



Raum für die Zukunft

Verein Birsstadt | Domplatz 8 | 4144 Arlesheim
Bau- und Umweltschutzdirektion
Abteilung öffentlicher Verkehr
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Arlesheim, den 31.08.2020

Vernehmlassung 9. Genereller Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Gemeinden wurden eingeladen, zur Landratsvorlage betreffend 9. Genereller Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022 – 2025 bis zum 11. September 2020 Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit zur Vernehmlassung aus Sicht der Region Birsstadt wahr.

Vorbemerkungen

Der 9. Generelle Leistungsauftrag basiert auf den strategischen ÖV-Planungen betreffend S-Bahn, Tram und Bus, die weit über den Zeithorizont des 9. GLA reichen. Zur Strategischen Busnetzentwicklung konnten sich die betroffenen Gemeinden anfangs 2020 vorvernehmlassen. Zur Tramnetzentwicklung 2040 der beiden Kantone BS und BL gab es bisher keine Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der 9. GLA legt einen Schwerpunkt auf Birsstadt Nord. Die Entwicklungsschwerpunkte Hagnau und Polyfeld in Muttenz sowie Dreispitz in Münchenstein sollen mit einem neuen Buskonzept besser erschlossen werden. Eine Verbesserung der Buserschliessung für die Entwicklungsgebiete Aesch Nord, Dornach Apfelsee und Reinach Kägen ist in Zusammenhang mit dem 15'-Takt der S-Bahn Basel-Aesch erst in der Laufzeit des 10. GLA (2026 – 2029) vorgesehen.

In der Birsstadt sind während der Laufzeit des 9. GLA keine Massnahmen betreffend Tramverbindungen geplant und auch im 10. GLA nicht vorgesehen (Landratsvorlage, Kap. 10 «Ausblick»). Der Zielzustand Tramnetzinfrastruktur 2040 umfasst hingegen folgende neue Tramstrecken in der Birsstadt: Tram Therwil – Dornach, Tram Dreispitz – St. Jakob und Tram Polyfeld. Im Zielzustand 2040 nicht enthalten sind Tram Aesch Bahnhof, Tram Dreispitz (Münchenstein), Tram Sternenfeld (Birsfelden) und Tram Freuler (Muttenz).

Die Birsstadt erarbeitet aktuell in Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Landschaft, Solothurn und Basel-Stadt ein Mobilitätskonzept Birsstadt mit Horizont 2040. Mit dem Mobilitätskonzept sollen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung möglichst konkret aufeinander abgestimmt werden. Eine gemeinsame, von allen zehn Birsstadt-Gemeinden getragene Mobilitätsstrategie soll zukünftig auch als Grundlage für verkehrsrelevante Stellungnahmen dienen.

Grundsätzliches

Die Birsstadt verfügt über wenig Bauzonenreserven, aber über bedeutende Entwicklungs- und Transformationsgebiete mit grossem Potenzial für eine Siedlungsverdichtung in zentraler Lage nahe der Kernstadt Basel. Dicht besiedelte Quartiere und Arbeitsplatzgebiete sind für die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklungen sehr wichtige Treiber. Eine attraktive ÖV-Erschliessung der wichtigen Entwicklungsgebiete Aesch Nord, Schoren/Unteri Widen in Arlesheim/Münchenstein, Dornach Widen, Münchenstein Dreispitz, MuttENZ Polyfeld und Hagnau sowie Reinach Kägen ist darum zwingend.

Die Birsstadt nimmt mit grosser Freude zur Kenntnis, dass der Kanton Basel-Landschaft gemäss der Landratsvorlage, Punkt 5.2, unter Berücksichtigung von Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten, gezielt in Schlüsselverkehrsinfrastrukturen investiert und so die gute Erreichbarkeit von Wohn- und Wirtschaftsschwerpunkten gesichert werden soll. Die bessere Erschliessung in der Birsstadt Nord (Dreispitz, Polyfeld und Hagnau) wird begrüsst. Allerdings fehlen im 9. GLA konkrete Massnahmen in der Birsstadt Süd.

Wir stellen fest, dass im 9. GLA auf das revidierte Angebotsdekret abgestützt wird, bei welchem der Beschluss des Landrates noch ausstehend ist. Wir gehen davon aus, dass allfällige Änderungen im revidierten Angebotsdekret im 9. GLA in Bezug auf die Massnahmen (insbesondere Erschliessungskriterien) übernommen werden müssten. Im Weiteren machen wir Sie auch nochmals auf die bestehende Diskrepanz zwischen der Raumplanung und Angebotsdekret aufmerksam und bitten Sie, diesen Umstand bei der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen.

Umstellung auf erneuerbare Antriebsformen

Als Energie-Region Birsstadt begrüssen wir die Strategie des Kantons Basel-Landschaft zur Umstellung auf alternative Angebote sehr. Damit die Standortgemeinden eine konkrete Vorstellung erhalten, sind wir für eine Umsetzungsplanung betreffend die noch nicht vorhandene Versorgungsinfrastruktur dankbar.

Zielsetzung Vereinfachung des Tarif- und Vertriebssystems

Das Ziel eines einfachen, kundenfreundlichen und innovativen Ticketsystems bringt viele Vorteile mit sich. Ihre Ausführungen unter dem Punkt 3 «Rückblick: Angebots-, Preis und Nachfrageentwicklung» können wir gut nachvollziehen. Aus unserer Sicht fehlen aber die wichtigen Schlussfolgerungen in Bezug auf Preis und Angebot im Zusammenhang mit dem Einzonenmodell im TNW. Wir sind der Meinung, dass sich gerade in der Nordwestschweiz in den letzten Jahren nicht mehr sehr viel entwickelt hat und der TNW mittlerweile als einziger Verbund noch ein Einzonenmodell im Bereich der Abos

führt. Dadurch werden nicht nur einfache Tariflösungen mit den umliegenden Tarifverbunden im In- und Ausland verunmöglicht, sondern es schränkt den Tarifverbund auch unnötigerweise in der Preispolitik und bei den Innovationen im Bereich der Abos ein. Der Preis und erforderliche Innovation im Bereich der Sortimente kann nicht mehr beliebig angepasst werden, dies vor allem in den Zentrumszonen, was sich gemäss Ihren Ausführungen unter Ziffer 3 heute schon negativ auf die Nachfrage auswirkt. Wir schlagen Ihnen deshalb vor, das Tarifsysteem im TNW zu überprüfen und wenn immer möglich zusammen mit den umliegenden Kantonen ein einfaches Zonensystem auch für Abos einzuführen. Zusammen mit neuen innovativen Produkten kann dadurch die Attraktivität weiter gesteigert, die Kompatibilität zu umliegenden Tarifverbunden und zum Tarifsysteem Schweiz sowie auch die Preisstrategie (und damit die Wirtschaftlichkeit für den ÖV) verbessert werden. Mit einer verbesserten Wirtschaftlichkeit stehen automatisch wieder mehr Mittel für einen attraktiven öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Landschaft zur Verfügung, was sich positiv auf die Standortattraktivität auswirken dürfte.

Mobilitätsmanagement

Wir vermissen in der Vorlage zum 9. GLA Aussagen und Massnahmen zum Mobilitätsmanagement und sind der Meinung, wenn wir die übergeordneten Zielsetzungen in den gesetzlichen Grundlagen (Punkt 8 im 9. GLA) erreichen wollen, sind Begleitmassnahmen (Mobilitätsmanagement, Kommunikationen, usw.) notwendig. Nur so können wir sicherstellen, dass die vorgesehenen Abgeltungen von total CHF 222 Mio. (Kostensteigerung von CHF 13 Mio. im 9. GLA) optimal genutzt werden und grösstmögliche Wirkung erzielen. Wir bitten Sie deshalb, übergeordnete Massnahmen in diesem Bereich vorzusehen.

Stellungnahmen der Gemeinden

Aesch

Erschliessung Aesch Nord: Das Gebiet Aesch Nord ist zwingend im 9. GLA mit einem attraktiven öffentlichen Verkehr, gemäss den Zielen und strategischen Verankerung zu erschliessen. Aesch Nord ist ein Gebiet von kantonaler Bedeutung und die Problematik der fehlenden Erschliessung wurde bereits im Rahmen der Diskussionen zum neuen Angebotsdekret eingebracht und erkannt. Die Gemeinde Aesch hat dem Kanton bereits mehrere Varianten zur Erschliessung vorgeschlagen und mit der Beantwortung des Postulats Kirchmayr wurde die Umsetzung mit der Verlängerung der Linie 63 von Seiten Kanton favorisiert. Wie wir aus der Vernehmlassung entnehmen, sind bei der Linie 63 im 9. GLA Veränderungen vorgesehen. Ein idealer Zeitpunkt, um die Erschliessung Aesch Nord gleichzeitig anzugehen. Allenfalls gibt es weitere Möglichkeiten im Rahmen der Anpassungen, welche auf den Linien 37 und 68 im 9. GLA vorgesehen sind. Wenn immer möglich ist eine Erschliessung anzustreben, welche mindestens der Güteklasse B (gemäss ARE) entspricht.

Tramnetzentwicklung 2040: Aktuell wird die Verlängerung der Tramlinie 11 von Aesch Dorf an den Bahnhof Aesch überprüft. In der Liniennetzplanung sollte die Verlängerung der Tramlinie als neue/erweiterte Tramstrecke ebenfalls aufgeführt werden. Eine Verbindung zum Bahnhof Aesch würde viele Vorteile bringen. Insbesondere könnte ein

zweiter starker ÖV-Knotenpunkt in der Birsstadt Süd entstehen und damit auch neue Möglichkeiten in Bezug auf eine optimale Fahrzeugauslastung auf der stark frequentierten S-Bahn und auch auf der Linie 11 geschaffen werden.

Buskonzept Linie 68 Aesch-Metzerlen-Mariastein: Die Gemeinde Aesch begrüsst die Anpassungen, welche bei der Buslinie 68 erarbeitet wurden. Mit der zukünftigen Entwicklung von Aesch Nord und dem neuen Kultur- und Sportzentrum Löhrenacker «DOM» wird sicher auch die Buslinie 68 an Bedeutung gewinnen. Allenfalls muss man das Angebot der Linie 68 auch bei der Angebotsgestaltung für die neue Erschliessung Aesch Nord mitberücksichtigen. Im Weiteren möchten wir Sie bitten, eine Verlängerung der Buslinie 68 von Aesch Bahnhof über die Industriestrasse bis zu Tennis an der Birs (TAB) zu prüfen. Dabei sollen vor allem die Standzeiten der Fahrzeuge am Bahnhof Aesch genutzt werden, ohne dass ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss.

Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen: Wir gehen stark davon aus, dass die Tramlinie 11 in den Nächten von Fr/Sa und Sa/So neu ab 2022 bis Aesch Dorf und nicht nur wie aktuell bis Reinach Süd verkehren wird. Damit kann die Anpassung an die Tagesstrukturen auch auf der Linie 11 konsequent umgesetzt werden. Aktuell verkehren neben der Nacht-S-Bahn auch noch der Nachtbus N28 von Basel Theater bis nach Aesch. Die Abfahrt des Nachtbusses ist jeweils um 01.30 und 02.30 ab Theater. Während die Nacht-S-Bahnen dreimal ab SBB verkehren, fährt der Nachtbus nur zweimal. Sollte das Nachtangebot an den Wochenenden im Birstal erst im 2023 an das Tagesangebot angeglichen werden, stellen wir deshalb den Antrag, bis zur Angleichung an das Tagesangebot (Linie 11 bis nach Aesch) die Nachtbusse auch um 03.30 Uhr fahren zu lassen. Im Vergleich zur Auslastung an Sonntagmorgen ist dies aus unserer Sicht eine vertretbare Lösung.

Arlesheim

Erschliessung uptown Basel / Schoren: Im Gegensatz zur Entwicklung im Gebiet Birsstadt Nord berücksichtigt die Vorlage die rasche Entwicklung im Gebiet uptown Basel / Schoren nur ungenügend. Es werden dort in den nächsten Jahren über 3'000 neue Arbeitsplätze und Wohneinheiten für 900 Einwohner entstehen. Diese Entwicklungen auf den Arealen uptown Basel/Schoren, Selmoni, QP 799 und QP vanBaerle gelten als gesichert (vgl. Bericht Variantenvergleich und GVK Talstrasse Arlesheim-Münchenstein vom 29. Mai 2020, Tiefbauamt BL, S. 82). Die verkehrliche Entwicklung setzt zwingend einen Ausbau des Bus- und S-Bahnangebots voraus. Die S-Bahn S3 sollte deshalb frühzeitig, zumindest in den Hauptverkehrszeiten, einen 15 Minuten Takt erhalten, wie das für den inneren Korridor der Agglomeration vorgesehen ist. Darauf abgestimmt sollte auch die Buslinie 37, welche die Linie 63 zwischen Bahnhof Dornach-Arlesheim und Bahnhof Münchenstein ablösen wird, zumindest während der Hauptverkehrszeiten im 15 Minuten Takt verkehren. Das entspricht den Empfehlungen aus dem Bericht zur Talstrasse und zu den modellierten Verkehrsströmen in der Birsstadt Süd. Im wichtigen Entwicklungsgebiet uptown Basel / Schoren sieht die Vorlage einen Abbau des Busangebots vor. Heute werden die Haltestellen zwischen Bahnhof Dornach-Arlesheim und Münchenstein während der Haupt- und Nebenverkehrszeiten halbstündlich bedient, ab 2022 sollen

diese Haltestellen nur noch während der Hauptverkehrszeiten bedient werden. Dies widerspricht der Absicht gemäss Kapitel 7.1.3 das Angebot in diesem Entwicklungsraum auszubauen. Die Linie 37 sollte deshalb auch in den Nebenverkehrszeiten - in einem ausgedünnten Takt - bis zum Bahnhof Dornach-Arlesheim geführt werden.

Neben der Takterhöhung ist die Taktabstimmung des Busangebots auf die S-Bahn-Haltestellen Arlesheim/Dornach und Münchenstein zwingend, damit das ÖV-Angebot für Pendler attraktiv bleibt.

Neben dem öffentlichen Verkehr wird zukünftig wohl auch der (Elektro-)Veloverkehr im Gebiet uptown Basel/Schoren eine wichtige Rolle spielen.

Im Hinblick auf die Entwicklung im Gebiet uptown Basel - Stöcklin Areal - Kägen muss die Tramverbindung Dornach- Reinach-Therwil nun prioritär geplant und realisiert werden.

Birsfelden

Grundsätzlich befürwortet die Gemeinde Birsfelden die Förderung des öffentlichen Verkehrs gemäss vorliegender Vorlage. Zu den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und -optimierungen hat die Gemeinde Birsfelden folgende Stellungnahmen:

Verdichtung Buslinien 80 und 81: Das Angebot der Buslinie 80 wird laut Vorlage auch auf den Sonntag ausgedehnt. Die Buslinie Liestal-Augst-Basel wird laut Vorlage in den RVZ im 30'- statt im 60'-Takt verkehren. Diese Verdichtung der Buslinien 80 und 81 wird begrüsst.

Weiterentwicklung der Buslinie 46: Die Linie 46 wird in den HVZ via St. Jakob bis Muttentz Bahnhof verlängert. Somit entsteht eine neue Direktverbindung zwischen Kleinhüningen, Badischem Bahnhof und Tinguely Museum (Roche) einerseits und dem Entwicklungsareal Polyfeld, dem Campus Muttentz der FHNW Muttentz und dem Bahnhof Muttentz andererseits. Diese Weiterentwicklung der Buslinie 46 wird grundsätzlich begrüsst da somit die stark frequentierte Buslinie 36 entlastet wird. Wir bedauern es sehr, dass die neue Linienführung der Buslinie 46 durch das Freulerquartier in Birsfelden/Muttentz nicht weiterverfolgt wurde. Damit fehlt die Erschliessung durch den ÖV in diesem Gebiet weiterhin gänzlich.

Eine optimalere Entlastung der Buslinie 36 sehen wir durch eine beschleunigte Linienführung der Buslinie 46 als Alternative zur bestehenden Buslinie 36. Wir schlagen folgende Linienführung der Buslinie 46 vor und bitten, diese vertiefter zu prüfen: Kleinhüningen, Lange Erlen, Badischer Bahnhof, Schwarzwaldbrücke, Überquerung der Birs bei der Redingbrücke, via Birseckstrasse/Birsfelderstrasse nach Bahnhof Muttentz. Die Haltestelle St. Jakob wird nicht bedient und es wird eine Express-Verbindung Badischer Bahnhof zum Bahnhof Muttentz realisiert. So wird den ÖV-Nutzern eine rasche Verbindung zu den S-Bahnlinien ermöglicht und das verkehrsintensive Gebiet St. Jakob wird gleichzeitig entlastet.

Dornach

Durch die Auflösung der Linie 63 entfällt die direkte Anbindung und schnellste Verbindung zwischen den Umsteigeknoten Dornach und Muttentz. Auch entfällt das Erschließungsangebot für die Entwicklungsgebiete von Arlesheim und Münchenstein. Der geplante Ersatz mit der Verlängerung der Linie 37 zu den HVZ (Mo-Fr, 06:00-09:00 und 16:00-19:00) steht in keinem Verhältnis zum heutigen durchgehenden Angebot (Mo-So, 05:49-19:19). Die ÖV-Anbindung spielt gerade in Entwicklungsgebieten eine zentrale Rolle, da viele Nutzungsmöglichkeiten in direktem Zusammenhang mit der Erschließungsqualität stehen. Eine Reduktion des Angebotes in diesen Bereichen wäre somit nicht sinnvoll und würde falsche Zeichen für zukünftige Mobilitätsstrategien setzen. Unter diesen Aspekten empfiehlt die Gemeinde Dornach das Angebot der Linien 63 und 37 nochmals zu überprüfen. Auch unterstützt Dornach den Antrag von Aesch, die Buslinie 68 bis zum Tennis an der Birs weiterzuführen - allenfalls auch weiter - als nahe Verbindung zum HIAG Areal und längerfristig als Verbindungslinie im Talboden zwischen den Bahnhöfen Aesch - Apfelsee - Dornach - Münchenstein - usw.

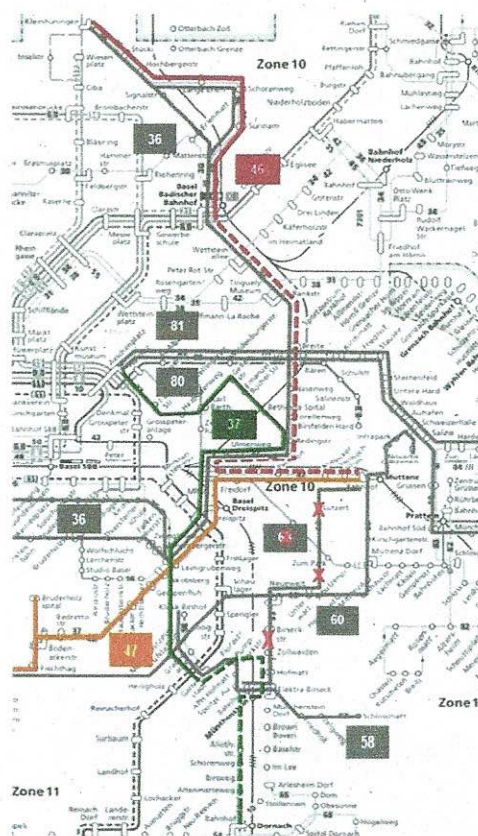
Die Aufnahme der Tramverbindung Therwil-Dornach in den Zielzustand der Tramnetzinfrastukturs 2040 begrüßen wir ebenso wie die laufende Erneuerung der Busflotte durch Fahrzeuge mit erneuerbarer Antriebsform.

Muttentz

Die Angebotsverbesserungen bzw. -optimierungen im Gebiet Birsstadt Nord haben die grössten Auswirkungen auf die Gemeinde Muttentz. Das Konzept sieht folgende Änderungen vor:

Buskonzept Birsstadt Nord:

- Die Linie 37 verkehrt neu auf dem Abschnitt Aeschenplatz-Dreispietz-Gartenstadt. In den HVZ wird die Linie im 30'-Takt via Bahnhof Münchenstein bis Dornach verlängert.
- Die Linie 47 wird gestärkt. Das Angebot wird in den HVZ zum 7.5'-Takt verdichtet. Es ersetzt damit die Linie 37 auf dem Abschnitt Dreispietz-Bottmingen und die Linie 63 im Gebiet Polyfeld.
- Die Linie 46 wird zur Entlastung der Linie 36 in den HVZ via St. Jakob bis Muttentz Bahnhof verlängert. Damit wird die Erreichbarkeit der FHNW von Kleinbasel und die Anbindung an die S-Bahn verbessert.
- Die Linie 63 wird aufgehoben bzw. auf dem Abschnitt Dornach-Münchenstein durch die Linie 37 ersetzt.



Buslinie 63: Die Buslinie 63 soll wegen ungenügendem Kostendeckungsgrad aufgehoben werden. Dadurch wird die Haltestelle Lutzert nicht mehr bedient. Diese wurde im Jahr 2006 seitens der Gemeinde Muttentz mit einem Warteunterstand nachgerüstet (Kosten: rund CHF 40'000). Die Infrastrukturen der Bushaltestellen entlang von Gemeindestrassen werden zu 100% durch die Gemeinden finanziert. Dies bleibt bedauerlicherweise auch nach geändertem Strassengesetz die Regel (Ausnahmen: Umsteigehaltestellen von regionaler Bedeutung und Bushaltestellen an Gemeindestrassen, die vorwiegend der Erschliessung kantonaler oder anderer regional wichtiger öffentlicher Bauten und Anlagen dienen). Die öffentliche Hand steht zudem in der Pflicht, die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bis Ende 2023 den Anforderungen an die Behindertengleichstellungsgesetzgebung anzupassen. Damit müssen die Gemeinden die Infrastrukturen der Bushaltestellen erstellen und finanzieren, laufen jedoch stets Gefahr, dass der Kanton diese Infrastrukturen dann nach einiger Zeit nicht mehr nutzt. Vom öffentlichen Verkehr (Kanton) nicht mehr genutzte Haltestelleninfrastrukturen, welche durch die Gemeinden erstellt und finanziert wurden, sind deshalb voll zu entschädigen (inklusive aller Rückbaukosten).

Buslinie 46: Mit der vorgesehenen Weiterführung der Buslinie 46 ab Badischer Bahnhof über St. Jakob weiter bis nach Muttentz Bahnhof während den Hauptverkehrszeiten würden doppelte Führungen von Buslinien im Abschnitt Badischer Bahnhof-St. Jakob (Buslinien 36 und 46) und im Abschnitt St. Jakob-Bahnhof Muttentz (Buslinien 46 und 47) entstehen. Sowohl die Linie 36 als neu auch die Linie 47 verkehren in den Hauptverkehrszeiten im 7½-Minuten-Takt. Die Fahrplanstabilität der Linie 36 ist in den Hauptverkehrszeiten im Bereich Breite/Lehenmatt infolge Verkehrsüberlastung während der Hauptverkehrszeiten oft eingeschränkt. Damit die Linie 46 beschleunigt werden könnte, wird gar erwogen, auch auf die direkte Bedienung der Haltestelle St. Jakob zu verzichten. Aus Muttentzer Sicht wäre deshalb alternativ folgendes Betriebskonzept (geänderte Linienführung und Betriebszeiten) für die Buslinie 46 denkbar und zu prüfen:

1. Geänderte Linienführung ab Badischer Bahnhof via Tinguely Museum (Hoffmann-La Roche) – Breite – Birsfelden Schulstrasse – Redingbrücke (neu zu schaffende Bushaltestelle in der Birseckstrasse) – Freulerstrasse (neu zu schaffende Bushaltestelle in der Birseckstrasse) – Pantheon – Fachhochschule – Bahnhof Muttentz.
2. Geänderte Betriebszeiten ab Badischer Bahnhof: Anstelle 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten, ein durchgehender 30-Minuten-Takt (Hauptverkehrszeiten, Nebenverkehrszeiten und Randverkehrszeiten)

Mit den vorgeschlagenen Änderungen könnte eine teilweise Verbesserung der bereits seit Langem beim Kanton Basel-Landschaft eingeforderten besseren Anbindung des Quartiers Freuler an den ÖV herbeigeführt werden sowie eine Beschleunigung der Buslinie 46 (weniger Haltepunkte, kürzere Wegstrecke) erreicht werden. Ebenfalls könnten damit die erwähnten doppelten Führungen von Buslinien teilweise vermieden werden, und den ÖV-Nutzern aus den von der Buslinie 46 erschlossenen Gebieten stünde ganztag eine rasche Verbindung in das Gebiet Polyfeld (mit regional bedeutenden Bildungseinrichtungen) sowie zu den S-Bahnlinien S1 und S3 am Bahnhof Muttentz zur Verfü-

gung. Es wäre im Weiteren eine zeitnah verfügbare Alternative zu der von Parlamentariern beider Basel geforderten direkten Pharma-Express-S-Bahn-Verbindung Muttentz–Tinguely Museum (Hoffmann-La Roche)–Badischer Bahnhof.

Um das Ziel einer effektiven Beschleunigung der auf Baselbieter Seite verkehrenden Linie 46 unterstützen zu können, sollen zudem seitens der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft flankierende organisatorische Massnahmen für die Bevorzugung des ÖV gegenüber dem MIV während der Hauptverkehrszeiten erwogen und gegebenenfalls realisiert werden.

Als Variante würde auch der Vorschlag der Gemeinde Birsfelden unterstützt. Sie schlägt folgende Linienführung der Buslinie 46 vor und bittet die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, diese vertiefter zu prüfen: Badischer Bahnhof – Schwarzwaldbrücke – Überquerung der Birs bei der Redingbrücke – via Birseckstrasse/Birsfelderstrasse nach Bahnhof Muttentz. Auch mit dieser Variante würde den ÖV-Nutzern eine rasche Verbindung zu den S-Bahnlinien ermöglicht und das verkehrsintensive Gebiet St. Jakob würde gleichzeitig entlastet.

Buslinie 47: Die Verstärkung der Buslinie 47 in den Hauptverkehrszeiten auf 7.5-Minuten-Takt ist zu begrüßen. Fraglich erscheint dennoch, wie die Einführung der drei Buslinien (60, 47 und 46) mit den vorgesehenen Takten in der Zeit vor dem Ausbau des Busbahofs organisatorisch funktionieren wird.

Bahnlinie S3: Die Bahnlinie S3 Basel-Olten ist zwischen Basel und Liestal in den Nebenverkehrszeiten, in welcher der Zug nur in einfacher Traktion geführt ist, regelmässig überlastet (in gegenwärtiger Corona-Situation eine Zumutung). Das Angebot mit einfacher Traktion scheint nicht adäquat. Grundsätzlich sollten die Züge auf der Strecke Basel-Olten auch in den Nebenverkehrszeiten mindestens in zweifacher Traktion geführt werden. Dies gilt mindestens solange bis auf der genannten Strecke der Viertelstundentakt eingeführt ist.

Zusammenfassung: Der Gemeinderat begrüsst die vorgesehene Weiterführung der Buslinie 46 ab Badischer Bahnhof bis zum Bahnhof Muttentz. Der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft soll jedoch vorgeschlagen werden zusammen mit dem Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt für die Weiterführung der Buslinie 46 das unter den Erwägungen aufgezeigte alternative Betriebskonzept (geänderte Linienführung und Betriebszeiten) zu prüfen und umzusetzen. Als Variante würde auch der Vorschlag der Gemeinde Birsfelden unterstützt.

Reinach

Die Aufnahme der Tramverbindung Therwil-Dornach in den Zielzustand der Tramnetzinfrastuktur 2040 wird begrüsst. Dabei handelt es sich um ein langfristigeres Ziel. Um auch kurz- bis mittelfristig eine attraktive Anbindung der Siedlungsgebiete westlich der Birs, insbesondere des Arbeitsgebiets Kägen, an die S-Bahn zu erreichen, sollen spätestens mit der Einführung des 15'-Takts auch die Busverbindungen verbessert werden. Wie in der Vorvernehmlassung zur Strategischen Busnetzentwicklung (Schreiben der Gemeinde Reinach vom 19. Feb. 2020) ausgeführt, muss einerseits die Fahrplanstabilität

gewährleistet sein (z.B. mit separaten Busspuren), andererseits muss auch die Feinerschliessung des Quartiers Aumatt mit bedeutenden öffentlichen Institutionen und des Wohngebiets Rebberg gesichert sein. Das Gebiet Rebberg ist aus Gemeindesicht aufgrund der Hanglage heute nicht optimal erschlossen. Eine Verbesserung könnte z.B. durch eine angepasste Führung der Buslinie 62 erreicht werden.

Wir danken für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und freuen uns auf die gemeinsame Umsetzung.

Mit freundlichen Grüssen



Franziska Stadelmann

Verein Birsstadt, Präsidentin



Melchior Buchs

Verein Birsstadt, Leiter AG RPLG