

An: <i>AE</i>	☒ Bearbeitung ☐ dir. Erledig. ☐ z. K.	Kop: <i>AR</i> <i>KB</i> <i>BMU</i> <i>STE</i>
Bem. / Frist:	20. April 2021	Gemeinde Riehen
FF:	☐ Bearbeitung ☐ dir. Erledig. ☐ z. K.	Kop:
Bem. / Frist:	<i>Komm: 3146</i> <i>Reg. Nr.: 18-22-733.01</i>	Vis:

Herrn
Christian Heim
Präsident Komm. Volksanregungen
Bosenhaldenweg 9
4125 Riehen

ÖV-Programm 2022-2025

Sehr geehrter Herr Heim,

erst kürzlich erfuhr ich, dass der Einwohnerrat auch eine Kommission für Volksanregungen hat. Meine Überlegungen zum ÖV-Programm 2022-2025 gehören daher meiner Meinung nach auf den Tisch der Kommission für Volksanregungen.

Meine ÖV-Vorschläge habe ich bereits früher der Verwaltung vorgelegt. Herr Schärer schrieb mir daraufhin, dass die damit befasste Arbeitsgruppe meine Stellungnahme „zur Kenntnis“ genommen habe. Das genügt mir nicht und ich würde gerne wissen wollen, ob die Vorschläge ernst genommen und in die Planungen einfließen würden, d. h. wie welche der Vorschläge umgesetzt werden können, welche Gründe gegen sie sprechen.

Es handelt sich im Wesentlichen um drei Vorschläge: Eine verbesserte Linienführung und Taktverdichtung des 32er Busses, das Einrichten einer Ringbuslinie zur Erschliessung des Niederholzquartiers, sowie eine Verlängerung des 2er tagsüber bis Riehen-Dorf.

Ich bitte Sie, meine Vorschläge mit den Mitgliedern der Kommission zu besprechen und, im Fall positiver Reaktionen, dem Einwohnerrat vorzulegen bzw. der Verwaltung eine Umsetzung beliebt zu machen.

Mein Exposé lege ich Ihnen diesem Schreiben bei. Für eine Rückmeldung zur gegebenen Zeit wäre ich dankbar.

Vielen Dank für eine positive Aufnahme meiner Anliegen.

Mit freundlichem Gruss,



Anmerkungen zum ÖV-Programm 2022–2025 der Basler Verkehrsbetriebe

Grundsätzliches

Vorbemerkungen

Massnahmen gegen den fortschreitenden Klimawandel müssen ein prioritäres Ziel staatlichen Handelns sein. Ein effizienter ÖV-Verkehr ist ein grundlegender Baustein, um dem Klimawandel etwas entgegenzusetzen. Dies ist von den kantonalpolitischen Mandatsträgern erkannt und als Maxime den Behörden gesetzlich vorgeschrieben worden. Wie die Behörden das umsetzen, ist eine andere Frage. Das ÖV-Programm 2022–2025, das sie vorgelegt haben, trägt den Vorgaben weitgehend für das Basler Stadtgebiet Rechnung, während Riehen diesbezüglich stiefmütterlich behandelt worden ist. Die laufenden Planungen bieten Gelegenheit, den ÖV in Riehen neu zu orientieren.

Planungsgrundlagen

In der Karte der ÖV-Güteklassen (Abbildung 6 ÖV-Programm 2022–2025) wird Riehen NO/N Klasse C und D zugeordnet. Als „Riehen NO/O“ ist das Gebiet nördlich Inzlingerstrasse und östlich der Wiesentalbahn gemeint. „Nur in wenigen Gebieten der Stadt [...] sowie in sehr dünn besiedelten Gebieten in Riehen und Bettingen finden sich auch die Güteklassen C bis E.“ Das ist absolut willkürlich, spiegelt eine beträchtliche Unkenntnis der tatsächlichen Situation wider und entspricht nicht den Gegebenheiten: **Riehen NO/N ist kein dünn besiedeltes, plausibles Villenquartier**, sondern ziemlich dicht besiedelt: Nicht nur der Steingrubenweg, er allein 1 km lang (höchste Hausnummer 234), hat zahlreiche Mehrfamilienhäuser, sondern auch u. a. die Inzlingerstrasse und Hinter Gärten. Zu nennen sind die mit blumigen Namen versehenen Grossüberbauungen auf dem ehemaligen Humanitas-Gelände am Hinterengeliweg, am Hohlweg und auf der Bosenhalde. Neuerlich ist eine grössere Überbauung auf dem ehemaligen Gärtnerareal der Fa. Wenk im Entstehen. In diesem Quartier befinden sich zahlreiche Seniorenwohnungen (Drei Brunnen, Oberdorfstrasse, Bäumlweg), Alters- und Pflegeheime wie Wendelin, Adullam u.s.f., das Schulhaus Hintergärten und nicht zuletzt das Diakonissenzentrum. **Dieses Einzugsgebiet ist der ÖV-Gütekategorie B zuzuordnen** und muss zielführend erschlossen werden.

In letzter Zeit hat in diesem Gebiet auch eine gewisse soziale Erneuerung stattgefunden, hervorgerufen durch den Wegzug oder Tod von Erstbewohnern und dem Zuzug junger Familien. Auch oder gerade den jungen Familien muss ein gutes ÖV-Angebot gemacht werden. Dies Gebiet als „sehr dünn besiedelt“ zu bezeichnen, ist pure Ignoranz, und auf einer solch falschen Einschätzung Verkehrsplanung zu betreiben, ist schlichtweg inakzeptabel. Diesem breitem Spektrum an aktuellen und potentiellen ÖV-Benutzern muss Rechnung getragen werden. Ich folgere, dass in diesem Gebiet eine gewisse Angebotserweiterung des ÖV gerechtfertigt ist (siehe unten). „Die konkreten Angebotserweiterungen (des ÖV-Programms 2022–2025) stellen den Kern des ÖV-Programms dar.“ Verschiedene Angebotsverbesserungen betreffen vorwiegend die Stadt Basel und werden in Kapitel 3 beschrieben. Für Riehen, das für die Herren am Clagrabben wohl eine Art Appendix (Wurmfortsatz) von Basel ist, wird kaum eine kundenfreundliche Angebotserweiterung vorgeschlagen.

„Es geht daher in erster Linie darum, **neue Potenziale zu erschliessen** und so neue Kundinnen und Kunden für den ÖV zu gewinnen. Die Potenziale der Zukunft liegen vor allem in **peripheren städtischen Entwicklungsarealen**“. Ich hoffe, dass hier Riehen mitgemeint ist und nicht als „peripheres dörfliches Entwicklungsareal“ ausgeschlossen ist. Mit den Worten: „Die Chance für ein Wachstum im ÖV besteht eher im **Quell- und Zielverkehr** als in innerstädtischen Verbindungen“ wird genau das postuliert, mit dem angesetzt werden muss und was als **Leitlinie einer ÖV-Planung in Riehen** zugrunde zu legen ist.

Vollmundig wird für die neu geplante Buslinie 45 Rotengraben – Riehen Bahnhof – Habermatten sonntags ein halbstündiger Takt angesagt. Tatsächlich fährt heute der 32er sonntagvormittags im 15, nachmittags im 20 Minuten Takt. Die wochentags so wichtige Anbindung an Riehen Dorf geht verloren. Die Planung ist also **ein Abbau des ÖV in Riehen NO/O**. Für wen wird optimiert? Für die BVB oder für die Fahrgäste?

Der Forderung nach Angebotsverbesserungen entsprechen viele Statements, die vollmundig an verschiedenen Stellen des ÖV-Programms 2022–2025 vorgebracht werden. Im Kapitel 4 beispielsweise „Zu folgern, dass sich aufgrund der in den letzten Jahren leicht sinkenden Nachfrage im ÖV das Angebot entsprechend reduzieren liesse, wäre ein fataler Trugschluss und würde zu einer «Abwärtsspirale» führen. Es braucht im Gegenteil **massive Investitionen in den ÖV** – sowohl in die **Angebote** als auch in die **Infrastruktur**.“ Wirksame Investitionen sind jedoch nicht nur auf die Stadt zu beschränken, im Gegenteil, denn in Riehen besteht durchaus Nachholbedarf, weil das bisherige Angebot nicht optimal war. Ich nehme vorweg, dass für Riehen insbesondere **Taktverdichtungen** ins Auge zu fassen sind.

Systemischer Fahrplan

“Die Kundinnen und Kunden im ÖV wünschen sich ein gut ausgebautes Angebot mit dichtem Takt, **möglichst direkten Verbindungen** sowie **funktionierenden Wegketten** und **kurzen und zuverlässigen Reisezeiten**“, lese ich an einer Stelle, an anderer: „Gleichzeitig lassen sich zu starke betriebliche Abhängigkeiten zwischen den Buslinien abbauen“ Was heisst das? Ausgedeutet ist das eine Absage an einen systemischen Fahrplan, d. h., dass Hauptlinien die Anschlüsse der Nebenlinien gewährleisten.

Wenn der 32er hinter dem aus der Stadt kommenden 6er Riehen-Dorf befährt, wenn der 32er vor dem in die Stadt fahrenden 6er dort ankommt, dann nenne ich das systemisch. Das hat jahrelang einigermassen geklappt. Neuerdings leider nicht mehr (ein anderer Leistungsabbau! siehe Petition Quarino). Mit dem neuen ÖV-Programm kann das ja wieder korrigiert und als grosse Optimierung oder als „zuverlässige Reisezeit“ verkauft werden.

Die Situation in Riehen

Festzuhalten gilt, dass mit der Linie 34 Bus und der Linie 6 Tram zwei „Hauptlinien“ bestehen, an die durch „Zubringer“- oder „Nebenlinien“ die einzelnen Quartiere anzubinden sind. Wichtige Elemente sind gute Umsteigepunkte mit systemischen Anschlüssen.

Das Problem in Riehen ist, dass die „Nebenlinien“ einerseits Anschluss an den 6er in Riehen-Dorf, andererseits an den 34er in der Bahnhofstrasse gewähren sollten. „Der Bahnhof Riehen wird zudem als ÖV-Drehscheibe weiter gestärkt“, ist eine willkürliche Festsetzung, die den Bedürfnissen nicht gerecht wird. Vornehmliches Ziel vieler ÖV-Benützer ist das Webergässchen mit Gemeindeverwaltung, Centramed, Geschäften und Banken. Guter ÖV, entsprechend den im ÖV-Programm 2022–2025 genannten Zielen, ist vor allem für ältere, gehbehinderte (Rollator!) Fahrgäste und für Eltern mit kleinen Kindern (Kinderwagen) zwingend.

Die Haltestelle „Webergässchen“ ist daher von prioritärer Bedeutung. Am Schreibtisch zu entscheiden, den Bahnhof Riehen als ÖV-Drehscheibe zu stärken, ist daher nicht nachvollziehbar. Der Anschluss an die S-Bahn mag für Pendler wichtig sein. Ihnen aber kann eher zugemutet werden, ein paar Schritte vom Umsteigepunkt Schmiedgasse/Mohrhaldenweg (siehe unten) zum Bahnhof Riehen zu gehen, als älteren Menschen (mit Rollator) oder Frauen mit Kindern von der Bahnhofstrasse zum Webergässchen zu laufen.

Kapazitätssteigerung und Marketing

Durch eine sorgfältige Fahrplangestaltung, der an den Umsteigepunkten systemische Anschlüsse der Nebenlinien an die Hauptlinien garantiert, muss den Ansprüchen der Fahrgäste Rechnung getragen werden: Unnötige Wartezeiten vermeiden und möglichst kurze Reisezeiten durch kurze Taktzeiten gewährleisten,

sind Voraussetzungen für eine Akzeptanz und eine vermehrte Benützung des ÖV. Eine Taktverdichtung auf 7.5 Minuten, zumindest in den Vormittagsstunden für den 32er Bus, ist durchaus sinnvoll und zu fordern. Sorgfältig in die Planungen einzubeziehen wäre der Einsatz der Ruftaxis – nicht nur in Randzeiten. Die Möglichkeiten des Ruftaxis muss natürlich der Einwohnerschaft bekannt sein (Information durch Flyer, Rufnummer auf der ersten Seite des Teli!).

Es ist erfreulich, dass Bettingen mit der Linie 42 eine direkte Verbindung zum Bahnhof SBB hat. Es wäre wünschenswert, wenn auch Riehen-Dorf eine bessere Anbindung an den Bahnhof SBB bekäme. Eine Ausdehnung der Fahrzeiten der Linie 2 zumindest in den Hauptverkehrszeiten könnte für viele Fahrgäste hilfreich sein. Man vergesse beispielsweise nicht die vielen Beyeler-Museumsbesucher, die mit der SBB anreisen.

Es genügt nicht, nur ein ÖV-Angebot zu machen. Wie jedes Produkt, muss auch der ÖV beworben werden. Wie in vielen anderen Lebensbereichen, möchten die Menschen gerne abgeholt werden. Zu diesem Zweck, und um emotionale Vorbehalte und Bequemlichkeiten abzubauen, würde ich jedem Haushalt zur „Gewöhnung“ eine Mehrfahrtenkarte schenken. Es wäre hilfreich, an die Haushalte Flyer zu verteilen, die die ÖV-Verbindungen, die zur Verfügung stehen, beschreiben. Früher fand ich im Teli die Fahrpläne, zuletzt nicht mehr. Warum? Will man **Fahrplansicherheit** nicht mehr gewährleisten?.

Die Riehener Nebenlinien

Linie 32

Die Linie 32 zu einer Linie 45 mit fraglicher Route von Nord nach Süd (und umgekehrt) umzufunktionieren, halte ich nicht für zielführend (siehe unten Line 45). Das ständige Umnummerieren (früher Linie 35, jetzt 32, neu dann 45) zeigt auf, welchen minderen Stellenwert ihr unberechtigt zugemessen wird. Ich schlage vor, diese Linie so beizubehalten, wie sie ist, mit einer vernünftigen Taktverdichtung und mit folgenden ökologisch und ökonomisch sinnvollen Änderungen:

A Richtung Riehen-Dorf

1. In den siebziger Jahren hat ein Schlaumeier den Slogan kreiert: „Vorfahrt dem öffentlichen Verkehr!“ Die Stopp-Schilder an der Kreuzung Steingrubenweg / Bäumliggasse widersprechen eklatant diesem Slogan und sind zu entfernen. Jahrzehntlang war die Kreuzung gleichberechtigt, ohne dass etwas passiert wäre. Der Bus befährt 120 x am Tag diese Kreuzung. Die Schweiz. Verkehrssignalordnung führt als Kriterium für das Aufstellen eines Stoppschildes schlechte Sichtigkeit einer Kreuzung an. Das trifft hier nicht zu.
2. Statt durch die Bäumliggasse fährt der Bus den Steingrubenweg geradeaus weiter, denn das Einbiegen in die Inzlingerstrasse ist wegen der Enge der Kreuzung hinderlich; der Bus muss übers Trottoir fahren und hat immer wieder Probleme wegen unaufmerksamer Autolenker auf der Inzlingerstrasse. Der Bus biegt vom Steingrubenweg in Hinter Gärten ein. Die Überquerung der Inzlingerstrasse ist übersichtlich. Dann erübrigt sich auch eine Korrektur der Stopp-Markierung Schützengasse/Inzlingerstrasse. Sie wäre ansonsten um 50 cm zurückzunehmen und zur Hälfte abzuschrägen, um dem Bus das Einbiegen zu erleichtern.
3. Das Abbiegen vom Eisenbahnweg in die Mohrenhalde wird durch eine Blumenrabatte erschwert. Weil sie dem Bus eine enge Kurve aufzwingt, sollte sie entfernt werden. Das würde allenfalls unnötig werden, wenn der Bus bereits vorher in die Schmiedgasse einbiegen könnte und so dieser Umweg mit dieser Behinderung entfiel. In Höhe der Einmündung Mohrhaldenweg wäre eine Haltestelle einzurichten. Diese Haltestelle Schmiedgasse/Mohrhaldenstrasse wäre sodann Umsteigepunkt (ÖV-Drehscheibe) für die Linien 32, 34, und 35 (Linie 34 wie bisher auf der Mohrhaldenstrasse).

B Richtung Rotengraben

4. Der Umweg durch die Wendelinsgasse / Spitalgasse mit der Spitzkehre ist aufzuheben. Ab Riehen-Dorf fährt der Bus neu Rössligasse – Oberdorfstrasse – Schützengasse. Die Haltestelle „Gänshaldenweg“,

früher „Gemeindespital“, die wegen des Gemeindespitals wichtig war, hat an Bedeutung verloren. In der Oberdorfstrasse wird eine Haltestelle „Adußlam“ eingerichtet.

Linie 35

Die Linie 35 ist die Zubringerlinie, die den südlichen Teil von Riehen NO/O erschliesst und für die folgende Routen vorgeschlagen werden:

Binsenackerstrasse – Chrischonaweg – Schmiedgasse (Umsteigepunkt Linien 32, 34, und 35) – Webergässchen (Linie 6) – Baselstrasse – Rössligasse – Oberdorfstrasse – Schützengasse – Inzlingerstrasse – Inzlingen Zoll – (Inzlinger Schloss), und für die Gegenrichtung: (Inzlinger Schloss) – Inzlingen Zoll – Inzlingerstrasse – Schützengasse – Mohrhaldenstrasse (Umsteigepunkt) – Chrischonaweg – Leimgrubenweg – Binsenackerstrasse.

Wegen der Strassenverhältnisse in Riehen Dorf kann diese Linie auf ihrem Weg zur Binsenackerstrasse leider nicht zur Haltestelle Webergässchen geführt werden, es sei denn, man mutet ihr eine volle Schlaufe um den Dorfkern herum zu (Schmiedgasse – Webergässchen – Baselstrasse – Rössligasse – Oberdorfstrasse – Schützengasse ...).

Linie 42

verkehrt wie bisher während der Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt zwischen Bettingen, Habermatten, Museum Tinguely und Bahnhof SBB.

Linie 45

Gibt es eine Bedarfsanalyse, eine neue Buslinie 45 einzurichten, die Riehen von Nord nach Süden durchquert und Riehen Dorf mit dem Niederholzquartier/Rauchacher verbindet? „Ortsbuslinie“ ist ein Schlagwort für eine kaum sinnvolle Buslinie. Die geplante Route nimmt Riehen NO/O die Anbindung ans Dorf (Webergässchen), die für viele so wichtig ist. Die Bahnhofstrasse als „ÖV-Drehscheibe“ mit mehreren Buslinien auszugestalten, scheint wegen der dortigen Enge und des regen Verkehrs sehr problematisch zu sein und bauliche Eingriffe zu erfordern. Die Burgstrasse – ich habe sie viele Jahre mit Velo und Auto befahren – ist ungeeignet wegen der versetzten Parkfelder, die das Kreuzen sehr erschweren. Oder haben die Verantwortlichen der Einwohnerschaft schon klar gemacht, dass in etwa ein Drittel der Parkplätze aufgehoben werden müsste? Einwände bestehen auch bezüglich des Pfaffenlohweges, den der Bus auf dem Weg ins Niederholzquartier benützen soll.

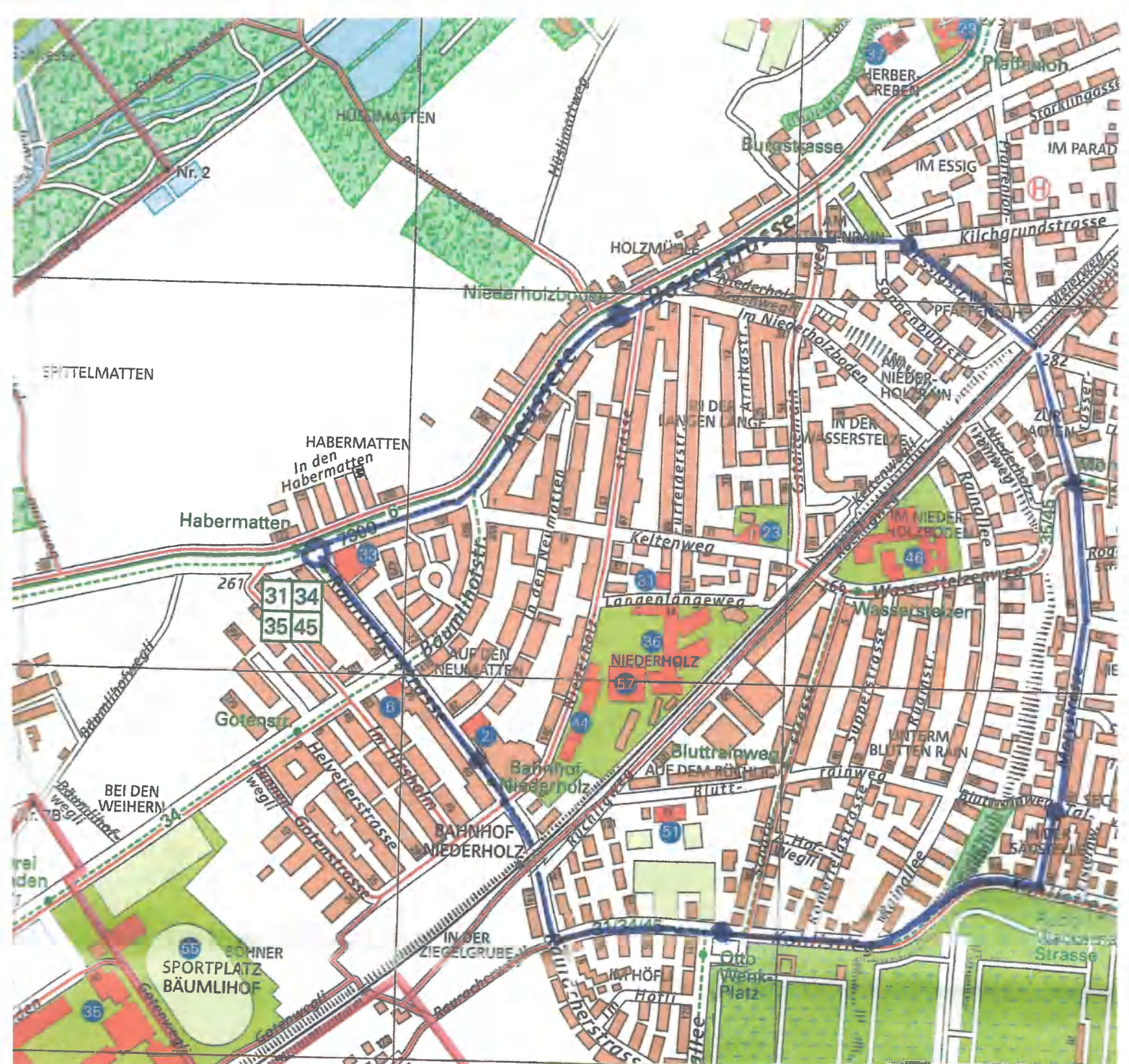
Ich schlage vor, Riehen-Süd (Rauchacher/Niederholz) durch die **Linie 45 als „Ringbus“** mit folgender Route zu erschliessen:

Habermatten – (Bäumlihofstrasse) – Aeussere Baselstrasse (Haltestelle Niederholz!) – Kilchgrundstrasse – Essigstrasse (Haltestelle) – Morystrasse (Haltestelle Vierjuchartenweg: Kornfeld!) – (Haltestelle Talweg) – Otto Wenk-Platz (Anschluss Linie 31) – Bahnhof Niederholz (Umsteigepunkt S6, Bus 34) – Habermatten (Umsteigepunkt Linie 6).

Reine Fahrzeit ca. 6 Minuten plus 5 Minuten an Haltestellen plus 4 Minuten Standzeit ermöglichen einen 15 Minuten Takt, mit einem Büssli zu bewältigen.

Aussicht

Es wäre zu begrüßen, wenn diese Ideen in die Planungen einfließen würden. Sie beruhen auf langjähriger Benützung des ÖV und einer gewissen Ortskenntnis.



Linienführung Ringbus 45

Habermatten – Aussere Baselstrasse (Haltestelle Niederholzstrasse) – Kilchgrund
 – Essigstrasse (Haltestelle Kilchgrund) – Morystrasse (Haltestelle Vierjucharten,
 Haltestelle Talweg) – Kohlistieg – Otto Wenkplatz – Rauracher (Bahnhof
 Niederholz) – Habermatten

