allem in den HVZ stark durch den MIV behindert. Der Fahrplan für eine lange Buslinie bis Bad. Bahnhof kann somit nicht gewährleistet werden.

Mit dem Wegfall der Buslinie 31 würde im Iselin-Quartier der heutige 7.5-Min-Takt wegfallen, was eine starke Verschlechterung bedeuten würde.

Zusammenfassend geben wir hier die Stellungnahme der IGöV zum öV-Programm 2026-2028 wieder.

Die IGöV fordert, dass das Buskonzept Optimierung Busangebot Bachgraben noch einmal gründlich überarbeitet wird bezüglich:

- Linienführungen
- Takt
- Das Iselin-Quartier muss weiterhin im 7.5-Min Takt bedient werden

Vorschlag:

- Tramlinie 21 beibehalten
- Buslinie 39 nur bis Bhf. St. Johann auf Tramebene führen, damit gute Umsteigmöglichkeiten auf die Linien Tram 21 + Tram 1 sichergestellt werden können.

Die IGöV begrüsst die Verdichtung der Linie 48 und damit die bessere Anbindung des Bachgraben an den Bahnhof SBB. Sie bringt auch eine Verbesserung der Buserschliessung im Abschnitt Schützenhaus – Wanderstrasse. Die Erfahrung zeigt, dass mit der Überlagerung der Buslinien 33 + 48 in diesem Gebiet kein 7.5 Min-Takt gewährleistet werden kann.

4.12 Buskonzept Basel Ost

Wir verweisen hier auf die Stellungnahme der IGöV zum öV-Programm 2026-2028.

Zusammenfassend fordert die IGöV, dass das Buskonzept Basel-Ost noch einmal gründlich überarbeitet wird bezüglich:

- Linienführungen
- Linienlängen
- Takt
- Linienbezeichnungen
- Bei Linienumlegungen muss der Nutzen für öV-Benützende klar erkennbar sein.

Vorschlag:

- Tramlinie 21 beibehalten
- Buslinie 46 weiterhin durchs Schorenquartier nach Kleinhüningen führen

4.13 Schliessung Angebots- und Taktlücken

Die IGöV begrüsst das Vorhaben, welches sie in verschiedenen Vorstössen und Stellungnahmen bereits mehrfach eingebracht hat (Vgl. [Interpellation 2022/255 Schliessung aller Takt- und Angebotslücken im ÖV-Angebot des Kantons Basel-Landschaft](#) von Thomas Noack).

4.14 Rollmaterial

Kein Kommentar

4.15 Infrastrukturbedarf

Die IGöV unterstützt das Vorgehen und möchte beim Infrastrukturbedarf darauf hinweisen, dass aufgrund der Anträge der Bedarf nach weiteren Haltestellen besteht (Birshof Klinik und Birsfelden).

Bei der Beschaffung von Rollmaterial auf den S-Bahnlinien sieht die IGöV den Bedarf zur Beschaffung von Doppelstockmaterial, dies angesichts der steigenden Passagierzahlen.

4.16 Geprüfte Angebotsentwicklungen, die nicht im 10. GLA umgesetzt werden sollen.

- Es ist aus Sicht der IGöV nicht verständlich, weshalb der geforderte Viertelstundentakt in der NVZ auf der Buslinie 70 nicht angeboten wird. Der Halbstundentakt für die Gemeinde Ziefen und Reigoldswil ist ungenügend, insbesondere auch für das touristische Angebot in Reigoldswil.
- Eine Durchbindung der S33 Liestal-Basel-Mulhouse ist weiterhin zu prüfen und nach Möglichkeit nach Abschluss der 4-Meter-Korridor-Baustelle zügig umzusetzen. Mit der Haltestelle Basel-Morgartenring kann somit aus dem Baselbiet eine bessere Erschliessung von Allschwil und dem Bachgraben angeboten werden.

Fehlende Angebotsverbesserungen, deren Aufnahme im 10. GLA beantragt wird

- Viertelstundentakt Basel-Aesch: Gemäss Aussage des Kantons und des BAV wird der Bau des Wendegleis Aesch 2028 abgeschlossen. Es ist bereits ab dann der Viertelstundentakt Basel-Aesch anzubieten und entsprechend die Busverbindungen auszubauen. Ein Vertrösten auf die Umsetzung nach 2030 ist unverständlich.
- Die Verdichtungskurse der S3 in der HVZ sollen bis zur Inbetriebnahme des Wendegleis Aesch weiterhin angeboten werden.
- Erweiterung des U-Abo Geltungsbereichs auf der S9-Strecke bis nach Olten.
- Der Ortsbus Bottmingen Oberwil 59 erfüllt die Wirtschaftlichkeits-Kriterien gemäss §11 Angebotsdekret. Die IGöV beantragt, diesen in den 10. GLA aufzunehmen und die aktuelle Linienführung beizubehalten.

5. Finanzen

Die IGöV beantragt auf sämtliche Massnahmen zur «Entlastung» des Staatshaushalts zu verzichten. Ein ausgebautes und solides Angebot des öffentlichen Verkehrs ist für die Bevölkerung unerlässlich. Ein ausgebauter ÖV entlastet das Strassennetz und sorgt für weniger Stau. Es resultiert ein volkswirtschaftlicher Nutzen. Es dient den Unternehmen und ermöglicht die Einhaltung der Klimaziele.

6. Ausblick

Die IGöV unterstützt die im Kapitel genannten Vorhaben, beantragt jedoch weiter, dass auch das ÖV-Netz in der Nacht ausgebaut wird. Nach dem Ausbau der Nachtnetzlinien ist es spätestens im 11. Generellen Leistungsauftrag angebracht, die

Nacht-S-Bahnen dichter fahren zu lassen (30'-Takt) und die Nachtverkehrszeit auch am Donnerstagabend auszudehnen.

Freundliche Grüsse

Für den Vorstand IGöV Nordwestschweiz

Co-Präsidenten

sig Christoph Wydler

sig. Jörg Vitelli