

4. Wahl eines Mitglieds in die GRPK Amtsperiode 1. Mai 2024 bis 30. April 2029

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Es gilt, die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission (GRPK) zu komplettieren – das bedeutet, dass ein GRPK-Mitglied für die **Amtsperiode 1. Mai 2024 bis 30. April 2029** gewählt werden soll.

Die politischen Vereinigungen wurden im Vorfeld betr. Kandidaturen angefragt.

Ich bitte Patrick Bosshart als Vertreter des **Aktiven Bettingen**, den **Kandidaten Reto Ziegler** vorzustellen. Patrick bitte.“

<p>AKTIVES BETTINGEN</p> <p>Reto Ziegler Geb. 21. April 1983, Basel Verheiratet, 2 Kinder (2015, 2017)</p> <p>Ausbildung: 2008 – 2013 Ph.D. in Technology Management am Institute of Technology Management, Universität St. Gallen (HSG) 2007 – 2009 MSc in Molekularbiologie/Immunologie am Biozentrum, Universität Basel</p> <p>Beruflicher Werdegang: Seit 2023 Veeva Business Consulting, Veeva Systems Inc., Basel Plattform Strategien, digitale klinische Studien 2018 – 2022 Deloitte Consulting, Deloitte AG, Schweiz BRG, M&A, klinische Entwicklung, digitale Transformation 2013 – 2018 Accenture Management Consulting, Accenture AG, Schweiz IT, digitale Strategien und Transformation, Program- und Projektmanagement 2008 – 2013 Berater und wiss. Mitarbeiter, Institute of Technology Management, Universität St. Gallen (HSG) Beratung und Forschung für Unternehmen Life Science and Public Sector 2001 – 2006 Software-Entwickler, RIX Software Engineering AG, Basel</p> <p><small>12.12.2023 Kandidat für die Wahl in die GRPK</small></p>	<p>Patrick Bosshart:</p> <p>Vorstellung gemäss Folie – Inputs zu beruflichem Werdegang.</p> <p>Sehr ideale Komplettierung der GRPK durch seine Beratungstätigkeit. Er sei sehr interessiert am Dorfleben und an der Dorfpolitik – er sei ein gewiefter Analytiker – als Sportler sei er ein faires Zusammenarbeiten gewohnt und habe „Schnauf“ für diese anspruchsvolle Aufgabe.</p>
--	--

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Danke. Dann bitte ich die Vertreterin der **Bettinger-Dorfvereinigung** den **Kandidaten Thomas Burckhardt** vorzustellen. Belinda, bitte.“

<p>BETTINGER DORFVEREINIGUNG www.bv.ch</p> <p>Thomas Burckhardt</p> <ul style="list-style-type: none">geboren 1950 und aufgewachsen in Baselverheiratet, 1 Tochter und 2 EnkelBürger von Basel, seit 1991 wohnhaft in Bettingen <p>Ausbildung und berufliche Tätigkeit</p> <ul style="list-style-type: none">Studium der Jurisprudenz in Basel (Dr. iur. 1978) und Cambridge, Massachusetts / USA (1979)baselstädtisches Advokaturexamen (1975)Rechtsanwalt in Zürich (1980 – 1984) und mit eigener Praxis in Basel (1984 – 2022)Ersatzrichter am Strafgericht (1988 / 1989) und Appellationsgericht (1990 – 2006)Honorar-Generalkonsul des Königreichs Thailand (seit 1989) <p>Vereins-Mitgliedschaften</p> <ul style="list-style-type: none">Bettinger Dorfvereinigung (BDV)	<p>Belinda Cousin:</p> <p>Vorstellung gemäss Folie – Inputs zu beruflichem Werdegang.</p> <p>Sein profundes Fachwissen, seine Tätigkeiten an den Gerichten; all dies bringen wichtige Kompetenzen für die anspruchsvolle Mitwirkung in der GRPK.</p> <p>Als wichtiger Motivationspunkt sei, dass er jetzt Zeit und Musse habe, dieses Amt zu übernehmen – etwas der Gemeinde zurückzugeben.</p>
--	---

://: 1. Wahlgang

Anzahl gültige Wahlzettel	151
Leer	5
Gesamtzahl für absolutes Mehr	156
Absolutes Mehr	79

Stimmen erhielten

Biaggi Raffaella	58
Ziegler Reto	47
Burckhardt Thomas	45
Vereinzelte	1

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Im ersten Wahlgang erreichte keine Person das absolute Mehr. Wir benötigen daher einen zweiten Wahlgang. Beim Eintritt haben Sie bereits einen hellgelben Wahlzettel erhalten.

Ich bitte Sie nun, für den **zweiten Wahlgang** den Zettel auszufüllen (1 Name) und den **hellgelben Zettel** in die Urne zu werfen.

Ich bitte die im Wahlbüro mitwirkenden, nochmals mit Susanne Bucher Stampfli die Ausmittlung zu lancieren.

Die ins Wahlbüro bestimmten Personen gehen nun mit Susanne Bucher Stampfli für die Ausmittlung in den vorgesehenen Raum. Wir gehen weiter zum nächsten Traktandum und verkünden die Resultate später.“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Nun liegen die ermittelten Resultate des 2. Wahlgangs vor:

://: 2. Wahlgang

Anzahl eingegangene Wahlzettel	114
Leer	3
Gültig	111

Gewählt wird als Mitglied in die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission (Amtsperiode 2024 – 2029) mit 51 Stimmen: **Biaggi Raffaella**

Weitere Stimmen erhielten:

Burckhardt Thomas	(30 Stimmen)
Ziegler Reto	(29 Stimmen)
Vereinzelt	(1 Stimme)

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Somit ist die GRPK komplett – ich danke allen Mitwirkenden und freue mich auf die gute Zusammenarbeit.“

5. Kreditvorlage für die Optimierung des öffentlichen Verkehrs

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Sie konnten zu diesem Dossier bereits umfangreiche Unterlagen einsehen. Wie schon eingangs erwähnt, gibt es dazu Sachanträge und auch die GRPK hat sich dazu geäußert.

Wir gehen gemäss der Geschäftsordnung für die Gemeindeversammlung vor. Bei diesem Traktandum ist es wichtig, dass strukturiert vorgegangen wird.

- **Erläuterung** der zu behandelnden Geschäfte – also zuerst der Gemeinderat, dann wird die Kommission sich zur Vorlage äussern
- **Eintretensdebatte**
- **Beratung der Vorlage**
- **Anträge zur Vorlage**
- **Abstimmung**

Ich übergebe das Wort Gemeinderat Daniel Schoop für die Ausführungen seitens Gemeinderat. Daniel - bitte.“

 <p>Kreditvorlage ÖV-Optimierung Bettingen</p> <p>Gemeinderat Daniel Schoop</p>	<p>Gemeinderat Daniel Schoop:</p> <p>Ich werde relativ lange referieren, aber es ist wichtig, dass wir alle Facetten dieses Antrages kennen.</p>
 <p>ÖV-Optimierung Bettingen: Analyse</p> <p>Auslöser Auslaufender Vertrag mit der Rufbus-Betreiberin MAB sowie Aussage der BVB, dass Gemeinde neu selbst eine Submission machen müsse, weil Rufbus kein ÖV.</p> <p>Erwägungen</p> <ul style="list-style-type: none">• Keine Anzeige in Fahrplan-Apps → viele Reklamationen• Umständlicher Bestellprozess mit Kommunikationsproblemen• Stagnierende/zurückgehende Fahrgastzahlen im Rufbus.• Empfehlung des Amtes für Mobilität und BVB, den Rufbus durch einen Linienbetrieb zu ersetzen <p>Das ÖV-Angebot hat Schwächen, Vorwärtsstrategie des Gemeinderats, um ÖV-Anteil zu erhöhen.</p>	<p>„Bettingen ist mit der Buslinie 32 und während den Hauptverkehrszeiten morgens und abends mit der Buslinie 42 durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Da die Buslinie 32 ab 20.00 Uhr nur bis Bettingen, Dorf fährt, übernimmt der Rufbus den weiterführenden Personentransport ab Bettingen Dorf innerhalb von Bettingen. Dieses Spätangebot finanziert die Gemeinde. Bis anhin konnte der Rufbus über Zusammenarbeitsverträge mit den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) bestellt werden. Im Dezember 2021 informierte die BVB die Gemeinde, dass der Vertrag mit der Rufbusbetreiberin Margarethen Bus AG ausläuft und dass die Gemeinde Bettingen selber für eine neue Ausschreibung mit aufwändigem Submissionsverfahren verantwortlich sei, da der Rufbus nicht zum ÖV gezahlt wird.</p> <p>Wichtig, der Gemeinderat stand vor einer neuen Herausforderung.</p> <p>Gleichzeitig zeigten sich auch die Systemgrenzen des Rufbusses in der jetzigen Form: durch die zunehmende Digitalisierung werden gedruckte Fahrpläne kaum noch verwendet, und in den Fahrplan-Apps kann der Rufbus nicht dargestellt werden, was</p>

seit Jahren zu vielen Reklamationen von Fahrgästen, Gewerbetreibenden und Institutionen führt. Auch der Bestellprozess kann nicht elektronisch via App erfolgen, sondern nur via Telefon mit den bekannten Kommunikationsproblemen durch die schwachen Mobilnetze und der Tatsache, dass Externe dieses Angebot nicht kennen. Trotz Bevölkerungswachstum und diversen Verkehrs- und Klimastrategien scheint das Angebot des Rufbusses das Kundenbedürfnis nicht zu befriedigen, denn die Fahrgastzahlen stagnieren bzw. gehen sogar leicht zurück. Das Amt für Mobilität und die BVB empfehlen der Gemeinde Bettingen daher seit Jahren, den Rufbus durch einen Linienbetrieb zu ersetzen.

Wie der Gemeinderat schon in den BN vom November 2022 informiert, dass er eine Vorwärtsstrategie einschlagen möchte, um das schwächelnde ÖV-Angebot zu verbessern, um den ÖV-Anteil zu erhöhen.



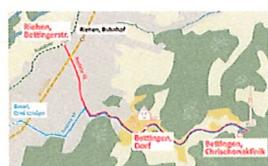
Umwidmung Verdichtungskurse L32 auf L42

Fahrplan 2023 mit Mittagskursen



Buslinie 32 im 7.5'-Takt

Fahrplan 2024 mit Schülerkursen



Buslinie 32 im 15'-Takt

Der Gemeinderat hat die zahlreichen negativen Rückmeldungen zum ÖV-Angebot beim Amt für Mobilität beim Kanton eingebracht. Seine Hartnäckigkeit hat sich auszahlt. Bettingen und der Kanton sind seit September 2022 unter Einbezug der BVB und der Gemeinde Riehen in einen gemeinsamen Planungsprozess für Optimierungsmassnahmen im öffentlichen Verkehr. Kurzfristig konnten drei Massnahmen per Dezember 2023 für den Fahrplan 2024 umgesetzt werden.

Massnahme 1: Umwidmung Verdichtungskurse über Mittag der L32 auf eine kurze Einsatzlinie L42.

Die Sekundar- und Gymnasialstandorte «Drei Linden» und «Bäumlihof» können morgens und abends durch die Linie 42 erreicht werden. Leider fehlt über den Mittag dieses attraktive Angebot. Neu wird es einzelne Kurse der Buslinie 42/32 geben, die ab «Basel, Drei Linden» nach «Bettingen, Chrischona-Klinik» fahren, abgestimmt auf den Stundenplan.

Dieses neue Angebot ermöglicht den Schülerinnen und Schülern ein rascheres Heimkommen über den Mittag aber auch eine umsteigefreie Fahrt zum Nachmittagsunterricht.



Schliessung vormittägliche Taktlücke Chrischona

Fahrpl. 2023 mit Vormittagsausdünnung Fahrpl. 2024 ohne Vormittagsausdünnung



Massnahme 2: Schliessung vormittägliche Taktlücke Chrischona:

Der heutige Fahrplan weist Taktlücken zwischen «Bettingen, Dorf» und «Bettingen, Chrischonaklinik» auf, in denen die Busse nur halbstündlich verkehren und dadurch zwei Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner zwischen 8.30 und 11 Uhr von schlechten Verbindungen betroffen sind.

Diese Taktlücken sollen auf den Fahrplan 2024 mit vier zusätzlichen Kurspaaren geschlossen werden, um so das ganze Dorf von Montag bis Freitag im attraktiven Viertelstundentakt zu erschliessen. Auch am Samstagmorgen erfolgt eine kleine Optimierung, die Taktlücke zwischen 7 Uhr und 8 Uhr entfällt, der Abschnitt zwischen «Bettingen, Dorf» und «Bettingen, Chrischonaklinik» wird ab 7 Uhr im Halbstundentakt, ab 11 Uhr im Viertelstundentakt bedient.



Optimierung Spätangebot Bettingen

Fahrplan 2023 mit Rufbus Fahrplan 2024 mit Linienbetrieb



Massnahme 3: Ersatz Rufbus durch einen Linienbus (Spätangebot)

Der heutige abendliche Rufbus wird durch einen Linienbus ersetzt. Damit und mit soeben vorgestellten Optimierungsmassnahmen profitieren **alle Bettingerinnen und Bettinger, Gäste, Gewerbetreibende und Institutionen gleichermassen von einem einheitlichen Angebot** – das ist dem Gemeinderat sehr wichtig.

Nämlich einem Viertelstundentakt auf der Linie 32 von Montag bis Freitag von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss. Dem Gemeinderat ist wichtig, dass das ganze Dorf gleichbehandelt wird und von einem gleich guten Angebot profitiert.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Konzept

Fahrplan 2023 mit Rufbus



Fahrplan 2024 mit Linienbetrieb



Wie funktioniert das neue System, ganz einfach: im Fahrplan 2023 fährt ein Linienbus zwischen Riehen, Bettingenstrasse bis Bettingen Dorf. Zwischen Bettingen Dorf und dem restlichen Dorf fährt ein Rufbus, ein Umsteigen ist zwingend nötig. Beide Fahrzeuge sind dieselbetrieben.

Im Fahrplan 2024 fahren zwei Midibusse im Liniendienst. Ab Ende 1. Semester 2024, also in ungefähr 3 Monaten, werden sie elektrisch betrieben. Wir brauchen also bei beiden Konzepten gleich viele Fahrzeuge, wir haben aber den Vorteil, dass wir in drei Monaten nur noch E-Busse haben.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Ökologie

Betrieb und Anschaffung
 Beibehaltung Rufbus



Ersatz Rufbus durch Midibus



Betrieb: - 95% weniger CO²-Ausstoss
 - weniger Lärm
 - weniger graue Energie

Wenn man jetzt weiterhin mit einem Rufbus operieren würde, das hat sich in Riehen gezeigt, würde man feststellen, dass die Marktsituation bezüglich der Rufbusse noch nicht so weit ist, dass diese wirtschaftlich elektrisch betrieben werden können. Man hätte also einen E-Linienbus zwischen Riehen, Bettingerstrasse und Bettingen, Dorf, aber weiterhin einen Diesel-Rufbus zwischen Bettingen, Dorf und Chrischonaklinik.

Die Linienbusse (Midibusse) der MAB hingegen werden gegen Ende des 1. Quartals 2024 vollständig auf E-Mobilität umgestellt. Somit hat Bettingen ab Frühling 2024 ein energieeffizientes ÖV-System. Ein E-Midibus stösst 95% weniger CO₂ aus als ein dieselbetriebener Rufbus und ist auf die Energieeffizienz durch die direkte Speicherung und Nutzung der elektrischen Energie anderen alternativen Antriebsformen überlegen, da Umwandlungsverluste weitgehend entfallen. Auch kommt es zu viel weniger Lärmemissionen speziell beim Anfahren, was für den Spätbetrieb sehr vorteilhaft ist. Weiter muss durch den Verzicht auf einen Rufbus ein Fahrzeug weniger beschafft werden, denn die Linienbusse sind ohnehin vorhanden, und deren Anzahl auf die Fahrplanspitzen ausgelegt, was zu einer weiteren Einsparung bezüglich grauer Energie führt. Das Spätangebot mit zwei E-Linienbussen ist also viel ökologischer als mit einem E-Linienbus und mit einem Dieselbus.

Anmerkung GR Schoop betr. 19-stündigem Stehenlassen des Rufbusses.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Planbarkeit

Fahrplan 2023 mit Rufbus



Fahrplan 2024 mit Linienbetrieb



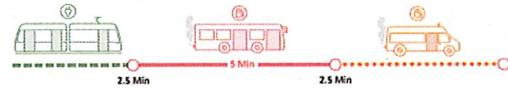
Mit der Anzeige der Busse in den Apps werden die Fahrten in beide Richtungen (neu auch vom oberen Dorfteil Richtung Basel) niederschwelliger und planbar, da sie im Gegensatz zum Rufbus in den Online-Auskünften und Apps dargestellt werden können und kein Anrufen nötig ist. Das entspricht den Wünschen von den Fahrgästen, den Gewerbetreibenden und den Institutionen.

Auswertige, die hier Kongresse besuchen, in Restaurants Abendessen wollen oder eine Übernachtung buchen, müssen wissen, dass sie bis halb 1 eine ÖV-Verbindung haben. Das haben sie nur mit dem System Linienbus.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Stabilität/Anschlüsse

Fahrplan 2023 mit Rufbus



Fahrplan 2024 mit Linienbetrieb



Warum ist das System mit den zwei Linienbussen im Fahrplan 2024 stabiler als mit dem Linienbus und dem Rufbus wie bis anhin?

Ich zeige Ihnen jetzt zwei idealtypische Fahrpläne: Oben, im Fahrplan 2023 fährt ein Linienbus im Viertelstundentakt immer hin und her zwischen Bettingerstrasse und Dorf. Er braucht dafür jeweils 5 min und hat an den Endstationen jeweils 2.5min Restwendezeit. Wenn der Buschauffeur also an der Bettingerstrasse auf ein verspätetes Tram wartet, dann wird er unruhig und möchte abfahren. Er hat ja seine Restwendezeit schon überschritten und hat in Bettingen, Dorf auch nur 2.5 min Restwendezeit.

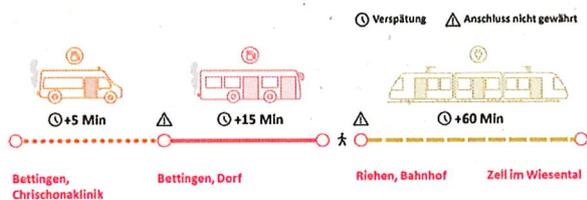
Anders beim Linienbetrieb: Dort beträgt die Fahrzeit je 10 min von der Bettingerstrasse bis auf die Chrischona, an den Endhaltestellen haben sie jeweils 5 min Restwendezeit/also Pausen. Damit können sie verspätete Anschlüsse besser abwarten. Dabei ist es egal, ob die Restwendezeiten 5 unten und 5 oben betragen oder 3 unten und 7 oben, es kommt auf die kumulierten Restwendezeiten an, und die betragen beim Linienbus 10 min, beim System mit nur einem Bus 5 min.

Der Linienbus kann also aufgrund der doppelt so hohen kumulierten Restwendezeit (Pausen) Verspätungen der Linie 6 viel besser abwarten.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Transportkette

Transportkette Bettingen, Chrischonaklinik – Zell im Wiesental



Mit dem Rufbus kann die Transportkette nicht sichergestellt werden. Eine kleine Verspätung des Rufbusses kann zu einer grossen Verspätung führen. Wenn ich beispielsweise vom Alten Zollhaus nach Zell im Wiesental fahren möchte, muss ich zuerst den Rufbus rufen. Die Ankunft des Rufbusses ist nicht kalkulierbar, die Kommunikationsprobleme mit Netzlücken gross. Wenn der Rufbus nun 5 Min zu spät kommt und man den Linienbus in Bettingen Dorf verpasst, bedeutet das, dass aus den 5 Min Verspätung 15 werden im Linienbus. Wenn nun aufgrund der 15 Min Verspätung des Linienbusses der Zug abgefahren ist und man auf den nächsten warten muss, der nur im Stundentakt fährt, hat man bis zum Zielort 60 Min Verspätung. Durch die nicht-Anzeige im App, ist die Transportkette nicht planbar und die Fahrt wird zur Lotterie.

Ganz anders mit einem Linienbetrieb: Der Fahrplan wird live inklusive eventueller Verspätungen angezeigt, die Reise ist planbar.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Gestaltung/Sicherheit

- Umgestaltung Dorfplatz
- Verkehrssicherheit



Aus dem Umfeld der Schule erreichen den Gemeinderat viele Zuschriften. Im Wesentlichen geht es dabei um die Verkehrssicherheit zwischen Baslerhofscheune und der Hauptstrasse 85. Aktuell präsentiert sich die Brohegasse in diesem Abschnitt aufgrund der Wendeschleife als 12m lange Trompete. Das ist breiter als jede Kantonsstrasse mit Tram und einem Verkehrsaufkommen wie auf der Gotthard-Autobahn, die nur 9 m breit sind.

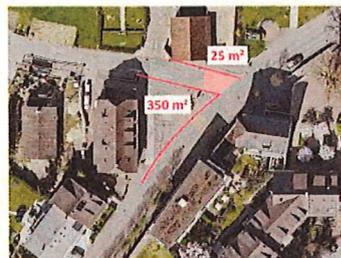
Mit dem Linienbuskonzept eliminieren wir – als erstes - alle Buswendevorgänge abends. Es bleiben Wendevorgänge am Sa und So Vormittag.

Da sind Gemeinde und Kanton daran, diese per ÖV-Programm 2026-28 zu eliminieren. Für die Einsatzlinie 42 muss noch strategisch eine Lösung gefunden werden.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Gestaltung/Sicherheit

- Umgestaltung Dorfplatz
- Verkehrssicherheit



Die Kantonsstrasse muss zwischen Mennweg und Brohegasse aufgrund des Hochwasserschutzprojekts in den nächsten Jahren aufgerissen werden. Die Gemeinde möchte zusammen mit dem Kanton diese Synergien nutzen und mittelfristig die Kantonsstrasse zwischen Mennweg und Talweg (also Gemeindehaus) sicherer und attraktiver machen. Dazu gehört auch der Dorfplatz. Mit der Eliminierung zwingender Buswendevorgänge spielen wir vor der Hauptstrasse 85 350m² frei zur Gestaltung eines attraktiven Aussenraums für beispielsweise unseren Dorfladen (eventuell mit weiteren Räumen als Treffpunkte).

Zudem ist eine Verschmälerung der Brohegasse möglich auf ein vernünftiges Mass und eine Trottoirüberfahrt mit Vortritt für die Fussgänger und damit eine nachhaltige Steigerung der Verkehrssicherheit.

Für diese Lösung (oder die strategische Idee) muss der Rufbusbetrieb zwingend auf einen Linienbusbetrieb umgestellt werden.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Kostenvergleich

Kosten

- Neuausschreibung und Neuvergabe in Riehen hat gezeigt, dass mit Kostensteigerungen von 50% zu rechnen ist.
- Gemeinde Bettingen hätte ohne Partner (BVB) ein aufwändiges Submissionsverfahren durchführen müssen (8-12 Monate).
- Die Marktsituation ist bezüglich der Rufbusse noch nicht so weit, dass diese wirtschaftlich elektrisch betrieben werden können. Die Linienbusse (Midibusse) hingegen, werden Ende 1. Quartal 2024 auf E-Mobilität umgestellt.

Der Vergleich zu Riehen zeigt, dass eine Neuvergabe eines Rufbusses in Bettingen zu Kosten von rund CHF 257'000 führen würde. Eine Rufbuslösung wäre somit nahezu gleich teuer wie die vorgeschlagene Linienbuslösung, ohne deren Vorteile zu bieten.

Bis anhin konnte der Rufbus über Zusammenarbeitsverträge mit den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) bestellt werden – wir sind informiert worden, dass der Rufbus nicht unter die Kategorie des öV zählt, daher ist eine Submission durch Gemeinde notwendig.

Im Dezember 2021 informierte die BVB die Gemeinde, dass es sich beim Rufbus um keinen konzessionierten Verkehr und somit um keinen öffentlichen Verkehr handle. Die BVB könne mögliche Rufbusleistungen nicht selbst ausschreiben, da sonst in den freien Markt eingegriffen würde. Die Entscheidungshoheit und Verantwortung über den Rufbus liege bei der Gemeinde Bettingen.

Daher müssten mögliche Rufbusleistungen zwingend von der Gemeinde Bettingen ausgeschrieben werden. Somit kann die starke Partnerin und Wissensträgerin BVB nicht mehr die Rufbusleistungen bestellen und der Gemeinde weiterverrechnen. Bettingen hätte in einem aufwändigen Prozess mit einem spezialisierten Büro eine Submission durchführen müssen und wäre auf sich selbst gestellt gewesen.

Die Vergabe in Riehen hat gezeigt, dass die Marktsituation für Rufbusleistungen noch schlechter ist, als vom Gemeinderat eingeschätzt: Einerseits kam es zu einer Kostensteigerung von 50%, andererseits wurde zu diesem hohen Preis keine Elektrofahrzeuge angeboten.

Bettingen zahlt für das Spätangebot mit dem Linienbus CHF 268'000. Wenn wir nun unser aktuelles Angebot der Rufbus-Dienstleistung von CHF 168'000 um 50% erhöhen, kommen wir auf CHF 252'000. Wenn wir da noch pro Rata temporis jährlich CHF 5'000 für die Submission dazurechnen, kommen wir auf CHF 257'000. Eine Rufbuslösung wäre somit nahezu gleich teuer wie die vorgeschlagene Linienbuslösung, ohne deren Vorteile zu bieten.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Mitfinanzierung Kanton

Finanzierungsprozesse ÖV Kanton BS

Finanzierung durch Kanton ab 2026 bei Linienbetrieb möglich



*aufgrund Harmonisierung mit dem Bestehenden SBB nur 3 Jahre

Der ÖV wird im Kanton BS via ÖV-Programme entwickelt und finanziert. Das ÖV-Programm beschreibt die geplanten Entwicklungen im öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt hinsichtlich Angebot und Infrastruktur für jeweils vier Jahre. Dabei spricht der Grosse Rat jeweils ein Globalbudget. Der Gemeinderat führt Verhandlungen mit dem Kanton mit dem Ziel, dass er im Rahmen des kommenden ÖV-Programms 2026 – 2028 die Kosten für die genannten Angebotsmodule übernimmt.

Da der Rufbus, wie eingangs beschrieben, nicht als ÖV gewertet wird, wird er auch nicht durch den Kanton finanziert werden. Mit der Umstellung auf einen Linienbetrieb im Spätangebot und der Rolle als Bestellerin positioniert sich die Gemeinde also strategisch klug.

Im Dezember 2025 werden wir wissen, ob wir den Fahrgastrückgang bzw. die Stagnation im Rufbus mit dem neuen Konzept des Linienbusses überwinden konnten und wie viel der Kanton an das zukünftige Spätangebot zahlt.

Dann machen wir eine Auslegeordnung, die wir dem Souverän vorlegen.

Der Gemeinderat schlägt vor, dass Ende 2025 eine Auslegeordnung gemacht wird; jede frühere Auslegeordnung ist wenig gewinnbringend – da nicht klar ist, ob der Kanton das Spätangebot finanziert.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Variantenvergleich

Kriterium	Vorteile Rufbus		Vorteile Linienbus	
	++	+	+	++
Niederschwelligkeit des Angebots				
Tür-Service/Haltepolitik				
Planbarkeit / Fahrplan und Apps				
Fahrplanstabilität/Anschlussicherung				
Transportkette				
Ökologie / Emissionen				
Kosten				
Strategische Positionierung der Gemeinde				

Nutzende
Allgemein

Ökologie, Gestaltungsmöglichkeiten und Verkehrssicherheit Dorfplatz, Kostenübernahme Kanton

Ich habe Ihnen jetzt die beiden Varianten Rufbus und Linienbus ausführlich dargelegt und fasse die Vor- und Nachteile zusammen:

Niederschwelligkeit des Angebotes: Man kann direkt an eine Bushaltestelle, sieht vorher in der App wann er fährt und muss diesen nicht mühsam via Telefon bestellen mit den bekannten Kommunikationsproblemen durch die schwachen Mobilnetze und der Tatsache, dass Externe dieses Angebot nicht kennen. Das ist ein Vorteil des Linienbusses.

Tür-Service und Haltepolitik: Der Rufbus bringt einem nach Hause und holt einem zu Hause ab, das ist sicher ein Vorteil. Wenn man aber im Bus sitzt, muss man Umwege fahren. Insgesamt resultiert ein Vorteil beim Rufbus.

Planbarkeit/Fahrplan und Apps: Das ist ein ganz grosses Ärgernis. Gedruckte Fahrpläne werden kaum noch verwendet, und in den Fahrplan-Apps kann der Rufbus nicht dargestellt werden, was seit Jahren zu vielen Reklamationen von Fahrgästen, Gewerbetreibenden und Institutionen führt. Beim Linienbus hingegen wird die Verbindung und eine eventuelle Verspätung angezeigt. Das ist ein starker Vorteil des Konzepts Linienbus.

Fahrplanstabilität/Anschlussicherung: Aufgrund der doppelt so hohen kumulierten Restwendezeit, also Pausen, kann, der Bus im Linienbetrieb bis Chrischona die Verspätungen der Linie 6 besser abwarten. Das ist ein starker Vorteil des Konzepts Linienbus.

Transportkette: Wie gezeigt, kann eine kleine Verspätung des Rufbusses zu einer grossen Verspätung bis an den Zielort führen. Mit dem Linienbus kann das nicht passieren, weil der Umsteigezwang in Bettingen, Dorf entfällt und die Verbindung über das App angegeben wird. Das ist ein starker Vorteil des Konzepts Linienbus.

Ökologie/Emissionen: Die Linienbusse der MAB werden gegen Ende des 1. Quartals 2024 vollständig auf E-Mobilität umgestellt. Somit hat Bettingen ab Frühling 2024 ein energieeffizientes ÖV-System. Ein E-Midibus stösst 95% weniger CO2 aus als ein dieselbetriebener Rufbus, ist Energieeffizienter und weniger lärmig. Das ist ein starker Vorteil des Konzepts Linienbus.

Kosten: Der Vergleich mit Riehen zeigt, dass wir beim Rufbus mit einer Kostensteigerung von 50% zu rechnen haben. Beide Angebote sind ungefähr gleich teuer. Mit dem Konzept des Linienbusses ist es möglich, dass der Kanton ab 2026 Kosten übernimmt. Mit der Rufbuslösung ist das nicht möglich.

Da wir aktuell davon ausgehen, dass beide Angebote gleich teuer sind, sind beide Varianten gleich bewertet.

Nun komme ich zu letzten Punkt, die **strategische Positionierung der Gemeinde**: Die Gemeinde positioniert sich strategisch klüger, weil mit dem Konzept des Linienbusses Kosten übernommen werden könnten. Weiter Punkt der klugen strategischen Positionierung ist das ökologisch viel, viel bessere Abschneiden des Konzepts Linienbus und die Möglichkeit, den Dorfplatz gestalterisch aufzuwerten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Variantenvergleich zeigt ganz klar, dass die Vorteile für das Konzept Linienbus sehr stark überwiegen, aus diesem Grund haben sich der Gemeinderat zu einer Vorwärtsstrategie entschieden, um ganz Bettingen den gleichen und gleich guten ÖV anbieten zu können und nicht die einen bevorzugen und die anderen benachteiligen.

Es wird kein Haus abgerissen – wir bauen auch keinen Block; wir starten einen Versuch, der alsdann ausgewertet wird.

Es soll ein Angebot sein für ALLE in Bettingen.



Optimierung Spätangebot Bettingen: Ablehnung Kredit



Sollte der Souverän – trotz der überwältigenden Vorteile des neuen ÖV-Konzepts, die Kostenbeteiligung ablehnen, sind die Module «Schliessung vormittägliche Taktlücke Chrischona» und «Optimierung Spätangebot» nicht finanziert.

1) Das Modul Umwidmung Mittagskurse zu Schülerkursen ist kostenneutral, da passiert nichts.

2) Die vormittägliche Taktlücke auf die Chrischona bleibt weiterhin bestehen: zwischen ca. 8:30 und 11:00 Uhr, gilt weiterhin ein 30-min-Takt.

3) Einer der beiden Busse, nämlich der, der durch die Gemeinde finanziert wird, ist nicht finanziert und kann nicht fahren. Da ein Bus nicht reicht, um auf der Strecke Riehen, Bettingerstrasse bis Bettingen, Chrischonaklinik einen Viertelstundentakt anzubieten, wird der Fahrplan ausgedünnt zu einem Halbstundentakt.



Antrag des Gemeinderates

Der Gemeinderat beantragt der Einwohnergemeindeversammlung vom 12. Dezember 2023, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der Kredit für die Kostenbeteiligung der Gemeinde Bettingen an die Buslinie 32 in der Höhe von CHF 290'000 inkl. MwSt. wird bewilligt.

Bettingen ist Energiestadt, es existieren je eine kantonale Klima- und Mobilitätsstrategie, jetzt sollen die Konzepte umgesetzt werden. Der Gemeinderat steht für die ökologische Wende und will diesen Weg mit Ihnen gehen. Gleichzeitig möchte er auch alle Bettingerinnen und Bettinger und alle Gewerbetreibenden gleichbehandeln und alle gleich gut am ÖV partizipieren lassen.

Er beantragt bei Ihnen deshalb eine Kostenbeteiligung von CHF 290'000 an das neue, innovative, Kundenfreundliche und ökologische ÖV-Konzept.

Für Fragen gebe ich zurück an den Präsidenten.“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Danke Daniel für diese umfangreichen Informationen. Gibt es erstmals Verständnisfragen zu den Ausführungen von Gemeinderat Daniel Schoop.“

Peter Hablützel:

„Konnten sie nochmals die letzte Folie zeigen – da wurde alles zusammengefasst. Ich hatte dem Gemeinderat den Antrag gestellt, dass eine separate Kostenaufstellung – Tages- und Nachbetrieb“ erstellt wird. Der Soverän entscheidet dann – ob Ruf- oder Linienbus. Die Tagesverkehr-Situation zu verbessern ist ja das eine – das müsste etwas differenzierter aufgegleist sein.“



ÖV-Optimierung Bettingen: Kosten der Module

• Spätangebot: Umstellung Rufbus auf Linienbetrieb:	CHF 268'000	
• Einführung Schülerkurse mittags (Linie 42)	CHF 41'000	} CHF -7'000
• Aufhebung Mittagskurse (Linie 32)	CHF -48'000	
• Schliessung Taktlücke Chrischonaklinik vormittags Mo.-Fr.	CHF 22'000	} CHF 23'000
• Optimierung Frühfahrten Samstag	CHF 1'000	
• Total Zusatz-Abgeltung durch die Gemeinde	CHF 284'000	

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Wir kommen noch auf diesen Antrag zu sprechen.“

Katja Obhues:

„Ich hatte Fragen zu den Wendezeiten bzw. zur Fahrplanstabilität. Ich weiss nicht, ob sie selber regelmässig Bus fahren – es ist kein Unterschied ob dies 2 oder 4 Minuten sind. Der Bus fährt nach Plan – ein Bus wartet nicht, wenn ein 6-er Tram kommt. In der Realität stimmt das nicht – das sind keine Argumente.

Beim Dorfplatz sieht man das typisch am Morgen. Da stehen drei Busse auf der Strasse – wie soll das gehen, wenn es noch enger wird. Der 42-er ist meist ein Gelenkbuss, das passt nicht.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Wir können das Thema der Restwendezeiten nochmals auf Folie 6 ansehen – Tages- und Spätbetrieb. Im Spätbetrieb sind es sehr wenig Restwendezeiten – die Verspätung nimmt man mit. Man kann sagen, dass Busse wenig auf verspätete Trams warten – Hinweis auf Fahrplan. Mit nur 2.5 Minuten Zeit werden sie nicht warten. Wenn man etwas länger Zeit hat, kann der Chauffeur besser auf die Trams warten. Die Erfahrung zeigt, dass Busse nicht auf Trams warten – das heisst aber nicht, dass dies auch in Zukunft so sein muss.“

Betr. Dorfplatz: es ist tatsächlich so, dass mit dem aktuellen öV-Konzept die Linien 32 und 42 dort wenden.

Die Dorfplatzgestaltung ist ein sehr strategischer Entscheid – es muss nicht sein, könnte aber etwas viel Schöneres sein als die heutige Verkehrsfläche mitten im Dorf. Ich denke da auch ans Thema Verkehrssicherheit.

Der 42-er könnte auch z.B. auf St. Chrischona wenden.

Gelenkbusse – allenfalls bei passendem Wendemanöver – auch auf dem Badi-Platz oder beim alten Zollhaus.

Der Gemeinderat möchte das Areal beim Dorfplatz freihalten – das ist ein strategisches Ziel – es gibt noch einiges zum Überlegen. Wir haben also noch keine Lösung – weniger Wendevorgänge im Dorf müssten aber das Ziel sein.“

Silvia Spielhofer:

„Strategisches Ziel – ICH möchte dieses Ziel nicht, wie viele andere Dorfbewohner auch nicht. Das mit dem Telefonnetz im oberen Dorf – das ist z.T. auch im Dorf; es ist aber nicht das Mobilnetz, sondern das Festnetz.

Betr. Mittagszeiten von SuS im Bäumlihof – die können gar nicht heimkommen; auch mit einer kurzen Zeit von einer Stunde nicht; unsere Tochter geht dort zur Schule – das ist also eine Falschaussage.

Der Bus fährt seit eh und je alle 15 Minuten auf St. Chrischona – unter der Woche sogar alle 10 Minuten.

Der Anschluss in Riehen – das klappt schon seit über 50 Jahren nie. Damals sind wir halt noch gelaufen.

Die alten Leute – ich bin selber Physiotherapeutin und weiss darum das – die können umsteigen.

Wie soll das dann gehen – wenn nie der Schnee geräumt wird. Wir laufen 600 Meter bis zur Haltestelle.

Und das mit dem CO₂-Ausstoss – Bäume funktionieren nur mit CO₂-Ausstoss, sonst sind die Bäume tot.

Wendeplatz auf St. Chrischona – dieser Parkplatz ist immer mit 144 Autos verstellt – dann kann der Bus auch nicht wenden. Dann erinnere ich auch an die scharfe Kurve – bei schlecht befahrbarer Strasse (Schnee und Eis) – das hat man ja schon gesehen.

E-Bus – gegenüber Diesel – das ist gar nichts bewiesen.“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Wir sind eigentlich noch bei den Fragen – das waren viele Statements.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Ich möchte hier zwei Sachen klarstellen:

Vormittags-Fahrplanlücken hat's gegeben (30-Minuten Takt) – das möchte ich korrekterweise anmerken, ich denke, das wissen alle Personen auf St. Chrischona.

Es stimmt, dass es herausfordernd ist, einen SuS-Fahrplan zu erstellen: Am Standort Bäumlihof gibt's die Sek und das Gymnasium – dann gibt's noch den Schulstandort Dreilinden. Optimiert wird der Fahrplan zum grösseren Standort Bäumlihof.

Wir möchten beobachten, wie diese Verbesserung angenommen wird; wenn die Kinder schneller heimkommen – es gibt ja auch unterschiedliche Schulbeginnszeiten.

Ergänzen möchte ich auch, dass kein Zugang in Bettingen 600 Meter zu den Haltestellen wergliegt; höchstens 300 Meter – es gibt ganz wenige Ausnahmen.

Wir sind bei den Fragen – bitte also Ausschwatzen lassen.“

Philippe Ramseyer:

„Woher sollen dann die Leute kommen, die den Bus benutzen? Auch die Vormittagslücke – sehr oft fährt der Bus – ohne Leute – hoch und runter. Seit dem 10. Dezember (Fahrplanwechsel) fährt der Bus ja – immer leer.

Die Chrischona-Leute sollen doch das Auto abgeben und den Bus nutzen.

Wir können nicht mit Steuergeldern dies finanzieren – diese Kongresse.
Man kann auch den Fahrplan auswendig lernen – dann brauchts kein App; auch in Bettingen ist ja der Bus schon wenig besetzt.
Am Sonntagnachmittag ist 10-Minuten-Takt; das sind alles keine Bettinger – und wir bezahlen dies mit unseren Steuergeldern.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Jawohl – der Sonntagsbetrieb bezahlen die Bettingerinnen und Bettinger nicht – das ist Kantonsache und ist so gewollt. Bei schönem Wetter sind die Busse voll, das ist so.
Wir reden über Spät- und Morgenangebote.
Selbstverständlich ist es legitim, den öffentlichen Verkehr zu verschlechtern. Man sollte aber von A-Z ein attraktives Angebot haben – nicht wie in Deutschland oder in Frankreich (mit sehr wenigen Kursen oder unpünktlichen Zeiten).
Zur Aussage des Steuergelder-Verbrauchs: wir hatten schon von Steuer-Senkungen gesprochen – von 5 Millionen für die Ukraine – ich denke, Bettingen kann sich dies leisten.
In zwei Jahren wissen wir, wieviel der Kosten der Kanton übernimmt.“

Peter Hablützel:

„Gemäss Submissionsgesetz der Stadt Basel dürfen Firmen, welche das Arbeitsrecht nicht berücksichtigen, keine Aufträge haben. Die Bus-Chauffere von der 32-er Linie (Nachtlinie) donnern von der Bettingerstrasse bis nach St. Chrischona. Auf St. Chrischona hats ab 20 Uhr kein WC – an der Bettingerstrasse hats auch kein WC.
Fahrtechnisch sind Pausen zwingend einzuhalten – es gibt aber keinen Pausenraum; das schon seit Jahren. Demnach – die arbeitsrechtlichen Vorgaben sind einzuhalten (dies gemäss Submissions- und/oder Arbeitsrecht) – die Busse dürfen nicht fahren.“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Was ist die Frage?“

Peter Hablützel:

„Was möchte der Gemeinderat machen – hat er's verschwiegen, ob er's weiss?“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Die Erteilung einer Konzession ist Aufgabe des Bundes / Kantons.“

Eva Behner:

„Das Thema schlägt ziemliche Wellen – löst Emotionen aus. Ich möchte zum Anfang zurückgehen. Die Reklamation von Schulen / öV – wurde da eine strukturierte Umfrage lanciert – nachgefragt, wer zufrieden ist und wer nicht. Das Projekt deckt nicht das Bedürfnis der ganzen Bevölkerung.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Die Ergebnisse wurden nicht strukturell erhoben – es gibt starke Indikatoren (Fahrgastzahlen) – die Zahlen beim Rufbus gehen ja zurück. Es ist ähnlich wie beim Dorfladen: zwei Mal sind wir Projekte mit bedienten Modellen gescheitert – jetzt wird's mit einem unbedienten Modell probiert. Es muss Raum geben für Neues.

Die Fahrgastzahlen steigen – auch das Amt für Mobilität und die BVB empfehlen uns diese schon lange.“

Rosa Engler:

„Ich möchte etwas zur Abstimmung sagen. Wir wohnen seit 48 Jahren in Bettingen – wir hatten noch nie einen solchen Druck – es ist alles vorgespurt – wir können fast nur JA sagen. Sie haben doch schon seit 2021 Zeit, sicher Alternativen zu überlegen; aber es wird nichts vorgelegt. Das wäre doch genügend Zeit gewesen – nun hängt schon der neue Fahrplan.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Danke – Frau Engler. Machen wir doch ein Gedankenspiel von zwei Varianten. Mein Vorgänger hätte im 2021 fürs Budget 2022 einen Betrag vorsehen können – dann im 2022 die Submission durchführen und anlässlich der Gemeindeversammlung im Dezember 2022 das Konzept bewilligen lassen. Im Dezember 2022 hatten wir noch nicht von einem Konzept mit Rufbus gesprochen.

Der Gemeinderat bedauert, dass dies nicht im Rahmen der Gemeindeversammlung gemacht wurde. Ich möchte aber nochmals erwähnen, dass wir bereits im Herbst 2022 in den Bettinger Nachrichten informiert hatten über diese Vorwärts-Strategie (Ziele – Optimierung Spätangebot); wir hatten einzelne Rückmeldungen – aber keine Negativen.

Das Konzept wurde mit den kantonalen Fachgremien thematisiert – auch von den BVB erwartet.

In der Grossauflage der RZ vom 26. Mai hatten wir berichtet – auch über den Start der Fahrplanvernehmlassung – auch dort sind keine Rückmeldungen eingegangen. Der Gemeinderat hatte alsdann beschlossen, das öV-Konzept umzusetzen. Vorbehältlich dieser Kreditsprechung.

Vielleicht ist's emotionaler, als der Gemeinderat gemeint hat (Verweis auf Folie 14) – es ist selbstverständlich möglich, diesen Probetrieb zu lancieren.

Im 2. Semester 2025 werden wir eine Auslegeordnung machen – alsdann im 2025 eine Submission durchführen – Ende 2025 kennen wir die zwei Varianten, die grundsätzlich möglich sind. Dann könnten/müssten wir evtl. eine „Spezial-Gemeindeversammlung“ machen.

Wir benötigen also die Erkenntnisse aus dem Linienbetrieb.“

Petra Zähringer:

„Ich bin eine fleissige Nutzerin des öV. Ich finds eben nicht gut. Daniel Schoop hat sich wohl Zeit genommen, mit mir die Optimierungsvorschläge zum Fahrplan zu besprechen. Ich habe verschiedene Vorschläge für Fahrzeiten gemacht – ich warte immer noch auf eine Antwort von Daniel Schoop.

Das öV-Angebot hat sich geändert – im Tagesbetrieb ist's nicht besser. Beim Heimkommen kann es sein, dass der Anschluss zum Bus – nur für 1 Minute – nicht klappt. Wenn der Bus schon weg ist – das ist ein Problem.

Die Anschlüsse am Morgen sind meine Probleme, dass ich zur Arbeit kommen.

Ein Nachtbus nach St. Chrischona – für 3 - 4 Personen – das steht für mich nicht in Relation.

Was macht die Gemeinde – auch im Hinblick auf die Bevölkerung? Es kann nicht sein, dass man die Rieherer Zeitung lesen muss – das reicht nicht.“

Philippe Ramseyer:

„Ich habe eine Frage zur Submission. Hat Riehen eine Submission lanciert – oder freihändig an MAB vergeben?“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Riehen hat eine Submission lanciert.“

Philippe Ramseyer:

„Ist dies aufwändig – Kosten?“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Details kenne ich nicht – aber ja, es dauert. Und, es hatte nur einen Bewerber.“

Philippe Ramseyer:

„Freihändige Vergabe – geht das?“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Nein – die Summe liegt über dem Schwellenwert; es ist kein Vertrag – es handelt sich um eine konzessionierte Linie.“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Der Schwellenwert für Submissionen liegt bei 150'000 Franken.“

Hanna Krumm:

„Den Meisten hier geht's um den Nachtbetrieb – um die Abschaffung des Ruftaxi. Das ist eine Zumutung. Es gibt Orte – die weiter weg lieben, z.B. hinten beim „Rütteli“. Wissen Sie, wo das liegt – da hinten im Finstern heimlaufen, das ist nicht lustig.

Wegen dem Umsteigezeiten – das ist nicht das Problem; dann geht man halt mal auf einen früheren Bus. Das Nachtthema – das ist eine Zumutung. Die Bevölkerung hätte gefragt werden sollen.

Der E-Bus kommt eh – ob einer mehr fährt oder nicht. Ich habe kein Verständnis für das – ich denke, da gibt's noch einige andere.

Bettingen ist eine reiche Gemeinde – auch wenn man etwas zahlen muss.“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Wir sind eigentlich immer noch im Status der Fragen.“

Willi Bertschmann:

„Ja – nur Fragen stellen. Merkt der Gemeinderat, dass es gar nicht um die Verdichtung des Fahrplans geht, das ist recht – auch korrekt der E-Bus auf der Linie Bettingen.

Ist der Gemeinderat bereit, zu merken, dass das Thema der Nachtbus ist? Es kann nicht sein, dass die ganze Nacht durch ein grosser Bus durch's Dorf donnert.

Möchte der Gemeinderat nicht konkret auseinandernehmen: Linienverbesserung – und dies separat angucken. Wer möchte schon zwischen 20 und 24 Uhr nachts in die Stadt fahren – da kommen alle heim; heimkommen war schon immer möglich, bis vor die Haustüre.

Ich möchte erwähnen: ich benötige beides nicht. Ich nimm auch den öV – den Rufbus nutze ich nicht (ich wohne an der Brunnengasse) Ich mag's aber ändern gönnen.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Nochmals zu Petra Zähringer – ich tausche mich gerne mit Dir zum Tagesnetz aus – auch wenn du bis jetzt noch keine Antwort bekommen hast.

Zu Willi Bertschmann: es ist schwierig, heute heim zu kommen. Wir haben Gäste, die würden gerne mit dem öV heute zu uns kommen – das geht aber nicht. Heute mietet sich die Familie ein Mobility-Auto – der Rufbus ist schwierig zu bestellen.

Als Beispiel möchte ich erzählen, dass am letzten Sonntag der erste Linienbus gefahren ist. Das Heimkommen funktioniert besser.

Anmerkung zum Fahrplan – Fact ist, dass Erkenntnisse gesammelt werden sollen.“

Michael Hofmann:

„Ich nutze den Bus regelmässig – ab 23 Uhr, da ich spät in der Nacht arbeite. Ich bin schon mehrfach an der Bettinger-Strasse gestrandet, aber grundsätzlich: MERCI, dass es überhaupt einen Linienbus gibt.

Ich merke, es gibt viele Emotionen – aber: es ist eh schon passiert (Fahrplanwechsel) – heute können wir nicht so viel machen.“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Bitte die Leute ausreden lassen – danke!“

Michael Hofmann:

„Ich wünschte mir, dass dieses Thema separat – z.B. an einem „öV-Nachmittag“ thematisiert werden könnte; wir sollten an einem anderen Datum über dieses Thema sprechen.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Danke auch für dieses Votum – wir können das gerne ausserhalb der Gemeinderversammlung thematisieren. Ich möchte daran erinnern, dass die Zwänge seitens Kanton – Riehen recht gross sind.“

Das Abendangebot zeigt gewisse Emotionalität – der Gemeinderat hat dies wohl unterschätzt. Wir zementieren nichts – wir machen etwas Neues.

Wir möchten viele Fahrgäste auf den Bus bringen = der Linienbusbetrieb müsste beobachtet werden; je mehr öV-Angebot, desto weniger Autofahrten.“

Claudio Civatti:

„Wie viele Personenfahrten sind dies im Jahr – wie wollt ihr mit einem E-Bus dieses Angebot garantieren. Mit dem Fahrplan nach St. Chrischona – ich erinnere an letztes Jahr: Blitzeis auf der Fahrbahn.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„650 Fahrgäste pro Monat im Abendbetrieb (Rufbus).“

Bezüglich den Schneeverhältnissen: da haben sich die Werkhofverantwortlichen von Riehen, Bettingen und die Fachleute der MAB zusammengesetzt. Die Werkdienste Riehen – als Leistungserbringer im Winterdienst – sind da gefordert.

Es kann nicht sein, dass ein Bus auf „Halte“ steht, nur wegen zu viel Schnee auf der Fahrbahn.

Die Werkhofmitarbeitenden von Riehen werden den Winterdienst – wie es notwendig ist – übernehmen.“

Cornelia Oetiker:

„Ich möchte wissen, wie das Projekt umgesetzt wird. Ist da rechtlich alles korrekt abgedeckt. Komisch ist, dass keine Offerte eingeholt wurde. Wurde dies im Alleingang durchgezogen?“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Geht es um die Vergabe – weil nur jemand angefragt wurde?“

Cornelia Oetiker:

„Hätte man nicht eine Offerte einholen müssen. Nur die Variante BVB – davon haben wir nichts gehört. Es wird über den Kopf der Bevölkerung entschieden – darum nimmt's mich wundern.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Wir bestellen keine Dienstleistung auf dem freien Markt – sondern von einem konzessionierten Busanbieter. Kantone und Gemeinden mache das so – meist operieren sie mit Benchmark.“

Riehen hat sich bewusst dazu entschieden, die Gemeinde mit einem Rufbus zu befahren – das ist eine flächige Erschliessung.

Ob ich persönlich angesprochen wurde? Ich als Daniel Schoop habe nichts entschieden – es ist immer der Gesamtgemeinderat; ich kann Ihnen auch sagen: es war ein Einheitsentscheid.“

Rosa Engler:

„Im Baslerhof wurde mir doch gesagt, dass noch kein Vertrag unterzeichnet wurde.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Jawohl – weil der Kredit noch nicht gesprochen ist.“

Rosa Engler:

„Und wir müssen schon abstimmen – über etwas, was noch nicht fertig ist.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Wenn wir dann verbindliche Offerten haben, zeigen wir diese dem Souverän.“

Hanna Krumm:

„Betr. 6-er Anschluss auf den Bus = Charaktersache des Chauffeurs. Es gibt längere Pausen – das war schon immer so.“

Peter Hablützel:

„Der Vertrag ist noch nicht unterzeichnet – Leistungsvereinbarung verso Vertrag? Wichtige Verträge müssen dem Souverän zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Wann möchte dann dies der Gemeinderat machen – im Frühling?“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Das sind zwei Fragen – zum Thema des Vertrags / der Unterzeichnung gehen wir dann beim Antrag darauf ein.“

Peter Hablützel:

„Das war eine Frage – wann wird der Vertrag unterzeichnet – wenn er unterzeichnet ist = wichtiger Vertrag = Absegnung zwingend. Wird dies an der Gemeindeversammlung im Frühling sein?“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Das ist so: gemäss Gemeindeordnung müssen wichtige Verträge dem Souverän vorgelegt werden. Es ist aber auch so, dass die Idee dahinter ist, dass – wenn viel Geld ausgegeben wird – eine Sondervorlage notwendig ist. Diese wird dem Souverän unterbreitet mit der Idee, dass mit der Kreditvorlage der Vertrag freigegeben wird.

Wenn ein Vertrag keine finanziellen Ausgaben erwirkt (oder nur indirekt), aber eine grosse Aussenwirkung zeigt (z.B. Teil der Gemeindeorganisation ausgelagert würde) – dann wären diese indirekten Folgen wichtig, also Pflicht der Vertragsvorlage.

Bei finanziellen Ausgaben kann eine Kreditvorlage präsentiert werden – mit der Freigabe der Kreditvorgabe kann auch der Vertrag unterzeichnet werden.“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Mit Blick auf die Uhr würde ich vorschlagen, dass wir noch die drei Wortmeldenden berücksichtigen und dann die Fragerunde abschliessen.“

Joggi Bertschmann:

„Wegen dem Rufbus – der Chauffeur, der immer drauf ist und zu 90 % hier fährt, ist sehr zuverlässig. Er weiss, wo seine Kunden wohnen – wo sie abgeholt werden müssen.

Das mit den 350 Metern – das stimmt nicht; es sind bis zu 500 Meter bis zu einer Haltestelle – da müssen die Leute laufen.

Erwähnen möchte ich auch, dass die BVB-E-Busse Probleme mit der Kälte hatten – bis zu 53 Minuten mussten die Leute warten, weil die Batterien kalt waren.

Es gibt für die Anschluss-Annahme ein Display (Daumen hoch/runter) – da kann der Chauffeur entschieden, ob der den Anschluss annehmen soll oder nicht – das funktioniert auch nicht.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Wie lautet die Frage konkret?“

Joggi Bertschmann:

„Das ist keine Frage – eine Berichtigung.“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Die Distanzen zu den Haltestellen können auf dem Geoviewer BS gemessen werden; sie sehen, es sind nur wenige Teile der Siedlungen ausserhalb dieser 350 Meter. Wenige Häuser auf St. Chrischona und einige im Linsberg, Speckler.

Wir müssen nicht über solche Details diskutieren.“

Annelies Lüdin:

„Ich wohne am Jägerweg – ich sehe die Busse hoch und runterfahren; genau mit einer Person drin. Wenn das vermehrt gemacht wird, sogar bis 12 Uhr nachts mit diesen riesigen Bussen, macht das wenig Sinn.

Einige sind dagegen – wird da etwas unternommen?

Was wird am Dorfplatz gemacht – kommt das Bänkli da weg?“

Gemeinderat Daniel Schoop:

„Am Dorfplatz wird im Moment gar nichts gemacht – es sind strategische Überlegungen / Optionen zum Bus.“

Annelies Lüdin:

„Geht also die Fahrerei weiter? Ich als alte Frau werde nicht ernst genommen – ich brauche aber den Bus.“

Gemeindepräsident Nikolai Iwangoff Brodmann:

„Ich möchte beliebt machen, dass wir weitergehen – es ist schon 22:20 Uhr.

Gemäss § 5 der Geschäftsordnung zur Gemeindeversammlung kann auch die Präsidentin der GRPK Erläuterungen zu diesem Geschäft einbringen. Susanne Jäger, darf ich dich bitten, die Überlegungen der GRPK zu erläutern.“

Susanne Jäger:

„Geschätzte GV – ich bin, wie sie, schon etwas müde – toll, dass wir alle ausharren = kennzeichnend für unser Dorf / wer auch immer sie sind. Wie bereits anfangs der Gemeindeversammlung angekündigt möchten wir einen Ordnungsantrag stellen.

Susanne Jäger zitiert aus dem folgenden Schreiben zunächst die Ziffern 1 und 2

(die Informationen zu den Positionen 3 und 4 folgen später – dies nach der Fragestellung seitens Gemeindepräsident, ob sie die beiden 5a und 5 b ausführen soll)



GRPK – Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission
Gemeinde Bettingen

Susanne Jäger (Präsidentin)
André Wirz (Vizepräsident)
Henrik Seifert
Frank Behner

An die Gemeindeversammlung, den Gemeindepräsidenten
und die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte der
Gemeindeversammlung vom
12. Dezember 2023

Bettingen, 12. Dezember 2023

**Hinweis der GRPK unter Traktandum 0 auf Ordnungsantrag zur Trennung der Vorlage
bei der Behandlung des Traktandums 5**

Ordnungsantrag der GRPK unter Trakt. 5

Die GRPK, in der Person der Stimmbürgerin Susanne Jäger, stellt einen Ordnungsantrag gemäss Geschäftsordnung Gemeindeversammlung zum Trakt 5, Kreditvorlage «ÖV-Optimierung». Es handelt sich um den Antrag auf Trennung dieser Kreditvorlage in zwei Teile. Diese sind:

- a) Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinde Bettingen von CHF 22'000 für alle Optimierungen, ausgenommen des Spätangebots
- b) Kostenübernahme der Einwohnergemeinde Bettingen von CHF 268'000 für das Spätangebot

Die Trennung der Vorlage ermöglicht zu jedem Teil eine eigene Beratung, eigene Anträge und voneinander unabhängige Abstimmungen:

**Mündlicher Vortrag der GRPK Bettingen zur Kreditvorlage «ÖV-Optimierung»
(Trakt.5a und b)**

Geschätzte Gemeindeversammlung,
Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte

1. Zuerst kurz zur gesamten Kreditvorlage «ÖV-Optimierung», **also Teil 5a) und 5b)**

Während der Durchsicht der budgetierten Erfolgsrechnung entschied sich die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission (GRPK), die Position «Beiträge an öffentliche Unternehmungen» aus Sicht «Geschäftsprüfung» näher anzusehen. Die «ÖV-Optimierung» bildete zu jenem Zeitpunkt noch kein eigenes Traktandum, womit darüber nicht zwingend eine Abstimmung an der EGV stattgefunden hätte. Die Kreditvorlage zu diesem Geschäft lag damals nicht vor. Diese wurde erst am 14. November 2023 nachgereicht. Dies verunmöglichte der GRPK die Einreichung eines schriftlichen Berichts mit Antrag auf der Wissensbasis dieser Vorlage. Wie angekündigt holt die GRPK dies jetzt mündlich nach.

2. Bericht der GRPK zu ihren Feststellungen anlässlich der Geschäftsprüfung:

Die Kreditvorlage «ÖV-Optimierung» will unter dem Oberbegriff «Fahrplankonzept 2024» vier verschiedene Ziele erreichen:

1. Ausbau der Betriebszeiten der Linie 42 auch im Hinblick auf den Schülerverkehr.
Die Kosten dafür sind in etwa gleich hoch wie der Wegfall des 32ers für die Schüler am Mittag.
2. Fahrzeit- und Anschlussoptimierungen stark nachgefragter Verbindungen.
3. Eliminierung der vormittäglichen Taktausdünnung (22 Tsd. Franken).
4. Optimierung des Spätangebots (268 Tsd. Franken).

3. **Nun zu 5a**, sofern Aufteilung des Traktandums erfolgreich unter Traktandum 0

Die GRPK erachtet die Zweckmässigkeit und Effektivität der ersten drei beantragten und oben genannten Optimierungen mit Kosten von 22 Tsd. Franken als gegeben. Dies gilt massgeblich für den Schülerverkehr als auch den durchgehenden Taktfahrplan am Vormittag. Nach Prüfung der Kreditvorlage kommt die GRPK zum Schluss, dass dieser Teil des Antrags des Gemeinderats die Prüfungskriterien erfüllt.

Antrag zu 5a

Die GRPK empfiehlt der Gemeindeversammlung, den Kredit für die Kostenbeteiligung der Gemeinde Bettingen von CHF 22'000 für alle ÖV-Optimierungen, ausgenommen des Spätangebots, zu genehmigen.

4. **Traktandum 5b** sofern Aufteilung des Traktandums erfolgreich unter Traktandum 0 bzw. 5

Die vorher zur Geschäftsprüfung der gesamten Kreditvorlage «ÖV-Optimierung» gemachten Erläuterungen gelten auch hier, erst recht! Unter Trakt. 5b gilt es für die GRPK, dem Souverän den Bericht und Antrag zum Teil «Spätangebot» zu unterbreiten. Das vom Gemeinderat vorgeschlagene Spätangebot, kurz der Wegfall des Transports durch den Rufbus bis zur Haustüre und umgekehrt, wirft Fragen zur Zweckmässigkeit und zur Effektivität auf. Es stellt sich die Frage, ob es zweckmässig und effektiv sei, einen sehr schwach benutzten Rufbus durch einen viel grösseren Linienbus zu ersetzen. Der angeführte ökologische Nutzen ist zu bezweifeln. Ein Elektrolinienbus, der alle 15 Minuten fährt, braucht deutlich mehr Energie als der Rufbus von vorgestern.

Insbesondere stellte die GRPK fest, dass der Gemeinderat sich früh auf die Verlängerung der Servicezeiten der Linie 32 fokussierte. Die klare Konsequenz daraus, nämlich Wegfall des bisherigen Rufbusses, wurde hingegen erst sehr viel später deutlich ausgesprochen. Die Vorlage erwähnt «zahlreiche negative Rückmeldungen» zum Rufbus. Und die Meinung der übrigen Nutzerinnen und Nutzer oder allgemein der Bettinger Bevölkerung? Das Thema steht schon seit 2022 auf der Agenda, da wäre neben einer Befragung auch eine submissionsrechtlich saubere Abklärung von Varianten möglich gewesen.

Aufgrund des vor zwei Tagen erfolgten Fahrplanwechsels kann durch die gänzliche Ablehnung der Vorlage «Spätangebot» kein adäquates alternatives Angebot in nützlicher Frist geschaffen werden. Wir stehen alle vor der vollendeten Tatsache.

Anträge der GRPK zu Trakt. 5b

1. Die GRPK beantragt der Gemeindeversammlung hinsichtlich «Teil Spätangebot», den Kredit für die Kostenbeteiligung der Gemeinde Bettingen von CHF 268'000 ausdrücklich auf ein Jahr zu beschränken und dann vorbehältlich 2. anzunehmen.
2. Die GRPK beantragt der Gemeindeversammlung, den Gemeinderat im Hinblick auf das Budget 2025 zu beauftragen, eine **alternative Lösung** zur kurzfristigen Ablösung des bisherigen Rufbusses durch die Verlängerung des Linienbusses Nr. 32 im Spätangebot zu erarbeiten und auf den Fahrplanwechsel 24/25 umzusetzen

Diese Lösung soll

- ein Angebot auf dem Gemeindebann von Bettingen beinhalten
- bis und von der Haustüre bis zum öffentlichen Verkehr (bis 9.12.23 Bettingen Dorfplatz) und umgekehrt führen
- ökologischer als die jetzige Lösung sein, damit unter Umständen auch elektrisch betrieben werden.

Der Gemeinderat orientiert die Gemeindeversammlung laufend über den Stand der Evaluation der alternativen Lösung.

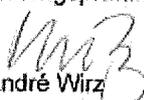
Vor der Gemeindeversammlung Budget 25 ermöglicht er nach erfolgter Submission eine Entscheidung der Gemeindeversammlung über die alternative Lösung zum «Spätangebot»

Zur Information der Gemeindeversammlung und des Gemeinderats:

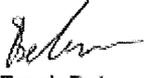
1. Eine Aufgabe der GRPK ist die Prüfung der Geschäftsführung des Gemeinderats und der Gemeindeverwaltung (§ 34 Abs.4 lit. 4 Gemeindeordnung) nach den Kriterien von § 2 Abs. 2 Ordnung der GRPK, also Zweckmässigkeit und Effektivität unter Einbezug der langfristigen Strategie des Gemeinderats. Zur zweckmässigen Geschäftsführung gehört auch, dass der Gemeinderat die Geschäfte für die EGV terminlich so vorbereitet, dass der Souverän seinen Entscheid frei fällen kann.
2. Die vier in der Vorlage behandelten Optimierungen wurden alle per Fahrplanwechsel, also vorgestern Sonntag, 10. Dezember 2023, realisiert. Heute, 2 Tage später wird der EGV dieses Geschäft vorgelegt. Unserer Einschätzung nach ist der Souverän damit in seiner Entscheidungsfreiheit eingeschränkt worden.
3. Die GRPK hat sich entschieden, unabhängig vom Ausgang dieser Kreditvorlage, das diesbezügliche Vorgehen des Gemeinderats - als Teil ihres Prüfprogramms «Geschäftsprüfung» - unvoreingenommen, fair und offen im Resultat zu überprüfen. Die GRPK wird dem Souverän über die Feststellungen berichten.

Die Geschäfts- und Rechnungsprüfungskommission


Susanne Jäger
Präsidentin


André Wirz
Vizepräsident


Henrik Seifert


Frank Behner

ÖV Vorlage mündl. Vortrag an EGV 231212

Seite 3 von 3