

Basel, 11. September 2023

# Jahresbericht 2022

**Der öffentliche Verkehr hat sich im Jahr 2022 von den Verlusten der Corona-Pandemie erst teilweise erholt. Die Spitzenwerte bei den Fahrgastfrequenzen von 2019 wurden bei den meisten Transportunternehmungen noch nicht erreicht. Insbesondere die grossen Transportunternehmen der Nordwestschweiz, BVB und BLT, liegen bei den Fahrgästen immer noch um 15 Prozent (BVB) bzw. 19 Prozent (BLT) hinter den Werten von 2019 zurück. Hier führten der Umstieg aufs Velo und der – mittlerweile aber rückläufige – Trend zum Homeoffice zu strukturellen Verschiebungen beim Verkehrsverhalten. Das Ruder wieder zurückzuwerfen ist anspruchsvoll und braucht seine Zeit.**

## 1. ÖV national

### 1.1 Neue Infrastrukturen

Der Infrastrukturausbau erlebte im Jahr 2022 einige wichtige Highlights, wie z.B. die Eröffnung der Limmattalbahn im Dezember 2022. Einen Dämpfer erlebte hingegen die neu gebaute und ebenfalls im Dezember eröffnete Waldenburgerbahn der BLT mit technischen Störungen, die einen wochenlangen Bus-Notbetrieb und seither verlängerte Fahrzeiten notwendig machten.

### 1.2 Bauen, bauen, bauen

Prägend war im Eisenbahnjahr 2022 die Bautätigkeit auf dem Schienennetz, die weiter zunahm, in einem für die Kundinnen und Kunden zuweilen unerträglichen Ausmass. In der Region Nordwestschweiz sind die Auswirkungen der Baustellen insbesondere auf der Strecke Basel-Liestal-Olten und zunehmend auch im Laufental zu spüren. Im Ergolzthal wird es noch bis 2027 immer wieder zu Wochenendsperren mit Umleitungen und Zugsausfällen kommen. Im Laufental plant die SBB sogar eine fünfmonatige Totalsperre. Immerhin wird im Laufental das Angebot danach verbessert, mit dem S-Bahn-Viertelstundentakt bis Aesch und dem IR-Halbstundentakt Basel-Biel. Im Ergolzthal bleibt es mit Ausnahme des 10/20-Minuten-Hinkehrtakt der S3 im Abschnitt Basel-Liestal hingegen beim heutigen Angebot, trotz der Grossinvestition in den Bahnhof Liestal. Der von der Politik und auch der IGöV geforderte zusätzliche IC-Halt nach Bern wird noch länger auf sich warten lassen. Umso wichtiger für die IGöV, dass die Planung des Wisenbergtunnels wieder aufgenommen wird.

### 1.3 Bahnperspektiven 2050

Eine grosse Enttäuschung stellte im Jahr 2022 der Vernehmlassungsentwurf des Bundesrates zu den «Bahnperspektiven 2050» dar. Während das BAV im Jahr 2020 noch von einer Verdoppelung des Modalsplits ausging (das heisst von 20% auf 40% Anteil des öV), so sollen es gemäss dem im Sommer 2022 publizierten bundesrätlichen Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur gerade noch 3 Prozent sein, um die der Modalsplit des öV bis 2050 wachsen soll. Das ist massiv zu wenig. Die IGöV hat in ihrer Stellungnahme deshalb heftige Kritik geübt. Dies im Einklang mit zahlreichen weiteren dem öV nahestehenden Interessensorganisationen.

### 1.4 Fahrplanverschlechterungen überall

Weitere Tiefschläge haben SBB und BAV mit der Verzögerung des Ausbaus des Bahnhofs Lausanne um mittlerweile volle 13 Jahre bis 2038 sowie dem Verzicht auf die Wankkompensa-

tion der neuen FV Dosto-Züge kommuniziert. Beides führt dazu, dass der Fahrplan 2035 (Ausbausritt 2035) Makulatur ist und vollständig neu geplant werden muss, mit längeren Fahrzeiten und schlechteren Anschlüssen, insbesondere auch auf den Fernverkehrsstrecken von und nach Basel und ins Ausland. Der im Mai 2023 von den Medien publizierte Entwurf zeigt die grösste Fahrplanverschlechterung aller Zeiten. Die IGöV war mit ihrer heftigen Kritik nicht allen, so dass das Bundesamt für Verkehrs nach wenigen Tagen wieder zurückrudern musste.

### **1.5 Neubaustrecken für Quantensprünge im öV-Angebot**

Es zeigt sich zunehmend, dass die seit der Fertigstellung von Bahn 2000 und der Alptransittunnels verfolgte Strategie, die Infrastruktur der Bahn nur noch scheinbar auszubauen – hier eine neue Weiche, da ein Kreuzungsgleis mehr, woanders eine kurze Doppelspur – zwar zu einer intensiven Bautätigkeit am Bahnnetz und hohe Kosten führt, allerdings ohne grosse Verbesserungen im Angebot realisieren zu können. Unter anderem aus diesen Gründen vertritt die IGöV bei der Bahnperspektive 2050 die Haltung, dass wieder mehr in grosse Projekte und Neubaustrecken investiert werden muss, die Quantensprünge im Angebot erlauben. «Bahninfrastrukturen für die Agglomerationen und den Fernverkehr ausbauen» lautet unsere Haltung, um die Klimaziele im Verkehr bis 2050 auch wirklich erreichen zu können. Dies betrifft insbesondere die Nordwestschweiz, die einen riesigen Rückstand im Bahnausbau hat. Seit der Inbetriebnahme von Bahn 2000 im Jahre 2004 wurde das Angebot im Fernverkehr von und nach Basel kaum mehr verbessert. Die Streichung des 1987 geplanten Wisenberg隧nels in den 1990er Jahren rächt sich jetzt: die vorhandene Infrastruktur ist ausgelastet, ja bereits überlastet.

## **2. ÖV regional**

### **2.1 Allianz IGöV mit ProVelo und VCS**

Im Jahr 2022 fanden drei Sitzungen statt. Themen waren die Umgestaltungsprojekte Aeschental und Hauptstrasse Birsfelden. Ausserdem wurde eine gemeinsame Stellungnahme zuhanden der UVEK zur Nachbeschaffung von Trams mit Schiebetritten verabschiedet. Es zeigte sich, dass wir uns in Grundsatzfragen einig sind, aber bei konkreten Bau- und Umgestaltungsprojekten die unterschiedlichen Interessen nicht immer in Einklang zu bringen sind.

### **2.2 Motion Tempo 30**

Am 22. Juni 2022 überwies der Grosse Rat eine Motion für flächendeckend Tempo 30 in der Stadt Basel. Dank dem Engagement der IGöV ist es gelungen, den Vorstoss mit der Forderung nach einem Ausbau- und Beschleunigungsprogramm für den öffentlichen Verkehr zu verknüpfen, so dass dieser im Gesamtpaket Tempo 30 ebenfalls Vorteile hat.

### **2.3 Dialog mit Behörden und TU's**

Die IGöV tauschte sich im 2022 mit Behörden und den Transportunternehmen zu zahlreichen Themen aus, u.a. zu: Trambeschaffung, Schiebetritte, Expresstram Leimental, Tramnetz 2030, Bahnknoten Basel, Herzstück und Ausbau des S-Bahn-Netzes.

### **2.4 Kundenforum SBB**

Nach der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke (woran sich die Schweiz finanziell beteiligt) sollen täglich ca. 10 Zugpaare zwischen Basel Bad. – Schaffhausen – Konstanz – St. Gallen verkehren. GA und Halbtax sollen auf dieser Strecke gültig sein. Erfreulich. Ferner plant die SBB langfristig wieder mit einem Wisenberg隧nel. Leider nicht vor 2050, eher später.

## **2.5 Zahlreiche Vorstösse im Landrat und Grossen Rat**

Unsere Vorstandsmitglieder Jean-Luc Perret, Beat Leuthard und Thomas Noack haben im 2022 zahlreiche wichtige politische Vorstösse in den Parlamenten BS und BL eingereicht. Sie verleihen den öffentlichen Verkehr damit politisches Gehör.

## **2.6 Besuch bei Hess in Bellach**

Eine Delegation der IGöV besuchte am 12. November 2022 das Carrosserieunternehmen Hess in Bellach und besichtigte die neuen Doppelgelenk-Elektrobusse der BVB. Im Januar 2023 nahmen die Bussen den Fahrgastbetrieb auf der Flughafen-Buslinie auf.

## **2.7 Generalversammlung IGöV NWCH 2022: Basel**

Die Generalversammlung 2022 fand am 19. Mai 2022 in Basel im Tagungszentrum Crescenda in Basel statt. Rund 30 Mitglieder nahmen teil. Als Gast durften wir Regierungsrätin Esther Keller begrüßen. In ihrem gut einstündigen Referat vermittelte sie uns Einblicke und Hintergründe zur Tramnetzentwicklung in Basel und zum BVB-BLT-Tramnetz. Sie nahm dabei auch Bezug auf die im Vernehmlassungsverfahren stehende Mobilitätsstrategie des Kantons. Der Abend klang in angeregten Diskussionen aus. André Erismann präsentiert ergänzend das neue Angebot «Mobilisk» der BVB.

## **2.8 Komitee Pro Tram**

Die IGöV bereitet sich auf die kommenden Tramprojekte vor und hat einen Beitrag von CHF 10'000 für ein Pro-Komitee gesprochen. Das Komitee wird rechtzeitig zu einer allenfalls ersten Abstimmung aufgebaut.

## **3. Vernehmlassungen**

Die IGöV beteiligte sich bei den folgenden Vernehmlassungen:

- **Mobilitätsstrategie:** Die IGöV begrüsst grundsätzlich, dass sich der Kanton Basel-Stadt eine Mobilitätsstrategie geben will. Sie kritisierte aber, dass der Entwurf in Bezug auf den öffentlichen Verkehr nicht über das hinaus geht, was schon bekannt und in den verschiedenen Planungsinstrumenten vorhanden ist. Die IGöV vermisst weiterführende Ansätze, die den Stellenwert des öV stärken, damit dieser seine zentrale Rolle bei der Umsetzung der Klimaziele in BS (Netto-Null bis 2040) beitragen kann. Bei den strategischen Zielsetzungen fehlen der IGöV klare Aussagen und Bekenntnisse für die Verkehrsverlagerung, weg vom miV, hin zum öV. Es fehlen auch messbare Zielwerte.
- **Fahrplanentwurf 2023:** Einmal mehr musste die IGöV den Fahrplanentwurf der SBB am Gotthard als krass ungenügend kritisieren. Bis Lugano ist das Angebot zwar dank GBT und CBT besser. Wer aber noch Basel direkt via Gotthard nach Milano will, ist heute langsamer unterwegs als früher über die Bergstrecke. Die IGöV fordert substantielle Verbesserungen, darunter auch eine touristische Schnellverbindung Basel-Tessin an Wochenenden via Freiamt. Schliesslich forderte die IGöV nach Abschluss der Ausbauten in Liestal einen zusätzliche Schnellzugshalt in der Kantonshauptstadt Liestal.

## **4. Kommunikation**

2021 nahm die IGöV Nordwestschweiz zu den folgenden Themen öffentlich und in den Medien Stellung:

- **7. April 2022:** Podium der Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz zum Thema Tram. Die Starke Region setzt sich mit der Frage auseinander, was aus den verlorenen Abstimmungen zu neuen Tramverbindungen zu lernen ist und wie wir zukünftige Pläne und deren Abstimmungsdebatten in die gewünschte Richtung lenken könnten. Der IGöV NWCH Präsident engagierte sich dabei für den öffentlichen Verkehr und das Tramnetz 2030.

- Am 2. Mai 2022 publizierte die IGöV ihre Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie BS und verlangte signifikante Verbesserungen.
- Am 26. September 2022 kritisierten die IGöV zusammen mit dem Gewerbeverband den Entscheid der UVEK für den Planungskredit zum Aeschenplatz. Damit ist das Referendum zum neuen Aeschenplatz vorgespurt.
- Die IGöV gab darüber hinaus in den lokalen Medien zahlreiche Stellungnahme zu aktuelle Verkehrsfragen, unter anderen zur Umgestaltung des Aeschenplatzes, zum Fahrplanentwurf 2022, zum Tramnetz 2030, zu Tempo 30 und zum Bahnknoten Basel.

## 5. Vorstand

Der **Vorstand IGöV Nordwestschweiz** traf sich im 2022 zu insgesamt 7 Sitzungen.

Peter Plattner trat per GV 2022 aus dem Vorstand zurück. Seit langjähriges Engagement wurde vom Präsidenten und von den Anwesenden mit grossem Applaus gewürdigt.

Der Vorstand setzt sich für die Amtsperiode 2022-2024 wie folgt zusammen:

Stephan Appenzeller	Binningen	Präsident
Christoph Wydler	Basel	Vizepräsident
Philippe Oswald	Bottmingen	Vizepräsident
Stephan Maurer	Basel	Kassier
Beat Leuthardt	Basel	Grossrat BS
Jean-Luc Perret	Basel	Grossrat BS
Thomas Noack	Bubendorf	Landrat BL
Jörg Vitelli	Basel	alt-Grossrat BS
André Erismann	Basel	Projektleiter BVB
Dieter Rehmann	Münchenstein	Gemeinderat Münchenstein
Yves Gasser	Basel	
Hans Abt	Dornach	

## 6. Finanzen

Die Jahresrechnung 2022 schliesst bei Einnahmen von 7339.35 Franken und Ausgaben von 7101.78 Franken mit einem positiven Saldo von 237.57 Franken positiv ab. Nach Verbuchung der Kreditoren und Debitoren ergibt sich ein Bilanzgewinn (Vermögenszuwachs) von 237.57 Franken. Für Details wird auf die Erfolgsrechnung und die Bilanz verwiesen.

## 7. Mitglieder

Leider ist auch im vergangenen Jahr die Zahl der Mitglieder um 2.7 Prozent zurückgegangen – meistens wegen Todesfällen oder altersbedingt. Per Stichtag 30.9.2022 zählte die IGöV Nordwestschweiz 210 Einzel- und Paarmitglieder (- 5) sowie 7 Kollektivmitglieder (- 1).

Wir erhalten erfreulicherweise auch immer wieder einzelne Neuanmeldungen. Helfen Sie mit, weitere Mitglieder aus Ihrem Bekanntenkreis für unseren Verein zu gewinnen. Informationen und Anmeldeformular finden Sie auf unserer Website [www.igoev-nordwestschweiz.ch](http://www.igoev-nordwestschweiz.ch).

11. September 2022

Stephan Appenzeller  
Präsident IGöV NWCH