



An den Grossen Rat

13.0223.01

BVD/P130223
Basel, 26. Juni 2013

Regierungsratsbeschluss vom 25. Juni 2013

ÖV-Programm 2014–2017

1. Einleitung

Der Regierungsrat legt im ÖV-Programm 2014–2017 dar, wie er den öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Stadt in den nächsten vier Jahren weiter ausbauen will. Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat das ÖV-Programm alle vier Jahre zur Genehmigung. Dieses stellt für den Grossen Rat die Basis für die jährliche Festlegung des Globalbudgets für den öffentlichen Verkehr dar. Das Globalbudget wiederum bildet die Grundlage für die Leistungsvereinbarungen, die der Kanton mit den Transportunternehmen jährlich abschliesst.

Mit der Genehmigung des ÖV-Programms werden keine Finanzmittel gesprochen. Die entsprechenden Vorlagen – das jährliche Globalbudget Öffentlicher Verkehr als Finanzierungsgrundlage für die Bestellung der Verkehrsleistungen und die Kreditvorlagen zu Investitionen – werden dem Grossen Rat separat unterbreitet. Die zukünftigen Ausgaben und Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind abhängig vom finanzpolitischen Spielraum des Kantons.

Das ÖV-Programm beschreibt die Grundsätze der Angebots- und Infrastrukturplanung im öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt für jeweils vier Jahre. Dieses Planungsinstrument ist abgestimmt mit den übergeordneten strategischen Planungen (Legislaturplan, Agglomerationsprogramm, kantonaler Richtplan sowie auf Bundesebene Sachplan Verkehr). Die Änderungen in den Jahren 2014–2017 erfolgen hauptsächlich im Tram- und Busbereich (Inbetriebnahme Tram 8 nach Weil a.R., Erneuerung Tramflotte, drei neue Buskonzepte). Grössere Angebotsschritte im Bereich S-Bahn und Tram setzen umfangreiche Infrastrukturausbauten voraus. Die dafür nötigen Planungen sollen deshalb in den nächsten vier Jahren intensiv vorangetrieben werden.

Interessierte konnten vom 1. März bis 3. Mai 2013 zum Entwurf des ÖV-Programms 2014–2017 schriftlich Stellung nehmen. Die 74 eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und der Entwurf des ÖV-Programms 2014–2017 wurde überarbeitet. Die Auswertung der Stellungnahmen zeigt insgesamt eine grundsätzliche Zustimmung zum ÖV-Programm 2014–2017.

2. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Planungsbericht gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- ÖV-Programm 2014–2017
- Vernehmlassungsbericht zum ÖV-Programm 2014–2017

Grossratsbeschluss

ÖV-Programm 2014–2017

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in das ÖV-Programm 2014–2017 mit Regierungsratsbeschluss vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Das beiliegende ÖV-Programm 2014–2017 wird als Planungsgrundlage für die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Zeitraum 2014 bis 2017 genehmigt.
2. Der beiliegende Vernehmlassungsbericht zum ÖV-Programm 2014–2017 wird zur Kenntnis genommen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Regierungsratsbeschluss
vom 25. Juni 2013

ÖV-Programm 2014–2017

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	4
2. Einleitung	6
3. Rückblick: ÖV-Angebot 2010–2013	8
3.1 Angebotsänderungen während des ÖV-Programms 2010–2013.....	8
3.1.1 Angebotsänderungen Regio-S-Bahn	8
3.1.2 Angebotsänderungen im Fern- und Güterverkehr	8
3.1.3 Angebotsänderungen Tram	9
3.1.4 Angebotsänderungen Bus.....	9
3.1.5 Angebotsänderungen ergänzender Verkehr	12
3.1.6 Sistierte Angebotsplanungen	13
3.2 Nachfrageentwicklung.....	14
3.2.1 Nachfrageentwicklung Regio-S-Bahn	14
3.2.2 Nachfrageentwicklung Tram und Bus Hauptlinien	15
3.2.3 Nachfrageentwicklung Tram und Bus Ergänzungslinien	16
3.3 ÖV-Angebot Fahrplanjahr 2013	17
3.3.1 Erschliessungsqualität des ÖV	17
3.3.2 Angebot Regio-S-Bahn	19
3.3.3 Angebot Tram und Bus	21
4. Zielsetzungen ÖV-Programm 2014–2017	24
4.1 Grundlagen	24
4.1.1 Rechtliche Grundlagen.....	24
4.1.2 Strategische Planungsinstrumente	24
4.2 Strategische Schwerpunkte – Überblick	25
4.3 Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der Infrastrukturplanungen.....	26
4.4 Erhöhung Fahrgastkomfort	27
4.4.1 Neue Fahrzeuge bei Tram und Bus.....	27
4.4.2 WLAN in Tram und Bus	28
4.4.3 Wartehallen.....	28
4.4.4 Neuer Haltestellenauftritt.....	28
4.4.5 Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten.....	28
4.5 Selbstständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung	29
4.6 Förderung und Verbesserung der Transportkette	30
4.7 Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information	31
4.7.1 Tarifentwicklung	31
4.7.2 Informationssysteme.....	32
4.8 Vereinbarung mit Transportunternehmen über Qualitätsziele und Standards.....	34
4.8.1 Vereinbarung von Qualitätszielen	34
4.8.2 Vorgaben an Transportunternehmen betreffend Ökologie und Lärm	34
4.9 Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen	35
4.10 Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen	36
5. ÖV-Angebotsänderungen 2014–2017	37
5.1 Geplante Angebotsveränderungen Regio-S-Bahn.....	37
5.1.1 Wiedereinführung durchgehende Verbindung Nordwestschweiz – Elsass.....	37
5.1.2 Fahrplanverdichtung S6	37
5.1.3 Erhöhung der Platzkapazität in der Hauptverkehrszeit (HVZ)	38
5.1.4 Ausschreibung Regionalverkehr deutsche Zulaufstrecken Regio-S-Bahn-Netz.....	38
5.2 Geplante Angebotsveränderungen im Fern- und Güterverkehr.....	38
5.3 Geplante Angebotsveränderungen Tram.....	40

5.3.1	Tram Weil am Rhein.....	40
5.3.2	Taktanpassungen Freitag- und Samstagabend.....	41
5.3.3	Verlängerung Linie 2 abends nach Riehen.....	41
5.4	Geplante Angebotsveränderungen Bus.....	41
5.4.1	Raum Wettstein (Roche) – Riehen – Bettingen.....	42
5.4.2	Raum Basel West – Allschwil.....	44
5.4.3	Grenzüberschreitende Busverbindungen Elsass - Basel.....	45
5.4.4	Raum Erlenmatt Ost – Schoren.....	46
5.4.5	Bus 37/47.....	46
5.4.6	Nachfragebedingte Verdichtungen.....	47
5.5	Geplante Angebotsveränderungen ergänzender Verkehr: Ergänzendes Angebot für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung.....	48
5.6	Angebotsschema Tram- und Busnetz.....	48
6.	Finanzen.....	51
6.1	Globalbudget ÖV.....	51
6.2	Planungsvorhaben 2014–2017.....	53
6.3	Investitionsvorhaben 2014–2017.....	53
7.	Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2017.....	55
7.1	Längerfristige Planungen Regio-S-Bahn.....	55
7.1.1	Infrastrukturmassnahmen.....	55
7.1.2	Neue S-Bahn-Haltestellen.....	55
7.1.3	Elektrifizierung Hochrhein-Strecke Basel – Waldshut – Erzingen.....	56
7.1.4	Planungen zum Herzstück.....	57
7.2	Kundenfreundliche Bahnhöfe.....	59
7.3	Längerfristige Planungen Eisenbahnfern- und Güterverkehr.....	59
7.3.1	Fernverkehr.....	59
7.3.2	Bahnanschluss EuroAirport.....	60
7.3.3	Güterverkehr.....	60
7.4	Längerfristige Planungen Tram.....	62
7.4.1	Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020.....	62
7.4.1.1	Grundsätze.....	62
7.4.1.2	Merkmale.....	63
7.4.1.3	Neue Traminfrastrukturen.....	64
7.4.1.4	Etappierung.....	65
7.4.1.5	Kosten.....	66
7.4.1.6	Weiteres Vorgehen strategische Planung Tramnetz.....	66
7.4.2	Tram Margarethenstich.....	67
7.4.3	Tram Erlenmatt.....	68
7.4.4	Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis und Verlegung Wendeschleife Burgfelden Grenze.....	69
7.4.5	Tram Riehenring – Stücki – Kleinhüningen Hochbergerplatz.....	70
7.4.6	Entlastung Innenstadt von Tramverkehr.....	71
7.4.7	Weiterer Ausbau Tramnetz.....	71
7.5	Längerfristige Planungen Bus.....	72
7.6	Längerfristige Planungen ergänzender Verkehr.....	72
7.6.1	Schifffahrtslinie Palmrainbrücke – Birsfelden.....	72
8.	Hängige Parlamentarische Vorstösse.....	74
9.	Abkürzungsverzeichnis.....	76
10.	Abbildungsverzeichnis.....	78

1. Zusammenfassung

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist ein zentrales Argument sowohl für die Wahl des Wohnorts als auch für die Standortwahl von Unternehmen. Um die Rolle Basels als Zentrum der Trinationalen Agglomeration weiter zu stärken, will der Regierungsrat den öffentlichen Verkehr gezielt ausbauen und die Planungen für neue Schieneninfrastrukturen vorantreiben. Der weitere Ausbau des ÖV ist auch eine Voraussetzung dafür, dass das vom Volk beschlossene Ziel der Reduktion der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs erreicht resp. der Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs erhöht werden kann. Grössere Angebotsausbauten im öffentlichen (Schienen-) Verkehr sind jedoch nur mit einem Ausbau der Infrastruktur möglich. Der Grosse Rat hat deshalb im Herbst 2012 den Ausbau des Tramstreckennetzes und der Infrastruktur für die Regio-S-Bahn gesetzlich verankert und einen Betrag von 350 Mio. Franken für den Ausbau des Tramstreckennetzes gesprochen. Der Ausbau des ÖV muss mit der Siedlungsentwicklung sowie mit den Partnerkantonen und -ländern abgestimmt werden. Hierzu bildet die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 2. Generation eine zentrale, belastbare Grundlage.

Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat alle vier Jahre ein ÖV-Programm, in dem er die Grundzüge des Angebots und der (Infrastruktur-) Planung im Bereich des öffentlichen Verkehrs darlegt. Mit der Genehmigung des ÖV-Programms werden keine Finanzmittel gesprochen. Die entsprechenden Vorlagen – das jährliche Globalbudget Öffentlicher Verkehr als Finanzierungsgrundlage für die Bestellung der Verkehrsleistungen und die Kreditvorlagen zu Investitionen – werden dem Grossen Rat separat unterbreitet. Die zukünftigen Ausgaben und Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind abhängig vom finanzpolitischen Spielraum des Kantons.

Das ÖV-Programm 2014–2017 umfasst folgende strategischen Schwerpunkte zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs:

- Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der Infrastrukturplanungen
- Erhöhung Fahrgastkomfort
- Selbstständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung
- Förderung und Verbesserung der Transportkette
- Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information
- Vereinbarung mit Transportunternehmen über Qualitätsziele und Standards
- Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen
- Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen

Die wichtigste Angebotsänderung 2014–2017 bei der S-Bahn ist die geplante Wiedereinführung einer durchgehenden S-Bahn-Verbindung zwischen dem Elsass und der Nordwestschweiz. Auf den nachfragestarken Abschnitten des Nordwestschweizer Teils der S-Bahn ist zudem eine Erhöhung der Platzkapazität in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen. Die gewünschte Taktverdichtung auf der S6 am Sonntag hängt vom finanziellen Spielraum des Landes Baden-Württembergs als Besteller ab.

Weitere Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn sind aufgrund der beschränkten Streckenkapazitäten vorläufig nicht möglich. Mittelfristiges Ziel ist ein integraler Viertelstunden-

takt auf allen Hauptstrecken im Kernbereich sowie die wirkungsvolle Verknüpfung der bisher untereinander nur bruchstückhaft verbundenen Regionalbahnnetze der trinationalen Agglomeration mittels schneller Durchmesserlinien. Hierfür sind jedoch umfassende Infrastrukturmassnahmen erforderlich (Herzstück Regio-S-Bahn, Entflechtungen Ostkopf Basel SBB, Erweiterung Südseite Bahnhof SBB, Entflechtungsbauwerke Muttenz und Pratteln, Doppelspurausbau Laufental, Wendegleise Liestal und Gelterkinden). Ein Schwerpunkt der Arbeiten des Bau- und Verkehrsdepartements in den nächsten vier Jahren und darüber hinaus liegt deshalb bei der Planung und Projektierung dieser für die Angebotsverbesserungen notwendigen zusätzlichen Bahninfrastrukturen, gemeinsam mit den Partnerkantonen und -ländern und mit der SBB und den weiteren beteiligten Bahnunternehmen. Die grösste Schwierigkeit liegt dabei in der Finanzierbarkeit dieser Grossinvestitionen.

Beim Tram stellen die für das Jahr 2014 geplante Inbetriebnahme der neuen Strecke nach Weil am Rhein sowie die bis 2016 abgeschlossene Erneuerung der BVB-Tramflotte Meilensteine in der Weiterentwicklung des Systems dar. Die Fertigstellung weiterer neuer Tramstrecken wird voraussichtlich in die Laufzeit des nächsten ÖV-Programms fallen: Tramverbindung Margarethenstich, Tram Saint-Louis, Tram Erlenmatt. Für weitere Tramstrecken aus der gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft entwickelten strategischen Planung Tramnetz Region Basel 2020 werden in den nächsten vier Jahren deren Zweckmässigkeit und technische Machbarkeit geklärt und die Etappierung festgelegt, so dass die einzelnen Tramprojekte – positive Ergebnisse der vertiefenden Studien vorausgesetzt – ins Agglomerationsprogramm 3. Generation aufgenommen werden können.

Die wichtigsten Änderungen 2014–2017 im Busbereich sind drei neue Buskonzepte:

- Im Raum Wettstein – Riehen – Bettingen soll das Busangebot neu organisiert und teilweise ausgebaut werden mit den Hauptzielen, die Buslinien 31/38 zu entflechten und das Arbeitsplatzgebiet Roche noch besser an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen. Dies tangiert die Linien 30A, 31, 32, 34, 34E, 35, 38 und 45.
- Im Raum Basel-West – Allschwil ist eine Neuorganisation und zum Teil ein Ausbau der Buslinien geplant, damit eine Angebotslücke in Basel West geschlossen, eine ganztägige Verbindung Bachgraben – Allschwil – Wanderstrasse – Bahnhof SBB geschaffen, ein Vorläuferbetrieb für die Tramverlängerung der Linie 8 bis Letten eingerichtet und Kapazitätsengpässe auf der Linie 33 entschärft werden können. Dies hat Auswirkungen auf die Linien 33, 38 und 48.
- Die Buslinien 37 und 47 sollen ebenfalls neu organisiert und zum Teil ausgebaut werden, um das Bruderholzspital, das Entwicklungsgebiet Polyfeld Muttenz und das Gellert- und Lehenmattquartier am Wochenende und am Abend besser zu erschliessen.

Das Globalbudget ÖV umfasst einen ordentlichen Nettoaufwand von rund 81 Mio. Franken pro Jahr (Budget 2013). Knapp 58 Mio. Franken entfallen auf die Produktgruppe Tram und Bus, rund 20 Mio. Franken ergeben sich aus den kantonalen Subventionen an das U-Abo und auf rund 3 Mio. Franken belaufen sich die Abgeltungen für die Regio-S-Bahn. Aufgrund des Angebotsausbaus und der Fahrzeug-Ersatzbeschaffung wird sich der Abgeltungsbedarf durch die öffentliche Hand in den nächsten Jahren erhöhen. Es ist das Ziel des Regierungsrats, den Kostendeckungsgrad der ÖV-Leistungen mittelfristig zu erhöhen. Der Gewinnung neuer Kunden, regelmässigen Tarifierhöhungen und Effizienzsteigerungen kommt deshalb ein hoher Stellenwert zu.

2. Einleitung

Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist ein wichtiger Standortfaktor. Die regelmässig durchgeführte Bevölkerungsbefragung zeigt, dass die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs in Basel ein wichtiges Argument für die Wahl des Wohnortes darstellt. Eine gute internationale, nationale und regionale Erreichbarkeit ist zudem ein zentrales Entscheidungskriterium bei der Standortwahl von Unternehmen und muss in einem Kanton, der Sitz mehrerer multinationaler Konzerne ist, hohe Priorität geniessen.

Gute und funktionsfähige Verkehrsinfrastrukturen und ÖV-Angebote sind eine Voraussetzung dafür, dass Basel seine Rolle als Zentrum der trinationalen Agglomeration weiter stärken kann. Dazu gehört insbesondere ein guter öffentlicher Verkehr. Es geht darum, einerseits das hohe Niveau des öffentlichen Verkehrs im Kanton zu halten und andererseits zusätzliche Marktpotenziale zu erschliessen. Um diese Herausforderungen zu meistern, sind in den nächsten Jahren grosse Investitionen in die Infrastrukturen notwendig. Vor allem beim Schienennetz, sowohl der S-Bahn wie auch des Trams, besteht grosser Nachholbedarf.

Mit der Annahme des neuen Umweltschutzgesetzes hat die Bevölkerung das gesetzlich festgehaltene Ziel, einen grösstmöglichen Teil des Verkehrs mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln abzuwickeln, bekräftigt und quantitativ konkretisiert¹. Um dieses Ziel erreichen und den Modal-Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs erhöhen zu können, ist u.a. auch ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig. Der wichtige Beitrag des ÖV zur Erreichung dieses Ziels wurde im Studienauftrag „Stiig-Um“² bestätigt. Der Grosse Rat trug diesem Volksentscheid Rechnung, indem er als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Ausbau des Tramstreckennetzes und der Infrastruktur für die Regio-S-Bahn gesetzlich verankerte³. Zusammen sollen Regio-S-Bahn und Tram das starke Rückgrat der ÖV-Erschliessung in der Agglomeration Basel bilden. Infrastrukturausbauten sind zwingend notwendig für die Verbesserung des Angebots. Bei der Regio-S-Bahn ist das Ziel ein 15-Minuten-Takt auf den Linien im Kern der Agglomeration – den sog. Inneren Korridoren – und die Ermöglichung von effizienten und schnellen Durchmesserlinien. Beim Ausbau des Tramnetzes geht es primär darum, neue Entwicklungsgebiete bestmöglich zu erschliessen. Beide Schienennetze sind zudem so aufeinander abzustimmen, dass sie sich ergänzen und zu einem optimal funktionierenden Gesamtsystem zusammenwachsen. Die Planung und Projektierung dieser neuen Schieneninfrastrukturen ist im Gange und wird auch in den Jahren 2014–2017 einen Schwerpunkt der Arbeiten des Bau- und Verkehrsdepartements bilden.

Das Agglomerationsprogramm hat sich zu einem bedeutenden Instrument bei der Planung und Koordination der Siedlungsentwicklung und des Ausbaus der Verkehrsinfrastrukturen in der Agglomeration Basel entwickelt. Durch die enge Zusammenarbeit der Partner der Agglomeration und die daraus hervorgegangene gemeinsame Vision („Zukunftsbild Korridore

¹ „Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrsleistungszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Strassennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.“ (§ 13, Absatz 2, USG).

² Im Studienauftrag haben unabhängige Experten abgeschätzt, inwiefern die bisher geplanten Massnahmen zur Zielerreichung ausreichen und in welchen Bereichen weitergehende Massnahmen notwendig wären.

³ Ergänzung in § 3 1. a) ÖVG

plus“) konnte im Juni 2012 ein Agglomerationsprogramm von hoher Qualität beim Bund eingereicht werden. Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation enthält zahlreiche Schieneninfrastrukturprojekte im Kanton Basel-Stadt wie auch in der gesamten Region. Mit der Trägerschaft des Agglomerationsprogramms hat sich eine gemeinsame Einrichtung der Partnerbehörden der Agglomeration Basel etabliert, welche die strategische Planung über Gemeinde-, Kantons- und Landesgrenzen hinaus koordiniert. Gerade im Öffentlichen Verkehr ist es von entscheidender Bedeutung, grenzüberschreitende Angebote weiter auszubauen und die hier vorhandenen Potenziale abzuschöpfen. Dabei gilt es auch zu prüfen, inwiefern die gemeinsame Planung der ÖV-Systeme und die Bestellung der Angebote künftig über die Grenzen hinaus organisatorisch verbessert werden können, so dass sie verstärkt aus einer Hand erfolgen. Unter der Leitung der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel läuft deshalb derzeit der Prozess „Trinationale Trägerschaft S-Bahn“.

Das ÖV-Programm beschreibt die Grundsätze der Angebots- und Infrastrukturplanung im öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt. Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat dieses Planungsdokument alle vier Jahre. Das ÖV-Programm stützt sich auf die rechtlichen Grundlagen und ist abgestimmt mit übergeordneten strategischen Planungsinstrumenten (Legislaturplan, Agglomerationsprogramm, kantonaler Richtplan sowie auf Bundesebene Sachplan Verkehr).

Der Luftverkehr und die heutige Schifffahrt sind nicht Bestandteil des ÖV-Programms. Die Angebotsgestaltung dieser Verkehrsträger liegt ausserhalb des kantonalen Einflussbereichs. Dies gilt grundsätzlich auch für den Eisenbahnfern- und -güterverkehr.

Das ÖV-Programm stellt neben der kantonalen Finanzplanung die Grundlage für die jährliche Festlegung des Globalbudgets für den öffentlichen Verkehr dar. Das Globalbudget wiederum ist die Rechtsgrundlage für die Leistungsvereinbarungen, die der Kanton mit den Transportunternehmen jährlich abschliesst. Das gilt sowohl für die Leistungsvereinbarungen, die das Grundangebot betreffen, als auch für die Leistungsvereinbarungen für ergänzende Angebote (Angebot für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung).

Das ÖV-Programm ist wie folgt aufgebaut: Rückblick (Kapitel 3), Strategische Zielsetzungen (Kapitel 4), ÖV-Angebotsänderungen 2014–2017 (Kapitel 5), Finanzen (Kapitel 6), Ausblick (Kapitel 7).

Der Regierungsrat setzt sich mit dem ÖV-Programm 2014–2017 weiter für einen gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein – sofern es die finanziellen Mittel erlauben. Vor allem dort, wo Potenziale für Nachfragesteigerungen bestehen, sieht er Handlungsschwerpunkte. Der Ausbau soll durch Netzergänzungen, durch Anpassungen im bestehenden Netz – wie zum Beispiel die Neuverknüpfungen von S-Bahn, Tram- und Buslinien – oder durch eine Erweiterung des Fahrplanangebots erfolgen.

3. Rückblick: ÖV-Angebot 2010–2013

3.1 Angebotsänderungen während des ÖV-Programms 2010–2013

3.1.1 Angebotsänderungen Regio-S-Bahn

S6: Vereinheitlichung der Feiertagsfahrpläne

Die unterschiedlichen Feiertagsregelungen in der Schweiz und Deutschland wurden vereinheitlicht: Die Züge der S6 fahren an den deutschen Feiertagen (6.1./23.6./3.10./1.11.), die in der Nordwest-Schweiz als Arbeitstage gelten, wie an gewöhnlichen Arbeitstagen im 30-Minuten-Takt.

Höheres Sitzplatzangebot

Auf den nachfragestärksten Verbindungen ist das Sitzplatzangebot entweder durch neue Einsatzzüge auf bestimmten Abschnitten (z.B. auf der S3 Basel – Aesch und auf der S1 Basel – Möhlin) oder durch Rollmaterial-Verstärkungen (Dreifachtraktionen FLIRT im Ergolz- und Fricktal) erhöht worden.

3.1.2 Angebotsänderungen im Fern- und Güterverkehr

Die wichtigste Änderung für den Personenfernverkehr ist die Eröffnung der 140 km langen Neubaustrecke der LGV Rhin – Rhône zwischen Petit-Croix (östlich Belfort) und Villers-les-Pots (südöstlich Dijon) gewesen. Seit Dezember 2011 verkehren täglich sechs TGV (alle zwei Stunden) und die Fahrzeit Basel – Paris beträgt nur noch knappe drei Stunden. Dies stärkt die Bedeutung Basels als Tor Europas zur Schweiz.

Demgegenüber hat auf deutscher Seite die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Schliengen – Haltingen mit dem 9,4 km langen Katzenbergtunnel auf Dezember 2012 fahrplanmässig vorerst lediglich kürzere Fahrzeiten im Minutenbereich gebracht⁴.

Im internationalen Fernverkehr nach Deutschland hat es nur marginale Änderungen am Fahrplanangebot gegeben. Bei gewissen ICE-Verbindungen sind Zürich und Interlaken Ost als Destinationen abgetauscht worden.

Speziell im Verkehr nach Italien vermag das Angebot nach wie vor nicht zu befriedigen. Noch immer verkehren nur drei direkte Züge Basel – Mailand via Lötschberg-Simplon und einer via Gotthard. Immerhin werden auf der Lötschbergroute seit 2009 nur Neigezüge der zweiten Generation (ETR 610) eingesetzt⁵.

⁴ Dies zum Einen, weil auf dem relativ kurzen Abschnitt höhere Geschwindigkeiten noch nicht ausgefahren werden können, zum Anderen, weil Baustellen Fahrzeitzuschläge erfordern. Der maximal mögliche Fahrzeitgewinn dient daher bis auf Weiteres zur Fahrplanstabilisierung.

⁵ Am Gotthard ist dieser Typ auf der zuletzt verbliebenen Verbindung nach nur einem Jahr (2010) durch den pannenanfälligen ETR 470 abgelöst worden, der wiederum auf Fahrplanwechsel Dezember 2012 durch eine lokbespannte Komposition ersetzt und auf Luzern beschränkt worden ist.

Im nationalen Fernverkehr hat es keine wesentlichen Fahrplanänderungen gegeben. Meist sind sie durch die neuen Fahrplanlagen von internationalen Zügen bedingt. Indem beispielsweise alle TGV bis/ab Zürich in derselben Lage wie die nationalen IC verkehren, sind gewisse Direktverbindungen Basel – Chur entfallen.

Von Veränderungen im Güterverkehr ist Basel wenig betroffen. Auch die Neuausrichtung des nationalen Wagenladungsverkehrs hat bisher zu keinen Einschränkungen in der Bedienung der Stadt Basel geführt.

3.1.3 Angebotsänderungen Tram

Taktverdichtung Linien 10/17

Aufgrund der steigenden Nachfrage im Leimental verkehren die Tramlinien 10 (bis Ettingen) und 17 seit Fahrplanwechsel im Dezember 2011 im 7.5'- resp. 15'-Takt (vorher 10'- resp. 20'-Takt). Es besteht nun ein einheitlicher Takt auf allen Tramlinien der Agglomeration. Dank dieser Taktverdichtung haben sich auch die Umsteigebeziehungen verbessert.

Verlängerung Betriebszeiten Freitag- und Samstagabend⁶

Im Zusammenhang mit einem vorgezogenen Budgetpostulat wurde per Dezember 2011 die Betriebszeit aller Tramlinien und der Buslinie 36 in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um eine halbe bis eine Stunde bis ca. 1 Uhr verlängert. D.h. diese Linien verkehren nun im regulären 15'-Takt bis ca. 1 Uhr (letzte Abfahrt aus dem Zentrumsbereich Innenstadt – Bhf. SBB nach 1 Uhr). Damit konnte die Lücke zwischen dem regulären Angebot und dem Nachtnetz (erste Abfahrten um 1.30 Uhr) geschlossen werden.

3.1.4 Angebotsänderungen Bus

Raum Erlenmatt⁷/Stücki

Verdichtung Bus 36 nach Stücki – Kleinhüningen

Zur Erschliessung des Einkaufszentrums Stücki wurden die bisher am Badischen Bahnhof wendenden Kurse der Linie 36 über die Schwarzwaldallee und die Hochbergerstrasse mit Halt beim Stücki-Zentrum bis Kleinhüningen verlängert. Die übrigen Kurse fahren wie bisher via Lange Erlen nach Kleinhüningen. Das Stücki-Zentrum profitiert damit von einer doppelten ÖV-Erschliessung: es ist zusätzlich zur Tramlinie 8 auch mit der Buslinie 36 im 7.5'-Takt erreichbar.

⁶ Ein weiterer Ausbau des Abendangebots ist geplant, vgl. Kapitel 5.3.2

⁷ Ein weiterer Ausbau der ÖV-Erschliessung des Entwicklungsgebiets Erlenmatt ist geplant, vgl. Kapitel 5.4.4

Verlegung Bus 30 in Erlenstrasse

Zur Erschliessung des entstehenden Erlenmattquartiers wurde die Linienführung der Buslinie 30 geändert: Seit Dezember 2011 fährt sie ab Höhe Mattenstrasse durch die Erlenstrasse (statt wie bisher durch die Schönaustrasse) und bedient dort die neue Haltestelle „Erlenmatt“. Neu wenden die Busse direkt vor dem Badischen Bahnhof, die bisherige Blockumfahrung via Rosentalstrasse – Mattenstrasse entfällt. Diese Massnahme ist Teil der 1. Etappe der ÖV-Erschliessung Erlenmatt und kann als Vorläufer der Trammerschliessung angesehen werden.

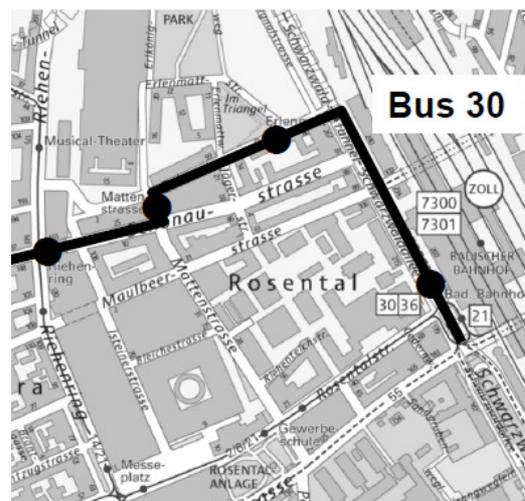


Abb. 1: Erschliessung Erlenmatt

Raum Basel-West/Bachgraben⁸

Taktverdichtung Basel West

Im Dezember 2009 erfolgte ein Ausbau des ÖV-Angebots in Basel West und der Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Bachgraben: die Buslinien 31/38 verkehren im Abschnitt Schifflande – Bachgraben neu auch in der Morgenspitze im 7.5'-Takt (bisher nur in der Abendspitze).

Einführung Buslinie 48

Gleichzeitig wurde die Buslinie 48 Bahnhof SBB – Bachgraben via Wanderstrasse geschaffen. Die neue Linie verkehrt im 15'-Takt in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) von Montag bis Freitag. Sie bietet den Pendlerinnen und Pendlern ins Arbeitsplatzgebiet Bachgraben eine schnelle ÖV-Verbindung ab dem Bahnhof Basel SBB. Auch die Bewohnerschaft des Gott helf- und des Neubad-Quartiers sowie der Gemeinde Allschwil nutzt die neue Verbindung.

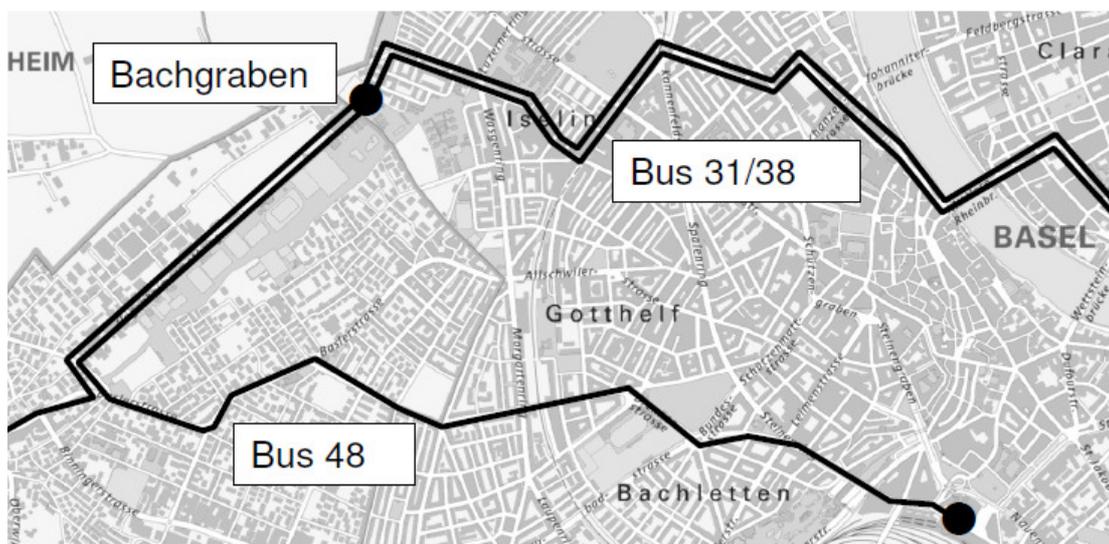


Abb. 2: Ausbau ÖV-Angebot Basel-West – Bachgraben

⁸ Ein weiterer Angebotsausbau im Raum Basel-West – Bachgraben ist geplant, vgl. Kapitel 5.4.2

Buslinie 608

Zur besseren Anbindung des Elsass' an die Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr wurde die französische Buslinie 608 gestärkt und mit dem bestehenden ÖV-Angebot auf Schweizer Seite verknüpft: Die Linie 608 verkehrt seit Frühling 2013 via Haltestelle Gartenstrasse und dann weiter durch den Hegenheimermattweg bis zur Haltestelle Bachgraben. Dadurch wird neu nicht nur das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben von der Linie 608 angefahren, sondern die Linie wird neu auch mit dem bestehenden ÖV-Angebot auf Schweizer Seite verknüpft, so dass eine Reihe von neuen Umsteigemöglichkeiten bestehen⁹: Gleichzeitig mit der Einführung der neuen Route wurde auch die Anzahl Kurse leicht erhöht. In Abhängigkeit der Nachfrage ist die schrittweise weitere Ausdehnung der Betriebszeiten geplant (vgl. Kap. 5.4.3). Da der Halteraum für Busse an der Schiffflände sehr knapp ist und keine Kapazität für weitere Kurse hat, fährt die Linie 608 nicht mehr an die Schiffflände.

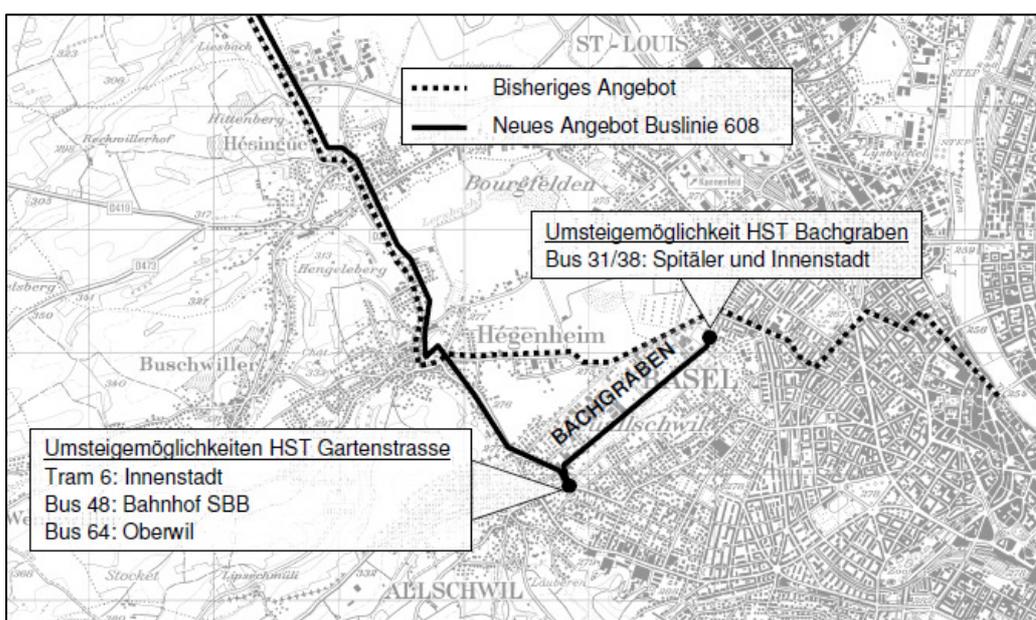


Abb. 3: Angebot Buslinie 608 seit Frühling 2013

Raum Wettstein – Roche

Busverbindung Badischer Bahnhof – Roche in HVZ

Zur besseren ÖV-Anbindung der Firma Hoffmann-La Roche an den Badischen Bahnhof besteht seit Dezember 2011 in den Hauptverkehrszeiten eine Busverbindung im 15'-Takt Badischer Bahnhof – Tinguely Museum – Grenzacherstrasse – Peter Rot-Strasse – Wettsteinallee – Badischer Bahnhof. Damit kann man vom Badischen Bahnhof direkt zum Haupteingang der Roche gelangen. Das neue Angebot wird allerdings nur schwach genutzt.

Erhöhung Kapazität

Zur Steigerung der Beförderungskapazität im Bereich der Roche setzen die Transportunternehmen zudem seit Dezember 2011 auch auf der Linie 38 Gelenkbusse bzw. überlange Standardbusse ein.

⁹ Neu bestehen Umsteigemöglichkeiten bei der Haltestelle Gartenstrasse auf die Linie 6 (Richtung Innenstadt), die Linie 64 (Richtung Oberwil) und die Linie 48 (Richtung Bhf. Basel SBB) und bei der Haltestelle Bachgraben auf die Linien 31/38 (Richtung Uni/Spitäler – Schiffflände – Roche).

Klärung Liniennummerierung

Um die Fahrpläne, die Liniennetzpläne und die Beschriftung der Buslinien 31/38, die im Kanton Basel-Stadt grösstenteils parallel fahren, kundenfreundlicher zu gestalten, wurde für die Buslinien 31/38 eine neue Nummerierung eingeführt: Neu tragen alle Kurse von/nach Grenzach-Wyhlen die Nummer 38 und alle Kurse von/nach Habermatten die Nummer 31.

Verschiebung Haltestelle Bus 80/81 Aeschenplatz

Seit Dezember 2009 befindet sich die Endhaltestelle der Buslinien 80/81¹⁰ am Aeschenplatz vor der Migros-Bank. Die frühere Endhaltestelle beim Hammering Man wird stadtauswärts weiterhin bedient. Seit der Verlegung der Endhaltestelle vom Hammering Man vor die Migros-Bank entfällt für viele Fahrgäste das umständliche Queren des Aeschenplatzes: die Umsteigewege vom Bus auf die Trams in Richtung Bahnhof und in Richtung Innenstadt sind nun optimal kurz. Auch der Zugang zu Fuss aus Richtung Aeschenvorstadt ist schneller und bequemer.

Grenzüberschreitende Linien

Im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland und Frankreich besteht ein grosses Potenzial für den öffentlichen Verkehr. Das grenzüberschreitende ÖV-Angebot wurde deshalb in den letzten vier Jahren weiter ausgebaut.

- Linie 604 Saint-Louis
Die Buslinie 604 Schifflände – Saint-Louis Neuweg verkehrt seit Dezember 2009 Montag bis Freitag von 6–20 Uhr im durchgehenden 15'-Takt. Seit Mai 2012 besteht zudem neu Montag bis Samstag ein stündliches Angebot abends bis Mitternacht sowie am Sonntag.
- Linie 38 Grenzach-Wyhlen
Die Nachfrage der Buslinie 38 nach Grenzach-Wyhlen entwickelt sich erfreulich, weshalb das Angebot in mehreren Schritten ausgebaut werden konnte. Seit Dezember 2010 besteht auch abends nach 20 Uhr eine stündliche Fahrgelegenheit nach Grenzach-Wyhlen. Per Dezember 2012 wurden zudem der 15'-Takt in den Hauptverkehrszeiten und ein Sonntagsangebot (11–19 Uhr) eingeführt.
- Linie 35 Inzlingen Zoll
Die Kleinbuslinie 35 hält seit November 2010 auch auf der deutschen Seite der Landesgrenze. Dadurch wird ein Teil der Gemeinde Inzlingen ans Basler ÖV-Netz angeschlossen.

3.1.5 Angebotsänderungen ergänzender Verkehr

Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel (KBB): Weiterentwicklung des Angebots

Die KBB bietet gemäss Staatsvertrag zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft¹¹ ein ergänzendes Transportangebot für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere für Freizeitfahrten an.

¹⁰ Die Linie 70 wurde per Dezember 2011 in Liestal getrennt, und der Ast Liestal – Aeschenplatz erhielt neu die Nummer 81.

¹¹ Vereinbarung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten vom 13. Oktober 1998 (Stand 15. Mai 2011)

Der per 1. Januar 2012 vorgenommene Systemwechsel des Fahrdienstes für Behinderte und mobilitätseingeschränkte Betagte beruht auf einer sorgfältigen Erarbeitung und Analyse von unterschiedlichen Modellen, die neue Organisation ist ähnlich konzipiert wie in Bern und Zürich. Neu können die Kundinnen und Kunden unter neun verschiedenen Transportanbietern (davon fünf mit rollstuhlgängigen Fahrzeugen) denjenigen auswählen, der ihren Bedürfnissen am besten entspricht. Das neue System trägt den von Fahrgästen sowie Behinderterorganisationen vorgebrachten Veränderungswünschen Rechnung. Qualitative Verbesserungen gegenüber dem bisherigen Modell zeigen sich in folgenden Bereichen:

- Bessere Verfügbarkeit von Fahrzeugen
- Möglichkeit zu kurzfristigen Bestellungen („Spontanfahrten“)
- Keine Notwendigkeit für „Sammelfahrten“ (lange Umwege und Wartezeiten fallen weg)

Die Weiterentwicklung des Angebots führte auch zu einer Änderung des Tarifsystems. Im bisherigen System gab es einen Zonentarif analog zum TNW, der sich an den durchschnittlichen Fahrtkosten orientierte. Neu werden die Subventionen nach den effektiven Fahrtkosten abgestuft, wodurch die Kostenbeteiligung stärker abhängig ist von der gewählten Fahrtdistanz. Zudem stehen jeder anspruchsberechtigten Person neu 120 subventionierte Fahrten pro Jahr zur Verfügung (zehn Fahrten pro Monat). Im Januar 2012 waren bei der KBB 2'411 fahrberechtigte Personen eingeschrieben, wovon zwei Drittel die Behindertenfahrdienste effektiv in Anspruch genommen haben.

Nachtnetz

Abschaffung Nachnetzzuschlag

Für Fahrten im TNW-Nachtnetz werden seit Dezember 2011 keine Zuschläge mehr erhoben. Die Parlamente der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft hatten dies beschlossen und der Kanton Aargau sprach sich anschliessend zugunsten einer einheitlichen Tariflösung ebenfalls für die Abschaffung aus. Im Kanton Solothurn sind die einzelnen Gemeinden zuständig, mit denen die Transportunternehmen Vereinbarungen abschliessen. Heute gilt somit auf dem gesamten TNW-Nachtnetz der normale TNW-Tarif. Die Einnahmeausfälle werden von den Bestellern übernommen.

Angebotsausbau Nachtnetz

Seit Dezember 2009 fährt aus Kapazitätsgründen die Tramlinie N6 nach Riehen (anstelle der bisherigen Buslinie). Gleichzeitig wurde die Tramlinie N14 bis Pratteln verlängert (vorher nur bis Muttenz). Die Buslinie N21 bedient neu auch das Grand Casino.

3.1.6 Sistierte Angebotsplanungen

Die Planungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zum Neubau eines gemeinsamen Zentrums für Akutgeriatrie und Rehabilitation am Standort Bruderholz wurden im Frühjahr 2012 definitiv gestoppt. Damit ist auch die Überprüfung der Verbesserung der ÖV-Anbindung dieses Standorts aus der Stadt vorläufig aufgeschoben.

3.2 Nachfrageentwicklung

3.2.1 Nachfrageentwicklung Regio-S-Bahn

Die Regio-S-Bahn weist einen deutlich steigenden Nachfragetrend auf¹². Auf den Regio-S-Bahn-Linien in der Nordwestschweiz (NWCH) (S1 und S3, ohne Elsass) sind die jährlichen Personenkilometer (Pkm) von 2008 bis 2012 um 12% auf knapp 228 Mio. angestiegen, wobei sie auf der S1 im 2012 gegenüber dem Vorjahr abgenommen haben.

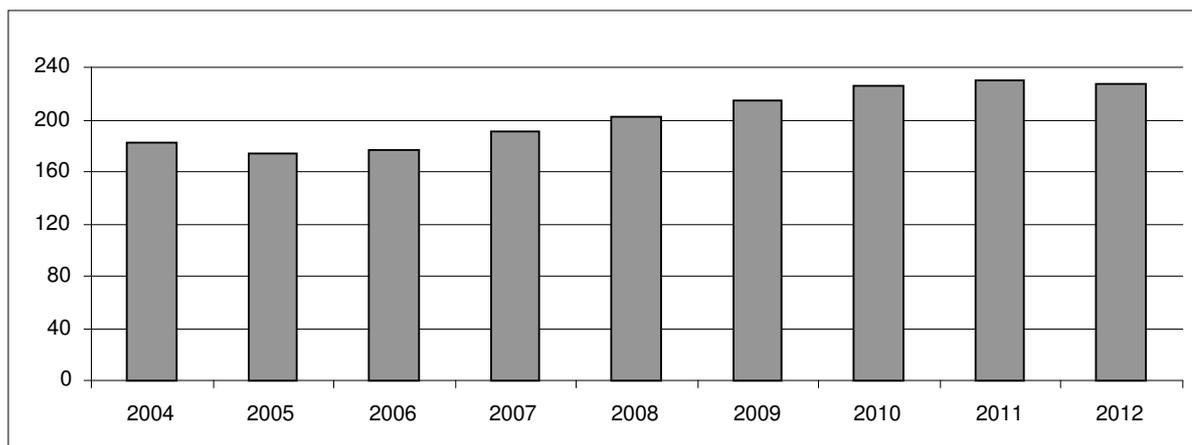


Abb. 4: Entwicklung der Verkehrsleistung (Personenkilometer [Mio. Pkm/a]) der Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz (Linien S1 und S3)

Auch im Wiesental hat die Nachfrage in den letzten Jahren stark zugenommen. Im Jahr 2011 hat auf den Linien S5 und S6 verglichen mit dem Vorjahr keine Zunahme der jährlichen Personenkilometer stattgefunden. Das Jahr 2012 weist nun aber einen erneuten Anstieg der Nachfrage aus.

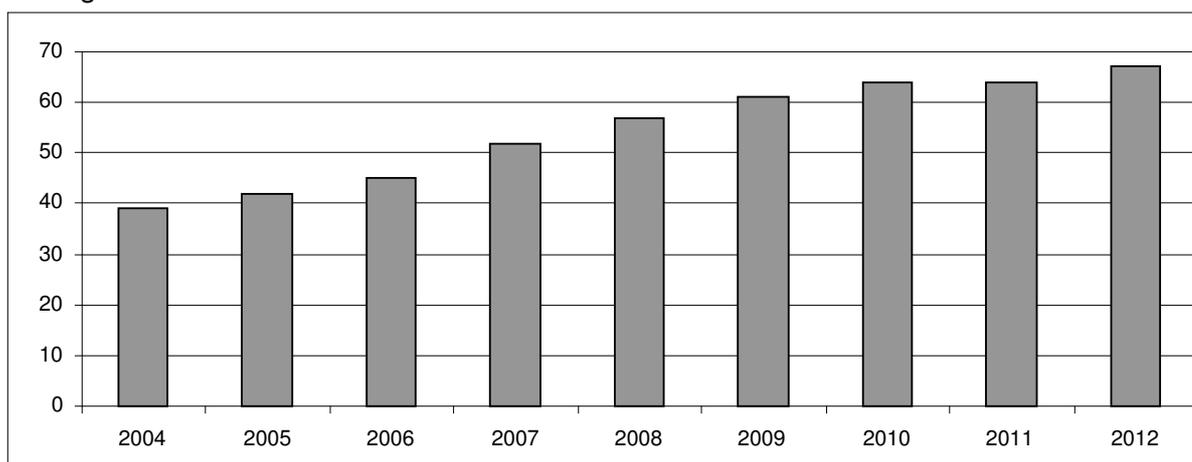


Abb. 5: Entwicklung der Verkehrsleistungen (Personenkilometer [Mio. Pkm/a]) der Regio-S-Bahn im Wiesental (Linien S5 und S6)

¹² Der Rückgang vom Jahr 2004 auf das Jahr 2005 ist auf das verbesserte Angebot im Fernverkehr zurückzuführen (zusätzliche Halte in Liestal und Sissach).

3.2.2 Nachfrageentwicklung Tram und Bus Hauptlinien

Die Bus- und Tramlinien, die den Kanton Basel-Stadt bedienen, werden in Haupt- und Ergänzungslinien unterteilt. Auf den Hauptlinien verkehren die Fahrzeuge täglich (Montag bis Sonntag) den ganzen Tag (ca. 6–24 Uhr) mit einem Mindestgrundtakt von 15 Minuten. Auf Ergänzungslinien werden eine oder mehrere dieser Anforderungen nicht erfüllt.

Die Anzahl beförderter Personen auf den betrachteten Haupt- und Ergänzungslinien hat zwischen 2008 und 2012 um 6.5% zugenommen. Im Jahr 2012 wurden rund 177 Mio. Personen befördert. Die jährlichen Personenkilometer sind im Zeitraum 2008 bis 2012 um knapp 5.5% auf gut 449 Mio. Pkm angestiegen.

Untenstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Zahl beförderter Personen auf den Hauptlinien für die Jahre 2007 bis 2012. Die Tramlinien 8, 10 und 11 weisen für die betrachtete Periode eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen auf. Bei anderen Tramlinien lässt sich im betrachteten Zeitraum kein klarer Trend feststellen. Teilweise bleibt die Nachfrage mit leichten Schwankungen von Jahr zu Jahr relativ konstant (z.B. Linie 3) oder die Linien verzeichnen einen Einbruch und erholen sich wieder (z.B. Linien 1 und 14). Diese Entwicklungen sind teilweise durch längere Bauphasen mit Betriebsunterbruch bzw. Umstellung auf Ersatzverkehr bedingt. Bei den Buslinien weisen die Linien 30, 36 und 50 eine klare Zunahme der beförderten Personen auf. Die stetige Zunahme der Anzahl beförderter Personen auf der Linie 38 ist auf das per Dezember 2008 eingeführte neue Betriebskonzept mit der Einführung der Busverbindung Grenzach-Wyhlen – Basel zurückzuführen.

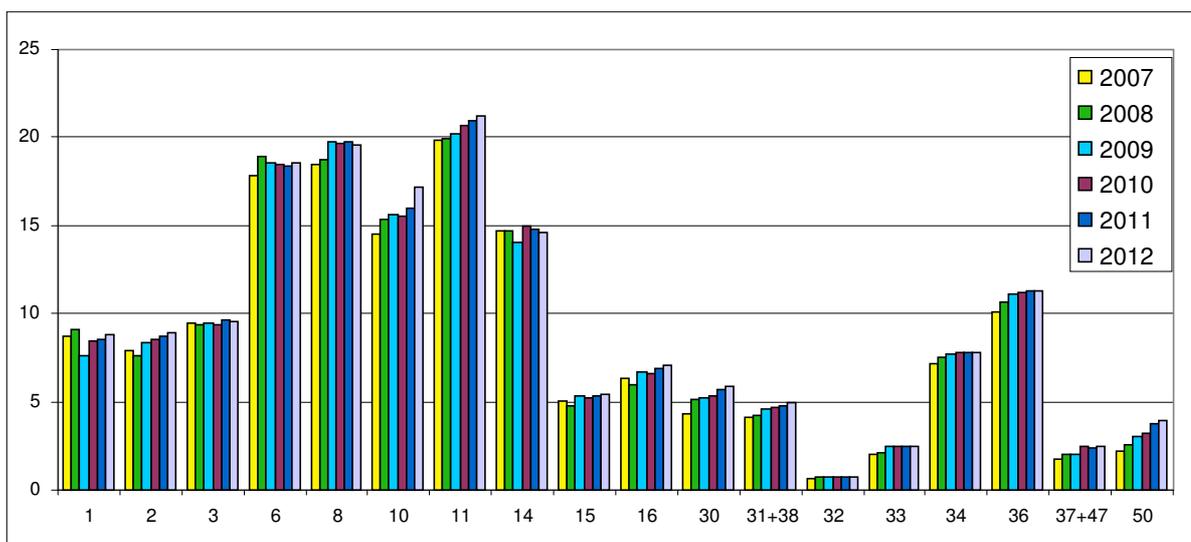


Abb. 6: Beförderte Personen auf den Hauptlinien [Mio. Personen/a]

In Bezug auf die Personenkilometer (vgl. Abb. 7) weist die Linie 11 ebenfalls eine Zunahme auf. Bei den übrigen Tramlinien ist kein klarer Trend ersichtlich. Die starke Erhöhung der Personenkilometer auf der Tramlinie 10 ist auf die Taktverdichtung zum 7.5'-Takt per Dezember 2011 zurückzuführen. Bei den Buslinien zeigt sich ein weitestgehend gleiches Bild wie bei der Anzahl beförderter Personen.

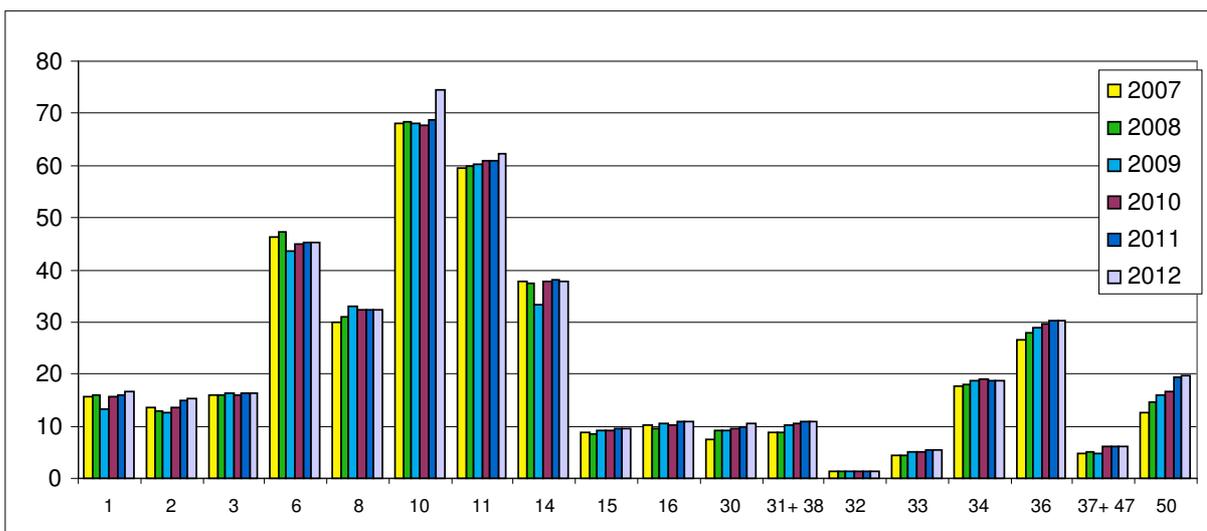


Abb. 7: Personenkilometer auf den Hauptlinien [Mio. Pkm/a]

3.2.3 Nachfrageentwicklung Tram und Bus Ergänzungslinien

Die starke Zunahme der Anzahl beförderter Personen auf der Linie 17 ist auf die per Dezember 2011 eingeführte Taktverdichtung zum 7.5'-Takt zurückzuführen. Die starke Abnahme auf der Linie 70/81 ist in der Auftrennung der Linie 70 in zwei separate Linien begründet. Die Angebote der Ergänzungslinien 21 und 48 wurden erst in den Jahren 2009, respektive 2010 eingeführt und verkehren nur zur HVZ; die Linie 48 beförderte bereits im ersten Betriebsjahr über 300'000 Fahrgäste, mit zunehmender Tendenz. Auch die grenzüberschreitenden Buslinien 55 und 603/604 entwickeln sich positiv. Die Anzahl beförderte Personen auf den Kleinbuslinien 35/45 hält sich auf tiefem Niveau stabil.

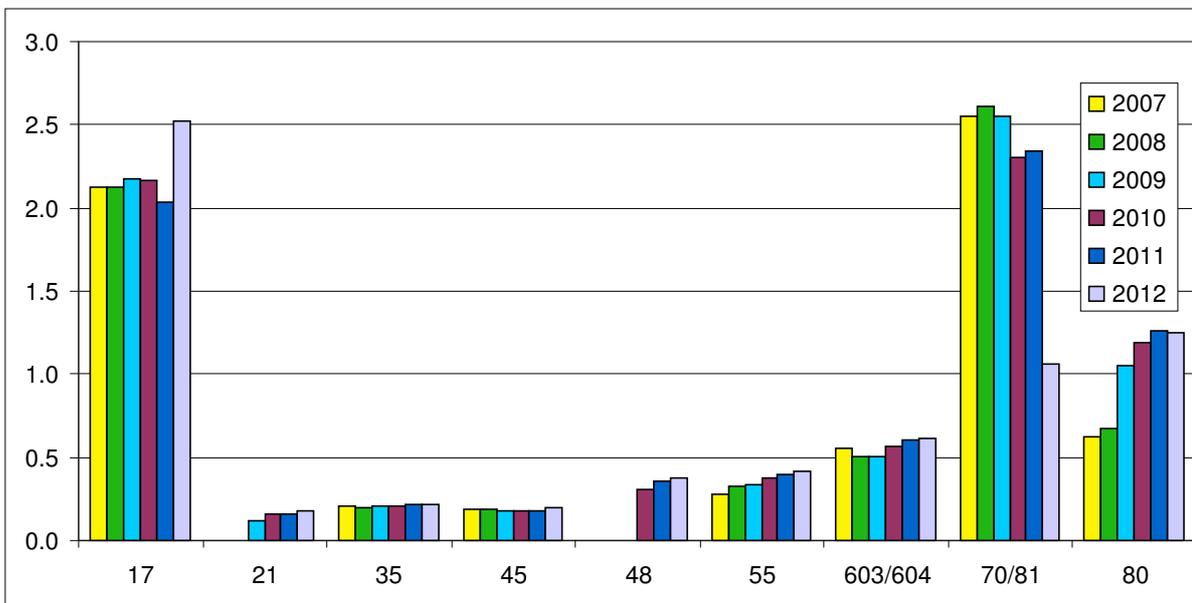


Abb. 8: Beförderte Personen auf den Ergänzungslinien [Mio. Personen/a]

Für die Personenkilometer zeigt sich dasselbe Bild wie für die beförderten Personen. Die verhältnismässig grössere Leistung der Buslinien 70/81 ist auf die Länge der Linie und die grossen Haltestellenabstände zurückzuführen.

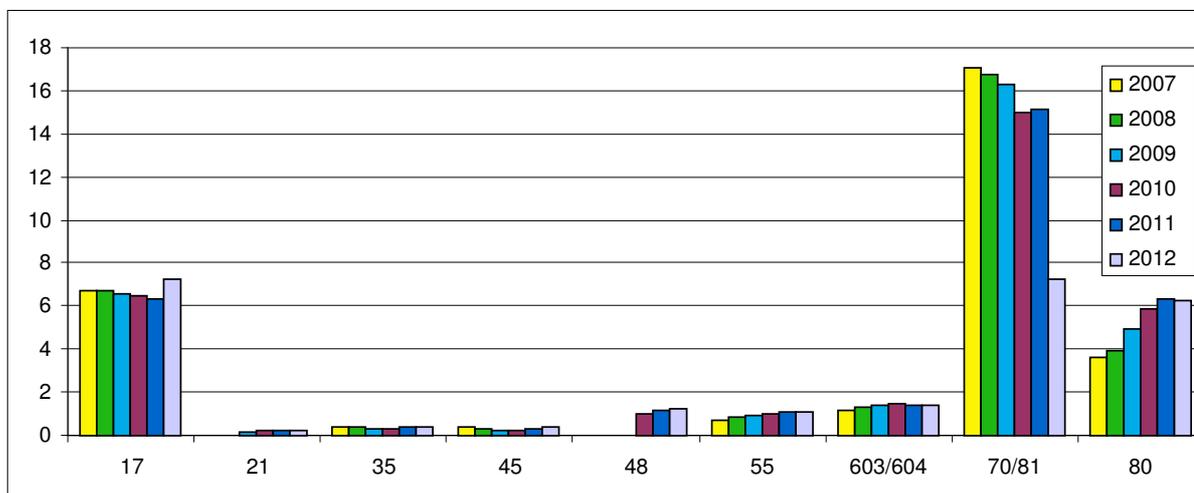


Abb. 9: Personenkilometer auf den Ergänzungslinien [Mio. Pkm/a]

3.3 ÖV-Angebot Fahrplanjahr 2013

3.3.1 Erschliessungsqualität des ÖV

Die ÖV-Qualität stellt ein wichtiges Entscheidungskriterium bei der Wahl des Wohnortes dar und ist auch als wirtschaftlicher Standortfaktor von grosser Bedeutung. In Basel wird laut Bevölkerungsbefragung 2011 das ÖV-Angebot von über 96% der Befragten als ein sehr wichtiger oder eher wichtiger Aspekt des Wohnorts bezeichnet. Die Zufriedenheit mit dem Tram- und Busverkehr im Kanton Basel-Stadt ist mit über 96% ebenfalls so hoch wie noch nie¹³.

Die räumliche Erschliessungsqualität kann mittels sogenannter ÖV-Güteklassen dargestellt werden. Die Güteklassen werden zweistufig bestimmt: Die Art der Verkehrsmittel und das Kursintervall weisen jede Haltestelle einer bestimmten Kategorie zu. Die Haltestellenkategorie in Verbindung mit der Distanz zur Haltestelle ergeben dann die ÖV-Güteklassen, was zu den kreisförmig ausgebildeten Flächen führt.

In Abb. 10 sind die Güteklassen der ÖV-Erschliessung im Kanton Basel-Stadt dargestellt. Der grösste Teil des Siedlungsgebiets des Kantons Basel-Stadt liegt in den höchstmöglichen Güteklassen A oder B. In die Güteklassen C und D fallen gewisse Gebiete in Kleinhüningen und im Gellert, sowie Wohngebiet in Riehen und Bettingen.

¹³ Quelle: Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt, Schlussbericht Bevölkerungsbefragung 2011, S.28

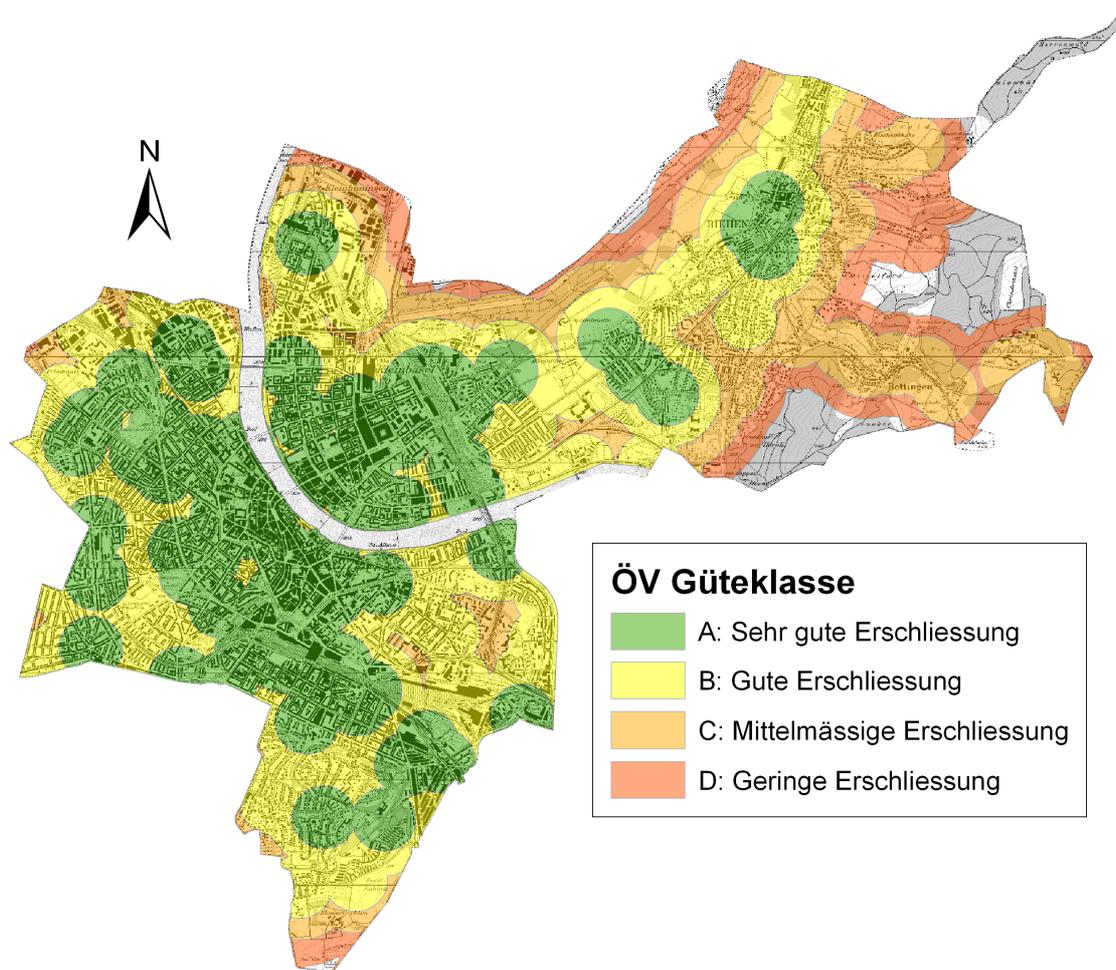


Abb. 10: Güteklassen ÖV-Erschliessung im Kanton Basel-Stadt, Stand 2012 (eigene Darstellung)

3.3.2 Angebot Regio-S-Bahn

Nachfolgende Abbildung zeigt das Liniennetz der Regio-S-Bahn für das Jahr 2013. Takte und Betriebszeiten sind in Abb. 12 ersichtllich.



Abb. 11: Liniennetzplan Regio-S-Bahn Fahrplan 2013

Angebot Regio-S-Bahn Fahrplan 2013

Beteiligte Besteller	Linie	Betreib.	Linienweg	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerk.
	S-Bahn	S1	SBB	Frick/Laufenburg - Basel SBB	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt
	S-Bahn	S1	SNCF	Basel SBB - Mulhouse	Halbstundentakt	Stundentakt	1 Zug alle 2h
	S-Bahn	S3	SBB	Olten - Basel - Laufen (- Delémont - Porrentruy)	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt
	RE	S4	DB	Offenburg - Freiburg i. Br. - Basel Bad Bf - (Basel SBB)	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt
	S-Bahn	S5	SBB GmbH	Weil am Rhein - Lörrach - Steinen	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Stundentakt
	S-Bahn	S6	SBB GmbH	Basel SBB - Lörrach - Zell im Wiesental	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Stundentakt
	Regionalbahn		DB	Lauchringen - Waldshut - Basel Bad Bf	Halbstundentakt	Stundentakt	Stundentakt
	S-Bahn	S9	SBB	Olten - Läfelfingen - Sissach	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt

Legende der beteiligten Besteller

	Kanton Basel-Stadt
	Kanton Basel-Landschaft
	Kanton Solothurn
	Kanton Aargau
	Kanton Jura
	Région Alsace (F)
	Baden-Württemberg (D)

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A unregelmässiger Fahrplan mit Taktlücken, Mo-Fr in den HVZ 2 Züge/Stunde
 - B Laufen - Porrentruy nur Stundentakt
 - C zusätzliche Züge Freiburg - Basel Bad.Bhf insbesondere in den HVZ, 5 Züge in HVZ bis Basel SBB
 - D für den Abschnitt Bahnhof SBB - Bad.Bhf ist der Kanton Basel-Stadt federführend als Besteller zuständig
 - E Halbstundentakt Montag bis Freitag nicht durchgängig
- graue Schrift Angebot wird **nicht** vom Kanton Basel-Stadt (mit-)bestellt

Abb. 12: Angebot Regio-S-Bahn Fahrplan 2013

Angebot Tram + Bus Hauptlinien Fahrplan 2013 in BS				Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich	Anmerk.
Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/abends	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt	Spätverkehr	
	Tram 1	BVB	Dreirosenbrücke - Bahnhof SBB (- Bad. Bahnhof) <i>im Abschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 2	BVB	Binningen - Zoo Dorenbach - Bad. Bahnhof (- Eglisee - Riehen Dorf) <i>im Abschnitt Bad. Bahnhof - Eglisee</i> <i>im Abschnitt Eglisee - Riehen Dorf</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 3	BVB	Burgfelden Grenze - Breite - Birsfelden Hard	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 6	BVB	Allschwil - Morgartenring - Riehen Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 8	BVB	Neuweilerstrasse - Bahnhof SBB - Kleinhüningen	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 10	BLT	(Rodersdorf - Fluh -) Ettingen - Zoo - Theater - Dreispitz - Arlesheim - Dornach	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	A
	Tram 11	BLT	Aesch - Dreispitz - Bahnhof SBB - St-Louis Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 14	BVB	(Pratteln -) Rothausstrasse - St. Jakob - Dreirosenbrücke	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 15	BVB	Bruderholz - Aeschenplatz - Messeplatz	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 16	BVB	Bruderholz - Markthalle - Schifflände	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Bus 30	BVB	Bahnhof SBB - Johanniterbrücke - Bad. Bahnhof	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	B
	Bus 31/38 + SBG	BVB	(Allschwil - Bachgraben -) Claraplatz - Hörnli Grenze - (Grenzach - Wyhlen) / (Otto Wenk-Platz - Habermatten) <i>im Abschnitt Hörnli Grenze - Habermatten</i> <i>im Abschnitt Hörnli Grenze - Grenzach-Wyhlen</i> <i>im Abschnitt Allschwil - Bachgraben</i> <i>im Abschnitt Bachgraben - Claraplatz</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
				7.5 / 15	7.5 / 15	7.5 / 15	15 / 10	7.5 / 15	15	10	15	
				30	15	15	60 / 30	30		60		C
				15	15	15	15	15				
				15	7.5	7.5	15	15	15	10		D
	Bus 32	BVB	(Chrischonaklinik -) Bettingen - Bettingerstrasse (- Riehen Dorf - Rotengraben) <i>im Abschnitt Chrischonaklinik - Bettingen</i> <i>im Abschnitt Bettingerstrasse - Rotengraben</i>	15	15	7.5	15 / 20	15	15	10	15	
				15	15	15	15	15	15	10		E
				15	15	15	15 / 20	15	15	20	15	F
	Bus 33	BVB	Schifflände - Spalantor - Wanderstrasse (- Allschwil - Schönenbuch) <i>im Abschnitt Wanderstrasse - Allschwil - Schönenbuch</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
				30	15	15	30	30	30	30	30	
	Bus 34	BVB	Bottingen - Zoo Dorenbach - Gotenstr. (- Habermatten oder Riehen Bahnhof) <i>im Abschnitt Gotenstr. - Habermatten</i> <i>im Abschnitt Gotenstr. - Riehen Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
				15	15	15	15 / 20	15	15	20	15	
				15	15	15	15	15	15	20	15	G
	Bus 36	BVB	Kleinhüningen - Bad. Bahnhof - Dreispitz - Kannenfeldplatz - Schifflände <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Stücki - Lange Erlen - Bad. Bahnhof</i> <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Stücki - Bad. Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
				15	15	15	15 / 10	15	15	10	15	
				15	15	15	15 / -	15				
	Bus 37/47	BLT	Bottingen - Bruderholzspital - Bedrettostrasse - Jakobsberg - St. Jakob (- Aeschenplatz / Muttentz) <i>im Abschnitt St. Jakob - Aeschenplatz</i> <i>im Abschnitt St. Jakob - Muttentz</i>	15	7.5	7.5	15	15	15	15	15	H
				15	15	15						
					15	15	30	30	30	30	30	I
	Bus 50	BVB	Bahnhof SBB - Kannenfeldplatz - EuroAirport	7.5	7.5	7.5	10	10	10	10	10 / 15	J K

Legende

fette Schrift Angebot auf Kantonsgebiet BS
normale Schrift Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
kursive Schrift Angebotsabweichung vom Grundangebot



Kanton Basel-Stadt
 Kanton Basel-Landschaft
 Kanton Solothurn
 Gemeinde Riehen
 Gemeinde Bettingen
 Gemeinde Grenzach-Wyhlen
 Bund

Erlauerung zu den Anmerkungen

- A Spätverkehr Fr/Sa und Sa/So bis 01 Uhr
- B im Abschnitt Bhf. SBB - UKBB Mo-Fr in der HVZ Taktverdichtung (3.75'-Takt)
- C im Spätverkehr 3 Kurse, am Sonntag 9 Kurse
- D Sonntag nur während Badesaison
- E Mo-Fr zwischen 08:00 - 11:15 stark reduziert; Sa bis 11:00 stark reduziert; So erst ab 08:15
- F Mo-Sa ab 20:30 und So ab 19:30 nur bis Steingrubenweg
- G im Spätverkehr nur bis Bahnübergang (Weiterfahrt als Linie 32, nach Riehen Bahnhof Umsteigen in Habermatten)
- H Verdichtung auf 7.5'-Takt auch 12:00 - 14:00
- I Spätverkehr nur Sa+So
- J Spätverkehr: Mo-Fr 15'-Takt, Sa+So 10'-Takt
- K nachfrageorientierte Verdichtungen

Abb. 14: Angebot Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2013

Angebot Tram + Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2013 in BS				Montag-Freitag			Samstag		Sonn- u. Feiertag		täglich	Anmerk.
Beteiligte Besteller	Linie	TU	Linienweg	Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/abends	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt	Spätverkehr	
	Tram 17	BLT	Ettingen - Bottmingen - Zoo - Barfusserplatz - Schiffflände (- <i>Wiesenplatz</i>)		7.5	7.5		7.5				A
			<i>im Abschnitt Schiffflände - Wiesenplatz</i>			7.5		7.5				A
	Tram E11	BLT	Reinach Süd- Dreispitz - Aeschenplatz - Theater - Markthalle - Heiliggeistkirche - Dreispitz - Reinach Süd		7.5							B
	Tram E11	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Heiliggeistkirche - Markthalle - Theater - Aeschenplatz - Dreispitz - Reinach Süd			7.5						B
	Tram 21	BVB	Badischer Bahnhof - Novartis Campus - Bahnhof St. Johann		30	15						
	Bus 30A	BVB	Bad. Bahnhof - Roche - Bad. Bhf.		15	15						
	Bus 34E	BVB	Bettingen - Otto Wenk-Platz - Drei Linden - Claraplatz		15							C
	Bus 35	BVB	Habermatten - Lachenweg - Riehen Bahnhof - Inzlinger Zoll	30	30	30	30	30				D
	Bus 45	BVB	Habermatten - Lachenweg - Riehen Bahnhof - Chrischonaweg	30	30	30	30	30				D
	Bus 48	BVB	Bahnhof SBB - Wanderstrasse - Gartenstrasse - Bachgraben		15	15						
	Bus 55	BVB+SWEG	Claraplatz - Bad. Bahnhof - Otterbach Zoll - Weil am Rhein - Haltlingen (- <i>Kandern</i>)	30	30	30	30	30	60	60		
	Bus 80	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Pratteln - Liestal	30	30	30	30	30				E, F
	Bus 81	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Augst - Liestal	30	30	30	30	30	60	30	60	E, G
	Bus 603	Métro Cars	Schiffflände - Novartis Porte 10 - Village Neuf	60	30	30	60	60				
	Bus 604	Métro Cars	Schiffflände - St-Louis Grenze - St-Louis	15	15	15	20	20	60	60	60	H

Legende

fette Schrift Angebot auf Kantonsgebiet BS
normale Schrift Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
kursive Schrift Angebotsabweichung vom Grundangebot

	Kanton Basel-Stadt
	Kanton Basel-Landschaft
	Landkreis Lörrach (D)
	Distribus, La Communauté de Communes des Trois Frontières (F)
	Gemeinde Riehen
	Bund

Anmerkungen

- A Sa nur nachmittags
- B fährt nicht während Schulferien
- C während Schulferien nur bis Otto Wenk-Platz
- D im Abschnitt Habermatten - Moosrain Linien 35/45 alternierend
- E im Abschnitt Aeschenplatz - Saline Linien 80/81 alternierend
- F Abschnitt Aeschenplatz - Pratteln nur bis 19 Uhr und ohne Sonntag
- G bis Dez. 2011 Linie 70
- H Spätverkehr nur Mo-Sa

Abb. 15: Angebot Tram und Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2013

4. Zielsetzungen ÖV-Programm 2014–2017

4.1 Grundlagen

Die strategischen Schwerpunkte des ÖV-Programms 2014–2017 leiten sich aus den rechtlichen Grundlagen sowie aus den aufeinander abgestimmten strategischen Planungsinstrumenten ab. Sie entsprechen im Wesentlichen den Schwerpunkten des ÖV-Programms 2010–2013 mit einem noch stärkeren Fokus auf die Regio-S-Bahn und das Tram bei der Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der Infrastrukturplanungen.

4.1.1 Rechtliche Grundlagen

Die Grundzüge der Verkehrspolitik des Kantons Basel-Stadt sind bereits auf Stufe Verfassung formuliert. Explizit soll der öffentliche Verkehr Vorrang geniessen¹⁴. Im Gesetz über den öffentlichen Verkehr ist das Ziel festgehalten, die Standortqualität des Kantons als Wirtschafts- und Wohnstandort durch einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr zu verbessern und einen grösstmöglichen Teil des Verkehrs mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln abzuwickeln¹⁵. Dieses Ziel hat die Bevölkerung mit der Annahme des neuen Umweltschutzgesetzes im November 2010 erneut bekräftigt. Das Umweltschutzgesetz legt unter anderem fest, dass die Verkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs ausserhalb der Hochleistungsstrassen zwischen den Jahren 2010 und 2020 um mindestens zehn Prozent gegenüber dem Stand von 2010 reduziert werden soll¹⁶. Um diese Reduktion erreichen zu können, ist u.a. auch ein massiver Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig. Der Grosse Rat trägt diesem Volksentscheid Rechnung, indem er mit der Verabschiedung des Gegenvorschlags zur Traminitiative den Ausbau des Tramstreckennetzes und der Regio-S-Bahn im Gesetz verankert hat. Gleichzeitig beschloss er eine Rahmenausgabenbewilligung für den Ausbau des Tramstreckennetzes über 350 Mio. Franken für die Jahre 2013–2022 und fällte damit einen historischen Entscheid zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs.

4.1.2 Strategische Planungsinstrumente

Agglomerationsprogramm

Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn haben gemeinsam mit den deutschen und französischen Nachbarbehörden das Agglomerationsprogramm Basel der zweiten Generation erarbeitet und im Juni 2012 beim Bund eingereicht¹⁷. Das Ergebnis der intensiven planerischen Arbeiten ist eine breit abgestützte Vision („Zukunftsbild 2030“), die zeigt, wie in den kommenden zwanzig Jahren die Abstimmung zwischen Siedlung und

¹⁴ Verfassung des Kantons Basel-Stadt § 30

¹⁵ Gesetz über den öffentlichen Verkehr § 2

¹⁶ „Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrsleistungszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Strassennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.“ (§ 13, Absatz 2, USG).

¹⁷ www.agglobasel.org

Verkehr in der trinationalen Agglomeration Basel weiterentwickelt werden soll. Das Zukunftsbild basiert auf einer konsequenten Siedlungsentwicklung nach Innen. Das künftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum der Agglomeration Basel soll sich auf die Kernstadt und die inneren Entwicklungskorridore sowie regionale Zentren entlang der Bahnachsen konzentrieren. Um dieses strategische Ziel zu erreichen, kommt dem Ausbau der Infrastruktur und des Angebots der S-Bahn (inkl. Herzstück) eine herausragende Bedeutung zu. Ein weiterer Schwerpunkt der Teilstrategie öffentlicher Verkehr des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation ist die – auf die S-Bahn abgestimmte – Weiterentwicklung des Tramnetzes gemäss der strategischen Planung „Tramnetz Region Basel 2020“ sowie die verbesserte Integration der verschiedenen Verkehrsmittel in intermodalen ÖV-Dreh-scheiben¹⁸. Das Agglomerationsprogramm 2. Generation enthält im Bereich öffentlicher Verkehr im Kanton Basel-Stadt zahlreiche Massnahmen¹⁹ im Bereich S-Bahn und Tram. Auf diese wird in den Kapiteln 5 und 7 eingegangen.

Richtplan

Im kantonalen Richtplan werden die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt. Die Leitsätze des 2009 vom Regierungsrat erlassenen Richtplans zum öffentlichen Verkehr lauten²⁰:

- Die Region Basel ist für den Personenfernverkehr besser in das schweizerische und europäische Städtennetz einzubinden. Angesichts knapper Kapazitäten des Schienennetzes ist eine Abstimmung zwischen dem Personen-, und dem stark wachsenden Güterverkehr (NEAT-Effekt) erforderlich.
- Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und in der Agglomeration Basel sowie die Schnittstellen der Transportkette zwischen ÖV und Individualverkehr (Fuss-, Velo- und motorisierter Verkehr) sind zu verbessern.
- Die Achsen des öffentlichen Verkehrs sind so auszugestalten, dass dieser behinderungsfrei verkehren kann, gleichzeitig sind Pünktlichkeit und Regelmässigkeit des ÖV-Betriebs einzuhalten.

Das ÖV-Programm ist auf diese Leitsätze abgestimmt. Die im Agglomerationsprogramm definierten Massnahmen sind in hohem Masse raumwirksam. Damit diese für den Kanton Basel-Stadt behördenverbindlich werden, wurden sie 2012/13 in den Richtplan aufgenommen.

4.2 Strategische Schwerpunkte – Überblick

Aus diesen Grundlagen und den finanziellen Rahmenbedingungen leiten sich die nachfolgenden strategischen Schwerpunkte zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs ab:

¹⁸ Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation, Teil 1 – Hauptbericht, 30. Juni 2012, S. IV

¹⁹ Die Massnahmen werden aufgrund ihrer Dringlichkeit und ihres Reifegrades in unterschiedliche Zeithorizonte eingereiht (die Jahreszahlen gelten jeweils für den Baubeginn): 2015–2018 (A-Massnahmen), 2019–2022 (B-Massnahmen), ab 2023 (C-Massnahmen).

²⁰ Kantonaler Richtplan Basel-Stadt, 20. Januar 2009, S.142

- Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der Infrastrukturplanungen
- Erhöhung Fahrgastkomfort
- Selbstständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung
- Förderung und Verbesserung der Transportkette
- Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information
- Vereinbarung mit Transportunternehmen über Qualitätsziele und Standards
- Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen
- Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen

Die nachfolgenden Kapitel gehen auf diese strategischen Schwerpunkte ein.

4.3 Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der Infrastrukturplanungen

Gemäss dem aktuellen Legislaturplan erachtet der Regierungsrat die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs über die Landesgrenze hinaus als prioritär. Er möchte den ÖV vor allem dort ausbauen, wo ein grosses Potenzial an Fahrgästen besteht und somit der Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs verändert werden kann. Besonders hoch ist dieses Potenzial im landesgrenzenüberschreitenden Verkehr. Eine herausragende Rolle hierbei spielt das Herzstück der Regio-S-Bahn. Das Herzstück schliesst eine historische Lücke an der Nahtstelle der Bahnnetze der Schweiz, Deutschlands und Frankreichs und stellt eine bisher fehlende Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen Basel SBB und Badischer Bahnhof her. Es ermöglicht die wirkungsvolle Verknüpfung der regionalen Bahnlinien und damit den Aufbau eines kohärenten S-Bahnsystems mit Durchmesserlinien. Die beiden Bahnhöfe sind so nicht länger Endstationen für den Regionalverkehr, zeit- und kapazitätsraubende Wendemanöver entfallen.

2014 geht die landesgrenzenüberschreitende Tramverbindung nach Weil am Rhein in Betrieb; 2018 soll die Verlängerung der Traminie 3 nach Saint-Louis Gare Ouest folgen. Auch das landesgrenzenüberschreitende Busangebot soll weiter ausgebaut werden.

Ein zweiter Schwerpunkt in der Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der Infrastrukturplanungen in den nächsten Jahren stellt der Ausbau des Tramstreckennetzes innerhalb des Kantons Basel-Stadt sowie zwischen diesem und dem Kanton Basel-Landschaft dar. Grundlage hierfür bildet die strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020, welche die zuständigen Stellen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft in den Jahren 2011 und 2012 erarbeitet haben, und die ein besonderes Gewicht auf die Abstimmung des Tramnetzes mit der S-Bahn legt. Mit den (S-)Bahnhöfen als ÖV-Drehscheiben soll der öffentliche Verkehr das Rückgrat der Erschliessung in der Agglomeration Basel bilden. Die zahlreichen politischen Vorstösse zum Ausbau des Tramnetzes (u.a. die Traminitiative) sowie der vom Grossen Rat (GR) beschlossene Gegenvorschlag zur Traminitiative bezeugen den politischen Willen, das Tramnetz für die Zukunft fit zu machen.

Der Schwerpunkt „Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der Infrastrukturplanungen“ bildet den eigentlichen Kern des ÖV-Programms. Er wird ausführlich in den Kapiteln 5 und 7 behandelt.

4.4 Erhöhung Fahrgastkomfort

Nebst der Weiterentwicklung des Angebots und der Infrastrukturplanungen ist auch die Erhöhung des Fahrgastkomforts von entscheidender Bedeutung für einen qualitativ hochstehenden öffentlichen Verkehr. Mit der Erneuerung der Tramflotte in den nächsten Jahren wird in diesem Bereich ein grosser Schritt nach vorn erfolgen.

4.4.1 Neue Fahrzeuge bei Tram und Bus

Um den Fahrgästen zeitgemässen und für möglichst viele Bevölkerungsgruppen zugänglichen attraktiven öffentlichen Verkehr anbieten zu können, erneuern BVB und BLT einen grossen Teil ihrer Tramflotte. Die Beschaffung der neuen Tramzüge stellt einen sicht- und fühlbaren Quantensprung in der Qualität des öffentlichen Verkehrs in der Region Basel dar. Die neuen Trams bieten eine grosse Komfortverbesserung für alle Fahrgäste und vereinfachen den Zugang für Gehbehinderte sowie für Personen mit Kinderwagen oder Gepäck.

Die BVB hat bei ihren Tramfahrzeugen einen Modernisierungsrückstand: Rund 2/3 ihrer Tramflotte besteht aus grösstenteils hochflurigen Trams mit einem Alter von bis zu fünfzig Jahren. Die BVB hat sich deshalb 2011 für den Kauf von sechzig neuen Tramzügen des Typs Flexity Basel des Herstellers Bombardier ausgesprochen (17 kurze und 43 lange Trams). Zusammen mit den bereits vorhandenen Tramzügen des Typs Combino wird die BVB künftig im fahrplanmässigen Betrieb nur noch durchgängig niederflurige Fahrzeuge einsetzen. Die neuen



Abb. 16: Künftiges Flexity-Tram

Trams werden in den Jahren 2014–2016 ausgeliefert werden. Der Flexity Basel ist zu 100% niederflurig, verfügt über eine Klimatisierung und ist bereits international zugelassen. Er ist umweltfreundlich und zeichnet sich durch ein sehr gutes Preis-Leistungs-Verhältnis aus.



Abb. 17: Tango-Tram

Bei der BLT waren im Jahr 2012 bereits 19 der neuen Tango-Trams der Firma Stadler Rail auf den Linien 10 und 11 im Einsatz. Die BLT beabsichtigt, bis 2016 eine zweite Tranche von Tango-Trams zu beschaffen. Alle Türen des 45 m langen, klimatisierten Tango-Trams sind ohne Stufen zugänglich, der Niederfluranteil im Fahrzeug beträgt 75%.

Auch die BVB-Busflotte wird zu einem grossen Teil erneuert: in den Jahren 2014/15 steht eine grosse Ersatzbeschaffung von zwei Dritteln der Busflotte an. Insgesamt werden 52 (Diesel-)Busse ersetzt. Die BVB setzt dabei auf dieselbetriebene Fahrzeuge der neusten Generation, welche die Euro-VI-Norm²¹ erfüllen. Die Neubeschaffung von Dieselnissen stellt eine Übergangslösung dar. Bis im Jahr 2020, in welchem der Ersatz der bisherigen Gasbus-

²¹ Euro-VI-Norm ist der höchste heute am Markt erhältliche Standard

se ansteht, will die BVB die Erprobung neuer Antriebstechnologien aktiv vorantreiben (vgl. Kap. 4.8.2).

4.4.2 WLAN in Tram und Bus

BVB und BLT rüsten ihre Fahrzeuge mit WLAN aus. Die BLT bietet seit Februar 2012 standardmässig auf allen Tango-Trams gratis WLAN an. Dieser neue Service bietet insbesondere Fahrgästen aus der Agglomeration mit einer längeren Reisezeit einen Mehrwert. Die BVB testete im Jahr 2012 auf Tram- und Buslinien im Rahmen eines Pilotprojekts verschiedene WLAN-Dienstleister. Anschliessend wird sie über die definitive Einführung von WLAN entscheiden. Auch Haltestellen könnten künftig mit WLAN ausgerüstet werden.

4.4.3 Wartehallen

Nebst den Fahrzeugen sind auch die Haltestellen ein Aushängeschild des öffentlichen Verkehrs und sollen für die wartenden Fahrgäste attraktiv und zweckmässig sein. Der Grosse Rat hatte deshalb 2008 einen Rahmenkredit über 3 Mio. Franken für die Jahre 2008 bis 2012 für die Errichtung neuer Normwartehallen gesprochen. Die BVB schätzte damals, dass dieser Kredit für rund vierzig bis fünfzig neue Wartehallen inkl. Fundament und elektrische Zuleitung ausreicht. Als Kriterium für das Errichten einer neuen Wartehalle gilt – nebst der technischen Machbarkeit – ein Fahrgastaufkommen von 300 Einsteigenden pro Tag an der jeweiligen Haltekante. In den letzten Jahren stellte die BVB aus den Mitteln des Rahmenkredits hauptsächlich im Stadtzentrum – zum Teil an städtebaulich sensiblen Standorten – neue Wartehallen auf (z.B. Markplatz, Kunstmuseum, Bankverein, Schiffflände beim Fischmarktbrunnen). Das Errichten einer Wartehalle insbesondere in der Innenstadt bedingt meist eine sorgfältige Abstimmung mit den Interessen der Denkmalpflege und des Stadtbilds. Auch in den Quartieren profitiert die Bevölkerung von neu errichteten Unterständen, so zum Beispiel an den Haltestellen Grellingerstrasse, Voltaplatz, Tellplatz, Brausebad. Die BVB schätzt, dass sie bis Ende 2013 total rund 45 neue Wartehallen realisieren kann und der Rahmenkredit ausgeschöpft sein wird. Anschliessend wird der Regierungsrat prüfen, ob die Notwendigkeit für die Beantragung eines Folgekredits für weitere Wartehallen besteht.

4.4.4 Neuer Haltestellenauftritt

In Zusammenarbeit mit der BLT wird die BVB an ihren Tram- und Bushaltestellen neue Haltestellenstelen installieren. Damit sollen die Haltestellen übersichtlich gestaltet werden. Die Stelen verbessern zudem die Erkennbarkeit und Auffindbarkeit der Haltestellen. Der neue Haltestellenauftritt wird mit dem Projekt Neues Fussgänger-Leitsystem des Präsidialdepartements²² optisch abgestimmt und in Zusammenarbeit mit dem Bau- und Verkehrsdepartement umgesetzt.

4.4.5 Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten

Ein stabiler Fahrplan und möglichst kurze Fahrzeiten sind wichtige Elemente des Fahrgastkomforts. Verspätungen machen den öffentlichen Verkehr für die Kundinnen und Kunden unzuverlässig und unattraktiv und führen zu Schwierigkeiten im Betrieb (unregelmässige Taktfolge, ungleichmässige Auslastung der Kurse). Mit dem weiteren Ausbau des ÖV ge-

²² www.entwicklung.bs.ch/themen-und-projekte-stadtentwicklung/welcome/fussgaengerleitsystem.htm

winnt auch das Thema ÖV-Eigenbehinderung an Bedeutung. Um die Ziele Fahrplanstabilität und Verkürzung der Fahrzeiten zu erreichen, bewilligte der Grosse Rat 2006 einen Rahmenkredit zur Beschleunigung des ÖV und zur Reduktion von Behinderungen in der Höhe von 1,5 Mio. Franken. Zahlreiche Beschleunigungsmassnahmen lassen sich zudem im Zusammenhang mit Projekten, insbesondere Umgestaltungsprojekten, realisieren. So konnten im Jahre 2011 die Reisezeiten der ÖV-Linien beim mittleren Ring deutlich reduziert und stabilisiert werden. An zahlreichen weiteren Lichtsignalanlagen erfuhr der ÖV lokale Verbesserungen. In Planung stehen die Beschleunigung der Buslinie 30 im City-Ring, der Tramlinie 2 in der Hammerstrasse und der Buslinien 31/38 in der Belforterstrasse. Mit der aktuellen Entwicklung einer neuen Strategie für die Steuerung der Lichtsignalanlagen schafft das Amt für Mobilität die Grundlage, die einzelnen Verkehrsarten noch wesensgerechter in der Lichtsignalsteuerung zu berücksichtigen. Ein wichtiges Ziel dabei ist die Fahrplanstabilisierung und Bevorzugung des ÖV, und damit verbunden eine Verbesserung der Transportkette (vgl. Kap. 4.6). Die Umsetzung erfolgt kontinuierlich mit der Erneuerung von Lichtsignalanlagen und kommt auch gezielt dort zur Anwendung, wo dringender Handlungsbedarf besteht. Fahrplanstabilität und Fahrzeitverkürzung leisten auch einen Beitrag an eine hohe Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Fahrleistungen (vgl. Kap. 4.10).

4.5 Selbstständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung

Die Umsetzung des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) stellt den Kanton Basel-Stadt in den kommenden Jahren vor grosse Herausforderungen. Mit dem Ratschlag „Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt; Ausgabenbewilligung für die Projektierung von Anpassungen der Allmendinfrastruktur und Finanzierung der notwendigen Fahrzeugumbauten der BVB“²³ hat der Regierungsrat dem Parlament die Grundstrategie sowie die geplante Vorgehensweise zur Kenntnis gebracht und Gelder für die Projektierung, den Umbau von Fahrzeugen und die Realisierung einer Testhaltestelle beantragt.

Der Grosse Rat hat im November 2012 den Ratschlag und somit einen ersten Kredit über 12,4 Mio. Franken für die Umsetzung des BehiG bewilligt. Auf dem Basler Tramnetz werden die Haltekanten in Zukunft eine Höhe von 27 cm ab Schienenoberkante und einen Abstand von 122 cm von der Gleismittelachse aufweisen. Das BehiG schreibt für das Tramnetz eine Umsetzungsfrist bis Ende 2023 vor.

Die Umsetzung des BehiG in Sachen „niveaugleicher Einstieg“ wird deutliche Veränderungen an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bedingen. Mit der Umsetzung des niveaugleichen Einstiegs wird die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr nicht nur für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung und insbesondere Personen im Rollstuhl sondern auch für alle Passagiere markant verbessert. Man darf erwarten, dass sich die verbesserte Zugänglichkeit auch positiv auf die Fahrgastwechselzeit auswirken wird.

Auch für Menschen mit einer Seh- oder Hörbehinderung muss der öffentliche Verkehr „barrierefrei“ sein. An den Informationsmitteln in den Fahrzeugen und an den Haltestellen wer-

²³ Ratschlag 12.1070

den deshalb entsprechende Anpassungen vorgenommen. Ebenso werden taktil-visuelle Orientierungshilfen am Boden angebracht.

4.6 Förderung und Verbesserung der Transportkette

Jeder ÖV-Kunde ist in seiner Wegkette immer auch zu Fuss, mit dem Velo, Auto oder mit einem anderen Verkehrsmittel unterwegs. Um die Attraktivität des ÖV zu steigern, ist deshalb die Verbesserung der Intermodalität zwischen dem ÖV und den verschiedenen anderen Verkehrsträgern wichtig, so auch mit dem Langsamverkehr. Zu diesem Zweck sind gemäss dem sich in Überarbeitung befindlichen Teilrichtplan Velo 2013 neue Velostationen an den Fernverkehrsbahnhöfen und Bike-and-Ride-Anlagen (Veloabstellanlagen) an grösseren ÖV-Knotenpunkten und ÖV-Endhaltestellen im Kanton Basel-Stadt vorgesehen. Auch ausserhalb des Kantons Basel-Stadt sind Massnahmen zur Verbesserung der Transportkette geplant. Das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation enthält Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität der ÖV-Drehscheiben Saint-Louis, Muttenz, Laufen und Breitenbach²⁴ im A-Horizont.

Eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Intermodalität zwischen dem klassischen ÖV und dem Veloverkehr stellen öffentliche Veloverleihsysteme dar. Die Einführung eines solchen Systems im Kanton Basel-Stadt ist in Prüfung.

Im Rahmen des INTERREG IV-Projekts „Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der Park&Ride-Standorte im Trinationalen Eurodistrict Basel“ wurde die Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Situation entlang der regionalen Bahnlinien bezüglich des künftigen Bedarfs und der Ausbaumöglichkeiten untersucht. Vertiefte Resultate zur Intermodalität für den grenzüberschreitenden Bereich Basel West – Allschwil – Hégenheim – Saint-Louis sind in Erarbeitung.

Im Zusammenhang mit der Parkraumbewirtschaftung hat der Grosse Rat auch einen Pendlerfonds beschlossen, mit dessen Gelder der Kanton künftig Park-and-Ride-Anlagen, Bike-and-Ride-Anlagen und weitere Massnahmen für einen umweltgerechten Pendlerverkehr auch ausserhalb des Kantonsgebiets (mit-)finanzieren kann.

Auch der ÖV-ÖV-Transportkette ist Beachtung zu schenken, insbesondere an den Umsteigeknoten mit hohem Passagieraufkommen wie den beiden Fernverkehrsbahnhöfen. Als vorgezogene, aber provisorische Massnahme für die Erweiterung der Perronzugänge am Bahnhof SBB wurden ab Herbst 2012 zwei neue Treppenabgänge von der Margarethenbrücke auf die Perrons der Gleise 14–17 gebaut²⁵. Im Rahmen des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof sind u.a. kundenfreundlichere und behindertengerechte Zugänge zum Bahnhof und zu den Perrons von besonderem Interesse. Diesbezüglich laufen vertiefte Untersuchungen. Als eine Massnahme ist auf 2013 die zweite (Riehener) Unterführung (südlicher Personentunnel) geöffnet worden, was vor allem die Wege von den Perrons zur Tram- und Bushaltestelle verkürzt.

²⁴ Unterschiedliche Massnahmen je nach Standort: P&R, B&R, Busbahnhof, Personenunterführung u.a.

²⁵ Für die weiteren Planungen zu den Perronzugängen am Bahnhof Basel SBB vgl. Kapitel 7.2

Auch bei der Weiterentwicklung des Tramnetzes wird ein besonderes Gewicht auf die Vernetzung von Tram und Regio-S-Bahn gelegt (vgl. Tramnetz 2020, Kapitel 7.4.1.1). Damit verbunden ist die geeignete Ausgestaltung der Umsteigeknoten.

4.7 Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information

Ein weiterer Schwerpunkt liegt bei der Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information. Um das Potenzial im grenzüberschreitenden ÖV zu nutzen, müssen nicht nur Infrastruktur und Angebot ausgebaut, sondern auch betreffend Tarifgestaltung Fortschritte erzielt werden. Das Abonnement-Sortiment ist daher mittelfristig so zu erweitern, dass eine marktgerechte Preisgestaltung ermöglicht wird. Einfach zugängliche und aktuelle Informationen sind für das System öffentlicher Verkehr von besonderer Bedeutung. Die Informationssysteme der Transportunternehmen sollen deshalb auf den neuesten Stand gebracht und noch stärker miteinander verknüpft werden. Auch mittels vermehrter Nutzung der neuen Medien kann die Kundeninformation weiter ausgebaut werden.

4.7.1 Tarifentwicklung

Preisentwicklung

Nach längerer Stagnation der Preise für Fahrten im TNW-Gebiet erhöhte der TNW in den Jahren 2010 und 2012 die Preise für Einzelfahrten und U-Abos. Die Tarifierhöhung erfolgte im Kontext der nationalen ÖV-Tarifierhöhung, aufgrund der Teuerung sowie der quantitativen und qualitativen Angebotsverbesserungen des öffentlichen Verkehrs in der Nordwestschweiz. Gleichzeitig wurden die Tarifstrukturen vereinfacht und/oder an den nationalen Tarif angepasst²⁶. Vor dem Hintergrund der Diskussionen auf nationaler Ebene über einen grösseren Finanzierungsanteil der Nutzer sowie der weiteren ÖV-Angebotsausbauten in der Region muss davon ausgegangen werden, dass die Tarife des TNW bereits in naher Zukunft weiter steigen werden. Voraussichtlich erfolgt die nächste Tarifierhöhung noch während der Laufzeit dieses ÖV-Programms.

U-Abo Zonierung als Sortimentserweiterung im Angebot

Im Gegensatz zu anderen Tarifverbänden der Schweiz bietet der TNW im Abonnementsbereich nur ein Netz-Abonnement an. Üblich ist, dass die Kundschaft wählen kann zwischen einem Netzabo und mehreren Abos über Teilgebiete des Netzes. Der Abopreis ist umso günstiger, je weniger Zonen der Fahrgast löst. Eine solche Zonierung auch im TNW hätte den Vorteil, dass zukünftige Preisanpassungen differenzierter gestaltet werden könnte; zudem würde der Preis der bezogenen Leistung besser entsprechen. Der Kostendeckungsgrad könnte mittelfristig gesteigert werden. Er ist derzeit in der Nordwestschweiz vergleichsweise tief, die Kantone müssen grosse Teile der Kosten über direkte Abonnementssubventionen und Abgeltungsbeträge decken.

Mit einer Erweiterung des Abonnement-Sortiments wäre eine Ausdehnung des Tarifverbands nach Deutschland und Frankreich einfacher und vor allem für den Kunden verständlicher realisierbar als mit dem heutigen System. Die Schaffung weiterer grenzüberschreitender ÖV-Verbindungen wird durch die heutigen Tarifstrukturen erschwert.

²⁶ Gültigkeit Halbtax-Abo sowie Junior- und Enkelkarte auch in Kombination mit Mehrfahrten- und Tageskarten, Mitnahmebestimmungen für Velo, Aufhebung Kostenpflicht für Gruppen von Kindern unter 6 Jahren

Der mögliche Systemwechsel im TNW steht auch im Zusammenhang mit dem nationalen Projekt „Zukünftiges Preissystem Schweiz“ und der wachsenden Nachfrage nach Abonnements, die Teile des TNW mit Regionen südlich des Juras kombinieren.

Die TNW-Vollversammlung hat nach Abwägung der Vor- und Nachteile einer U-Abo Zonierung im Dezember 2012 beschlossen, vorläufig am bestehenden System des Einzonenmodells im Abonnementsbereich festzuhalten. Dies, bis die weiteren Entwicklungen im Tarif- und Vertriebsbereich auf nationaler Ebene genügend Planungssicherheit für eine Neubeurteilung geben.

Grenzüberschreitende Tarife

Das Interregprojekt²⁷ „Weiterer Ausbau der grenzüberschreitenden Tarifkooperation im Dreiländereck“ verfolgt das Ziel, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) mit organisatorischen und tarifarischen Massnahmen weiter zu stärken. Projektträger sind die Tarifverbände RVL und TNW. In der ersten Phase²⁸ des Projekts wurden das aktuelle grenzüberschreitende Tarifangebot untersucht und Empfehlungen zur Optimierung gegeben. Das bislang bestehende Angebot für Monats- und Jahresabonnemente (RegioCardPlus, Distripass, AlsaPlus) sowie für trinationale Tageskarten (TicketTriRegio) wurde als vernünftig bis gut angesehen. Im Bereich der Einzeltickets erkannten die Projektträger Optimierungsbedarf und setzten einzelne Massnahmen um²⁹.

Unterdessen hat sich die Situation mit der Annahme des neuen Umweltschutzgesetzes geändert. Um das Ziel einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen, sind auch bei den grenzüberschreitenden Tarifen zusätzliche Anstrengungen nötig. Dies wurde im Rahmen des Studienauftrags „Stiig-Um“³⁰ bestätigt. Mit einem Ausbau und einer Flexibilisierung der Abonnementsangebote soll den Pendlerinnen und Pendlern auch bei kürzeren Strecken im benachbarten Ausland oder im TNW ein attraktives Abonnement angeboten werden können. Ideales Fernziel wäre ein Trinationaler Tarifverbund mit der Agglomeration Basel im Mittelpunkt; ein solcher ist jedoch erst längerfristig realisierbar.

4.7.2 Informationssysteme

Modernisierung Leitstelle

Die gemeinsame Leitstelle von BVB und BLT sind mit ihrem Leitsystem für die Steuerung des Fahrbetriebs, aber auch für die Daten verantwortlich, mit denen die rund 300 dynamischen Fahrgastinformationssystem-Tafeln an den Haltestellen der BVB und der BLT (nur Tram) regelmässig versorgt werden. Das 14-jährige Leitsystem wurde im Jahr 2012 ersetzt. Dank dem neuen System können die Kundeninformationen den heutigen Bedürfnissen entsprechend ausgebaut werden. So bietet das neue System die Möglichkeit, mit Leitstellen anderer Transportunternehmen Daten auszutauschen. Damit lassen sich auch Echtzeitinformationen übermitteln, d.h. in den Fahrzeugen können die nächsten Anschlüsse in Echt-

²⁷ Interreg ist ein Regionalprogramm der Europäischen Union (EU) zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, an dem sich auch Nicht-EU-Staaten beteiligen können.

²⁸ Zweite Phase vgl. Kapitel 4.7.2 Grenzüberschreitende Information

²⁹ u.a. die Anerkennung der RVL-PunkteCard auf der grenzüberschreitenden Buslinie 38 ab Basel-Claraplatz sowie die Herausgabe von grenzüberschreitend gültigen Retour-Gruppenfahrtscheinen

³⁰ Als Grundlage für ein Umsetzungskonzept „Stiig-Um“ haben drei unabhängige Expertenteams in einem Studienauftrag abgeschätzt, ob die bisher geplanten Massnahmen zur Zielerreichung des Umweltschutzgesetzes ausreichen und welche zusätzlichen Massnahmen allenfalls erforderlich wären.

zeit angezeigt werden (z.B. Anzeige von Busanschlüssen in S-Bahnen). Die Transportunternehmen-übergreifende Echtzeitanzeige der Anschlüsse wird fertig umgesetzt sein, sobald die neuen Tram- und Busfahrzeuge in Betrieb sind (vgl. Kapitel 4.4.1).

Dynamische Fahrgastinformationssystem-Tafeln

Die wichtigsten Haltestellen, insbesondere in der Innenstadt, sind mit dynamischen Fahrgastinformationssystem-Tafeln (DFI) ausgestattet. Für deren Installation ist die BVB zuständig; sie definiert auch die Kriterien für die Haltestellen, an denen ein DFI montiert wird³¹. Die Ausrüstung von Haltestellen mit DFI ist grundsätzlich abgeschlossen³². Im Rahmen von Bauprojekten werden noch einige DFI aufgestellt (z.B. Linien 80/81 am Aeschenplatz).

Fahrplan-App

Die BVB hat ihr elektronisches Fahrplanauskunftssystem – das in Zukunft immer wichtiger werden dürfte – stark ausgebaut. Neu können auch Fahrten nach Deutschland und Frankreich abgerufen werden. Die hohe Anzahl an Abfragen pro Monat zeigt das Bedürfnis nach zeitnah aktualisierten digitalen Fahrplänen im Nahverkehr. Mit der BVB Fahrplan-App „Basel & Regio“ wurde der Zugriff auf die Datenbank deshalb weiter vereinfacht und auch mobilen Nutzerinnen und Nutzern ermöglicht. Die App ermöglicht den Zugang zu den Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle, aber auch ausführliche Reiseplanungen von A nach B in Basel und der TriRegio. Schon bald sollen auch die nächsten Abfahrten in Echtzeit abgerufen werden können („virtuelle DFI“). Auch die BLT hat vor Kurzem eine eigene App aufgeschaltet.

Grenzüberschreitende Information

Das Interregprojekt „Weiterer Ausbau der grenzüberschreitenden Tarifkooperation im Dreiländereck“ (vgl. Kapitel 4.7.1) hat im zweiten Teil die Vereinheitlichung und Stärkung der Information und Kommunikation der grenzüberschreitenden Billettangebote zum Inhalt. Die Projektträger lancierten deshalb ab dem Jahr 2010 eine gemeinsame Dachmarke „triregio“, um das bestehende Angebot besser zu vermarkten. In einer Broschüre sind alle grenzüberschreitenden Tarifprodukte und Preise übersichtlich zusammengestellt, im Internet wurde die Informationsplattform www.triregio.info eingerichtet. Beide Produkte sind in deutscher und französischer Sprache verfügbar.



Parallel dazu startete eine Kommunikationskampagne, um die verschiedenen Zielgruppen auf das bestehende Angebot aufmerksam zu machen (Aktionen im Berufsverkehr an den Grenzübergängen, Werbung in und an Fahrzeugen sowie in den Printmedien). Im dritten Projektschritt ist die Vernetzung der bestehenden elektronischen Fahrplanauskunftssysteme und die Realisierung einer umfassenden grenzüberschreitenden Tür-zu-Tür-Fahrplanauskunft als Internetapplikation vorgesehen.



Abb. 18: Werbung triregio

³¹ Ein DFI wird an Haltestellen installiert, die mehr als 600 Einsteigende aufweisen oder wichtige Umsteigepunkte darstellen.

³² In Bearbeitung ist noch die Haltestelle am Bahnhof SBB der Linie 50.

4.8 Vereinbarung mit Transportunternehmen über Qualitätsziele und Standards

Mittels Vereinbarungen mit den Transportunternehmen will der Regierungsrat sicherstellen, dass die bestellten Transportleistungen in der gewünschten Qualität erbracht werden.

4.8.1 Vereinbarung von Qualitätszielen

Mit den Transportunternehmen (SBB und BVB) werden im Rahmen der Leistungsvereinbarung Qualitätsziele vereinbart. Bei diesen handelt es sich einerseits um eindeutig messbare Kennzahlen wie zum Beispiel die Anzahl verspäteter Kurse, Anzahl ausgefallener Kurse oder auch die Stabilität der eingehaltenen Umsteigeverbindungen.

Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn lassen darüber hinaus alle zwei Jahre Kundenbefragungen durchführen. Hierbei werden subjektive Kriterien wie zum Beispiel die von der Kundschaft wahrgenommene Sauberkeit in den Transportmitteln, die Freundlichkeit des Personals, der Fahrkomfort oder die Qualität der Fahrgastinformation mit Methoden der empirischen Sozialforschung ermittelt. Die Resultate sind mit anderen Tarifverbänden in verschiedenen Regionen der Schweiz vergleichbar und zeigen, dass sich die Kundenzufriedenheit im Raum Basel im Vergleich auf einem Spitzenniveau befindet – keine andere Region der Schweiz weist höhere Werte auf³³. Das Ziel ist nun, das hohe Qualitätsniveau mindestens zu halten, unterdurchschnittlich bewertete Transportunternehmen gezielt an das hohe Durchschnittsniveau heranzuführen und insbesondere die Bereiche mit unterdurchschnittlichen Resultaten³⁴ oder rückgängiger Qualität in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen zu verbessern.

Der Kanton Basel-Stadt und die Partnerkantone in der Nordwestschweiz wollen im Weiteren ein Bonus-Malus-System für die S-Bahn im Detail prüfen und allenfalls einführen (später eventuell auch für Tram und Bus).

4.8.2 Vorgaben an Transportunternehmen betreffend Ökologie und Lärm

Bei der Beschaffung der neuen Fahrzeuge (vgl. Kapitel 4.4.1) sind die Betriebskosten, die u.a. die Energiekosten beinhalten, ein wichtiges Zuschlagskriterium. So zeichnet sich der Flexity Basel durch einen geringen Energieverbrauch inklusive Rückspeisung der beim Bremsen gewonnenen Energie ins Stromnetz aus. In ihrem Bestreben, den CO₂-Ausstoss ihrer Busflotte zu reduzieren, hat die BVB zudem im Vorfeld der anstehenden Busbeschaffung gemeinsam mit anderen Transportunternehmen Hybrid-Gelenkbusse getestet. Die BVB schätzt den Hybridbus für den Serieneinsatz als noch nicht reif ein. Sie wird sich deshalb im Bereich Hybridantrieb an der Erprobung und Weiterentwicklung der Technologie beteiligen. Dazu wird sie eine kleine Anzahl Busse mit Hybridantrieb beschaffen. So sollen vertiefte Er-

³³ Der im Herbst 2012 von der Umweltorganisation umverkehr durchgeführte ÖV-Test in 53 Schweizer Städten und Agglomerationen basierte auf anderen Kriterien als die Kundenzufriedenheitsumfragen. Die Hauptgründe für die Verschlechterung des Rangs Basels im ÖV-Test 2012 im Vergleich zum Test 2006 waren das Alter des Rollmaterials (Trams) und die strengere Bewertung der Qualität der Umsteigeknoten, wobei hier insbesondere der Aeschenplatz negativ ins Gewicht fiel.

³⁴ Unterdurchschnittliche Bewertung bei gleichzeitig hoher Relevanz bei Thema „Tickets und Preise“ und „Reklamationen“

kenntnisse über die Praxistauglichkeit der Technologie und insbesondere auch über die Betriebstauglichkeit des Elektroantriebs gewonnen werden. Die BVB will erreichen, dass der Energieverbrauch ihrer Busflotte ab 2020 niedriger und der Schadstoffausstoss tiefer ist als beim besten Standard. Auch die Lärmreduktion soll weiter gehen, als die aktuellen Vorschriften verlangen.

Der Grosse Rat verlangt, dass die auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt verkehrenden Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs noch umweltfreundlicher werden. Die Vereinbarungen mit den Betreibern sollen deshalb Vorgaben bezüglich erneuerbarem Stromanteil und CO₂-Neutralität der Treibstoffe enthalten. Der Regierungsrat beabsichtigt, gemeinsam mit der BVB – im Sinne einer Nachhaltigkeitsbilanz – ein Indikatorensystem zu entwickeln, um die ökologische Performance der Fahrzeuge zu bestimmen. In einem zweiten Schritt sollen dann Zielwerte festgelegt werden. Der Kanton nimmt als Eigentümer Einfluss auf die BVB und setzt sich bei der Fahrzeugbeschaffung dafür ein, dass auch hinsichtlich der lufthygienisch relevanten Schadstoffe möglichst emissionsarme Fahrzeuge beschafft werden. Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge soll die Umweltfreundlichkeit ein wichtiges Kriterium darstellen, nicht jedoch die Fahrzeugtechnologie an sich. Der Regierungsrat wird sich im Zusammenhang mit der ihm überwiesenen Motion bezüglich des Betriebs des öffentlichen Verkehrs mit zu 100% aus erneuerbarer Energie stammenden Energieträgern³⁵ detailliert zu dieser Thematik äussern. Neben einem möglichst ökologischen Antrieb der Fahrzeuge ist bei Neubeschaffungen auch dem Thema Lärmemissionen eine hohe Beachtung zu schenken.

4.9 Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen

Für eine effizientere Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs sind auch bestehende Organisationsstrukturen zu hinterfragen, weiterzuentwickeln und an die aktuellen Rahmenbedingungen anzupassen. Der öffentliche Verkehr macht immer weniger Halt an den Grenzen – weder an Kantonsgrenzen noch an Landesgrenzen – und hält immer mehr grenzüberschreitende Angebote bereit. Diese erfreuliche Entwicklung bedingt auch neue Formen der Zusammenarbeit sowie Partnerschaften über Grenzen hinweg. So gründeten etwa die beteiligten Gebietskörperschaften eine gemeinsame Trägerschaft für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms 1. Generation und die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der weiteren Generationen. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist kantonsübergreifend organisiert und bezieht auf allen Stufen die ausländischen Partner aktiv mit ein. Die neue Organisationsform mit einer eigens geschaffenen Geschäftsstelle hat zu einem Quantensprung in der Qualität der Zusammenarbeit bei diesem Thema geführt.

Auch die Regio-S-Bahn und insbesondere das Herzstück als zentrales Infrastrukturprojekt bei der Weiterentwicklung der S-Bahn-Angebote können nur als partnerschaftliche Projekte der involvierten Kantone sowie der deutschen und französischen Nachbarn erfolgreich weiterentwickelt werden. Zur Koordination der anstehenden Planungsarbeiten für die nächsten Phasen und zur wirkungsvollen Kommunikation dieser für die ganze Region wichtigen Projekte ist deshalb ebenfalls eine adäquate Organisationsstruktur zu suchen. Die Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen ist auch zur Sicherstellung der Finanzierung der neuen Infrastrukturen und für ein wirkungsvolles Lobbying von grosser Bedeutung. Unter der Lei-

³⁵ Vgl. Motion Vitelli und Konsorten, <http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100375/000000375332.pdf> (13.5135)

tung der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel läuft deshalb derzeit der Prozess „Trinationale Trägerschaft S-Bahn“. Ziel ist die Verbesserung der Planung des trinationalen Bahnverkehrs und damit auch bessere Voraussetzungen, bei der Vergabe von Projektmitteln aus den nationalen Infrastrukturförderprogrammen berücksichtigt zu werden.

Auch bei bestehenden Organisationsformen und Verträgen, die die Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Basel-Stadt, weiteren Kantonen und Transportunternehmen regeln, zeigt sich Handlungsbedarf. Dies betrifft besonders die Vereinbarung über die BVB-BLT³⁶ aus dem Jahr 1982 und die Vereinbarung über den Behindertentransport³⁷. Die Regierungsräte Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben am 18. Dezember 2012 beschlossen, diese beiden Staatsverträge neu zu verhandeln. Als mögliches Szenario müsste auch eine (Teil-) Fusion von BVB und BLT, z.B. der Tramsparten, in Erwägung gezogen werden. Auch die Vereinbarung zum TNW aus dem Jahr 1989³⁸ ist nicht mehr aktuell und muss an die neuen Rahmenbedingungen angepasst werden.

4.10 Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen

Die finanziellen Ressourcen sollen möglichst optimal eingesetzt werden – auch beim öffentlichen Verkehr. Der Regierungsrat verfolgt das Ziel, den Kostendeckungsgrad der durch die Transportunternehmen erbrachten Leistungen zu halten und mittelfristig zu steigern. Die Abgeltung der öffentlichen Hand an die Transportunternehmen wird in den nächsten Jahren aufgrund des Angebotsausbaus (vgl. Kap. 5 und 7) und der Fahrzeug-Ersatzbeschaffung (vgl. Kap. 4.4.1) jedoch weiter steigen. Nebst der Gewinnung neuer Kundschaft sowie den regelmässigen Tarifierhöhungen (vgl. Kap. 4.7.1) kommt deshalb der Erhöhung der Effizienz bei der Erbringung der Transportleistungen ein hoher Stellenwert zu. Rationalisierungs- und Synergiepotenziale sind aktiv zu suchen und konsequent zu nutzen. Die Vereinbarungen mit den Transportunternehmen und die Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen (vgl. Kap. 4.9) stehen auch in Zusammenhang mit der Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen.

³⁶ Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982 (Stand 2. Februar 1993)

³⁷ Vereinbarung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten und mobilitätseingeschränkten Betagten vom 13. Oktober 1998 (Stand 15. Mai 2011)

³⁸ „Vereinbarung zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) den Schweizerischen PTT-Betrieben (PTT) den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) der BLT Baselland Transport AG (BLT) und den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura, Solothurn betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990“ vom 29. Mai 1989 (Stand 1. April 1992).

5. ÖV-Angebotsänderungen 2014–2017

Kapitel 5 beschreibt die für die Jahre 2014–2017 geplanten Angebotsänderungen im öffentlichen Verkehr vorbehaltlich der Verfügbarkeit der finanziellen Mittel. Um bei Bahn und Tram darüber hinaus grössere Angebotsschritte anbieten zu können sind zusätzliche Infrastrukturen nötig. Das Bau- und Verkehrsdepartement arbeitet intensiv an der Planung und Projektierung dieser neuen Bahn- und Traminfrastrukturen. Sie werden jedoch grösstenteils erst nach 2017 in Betrieb gehen, weshalb sie in Kapitel 7 Ausblick dargelegt werden.

5.1 Geplante Angebotsveränderungen Regio-S-Bahn

5.1.1 Wiedereinführung durchgehende Verbindung Nordwestschweiz – Elsass

Nachdem die FLIRT auf den Fahrplan 2009 auf dem schweizerischen Abschnitt Frick/Laufenburg – Basel eingeführt wurden, aber noch nicht in Frankreich zugelassen waren, war die bisherige Durchbindung zwischen der Nordwestschweiz und dem Elsass nicht mehr möglich. Mit dem Ziel, diese Verbindung auf den frühestmöglichen Zeitpunkt wieder einzuführen, haben im Mai 2012 in Basel die ÖV-Direktoren der drei Kantone (Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau), der Präsident des elsässischen Regionalrats, der CEO der SBB und der für den Regionalverkehr zuständige Generaldirektor der SNCF eine Absichtserklärung unterzeichnet.

Grundlage dafür bildet eine Machbarkeitsstudie für die Durchbindung im Knoten Basel und in Richtung Nordwestschweiz, die auf zwei Zeithorizonte ausgerichtet ist: Dezember 2014 (frühestmöglicher Zeitpunkt) und 2018 (mit Bahnanschluss EuroAirport). Neben der früheren S1 Frick/Laufenburg – Mulhouse kommen grundsätzlich auch andere Varianten wie z.B. diejenige aus dem Ergolzthal für eine Durchbindung in Frage. Die Fachstellen der SBB und der Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben ein externes Büro mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie beauftragt. Begleitet werden die Arbeiten von den Fachstellen der Région Alsace, der SNCF, RFF und vom Bundesamt für Verkehr. Im Laufe der vertieften Untersuchungen und aufgrund neuer denkbarer Angebotskonzepte sind die Fachstellen der Kantone Solothurn und Jura ebenfalls miteinbezogen worden.

5.1.2 Fahrplanverdichtung S6

Die S6 (Basel SBB – Zell i.W.) soll künftig auch an Sonn- und Feiertagen und in den Randstunden am Abend alle dreissig Minuten verkehren (heute nur im Stundentakt). Dies führt auch im Freizeitverkehr zu einer Verbesserung der Anschlussmöglichkeiten auf den nationalen wie internationalen Fernverkehr in den beiden Basler Bahnhöfen. Bestellerin der Leistungen auf dem Abschnitt Badischer Bahnhof – Zell i.W. ist das Land Baden-Württemberg, dessen finanziellen Mittel derzeit zu stark limitiert sind, um neue Leistungen einführen zu können. Der Kanton Basel-Stadt wirkt zusammen mit dem Landkreis Lörrach und der Gemeinde Riehen bereits seit Längerem auf eine Angebotsverbesserung hin. Für den Abschnitt Verbindungsbahn, auf dem die Verkehrsleistungen von Kanton und Bund abgegolten werden, wäre der Kanton Basel-Stadt bereit, die Verdichtung zu finanzieren.

5.1.3 Erhöhung der Platzkapazität in der Hauptverkehrszeit (HVZ)

Wie in der Periode 2010–2013 sind auf dem Nordwestschweizer Teil des S-Bahn-Netzes weitere punktuelle Fahrplanverdichtungen und Rollmaterial-Verstärkungen (Dreifach-Traktionen FLIRT) auf den nachfragestarken Abschnitten im Ergolz-, Frick- und Laufental vorgesehen.

Auch im Wiesental besteht auf der S6 diesbezüglich Handlungsbedarf. Die am stärksten frequentierten Züge werden laufend verstärkt. Hauptverantwortliche Bestellerin ist auch hier das Land Baden-Württemberg.

Ausserdem wird die Verlängerung von ein bis zwei weiteren RegioExpress-Zügen (RE) aus Offenburg – Freiburg i.Br. – Basel Bad. Bahnhof bis Basel SBB geprüft. Auch wenn mit Eröffnung der zweiten Rheinbrücke (auf Ende 2012) und der Sanierung der alten Brücke dannzumal auf diesem Abschnitt genügend Kapazitäten zur Verfügung stehen werden, bleiben diese im Ein-/Ausfahrbereich (Ostkopf) des Bahnhofs SBB sehr limitiert. Von daher sind weitere Fahrplanverdichtungen vorderhand kaum möglich.

5.1.4 Ausschreibung Regionalverkehr deutsche Zulaufstrecken Regio-S-Bahn-Netz

Mit Auslaufen mehrerer Verkehrsverträge zwischen dem Land Baden-Württemberg und den Verkehrsunternehmen, u.a. DB Regio und SBB GmbH, auf 2016 beabsichtigt das Land, die Verkehrsleistungen auf definierten Teilnetzen europaweit auszuschreiben und neu zu vergeben. Darunter fallen auch die Breisgau-S-Bahn (Teilnetz 9) mit einer stündlichen RB-Verbindung bis Basel, der RegioExpress Offenburg – Basel (ehemals Teilnetz 4) und das Teilnetz 10, das die Strecken im Wiesental und am Hochrhein bis zum Bodensee umfasst. Die Ausschreibung wurde im September 2009 im EU-Amtsblatt vorangekündigt. Der heutige Zeitplan sieht ein stufenweises Verfahren mit Beginn zum Jahreswechsel 2013/2014 vor. In gewissen Fällen wird auch mit Übergangslösungen bis zur Neuvergabe zu rechnen sein. Insbesondere das Vergabeverfahren für die grenzüberschreitenden Verbindungen in die Schweiz ist noch abschliessend zu klären. Grundsätzlich hat das Land Interesse an einer Verknüpfung der Linien aus dem Wiesental und vom Hochrhein mit einer schweizerischen Linie, so dass auch von deutscher Seite aus Durchmesserlinien über Basel SBB hinaus bestünden. Dies dürfte jedoch erst längerfristig, im Zusammenhang mit den erforderlichen Ausbauten im Bahnhof SBB und im Hinblick auf das Herzstück realisierbar sein (siehe Kap. 7.1.1 und 7.1.4).

5.2 Geplante Angebotsveränderungen im Fern- und Güterverkehr

Im nationalen Fernverkehr werden zwei Meilensteine realisiert sein, die auch direkte Auswirkungen auf die Verbindungen ab Basel haben werden: die vollständige Inbetriebnahme der Zürcher Durchmesserlinie (DML) per Dezember 2015 und des Gotthardbasistunnels per Ende 2016. Über die DML soll u.a. der IR Basel – Zürich Flughafen, der sogenannte „FlugZug“ verkehren. Dank dem Gotthardbasistunnel wird die Fahrzeit ab Basel ins Tessin vorerst rund eine halbe Stunde kürzer sein (gemäss heutigem Stand). Des Weiteren sollen zwischen Zürich und Chur auf Mitte 2014 die IC jede zweite Stunde im Halbstundentakt verkehren. Deren Verlängerung bis Basel ist vorgesehen, kann aber erst nach Abschluss aller Bauarbeiten zur

DML realisiert werden. Der Kanton Basel-Stadt wird sich bei der SBB für das Zustandekommen dieser zweiten Verbindung einsetzen.

Aufgrund der neuen Strategie der SBB zum Unterhalt, zur Erneuerung und Erweiterung ihrer Schieneninfrastruktur, speziell was die Konzentration und Ausdehnung der Intervalle betrifft, wird per Fahrplan 2014 das Angebot im Fernverkehr zu den Randstunden an den gestiegenen Unterhaltsbedarf angepasst.

Gemäss aktuellem Stand der Planungen sollen im Rahmen des Konzepts Horaire Léman 2030 und wegen der Grossbaustelle zwischen Lausanne und Renens per Fahrplan 2016 die zweistündlich direkten ICN Basel – Biel – Genf/Lausanne um eine halbe Stunde gedreht werden³⁹ und neu stündlich bis Lausanne verkehren. Aufgrund der weitreichenden Auswirkungen dieser Umstellung, insbesondere auf die S-Bahn im Laufental fordert die Konferenz der kantonalen öV-Direktoren der Nordwestschweiz vom Bundesamt für Verkehr und von der SBB entsprechende Reparaturmassnahmen in Form eines zusätzlichen Fernzuges (RE) Basel und Biel, so wie es im Angebotskonzept zu ZEB⁴⁰ vorgesehen ist. Dies würde nötigenfalls einen vorgezogenen Doppelspurausbau bedingen (vgl. Kap. 7.1.1). Die technischen und finanziellen Untersuchungen dazu sind im Gange.

Im internationalen Fernverkehr wird vor allem auf den Verbindungen nach Italien ab 2014 mit einer Verbesserung beim Rollmaterial-Einsatz (zusätzliche ETR 610 anstelle der ETR 470) und beim Fahrplan-Angebot sowohl am Gotthard wie auch am Lötschberg zu rechnen sein. Dank dem Rollmaterial soll der internationale Verkehr am Gotthard generell stabilisiert werden, um den Reisenden ein zuverlässiges Angebot mit hoher Qualität bieten zu können. Auf der Lötschberg-Simplon-Achse ist eine Erhöhung der Anzahl Zugverbindungen Basel – Mailand vorgesehen. Die Weltausstellung EXPO in Mailand im Jahre 2015 spielt dabei mit eine Rolle.

Zu den anderen internationalen Fernverbindungen ist bisher bekannt, dass wegen des erwähnten neuen Angebotskonzepts zwischen Zürich und Chur bereits ab Ende 2013 einer der heute aus/nach Deutschland via Basel nach/von Chur verkehrenden EC für ca. zwei Jahre in Zürich enden wird (d.h. bis zur Einführung der zweiten durchgehenden IC-Verbindung Basel – Chur). Zumindest bis dahin sind auf deutscher Seite keine nennenswerten Fahrplanänderungen zu erwarten. Konzeptionelle Änderungen beim ICE-Angebot, wie insbesondere die Umstellung der heutigen zweistündlich gebündelten Fahrlage auf einen Halbstundentakt zwischen Basel und Mannheim, werden erst mit fortschreitendem Viergleis-ausbau zwischen Karlsruhe und Basel möglich sein. Inwiefern in Frankreich die Inbetriebnahme der 2. Etappe des LGV Est, der Abschnitt Beaudrecourt – Vendenheim (bei Strassburg) mit der Vogesenquerung auf Fahrplan 2017 Auswirkungen auf den TGV-Verkehr von/nach der Schweiz haben wird, ist noch offen. Die Fahrzeit Basel – Paris jedenfalls wäre auf diesen Zeitpunkt mit etwa drei Stunden gleich lang wie diejenige mit dem TGV Rhin-Rhône.

³⁹ mit Abfahrten und Ankünften in Basel SBB neu zur halben Stunde (um die Minute .30) statt wie bisher zur vollen Stunde

⁴⁰ Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

5.3 Geplante Angebotsveränderungen Tram

5.3.1 Tram Weil am Rhein

Die neue Tramstrecke zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein befindet sich seit Dezember 2008 im Bau und wird voraussichtlich im Verlauf des Jahres 2014 in Betrieb genommen. In Basel verläuft die Linienführung von der Gärtnerstrasse via Gärtnerstrassenbrücke, Kleinhüningeranlage und die Hiltalingerbrücken zum Zoll. In Weil Friedlingen verkehrt das Tram ab Rheincenter in der Hauptstrasse, unterquert die Autobahnbrücke und führt weiter zum Bahnhof Weil am Rhein. An der Endhaltestelle werden direkte Abgänge zu den Bahnsteigen der Regio-S-Bahn erstellt.

Die alle 15 Minuten verkehrende landesgrenzenüberschreitende Tramverbindung wird die beiden Städte Basel und Weil am Rhein einander näher bringen und mehr grenzüberschreitende Mobilität ermöglichen. Dank flankierenden Massnahmen werden die heute teilweise stark belasteten Quartiere gleichzeitig vom Durchgangsverkehr entlastet, wodurch sich die Lebensqualität in diesen Quartieren deutlich verbessert. In Basel beispielsweise wird mit Inbetriebnahme der neuen Tramlinie die Kleinhüningeranlage für den Schwerverkehr gesperrt.



Abb. 20: Gleisbau Kreisel Weil am Rhein, Mai 2012

Mit einer Verlängerung der Tramlinie 8 über Weil Bahnhof hinaus Richtung Osten ins Zentrum von Weil am Rhein könnte das Einzugsgebiet nochmals erweitert werden. Es ist zu erwarten, dass weitere Reisezeitgewinne und weitere Verkehrsverlagerungen vom MIV zum ÖV erzielt werden könnten. Im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation ist des-

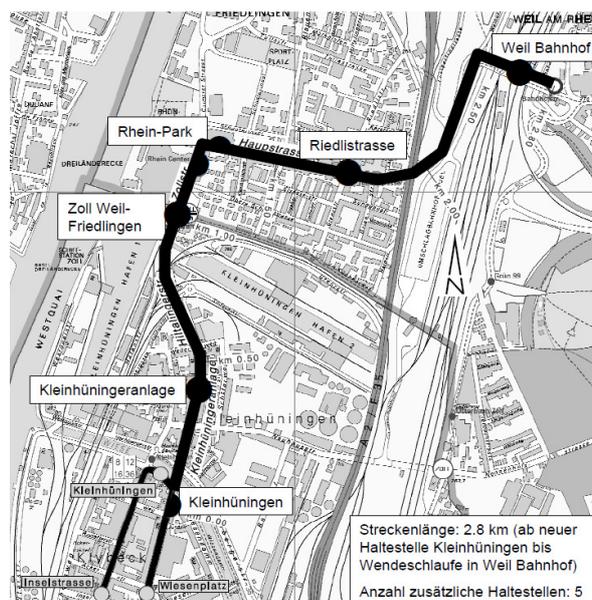


Abb. 19: Tramstrecke nach Weil am Rhein



Abb. 21: Die neue Tramlinie in der Kleinhüningerstrasse (Fotomontage)⁴¹

⁴¹ Quelle Fotos: www.tram8.info

halb die Weiterführung der Tramlinie 8 ab Weil Bahnhof bis Weil Sparkasse als B-Projekt eingestuft. Die Federführung hierfür liegt bei der Stadt Weil am Rhein.

Weitere Tramstrecken der Etappen 1⁴² und 2⁴³ aus dem Tramnetz 2020 befinden sich in fortgeschrittener Planung, werden jedoch voraussichtlich erst in der Laufzeit des nächsten ÖV-Programms 2018–2021 in Betrieb genommen werden. Sie werden deshalb in Kapitel 7.4 näher erläutert.

5.3.2 Taktanpassungen Freitag- und Samstagabend

Im Zusammenhang mit einem vorgezogenen Budgetpostulat der UVEK betreffend Globalbudget Öffentlicher Verkehr⁴⁴ zur Taktverdichtung der Tram- und Buslinien am Freitag-, Samstag- und Sonntagabend zum 10'-Takt wurde die Betriebszeit aller Tramlinien und der Buslinie 36 in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag per Dezember 2011 um eine halbe bis eine Stunde bis ca. 1 Uhr verlängert (vgl. Kapitel 3.1.3). In den Abendstunden bieten die Trams und Busse heute genügend Kapazität – auch am Freitag- und Samstagabend. Eine Taktverdichtung zum 10'-Takt – wie im Budgetpostulat verlangt – würde jedoch zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖV beitragen. Sie ist aber nur sinnvoll, wenn sie auf dem ganzen Netz umgesetzt wird, andernfalls funktionieren die Anschlüsse nur jedes 2. resp. 3. Mal. Eine Verdichtung auf dem gesamten Netz bedingte jedoch eine Finanzierung auch seitens des Kantons Basel-Landschaft. Aufgrund des engen finanziellen Spielraums des Partnerkantons bleibt ein 10'-Takt vorerst ein längerfristiges Ziel. In der Laufzeit des ÖV-Programms 2014–2017 soll gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft eine kundenfreundliche und möglichst wirtschaftliche Lösung für eine Verdichtung des ÖV-Angebots am Freitag- und Samstagabend erarbeitet werden.

5.3.3 Verlängerung Linie 2 abends nach Riehen

Per Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wurde die S6 bis Basel SBB verlängert. Aufgrund dieses neuen Angebots und gemäss Auftrag des Sparprogramms aus dem Jahre 2004 wurden die Einsatzkurse Eglisee – Riehen in der Hauptverkehrszeit eingestellt. Die Direktkurse am Morgen Riehen – Bahnhof SBB mit der Linie 2 wurden dann aber wieder eingeführt. Ein vorgezogenes Budgetpostulat⁴⁵ verlangt nun die Verlängerung der Linie 2 nach Riehen auch in den abendlichen Hauptverkehrszeiten. Der Grosse Rat hat das Budgetpostulat mit grosser Mehrheit überwiesen. Der Regierungsrat wird die Umsetzung prüfen.

5.4 Geplante Angebotsveränderungen Bus

Die meisten geplanten Angebotsveränderungen beim Bus betreffen auch Partnergemeinden und -körperschaften (u.a. Grenzach-Wyhlen, Inzlingen, Kanton Basel-Landschaft, Communauté des Communes des Trois Frontières). Die Umsetzung der Planungen ist deshalb abhängig von der Zustimmung dieser Partner.

⁴² Etappe 1: Weil am Rhein, Margarethenstich, Erlenmatt

⁴³ Etappe 2: Saint-Louis, Stückli

⁴⁴ Vgl. www.grosserrat.bs.ch/suche/geschaefte/details/?idurl=10.5363 (P10.5363.01)

⁴⁵ Vgl. <http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100374/000000374948.pdf> (P13.500.01)

5.4.1 Raum Wettstein (Roche) – Riehen – Bettingen

Im Zusammenhang mit dem vorgezogenen Budgetpostulat der UVEK betreffend Globalbudget öffentlicher Verkehr⁴⁶ zur Entflechtung der Buslinie 31/38 und Verdichtung dieser Linien in den HVZ im Bereich Roche wurden die Buslinien im Raum Wettstein – Riehen – Bettingen überprüft und ein neues Konzept entwickelt. Es berücksichtigt nebst den beiden genannten Punkten auch die von der Gemeinde Grenzach-Wyhlen angestrebte ganztägige Taktverdichtung auf der Linie 38, es schafft neue Direktverbindungen zum Friedhof Hörnli und verbessert die Verbindung Bettingen – Schulhaus Bäumlhof – Claraplatz. Es ist nachfolgend abgebildet und ist gekennzeichnet durch folgende Linienführungen:

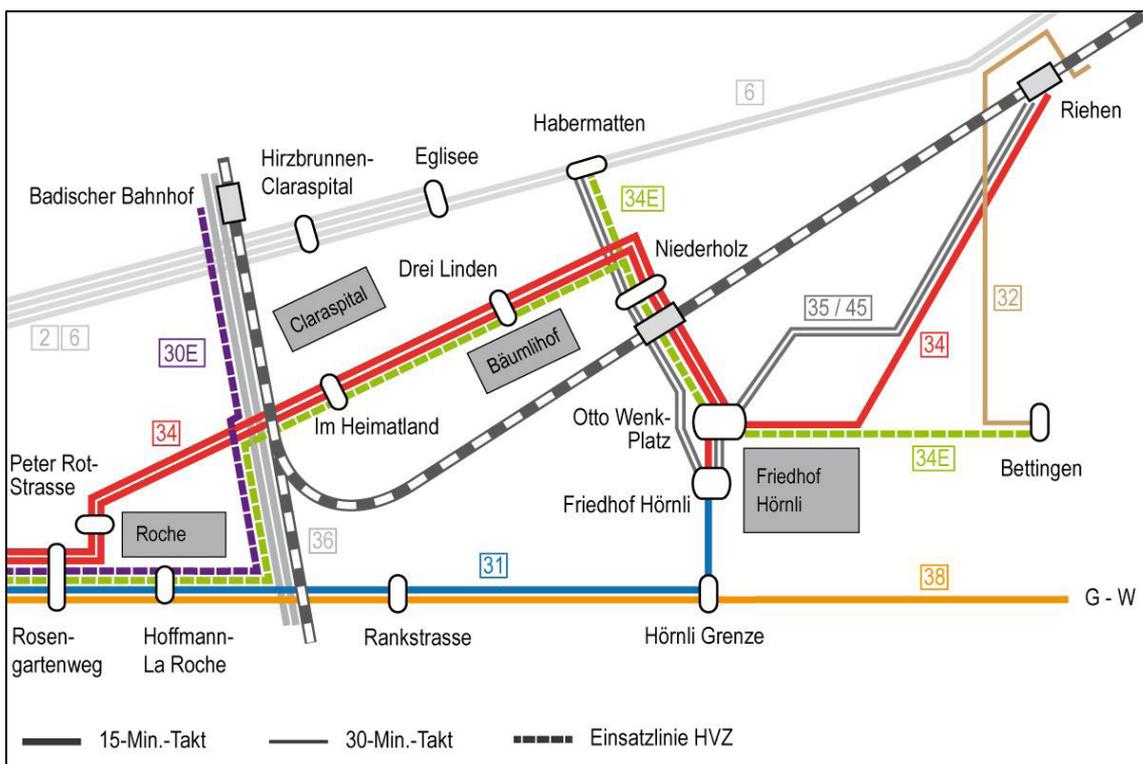


Abb. 22: Neues Konzept Buslinien Wettstein–Riehen

- Linie 31 Friedhof Hörnli – Roche – Claraplatz, 15'-Takt
- Linie 34 Bottmingen – Schiffflände – Bhf. Niederholz – Otto Wenk-Platz im 7.5'-Takt, dann alternierend nach Friedhof Hörnli/Riehen Bhf. (je 15'-Takt)
- Linie 38 Grenzach-Wyhlen – Roche – Claraplatz – Bachgraben – Allschwil, 15'-Takt
- Linie 30E Badischer Bahnhof – Roche – Claraplatz, 15'-Takt, nur in HVZ
- Linie 34E Bettingen – Bhf. Niederholz – Habermatten – Roche – Claraplatz, 15'-Takt, nur in HVZ (neu auch in der abendlichen HVZ)
- Linien 35/45 Habermatten – Bhf. Niederholz – Friedhof Hörnli – Riehen Bhf., 15'-Takt, dann alternierend nach Chrischonaweg/Inzlingerstr. (je 30'-Takt)
- Linie 32 Bettingen – Bettingerstrasse – Riehen Dorf – Rotengraben (unveränderte Linienführung), 15'-Takt

⁴⁶ Vgl. <http://www.grosserrat.bs.ch/suche/geschaeftedetails/?idurl=10.5364> (P10.5364)

Im Hinblick auf die Erstellung des Roche-Turms und die damit verbundene Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen wird das Roche-Areal in den HVZ zusätzlich zu heute mit den Linien 30E und 34E bedient. Dadurch verkehren in den Hauptverkehrszeiten zwischen Wettsteinplatz und der Haltestelle Tinguely Museum 16 Kurspaare pro Stunde, (wie auch zwischen Wettsteinplatz und Bahnhof SBB). Damit erhält der Arbeitsschwerpunkt Roche eine sehr hohe Angebotsdichte mit regelmässigen Kursfolgezeiten. Mitarbeitende mit Fahrtziel Bahnhof SBB müssen zwar einmal umsteigen, sie profitieren jedoch von schnellen Fahrgelegenheiten mit kurzen Umsteigezeiten neu alle drei bis vier Minuten.

Im Gebiet Niederholz ergibt sich mit dem neuen Konzept eine Klärung der Linienführung und ein konsequentes Taktgefüge. Der Friedhof Hörnli ist ab Claraplatz mit acht Kurspaaren pro Stunde erreichbar (heute sechs), zusätzlich fahren die Kleinbuslinien 35/45 zum Friedhof und bieten neue Direktverbindungen insbesondere aus den Riehener Wohnquartieren. Das Angebot zwischen Habermatten – Otto Wenk-Platz – Hörnli Grenze wird reduziert und damit der sehr geringen Nachfrage angepasst. Die Verbindung Habermatten – Friedhof Hörnli bleibt auch Abends und am Sonntag erhalten, da zu diesen Zeiten - wie heute bereits am Abend - zwischen Habermatten und Riehen eine separate Linie 34 mit kleineren Gefässgrössen verkehrt, welche neu via Friedhof fährt und am Sonntag Nachmittag neu zum 10'-Takt verdichtet wird (heute 20'-Takt).

Die Gemeinde Bettingen erhält mit der Linie 34E neu auch in der abendlichen Hauptverkehrszeit eine schnelle Verbindung mit der Stadt und der Roche. Gleichzeitig dient diese Linie der Bettinger Schülerschaft, die aufgrund der Schulharmonisierung künftig die Sekundarschulen in der Stadt, hauptsächlich am Standort Bäumlhof/Drei Linden, besucht. Im Gegenzug entfällt die heutige – in der abendlichen Hauptverkehrszeit vorhandene – Verdichtung der Linie 32 zwischen der Haltestelle Bettingerstrasse und Bettingen, da die Linie 34E nun auch abends verkehrt.

Mit dem neuen Buskonzept könnte auch die Gemeinde Inzlingen besser ans Schweizer ÖV-Netz angebunden werden, indem die Linie 35 bis Wasserschloss verkehrt. Die Gemeinde Inzlingen ist grundsätzlich an einer besseren Anbindung ans Schweizer ÖV-Netz interessiert, die Finanzierung ist jedoch zurzeit noch offen.

Die Buslinie 32 weist heute auf dem Abschnitt Bettingen – Chrischonaklinik zu gewissen Zeiten Taktlücken auf⁴⁷. Gemeinsam mit der Gemeinde Bettingen soll nach – möglichst kostenneutralen – Optimierungsmöglichkeiten der Anbindung dieses Teils der Gemeinde gesucht werden.

⁴⁷ Taktlücken Montag bis Freitag zwischen 8 und 11 Uhr, Samstag bis 11 Uhr und Sonntag vor 8 Uhr.

5.4.2 Raum Basel West – Allschwil

Das ÖV-Angebot im Raum Basel West – Allschwil erfuhr während des letzten ÖV-Programms einige Änderungen (Verdichtung Buslinie 31/38 in der Morgenspitze, Einführung Buslinie 48, Verlängerung Bus 64 bis Bachgraben; vgl. Kapitel 3.1.4). Es besteht aber weiterhin Optimierungspotenzial: so verkehrt die Buslinie 31/38 in Basel West aktuell nur im Sommer am Sonntag (Gartenbad Bachgraben). Weiter sind die von/nach Schönenbuch verkehrenden Kurse der Linie 33 in den Hauptverkehrszeiten auf einem Teil des baselstädtischen Abschnitts überlastet. Der Kanton Basel-Landschaft möchte zudem das Gewerbegebiet Bachgraben auch in den Nebenverkehrszeiten (NVZ) besser mit dem ÖV erschliessen und einen Busvorläuferbetrieb für die gemäss Tramnetz 2020 geplante Verlängerung der Tramlinie 8 bis Letten (vgl. Kapitel 7.4.1.3) einrichten. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft erarbeiteten deshalb für den Raum Basel West – Allschwil ein neues Buskonzept mit folgenden Merkmalen:

- Zur Schliessung einer Angebotslücke verkehrt die Buslinie 38 in Basel West neu ganzjährig am Wochenende (heute nur im Sommer).
- Zur Entlastung der Buslinie 33 in den Hauptverkehrszeiten fahren neu alle Kurse zu diesen Zeiten bis/ab Letten (heute wendet jeder zweite an der Wanderstrasse), d.h. es entsteht der 7.5'-Takt bis/ab Letten zu den Hauptverkehrszeiten. Auch am Samstag besteht neu ein dichteres Angebot zwischen Wanderstrasse und Letten (15'-Takt statt des bisherigen 30'-Takts)⁴⁸.
- Die Buslinie 48 verkehrt neu ganztags bis ca. 20 Uhr (heute nur Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten) sowie am Samstag. Damit ist das Gewerbegebiet Bachgraben auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten schnell mit dem ÖV erreichbar. Von dieser Massnahme profitieren ebenfalls Einwohnende des Neubadquartiers und der Gemeinde Allschwil, die neu ganztags und am Samstag direkt zum Bahnhof SBB fahren können.
- Zur Vermeidung eines Überangebots wird im Gegenzug das Angebot der Buslinie 33 in den Nebenverkehrszeiten und am Samstag zwischen Wanderstrasse und Schiffflände zum 15'-Takt ausgedünnt. Damit für die Einwohnerinnen und Einwohner des Neubadquartiers dadurch keine Angebotsverschlechterung resultiert, soll die Buslinie 48 neu am Schützenhaus halten, dies in beide Richtungen. Dadurch entstehen Umsteige möglichkeiten in alle anderen Richtungen.
- Als Vorläuferbetrieb der in Tramnetz 2020 vorgesehene Verlängerung der Tramlinie 8 bis Letten soll die Buslinie 38 ab Allschwil Zentrum bis zur Endstation der Tramlinie 8 (Neuweilerstrasse) verlängert werden⁴⁹.

Die Schliessung der Angebotslücke der Buslinie 38 in Basel-West am Sonntag sowie der Betrieb der Buslinie 48 und die Taktanpassung der Linie 33 in den Nebenverkehrszeiten und am Samstag sollen als Probebetrieb eingeführt werden. Basierend auf den Erfahrungen und Auswertungen der Fahrgastzahlen soll bis zum nächsten ÖV-Programm resp. Generellen

⁴⁸ Die Verdichtung der Linie 33 zwischen Wanderstrasse und Letten findet ausschliesslich auf Kantonsgebiet Basel-Landschaft statt. Sie ist hier lediglich der Vollständigkeit halber aufgeführt.

⁴⁹ Die Verlängerung der Linie 31/38 bis Endstation Tramlinie 8 findet fast ausschliesslich auf Kantonsgebiet Basel-Landschaft statt. Sie ist hier lediglich der Vollständigkeit halber aufgeführt.

Leistungsauftrag des Kantons Basel-Landschaft über dessen definitive Umsetzung oder all-fällige Modifikationen entschieden werden.

Nachfolgende Abbildung zeigt das neue Buskonzept für die Nebenverkehrszeit:

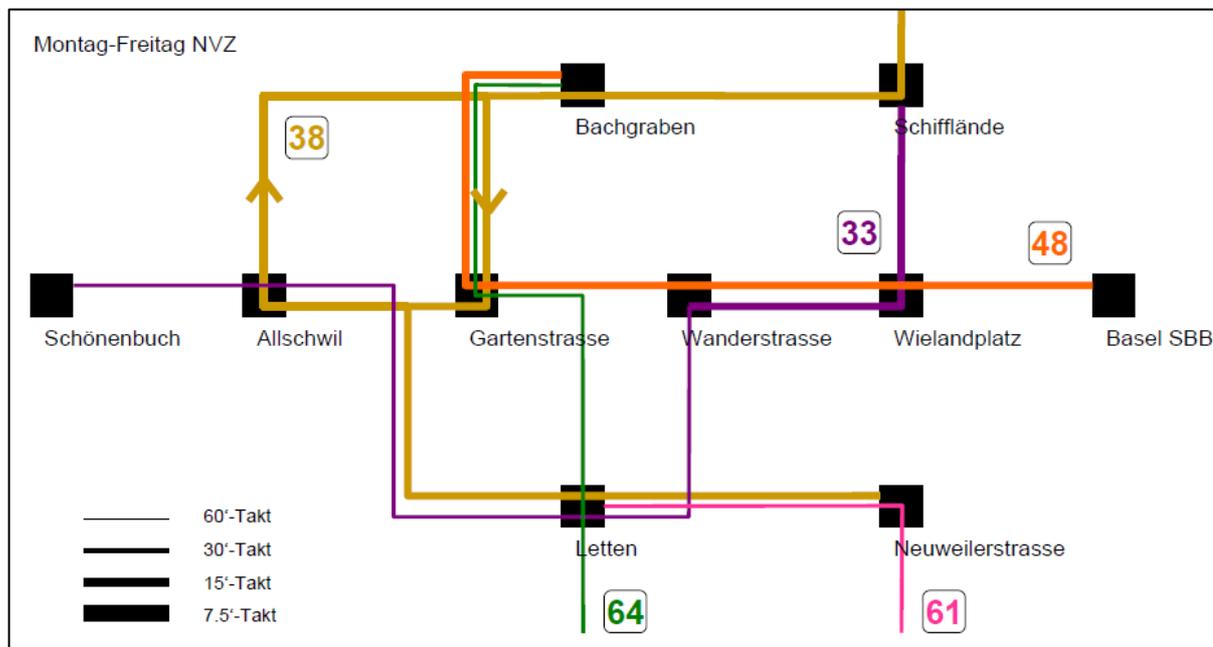


Abb. 23: Neues Buskonzept Basel-West – Allschwil in den Nebenverkehrszeiten

5.4.3 Grenzüberschreitende Busverbindungen Elsass - Basel

Das ÖV-Angebot auf der Achse Huningue/Saint-Louis – Basel wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut, auf der weiter westlich gelegenen Einfallsachse Bartenheim – Blotzheim – Héisingue – Hégenheim hingegen sind die ÖV-Verbindungen in die Schweiz jedoch bescheiden. Es verkehrt dort heute in den Hauptverkehrszeiten⁵⁰ die französische Kleinbuslinie 608, welche seit Frühling 2013 die Haltestelle Gartenstrasse sowie das Bachgrabengebiet bedient und somit mit dem bestehenden ÖV-Angebot auf Schweizer Seite verknüpft ist. Bei entsprechender Nachfrage sollen künftig die Betriebszeiten der Linie 608 ausgedehnt werden und die Kurse in einem leicht merkbaren Takt verkehren. Dieser erste Ausbauschritt entspricht der Empfehlung aus der TEB-Studie „Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im Trinationalen Eurodistrict Basel“, die im Jahr 2012 abgeschlossen wurde.

Die grenzüberschreitenden Busverbindungen zwischen dem Elsass und Basel sind aber weiter ausbaufähig. Als weiterer Schritt ist deshalb eine Verlängerung der Buslinie 608 bis mindestens Bhf. St. Johann vertieft zu prüfen. Eine solche Weiterführung bedingt allerdings eine Einigung zwischen dem TNW und Distribus über die Tarifbestimmungen. Eine weitere Schwierigkeit beim Ausbau grenzüberschreitender Busverbindungen stellt die Finanzierung der Angebote sowie die potenzielle Konkurrenzierung bestehender ÖV-Angebote dar.

⁵⁰ In den übrigen Zeiten weitere Kurse auf Reservation

5.4.4 Raum Erlenmatt Ost – Schoren

Zur Erschliessung des östlichen Teils des Erlenmatt-Areals war vorgesehen, die Buslinien 36 und 55 von der Schwarzwaldallee in die Signalstrasse zu verlegen und dort zwei zusätzliche Haltestellen einzurichten. Die Realisierung der Überbauungen an der Ostflanke des Stadtentwicklungsgebiets hat sich jedoch verzögert. Zum jetzigen Zeitpunkt ist davon auszugehen, dass das Einkaufszentrum und die weiteren Gebäude an der Signalstrasse frühestens im Frühling 2015 bezugsbereit sind. Die Buserschliessung der Signalstrasse erfolgt in Abstimmung mit dem Baufortschritt und deshalb frühestens per Dezember 2014. Die Art der vorgesehenen Buserschliessung der Signalstrasse soll allerdings nochmals überdacht werden. Dies im Zusammenhang mit den in unmittelbarer Nähe im Schorenquartier geplanten Überbauungen mit Wohnnutzung, die ebenfalls von der Buslinie 36 bedient werden. Es ist zu prüfen, ob diese neuen Bauten einen Ausbau des bestehenden Busangebots im Schorenquartier erfordern. Das heutige Buskonzept mit der Splittung der Buslinie 36 in zwei verschiedene Fahrrouten zwischen Badischem Bahnhof und Kleinhüningen ist dann allenfalls zu überarbeiten. Hinzu kommt, dass sich die Betreiberin der deutschen Buslinie 55 (SWEG) kritisch gegenüber einer Verlegung in die Signalstrasse geäussert hat. Die Prüfung des Buskonzepts im Raum Erlenmatt Ost – Schoren hat auch die spätere Tramverbindung Erlenmatt – Kleinhüningen zu berücksichtigen.

5.4.5 Bus 37/47

Die im ÖV-Programm 2010–2013 angedachte Lösung für die Erweiterung des Angebots der Buslinie 37 am Wochenende (Verlängerung der Linie 37 vom Ulmenweg bis Karl Barth-Platz) konnte aufgrund der Problematik mit den grossen Bussen auf schmalen Quartierstrassen und aufgrund des relativ hohen finanziellen Aufwands nicht realisiert werden. Grundsätzlich möchte der Regierungsrat jedoch gewährleisten, dass das Gellert- und Lehenmattquartier und somit das Bethesdaspital auch am Wochenende und am Abend mit öffentlichem Verkehr erreichbar sind. Auf der anderen Seite möchte der Kanton Basel-Landschaft die Erschliessung des Entwicklungsgebiets Polyfeld Muttentz, wo sich u.a. die Fachhochschule Nordwestschweiz befindet, und des Bruderholzspitals aus dem Ergolz- und Fricktal verbessern. Für die Buslinien 37/47 wurde deshalb ein neues Konzept entwickelt, das nachfolgend abgebildet ist und sich durch folgende Charakteristika auszeichnet:

- Buslinie 37 Aeschenplatz – Dreispitz (– Bottmingen): Montag bis Freitag 15'-Takt zwischen Aeschenplatz und Dreispitz mit Verlängerung bis Bottmingen in den Hauptverkehrszeiten am Morgen, am Mittag und am Abend; am Wochenende und am Abend ab ca. 19.30 Uhr 30'-Takt zwischen Aeschenplatz und Ulmenweg mit Kleinbus.
- Buslinie 47 Bottmingen – St. Jakob – Bhf. Muttentz: Montag bis Freitag 15'-Takt ganztags; am Wochenende ab St. Jakob alternierend bis Bhf. Muttentz resp. Ulmenweg.

Im Vergleich zu heute sieht das Konzept zu den Hauptverkehrszeiten keine Änderungen vor. In den Nebenverkehrszeiten verkehrt die Buslinie 37 nur noch zwischen Aeschenplatz und Dreispitz, die Erschliessung über das Bruderholz wird durch die Linie 47 sichergestellt. In den Randverkehrszeiten (RVZ) (morgens von Betriebsbeginn bis ca. 6 Uhr und abends nach ca. 19.30 Uhr bis Betriebsschluss) entfällt die sehr schwach frequentierte Verbindung Ulmenweg – St. Jakob, dafür steht abends und am Wochenende zwischen Aeschenplatz und

Ulmenweg neu die Kleinbuslinie 37 zur Verfügung. Das Polyfeld Muttentz und das Bruderholzspital sind neu ganztags an die Linie 47 angebunden (bisher war dies werktags nur in den Hauptverkehrszeiten der Fall).

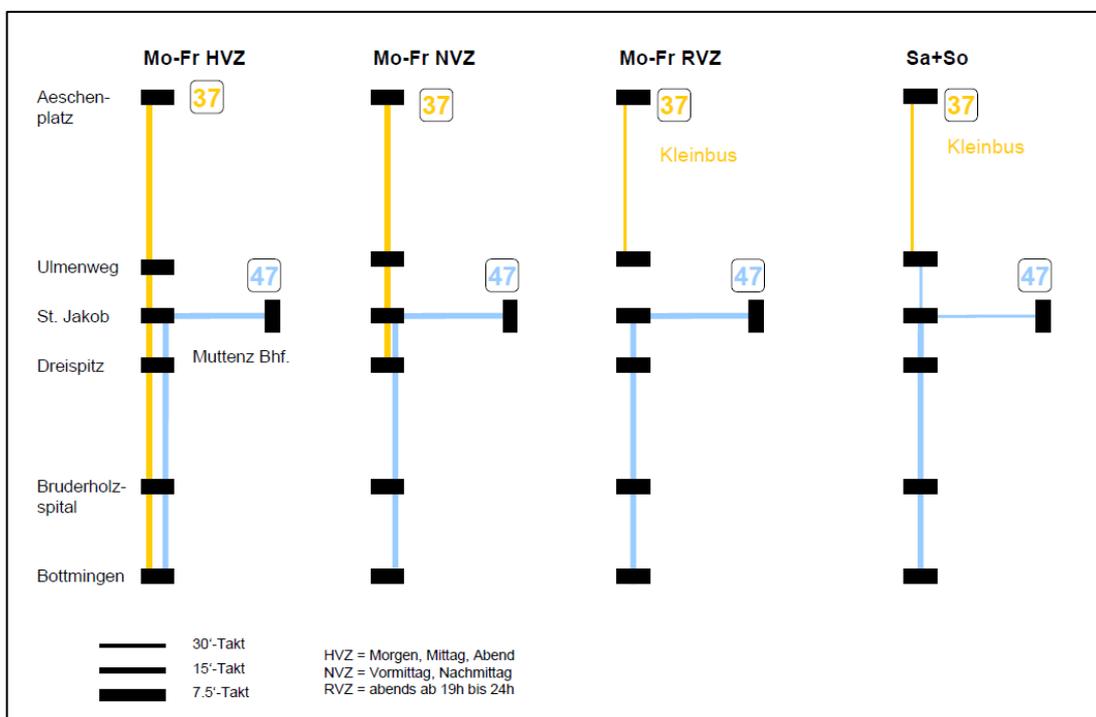


Abb. 24: Neues Konzept Buslinien 37/47

5.4.6 Nachfragebedingte Verdichtungen

Die Buslinien 30 und 50 sind zu gewissen Zeiten sehr gut ausgelastet und auf einzelnen Abschnitten überlastet. Nehmen die Fahrgastzahlen zu diesen Zeiten weiter zu, sind Massnahmen zur punktuellen Entlastung zu treffen.

Buslinie 30: Bei der Linie 30 treten die hohen Belastungen werktags in den Hauptverkehrszeiten auf: Richtung Bad. Bhf. hauptsächlich zwischen Bhf. SBB und Steinenschanze oder Uni; Richtung Bhf. SBB ebenfalls hauptsächlich am Morgen zwischen Erasmusplatz und UKBB, zudem auf einzelnen Kursen ab der zweitletzten bis zur letzten Station. Die Engpässe bestehen meist nur über eine bis zwei Haltestellen.

Buslinie 50: Die Buslinie ist zu folgenden Zeiten vor allem im Sommerhalbjahr stark ausgelastet: täglich spätabends Richtung Bhf. SBB sowie am Wochenende in beide Richtungen jeweils die Kurse nach den Zugs- resp. Flugankünften. Da die Flüge einerseits nicht nach einem exakten Fahrplan resp. häufig verspätet ankommen und andererseits jeweils eine grosse Anzahl Bus-Passagiere mitbringen stellt die Gestaltung des Angebots der Flughafenbuslinie eine Herausforderung dar. Es sollen deshalb auch neue Lösungsansätze wie der mögliche Einsatz von längeren Bussen sowie die Einführung einer zweiten Linie an den Flughafen, welche beispielsweise das Kleinbasel und den Badischen Bahnhof mit dem Flughafen verbindet, geprüft und die Rolle der Buslinie 50 im städtischen ÖV-Netz überdacht werden.

5.5 Geplante Angebotsveränderungen ergänzender Verkehr: Ergänzendes Angebot für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung

Nachdem per 1. Januar 2012 vom Monopolmodell mit einem Anbieter auf ein Auswahlmodell mit mehreren Anbietern gewechselt wurde, werden die Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel zusammen mit der Geschäftsstelle in den nächsten Jahren Erfahrungen mit dem neuen System sammeln und nach Bedarf jeweils kleinere Anpassungen und Optimierungen vornehmen. Bei der von den Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossenen Überprüfung der Vereinbarung über den Behindertentransport (vgl. Kapitel 4.9) geht es unter anderem auch darum, die Möglichkeit zu schaffen, dass jeder Kanton die Höhe seines Beitrags an den Behindertentransport autonom bestimmen kann.

Ein ergänzendes Angebot für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung wird trotz einer vollständig niederflurigen Tramflotte und den umfangreichen Anpassungen der Tram- und Bushaltestellen (Umsetzung Behindertengleichstellungsgesetz, vgl. Kapitel 4.5) weiterhin nötig sein, da es weiterhin Menschen geben wird, die nicht selbstständig mobil sind.

5.6 Angebotsschema Tram- und Busnetz

Die beiden folgenden Abbildungen zeigen das geplante Tram- und Busangebot des Fahrplanjahres 2017. Sie basieren auf dem Angebot 2013, ergänzt um die in den Kapiteln 5.3 und 5.4 beschriebenen geplanten Änderungen. Da die zukünftigen Ausgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs vom finanzpolitischen Spielraum des Kantons abhängen, ist zum jetzigen Zeitpunkt unsicher, ob der ÖV-Ausbau im beschriebenen Mass stattfinden kann. Ebenso gelten die geplanten Änderungen vorbehältlich der Zustimmung und Mitfinanzierung der entsprechenden Partnerkantone und -gemeinden.

Angebot Tram + Bus Hauptlinien Fahrplan 2017 in BS				Montag-Freitag			Samstag	Sonn-/Feiertag		täglich	Anmerk.	
Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/abends	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt	Spätverkehr	J
	Tram 1	BVB	Dreirosenbrücke - Bahnhof SBB (- Bad. Bahnhof) <i>im Abschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 2	BVB	Binningen - Zoo Dorenbach - Bad. Bahnhof (- Eglisee - Riehen Dorf) <i>im Abschnitt Bad. Bahnhof - Eglisee</i> <i>im Abschnitt Eglisee - Riehen Dorf</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 3	BVB	Burgfelden Grenze - Breite - Birsfelden Hard	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 6	BVB	Allschwil - Morgartenring - Riehen Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 8	BVB	Neuweilerstrasse - Bahnhof SBB - Kleinhüningen (- Weil am Rhein) <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Weil am Rhein</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 10	BLT	(Rodersdorf - Flüh -) Ettingen - Zoo - Theater - Dreispitz - Arlesheim - Dornach	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	A
	Tram 11	BLT	Aesch - Dreispitz - Bahnhof SBB - St-Louis Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 14	BVB	(Pratteln -) Rothausstrasse - St. Jakob - Dreirosenbrücke	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 15	BVB	Bruderholz - Aeschenplatz - Messeplatz	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Tram 16	BVB	Bruderholz - Markthalle - Schiffflände	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	A
	Bus 30	BVB	Bahnhof SBB - Johanniterbrücke - Bad. Bahnhof	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	B O
	Bus 31/38	BVB + SBG	(Neuweilerstr. - Allschwil - Bachgraben -) Claraplatz - Hörnli Grenze (- Grenzach - Wyhlen) / (Friedhof Hörnli) <i>im Abschnitt Hörnli Grenze - Friedhof Hörnli</i> <i>im Abschnitt Hörnli Grenze - Grenzach-Wyhlen</i> <i>im Abschnitt Neuweilerstr. - Allschwil - Bachgraben</i> <i>im Abschnitt Bachgraben - Claraplatz</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 15	7.5	15	10	15	L
	Bus 32	BVB	(Chrischonaklinik -) Bettingen - Bettingerstrasse (- Riehen Dorf - Rotengraben) <i>im Abschnitt Chrischonaklinik - Bettingen</i> <i>im Abschnitt Bettingerstrasse - Rotengraben</i>	15	15	15	15 / 20	15	15	10	15	E K F
	Bus 33	BVB	Schiffflände - Spalentor - Wanderstrasse (- Letten - Allschwil - Schönenbuch) <i>im Abschnitt Wanderstrasse - Letten</i>	15	7.5	7.5	15	15	15	10	15	M
	Bus 34	BVB	Bottmingen - Zoo Dorenbach - Otto Wenk-Platz (- Friedhof Hörnli / Riehen Bahnhof) <i>im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Friedhof Hörnli</i> <i>im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Riehen Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 15	7.5	15	10	15	G
	Bus 36	BVB	Kleinhüningen - Bad. Bahnhof - Dreispitz - Kannenfeldplatz - Schiffflände <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Stücki - Lange Erlen - Bad. Bahnhof</i> <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Stücki - Bad. Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	N
	Bus 37	BLT	Aeschenplatz - Ulmenweg (- Dreispitz - Bedrettostrasse - Bottmingen) <i>im Abschnitt Ulmenweg - Dreispitz</i> <i>im Abschnitt Dreispitz - Bedrettostr. - Bottmingen</i>	15	15	15	30	30	30	30	30	R H M
	Bus 47	BLT	Bottmingen - Bedrettostrasse - St. Jakob - (Muttentz / Ulmenweg) <i>im Abschnitt St. Jakob - Muttentz</i> <i>im Abschnitt St. Jakob - Ulmenweg</i>	15	15	15	30	30	30	30	15	M
	Bus 50	BVB	Bahnhof SBB - Kannenfeldplatz - EuroAirport	7.5	7.5	7.5	10	10	10	10	10 / 15	P

Legende:

fett Angebot auf Kantonsgebiet BS
normal Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
kursiv Abweichung vom Grundangebot



Kanton Basel-Stadt



Kanton Basel-Landschaft



Kanton Solothurn



Gemeinde Riehen



Gemeinde Grenzach-Wyhlen



Bund

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A Spätverkehr Fr/Sa und Sa/So bis 01 Uhr
 B im Abschnitt Bhf. SBB - UKBB Mo-Fr in der HVZ Taktverdichtung (3.75'-Takt)
 C im Spätverkehr 3 Kurse, am Sonntag 9 Kurse
 D ~~Sonntag nur während Badesaison~~
 E Mo-Fr zwischen 08:00 - 11:15 stark reduziert; Sa bis 11:00 stark reduziert; So erst ab 08:15
 F Mo-Sa ab 20:30 und So ab 19:30 nur bis Steingrubenweg
 G im Spätverkehr nur bis Bahnübergang (Weiterfahrt als Linie 32, nach Riehen Bahnhof Umsteigen in Habermatten)
 H verkehrt auch 12:00 bis 14:00
 J Taktverdichtung Fr/Sa Abend auf ausgewählten Linien (- abschnitten) in BS
 K Prüfung teilweise Schliessung Taktlücken
 L Vorbehältlich Zustimmung Gemeinde Grenzach-Wyhlen
 M Vorbehältlich Zustimmung Kanton Basel-Landschaft
 N Konzept der Linie zw. Bad. Bhf. und Kleinhüningen zu überprüfen und ggf. zu verdichten
 O ggf. weitere Massnahmen zur punktuellen Entlastung
 P Prüfung Massnahmen zur Entlastung
 R Sa+So+Spätverkehr mit Kleinbus
 S Takt am Abend und Wochenende noch mit Weil am Rhein festzulegen, mind. 30'-Takt

Abb. 25: Angebot Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2017

Angebot Tram + Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2017 in BS				Montag-Freitag			Samstag	Sonn- u. Feiertag		täglich		
Beteiligte Besteller	Linie	TU	Linienweg	Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/abends	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt	Spätverkehr	Anmerk.
	Tram 17	BLT	Ettingen - Bottmingen - Zoo - Barfüsserplatz - Schiffflände (- Wiesenplatz)		7.5	7.5		7.5				A
			im Abschnitt Schiffflände - Wiesenplatz			7.5		7.5				A
	Tram E11	BLT	Reinach Süd- Dreispitz - Aeschenplatz - Theater - Markthalle - Heiliggeistkirche - Dreispitz - Reinach Süd		7.5							B
	Tram E11	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Heiliggeistkirche - Markthalle - Aeschenplatz - Dreispitz - Reinach Süd			7.5						B
	Tram 21	BVB	Badischer Bahnhof - Novartis Campus - Bahnhof St. Johann		30	15						
	Bus 30E	BVB	Badischer Bahnhof - Roche - Claraplatz		15	15						
	Bus 34E	BVB	Bettingen - Otto Wenk-Platz - Drei Linden - Roche - Claraplatz		15	15						G
	Bus 35	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Inzlinger Zoll	30	30	30	30	30				D I J
	Bus 45	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Chrischonaweg	30	30	30	30	30				D
	Bus 48	BVB	Bahnhof SBB - Wanderstrasse - Gartenstrasse - Bachgraben	15	15	15	15	15				K
	Bus 55	BVB + SWEG	(Claraplatz -) Bad. Bahnhof - Otterbach Zoll - Weil am Rhein - Haltingen (-Kandern)	30	30	30	30	30	60	60		L
	Bus 80	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Pratteln - Liestal	30	30	30	30	30				E, F
	Bus 81	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Augst - Liestal	30	30	30	30	30	60	30	60	E
	Bus 603	Méto Cars	Schiffflände - Novartis Porte 10 - Village Neuf	60	30	30	60	60				
	Bus 604	Méto Cars	Schiffflände - St-Louis Grenze - St-Louis	15	15	15	20	20	60	60	60	H

Legende

fette Schrift	Angebot auf Kantonsgebiet BS
normale Schrift	Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
<i>kursive Schrift</i>	Angebotsabweichung vom Grundangebot
	Kanton Basel-Stadt
	Kanton Basel-Landschaft
	Landkreis Lörrach (D)
	Distribus, La Communauté de Communes des Trois Frontières (F)
	Gemeinde Riehen
	Bund

Abb. 26: Angebot Tram und Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2017

Anmerkungen

- A Sa nur nachmittags
- B fährt nicht während Schulferien
- G ~~während Schulferien nur bis Otto Wenk-Platz~~
- D im Abschnitt Habermatten - Moosrain Linien 35/45 alternierend
- E im Abschnitt Aeschenplatz - Saline Linien 80/81 alternierend
- F Abschnitt Aeschenplatz - Pratteln nur bis 19 Uhr und ohne Sonntag
- H Spätverkehr nur Mo-Sa
- I Bhf. Riehen - Hinter Gärten direkt
- J Verlängerung bis Inzlingen Wasserschloss, sofern Mitfinanzierung durch Gemeinde Inzlingen
- K vorbehältlich Zustimmung Kanton Basel-Landschaft
- L ab Inbetriebnahme Verbindung Tram 8 nach Weil am Rhein erfolgt Bestellung und Finanzierung der Buslinie 55 durch die Stadt Weil am Rhein; sie verkehrt mind. bis/ab Bad. Bahnhof

6. Finanzen

6.1 Globalbudget ÖV

Die Budgetierung der bestellten Leistung erfolgt gemäss § 14 ÖVG jährlich in Form eines Globalbudgets. Die Beschlüsse des Grossen Rates zum ÖV-Programm und zum Budget erfolgen entkoppelt, weil die Budgetierung jährlich erfolgt, während das ÖV-Programm eine Laufzeit von vier Jahren aufweist.

Das Globalbudget ÖV umfasst einen ordentlichen Nettoaufwand von rund 81 Mio. Franken (Budget 2013). Davon entfallen knapp 58 Mio. Franken auf die Produktgruppe Tram und Bus mit dem Schwergewicht der Leistungsbestellung bei der BVB. Die Produktgruppe Regio-S-Bahn beläuft sich auf rund 3 Mio. Franken/Jahr. Diese Summe fällt relativ tief aus, weil der Kanton Basel-Stadt – aufgrund des interkantonalen Verteilers – nur rund 5% der Bestellerkosten der Regio-S-Bahn auf Schweizer Seite (S1 und S3) übernehmen muss. Für die Linien nach Deutschland (S6 nach Zell im Wiesental und fünf Zugspaare der S4/RE nach Freiburg) bezahlt der Kanton Basel-Stadt lediglich die gesamte Abgeltung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof, während das Land Baden-Württemberg die Leistungen ab Badischem Bahnhof bestellt und finanziert⁵¹. Die Produktgruppe Tarife und Verbünde, bestehend aus den kantonalen Subventionen an das U-Abo, umfasst ein Finanzvolumen von rund 20 Mio. Franken/Jahr.

Ziel des Regierungsrates ist es, den Kostendeckungsgrad der durch die Transportunternehmen erbrachten Leistungen mindestens konstant zu halten und diesen mittelfristig zu erhöhen. Mit der BVB soll in der Rahmenvereinbarung ein entsprechendes Ziel vereinbart werden. Aufgrund des Angebotsausbaus und der Ersatzbeschaffung neuer Busse und vor allem neuer Trams ist in den kommenden Jahren mit einer Erhöhung der Abgeltung der öffentlichen Hand zu rechnen. Damit das Ziel, den Kostendeckungsgrad des ÖV zu steigern, trotzdem erreicht werden kann, müssen die Einnahmen der Transportunternehmen überproportional wachsen. Dies durch die Gewinnung neuer Kundschaft, durch regelmässige Tarifierhöhungen und durch Effizienzsteigerungen.

⁵¹ Die Gemeinde Riehen leistet einen Beitrag in Höhe von 280'000 Franken pro Jahr (Stand 2013)

Budget 2013 [Mio. Fr.]	Tendenz 2014–2017	Bemerkungen
Produktgruppe Tram und Bus		
57.9	Steigend	<ul style="list-style-type: none"> • Der Grosse Rat hat im Rahmen seiner Behandlung des Budgets 2013 eine Erhöhung des Beitrags an den Behindertentransport (KBB) gesprochen (GRB vom 19. Dezember 2012): Erhöhung des Globalbudgets um Fr. 300'000 pro Jahr. • Die Beschaffung der neuen Tram- und Busfahrzeuge in der Laufzeit des ÖV-Programms 2014–2017 (vgl. Kapitel 4.4.1) führt zu deutlich höheren Abgeltungen an die BVB (Kosten für Amortisation und Verzinsung des investierten Fremdkapitals, aber auch zu Synergiegewinnen, Einsparungen und Einnahmesteigerungen)⁵²: Erhöhung des Globalbudgets um ca. Fr. 10 Mio. pro Jahr⁵³. • Mit einer weiteren Kostensteigerung ist aufgrund der vorgesehenen Angebotsausbauten zu rechnen (vgl. Kapitel 5.3 und 5.4): voraussichtliche Erhöhung des Globalbudgets um ca. Fr. 2.8 Mio. pro Jahr. • Die während der Laufzeit dieses ÖV-Programms absehbaren Tarifierhöhungen werden den steigenden Abgeltungsbedarf dämpfen. Für die angestrebte Erhöhung des Kostendeckungsgrades sind überproportionale Tarifierhöhungen erforderlich.
Produktgruppe Regio-S-Bahn		
2.8	steigend	<ul style="list-style-type: none"> • Abhängig von der Entwicklung der Bundesanteile. • Aufgrund der vorgesehenen Angebotsausbauten (vgl. Kapitel 5.1) voraussichtliche Erhöhung des Globalbudgets um ca. Fr. 0.4 Mio. pro Jahr.
Produktgruppe Tarife und Verbünde		
20.1	Leicht steigend	<ul style="list-style-type: none"> • Gemäss TNW-Vereinbarung⁵⁴ von 1989 leistet BS einen Beitrag von 25 Franken für jedes an Einwohnende des Kantons verkaufte Monats-U-Abo. • Aufgrund des erwarteten steigenden Modal Splits ist von einer geringfügigen Erhöhung der Beiträge an die U-Abos auszugehen (das Umweltschutzgesetz verlangt eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, was teilweise dem ÖV zugute kommt).

Abb. 27: Tendenz der Ausgabenpositionen im ÖV-Globalbudget für die Jahre 2014–2017

⁵² Bei der Beschaffung von Fahrzeugen handelt es sich um Investitionen, die die BVB gemäss § 17 BVB-OG selber finanzieren muss. Der Kanton stellt ihr dazu verzinsbare und rückzahlbare Darlehen zur Verfügung. Die Zinskosten und die Abschreibungen fliessen in die Betriebsrechnung ein und erhöhen die Gestehungskosten für die BVB-Dienstleistungen.

⁵³ Gemäss Ratschlag betreffend Genehmigung einer Darlehensgewährung an die BVB zur Beschaffung von sechzig Tramzügen vom 27. März 2012 (P120389)

⁵⁴ „Vereinbarung zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) den Schweizerischen PTT-Betrieben (PTT) den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) der BLT Baselland Transport AG (BLT) und den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura, Solothurn betreffend den integralen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ab 1. Januar 1990“ vom 29. Mai 1989

6.2 Planungsvorhaben 2014–2017

Mit dem Inkrafttreten des neuen Finanzhaushaltsgesetzes werden Planungsarbeiten (SIA-Phasen 1 und 2) finanztechnisch über die Planungspauschale und nicht mehr über die Investitionen abgebucht. Die nachfolgende Tabelle zeigt die grösseren Planungsvorhaben, die im Zeitraum 2014–2017 vorgesehen sind (Stand Oktober 2012).

Projekt	Kredit [Mio. Fr.] 2014–2017	Bemerkungen
Planung und Koordination Tramnetz 2020	3.4	Prüfung Zweckmässigkeit und technische Machbarkeit, vgl. Kapitel 7.4.1
Planung und Koordination BehiG	3.5	Vgl. Kapitel 4.5

6.3 Investitionsvorhaben 2014–2017

Die nachfolgende Tabelle zeigt die grösseren Investitionsvorhaben für den öffentlichen Verkehr⁵⁵, die im Investitionsbereich 2 (IB2) gemäss 10-Jahresplanung im Zeitraum 2014–2017 vorgesehen sind; Stand Oktober 2012, ohne Abzug allfälliger Bundesbeiträge. Auf eine detaillierte Beschreibung und Begründung der jeweiligen Vorhaben wird hier verzichtet. Sie ist Gegenstand der Einzelvorlagen, die dem Grossen Rat zu den Vorhaben, die in seine Kompetenz fallen, jeweils unterbreitet werden.

Projekt	Geschätzte Kosten 2014–2017 [Mio. Fr.]	Voraus- sichtliche Projekt- dauer	Geschätz- te Kosten total [Mio. Fr.]	Bemerkungen
Bahn				
Vorprojekt Herzstück Re- gio-S-Bahn (Anteil BS)	15	2014–2019	18 ⁵⁶	Der Ratschlag „Planungs- und Pro- jektierungskredit“ wird dem GR vor- aussichtlich 2013 vorgelegt.
Elektrifizierung Hoch- rheinstrecke Projektierung und Realisierung (Anteil BS)	2.1	2014–2020	6.5	
Projektierung Neue S- Bahn-Haltestellen in BS	1.3	2015–2019	2	
Schienenanschluss Euro- Airport (Anteil BS)	10	2014–2020	offen	

⁵⁵ Umgestaltungsmassnahmen nicht enthalten, auch wenn in deren Rahmen auch Massnahmen für den ÖV umgesetzt werden (z.B. Lörracherstrasse, Bruderholzallee).

⁵⁶ Kosten gemäss Vorstudie Herzstück, Stand Dezember 2012

Projekt	Geschätzte Kosten 2014–2017 [Mio. Fr.]	Voraussichtliche Projektdauer	Geschätzte Kosten total [Mio. Fr.]	Bemerkungen
Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz				
Bau Tramverlängerung Weil am Rhein (Anteil BS) ⁵⁷	0.6	2009–2014	37.5	Ausführungsplanung und Bau der Bahnanlagen auf Gebiet des Kt. BS, inkl. Neubau der Hiltalingerbrücken. Bundesbeiträge (50% der anrechenbaren Kosten) berücksichtigt.
Bau Tramverbindung Margarethenstich (Anteil BS)	8.8	2013–2018	10.3 ⁵⁸	Der Ratschlag wird dem GR voraussichtlich 2013 vorgelegt. Bundesbeitrag 3,3 Mio. Franken
Bau Tramverlängerung nach Saint-Louis (Anteil BS)	49.5	2013–2018	55.1	Der Ratschlag wird dem GR vsl. 2013/2014 vorgelegt. Bundesbeitrag noch offen, geschätzt 28,3 Mio. Franken
Bau Trammerschliessung Erlenmatt	31.5	2013–2019	65.7	Der Ratschlag liegt vor. Bundesbeitrag 12,37 Mio. Franken
Projektierung weiterer Tramstrecken aus Tramnetz 2020	6 ⁵⁹	2013–2022	offen	
Weiteres				
Rahmenausgabenbewilligung Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen	0.6	2006–2016	1.5	Nach Ausschöpfung des Kredits soll ein Folgeantrag gestellt werden.
Projektierung Infrastrukturmassnahmen BehiG Etappe 1	4	2012–2016	7.8	Inkl. Anpassung Fahrzeuge und Errichtung Versuchshaltestelle
Projektierung Etappen 2–4 und Umsetzung Infrastrukturmassnahmen BehiG inkl. Anpassung Fahrzeuge	18.5	2015–2028	100-200 ⁶⁰	Für Massnahmen zur Erfüllung der Vorgaben des BehiG, die nicht im Rahmen der ordentlichen Infrastrukturerneuerung realisiert werden können.
Lärminderungsmaßnahmen BVB	5.8	2012–2017	8.3	Einbau Gleisschmieranlagen. Bundesbeitrag 0,238 Mio. Franken
Substanzerhalt BVB-Infrastruktur	ca. 17.5 pro Jahr	jährlich		Gebundene Investitionen zur laufenden Erneuerung der Tram-Infrastruktur.

Abb. 28: grössere Investitionsvorhaben 2014–2017

⁵⁷ Die Finanzierung Tramverlängerung nach Weil am Rhein erfolgt nicht über die Rahmenausgabenbewilligung, da der Kredit für die Tramverlängerung nach Weil am Rhein bereits gesprochen war.

⁵⁸ Kosten gemäss Entwurf Ratschlag Vorprojekt, Stand 30. Mai 2013

⁵⁹ Schätzung Mobilität, Oktober 2012

⁶⁰ Schätzung gemäss Ratschlag Umsetzung BehiG (P121070)

7. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2017

7.1 Längerfristige Planungen Regio-S-Bahn

7.1.1 Infrastrukturmassnahmen

Ziel der ersten Teilergänzung der Regio-S-Bahn ist ein integraler Viertelstundentakt auf allen Hauptstrecken im Kernbereich der trinationalen Agglomeration. Hierfür sind umfassende Infrastrukturmassnahmen erforderlich.

Auf Nordwestschweizer Seite sind (gemäss heutigem Stand der Planungen) insbesondere Entflechtungen im Ost- und Westkopf des Bahnhofs SBB, neue Perrons auf der Südseite auf Höhe Meret Oppenheim-Strasse sowie eine 1. Etappe von Entflechtungsbauwerken Basel - Muttenz und Pratteln notwendig. Erste Studien hierzu sind abgeschlossen. Bei der Entflechtung Basel - Muttenz ist mit Kosten zwischen 220 und 290 Mio. Franken und einer Zeitdauer von neun Jahren ab der Vorprojektierung bis zur Inbetriebnahme zu rechnen. Bei Pratteln sind es zwischen 430 und 560 Mio. Franken und eine Zeitdauer von rund 14 Jahren. Es ist vorgesehen, dass der Bund diese Bauvorhaben im Rahmen der Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) bzw. des darauf basierenden Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) – Ausbauschnitt 2025 vollumfänglich finanziert⁶¹. Darüber hinaus ist in STEP, 1. Dringlichkeit (nach 2025) auch ein partieller Doppelspurausbau im Laufental auf dem Abschnitt Laufen – Aesch geplant. Im Ergolzthal ist ein Wendegleis in Liestal geplant, das bereits über ZEB (Kapazitätssteigerung Knoten Liestal) geplant und über STEP Ausbauschnitt 2025 realisiert und finanziert wird.

Im Wiesental, speziell auf dem Abschnitt Basel Bad. Bhf. – Riehen - Lörrach Stetten, braucht es voraussichtlich einen teilweisen Doppelspurausbau, um den Viertelstundentakt zumindest zwischen Basel und Lörrach einzuführen. Zum heutigen Zeitpunkt sind allerdings weder der Bedarf an Infrastrukturmassnahmen noch deren Standort genau bekannt. Ein allfälliger Doppelspurausbau ist sowohl im überarbeiteten Richtplan als auch im Agglomerationsprogramm 2. Generation eingestellt.

7.1.2 Neue S-Bahn-Haltestellen

Im Rahmen der geplanten Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn werden auch neue Haltestellen geprüft. Im Kanton Basel-Stadt sind dies Basel Morgartenring, Basel Solitude und Riehen Stettenfeld⁶². Alle drei Standorte weisen ein genügendes Potenzial an Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Arbeitsplätzen im näheren Einzugsgebiet (innerhalb eines Umkreises von 1 km) aus, wie die vom BVD 2011 durchgeführte Studie nachweist⁶³. Allerdings

⁶¹ Vorbehältlich der Zustimmung zur Vorlage durch die eidgenössischen Räte sowie durch die Mehrheit des Stimmvolks und der Kantone. Ein Referendum ist in jedem Fall obligatorisch, weil FABI der direkte Gegenentwurf zur Volksinitiative "Für den öffentlichen Verkehr" ist.

⁶² Ausserdem ist im Kanton Solothurn eine S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee in Planung

⁶³ Für nähere Angaben vgl. Antwortschreiben Nr. 07.5322.03 und 08.5023.03 des Regierungsrates vom 20. August 2012 zu den Anzügen St. Gassmann und Konsorten betr. Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle „Solitude“ und Anzug Chr. Egeler und Konsorten betr. S-Bahnstation Morgartenring-Allschwil

muss bei kürzeren Fahrzeiten der S-Bahn gegenüber Tram und Bus auf einigen Relationen mit einer Fahrgastverlagerung hin zur S-Bahn gerechnet werden.

Besonders für eine Haltestelle Morgarten besteht ein relativ hohes Potenzial. Ausserdem bieten sich Umsteigemöglichkeiten mit sehr kurzen Wegen zwischen S-Bahn, Bus und Tram. Davon profitiert auch die Gemeinde Allschwil. Voraussetzung für eine S-Bahn-Haltestelle Morgarten ist ein attraktives Angebot mit Bedienung mindestens im ¼ h-Takt und Direktverbindungen über Basel SBB hinaus. Dies setzt allerdings genügend freie Kapazitäten für die S-Bahn auf der stark befahrenen Elsässerbahn im Abschnitt Basel SBB – Basel St. Johann voraus.

Auch eine S-Bahn-Haltestelle Solitude weist ein für innerstädtische Verhältnisse gutes Potenzial auf, dies vor allem auch wegen der Nähe zum Arbeitsplatzschwerpunkt der Roche. Zudem bietet sich der Standort als Umsteigepunkt zwischen S-Bahn und Bus an. Allerdings liegt sie nur rund 900 m vom Badischen Bahnhof entfernt und zudem auf der Eigentums-grenze der SBB und der Bundesrepublik Deutschland⁶⁴. Unter baulichen wie betrieblichen Aspekten dürfte eine Realisierung nicht sehr einfach sein.

Mit einer S-Bahn-Haltestelle Stettenfeld könnten die geplanten Wohnquartiere in Riehen und Lörrach besser erschlossen werden. Das Potenzial ist vergleichbar mit demjenigen benachbarter Haltestellen (Riehen Niederholz oder Lörrach Stetten). Je nach Lage der Haltestelle (vollständig auf schweizerischem oder deutschem Territorium oder auf der Grenze) bestehen Verknüpfungsmöglichkeiten der S-Bahn mit Tram und Bus. Massgebend für den Standortentscheid ist die künftige Nutzung des Stettenfeldes durch die Gemeinde Riehen. Ebenfalls noch offen ist, ob sich eine zusätzliche Haltestelle aus Kapazitätsgründen und um betrieblich weiterhin einen stabilen Fahrplan zwischen Lörrach und Bad. Bahnhof aufrecht erhalten zu können, ohne eine neue Doppelspurinsel realisieren lässt.

Die drei genannten Haltestellen-Standorte werden in einem nächsten Schritt auf ihre technische Machbarkeit, Grobkosten und Wirtschaftlichkeit geprüft. Erst anhand dieser Entscheidungsgrundlagen kann eine Priorisierung und Terminierung für eine allfällige Realisierung vorgenommen werden. Dabei fliessen die Angebotsplanungen zum Herzstück Regio-S-Bahn mit hinein, denn diese können einen direkten Einfluss auf den Umfang der Bedienung der Haltestellen Basel Morgartenring und Basel Solitude haben (vgl. Kap. 7.1.4). Alle drei Haltestellen sind als B-Projekte im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation eingestellt.

7.1.3 Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel – Waldshut – Erzingen

Die Hochrheinstrecke Basel Badischer Bahnhof – Waldshut – Schaffhausen ist nicht elektrifiziert und bildet eine Lücke im elektrifizierten Bahnnetz des Dreilands. Dies hat sich akzentuiert, nachdem auf Dezember 2013 der Abschnitt Schaffhausen – Erzingen im Zuge der S-Bahn Schaffhausen elektrifiziert werden wird. Die Elektrifizierung des verbleibenden 74 km langen Abschnitts Basel – Erzingen ermöglicht den Lückenschluss zur Regio-S-Bahn Basel und bietet dank einheitlichem Rollmaterial betriebliche Optimierungsmöglichkeiten: so können ein ½ h-Takt des IRE Basel – Schaffhausen – Singen und ein ½ h-Takt der S-Bahn Ba-

⁶⁴ Aufgrund des Staatsvertrags von 1852 und der darauf basierenden nachfolgenden Abkommen ist die Bundesrepublik Deutschland bzw. das Bundeseisenbahnvermögen als Rechtsnachfolgerin Eigentümerin der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet. Sie hat den Betrieb der Bahnanlagen an die Deutsche Bahn übertragen.

sel – Waldshut eingeführt werden. Auch sind neue Direktverbindungen vom Hochrhein und Bodensee bis Basel SBB und darüber hinaus möglich. Die Elektrifizierung der Hochrhein-strecke ist auch Bedingung für das Einbinden der Strecke ins Regio-S-Bahn-Netz und deshalb von Bedeutung im Zusammenhang mit dem Herzstück – auf den Tunnelstrecken können keine Dieseltriebfahrzeuge verkehren. Sie ist als einziges S-Bahnprojekt im A-Horizont ein zentrales Vorhaben im Agglomerationsprogramm 2. Generation.

Die Planungs- und Baukosten für die Elektrifizierung des Abschnitts Basel – Erzingen inklusive Stromversorgung werden grob mit 160 Mio. EUR (+/-30%) abgeschätzt. Die Vorplanung ist abgeschlossen, die weitere Finanzierung von Planung und Bau wird aktuell grenzüberschreitend geklärt: angestrebt wird sowohl auf Deutscher wie Schweizer Seite neben einer Bundesfinanzierung auch eine regionale Mitfinanzierung. Die Inbetriebnahme könnte frühestens Ende 2019 möglich sein (siehe Kapitel 5.1.4). Die Projektträgerschaft liegt beim Land Baden-Württemberg.

7.1.4 Planungen zum Herzstück

Das Herzstück der Regio-S-Bahn ist das zentrale Vorhaben zur Vernetzung der nationalen Bahnnetze im Raum Basel. Seine Realisierung ist die Voraussetzung dafür, dass die heute untereinander nur bruchstückhaft verbundenen Regionalverkehrslinien in der Nordwestschweiz, in Südbaden und im Elsass zusammenwachsen und zu einem echten S-Bahn-Netz mit leistungsstarken und schnellen Durchmesserlinien werden.

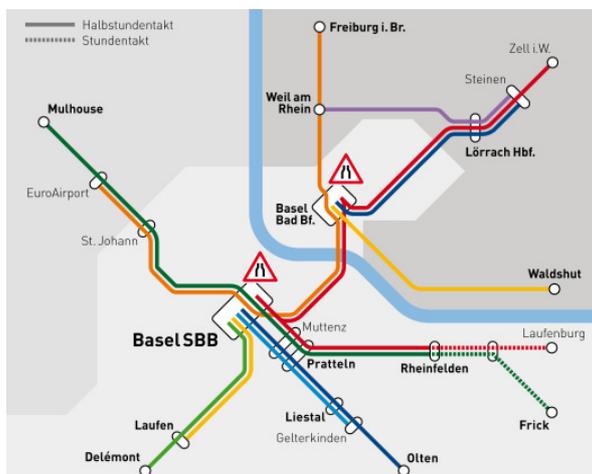


Abb. 30: Situation ohne Herzstück

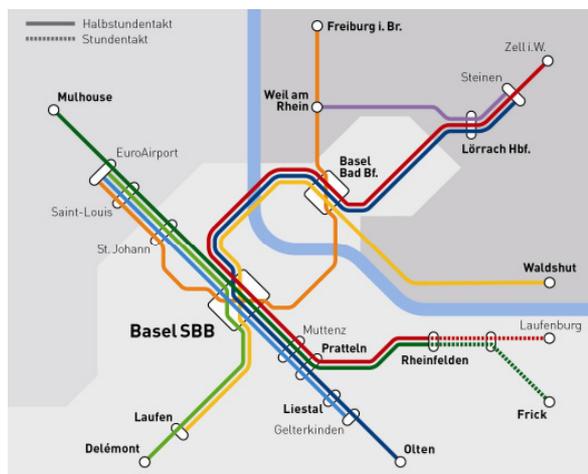


Abb. 29: Situation mit Herzstück

Dem Angebotsausbau der Regio-S-Bahn sind heute aufgrund des fehlenden Verbindungsstücks zwischen Bahnhof Basel SBB und Badischem Bahnhof enge Grenzen gesetzt. Mit den neuen Durchmesserlinien müssen künftig die Züge nicht mehr in den Bahnhöfen wenden. So gewinnen Nutzerinnen und Nutzer der S-Bahn Zeit und müssen nicht mehr unnötig umsteigen oder warten. Das vom übrigen Bahnverkehr getrennte S-Bahn-Trasse würde auch die Betriebsstabilität der S-Bahn erhöhen. Ein zusätzlich willkommener Effekt des Herzstücks ist die Entlastung des Bahnhofs Basel SBB, zudem könnte mit allfällig möglichen Stationen in der Innenstadt die Verknüpfung mit dem Tram- und Busnetz verbessert werden.

Die beiden zuständigen parlamentarischen Kommissionen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben im Oktober 2010 aufgrund eines fundierten Variantenvergleichs und detaillierten Fachstudien grünes Licht für die Weiterbearbeitung der Variante Mitte gegeben. Diese Variante ist zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Verbindung von Grossbasel Richtung St. Johann (Variante „Y“) ausbaubar.

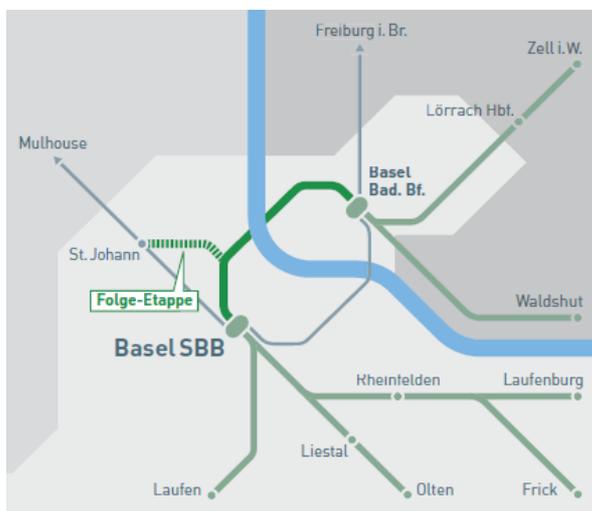


Abb. 31: Fehlendes Verbindungsstück

Für die Variante „Mitte“ werden seither zahlreiche planerische Fragen weiter vertieft, vom Angebot, Betrieb, über die definitive Linienführung, Trasseesicherung, Lage der Haltestellen, Stadtentwicklung, bis zur Finanzierung und Organisation. Eine Inbetriebnahme des Bauwerks wäre technisch zwischen 2025 und 2030 möglich. Auch wenn kaum vor 2022 mit dem Bau des Herzstücks begonnen werden kann, ist die Weiterarbeit dringend. Denn eine sorgfältige Planung im städtischen Umfeld braucht Zeit. Die Beschlussfassung ist bei der Vielzahl der Partner komplex. Zurzeit wird deshalb eine Vorlage erarbeitet, damit 2013 bei den Parlamenten beider Basel ein Planungskredit über rund 36 Mio. Franken für ein Vorprojekt mit Kostenschätzung beantragt werden kann. Gemäss heutigen Schätzungen betragen die Investitionskosten rund 1 Mrd. Franken. Noch nicht bekannt sind die Kosten für die Anschlüsse beim Bahnhof SBB und beim Bad. Bahnhof.

Das Herzstück der Regio-S-Bahn dient der besseren Erreichbarkeit und Vernetzung des gesamten Agglomerationsraumes. Es wird somit zum entscheidenden Faktor für die Standortgunst unseres Wirtschaftsraumes. Eine im Herbst 2012 veröffentlichte Nutzenstudie zeigt auf, dass das Herzstück einen volkswirtschaftlichen Gesamtnutzen von jährlich rund 160 Mio. Franken erzielt. Die Studie geht über eine klassische Kosten-Nutzen-Analyse hinaus und weist den wirtschaftlichen Gesamtnutzen mittels Agglomerationseffekten aus. Sie zeigt mit Zeithorizont 2030 auf, welche Wirkungen die Realisierung des Herzstücks und der damit verbundene Ausbau des S-Bahnangebots auf die Agglomeration als Ganzes hat, ausgelöst durch die bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, die sowohl für die Arbeitgeber als auch die Beschäftigten Vorteile bringt. Davon können alle Teilräume der Agglomeration profitieren.

Das Herzstück ist im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis enthalten und im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation als B-Projekt eingestuft. Im Agglomerationsprogramm haben sich die Behörden aller drei Länder auf eine Strategie zur Entwicklung bis 2030 („Zukunftsbild Korridore+“) verständigt, die der Regio-S-Bahn eine zentrale Bedeutung beimisst. Die Siedlungsräume entlang der Bahnachsen sollen einen Grossteil der Entwicklung übernehmen, die Verkehrs- und Raumordnungspolitik somit besser aufeinander abgestimmt werden. Das Herzstück spielt in diesem Zusammenhang als „Leuchtturmprojekt“ eine besondere Rolle.

7.2 Kundenfreundliche Bahnhöfe

Der neue Rahmenplan Basel der SBB⁶⁵ enthält die Verbesserung der Publikumsanlagen als eine Massnahme. Die zu erwartende Nachfrage- und Angebotsentwicklung erfordert neue Erschliessungsachsen zur Entlastung der Passerelle (RailCity). Im Rahmen einer Testplanung sind im Auftrag der SBB im Jahre 2012 zwei neue Perronerschliessungsachsen im westlichen wie im östlichen Teil des Bahnhofs SBB inklusive deren städtebauliche Einbindung untersucht worden. Nach Vorliegen des Studienberichts ist das weitere Vorgehen festgelegt worden. Prioritär soll eine neue westliche Erschliessungsachse zwischen Baufeld B (Südpark) und dem Elsässerbahnhof bzw. Elsässertor realisiert werden (frühestens auf 2018). Auch wenn vorerst offen bleibt, ob die neue Achse ober- oder unterirdisch angelegt sein soll, favorisiert die SBB eine breite Unterführung. Dafür spricht u.a. die Aufwärtskompatibilität im Hinblick auf einen späteren Tiefbahnhof im Rahmen der definitiven Anbindung des Herzstücks Regio-S-Bahn. Mit einem unterirdischen Ausgang beim Elsässertor bietet sich zudem die Chance, die Tramhaltestelle Markthalle direkt an den Bahnhof anzubinden und damit auch den Centralbahnplatz von den Publikumsströmen zu entlasten. Demgegenüber hätte eine oberirdische Erschliessungsachse massive Eingriffe in den Westflügel des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes zur Folge und dürfte allein unter diesem Aspekt nur schwierig auf Akzeptanz stossen⁶⁶. In die Überlegungen spielt auch die private Initiative eines CentralParks über dem Gleisareal mit hinein, auch wenn diese in der Testplanung aufgrund der Komplexität der Aufgabe und der gestellten Rahmenbedingungen noch nicht hat berücksichtigt werden können. Der CentralPark selber ist auch nicht Gegenstand des ÖV-Programms.

Auch im Badischen Bahnhof wird mittel- bis längerfristig eine verbesserte Perronerschliessung angestrebt. Dabei soll im Rahmen der Umsetzung des Entwicklungskonzepts Badischer Bahnhof vor allem das Hirzbrunnenquartier besser angebunden werden. Allerdings sind dabei die speziellen Anforderungen der schweizerischen und deutschen Grenzbehörden zu berücksichtigen, da die Perronanlagen im Bad. Bahnhof zolltechnisch als Ausland gelten.

Kurzfristige Massnahmen zur besseren Erreichbarkeit der Perrons im Bahnhof SBB und im Badischen Bahnhof finden sich in Kapitel 4.6.

7.3 Längerfristige Planungen Eisenbahnfern- und Güterverkehr

7.3.1 Fernverkehr

Ein Meilenstein wird die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels (voraussichtlich auf Ende 2019) sein. Die Fahrzeit nach Lugano und weiter nach Mailand wird sich dadurch weiter verkürzen. Spätestens auf diesen Zeitpunkt soll am Gotthard und im Verkehr nach Italien neues Rollmaterial (ohne Neigetechnik) eingesetzt werden.

⁶⁵ SBB, Rahmenplan Basel, Schlussbericht vom 31. März 2013

⁶⁶ Diesbezüglich liess sich die RailCity ohne Probleme in die bestehende Gebäudestruktur integrieren.

7.3.2 Bahnanschluss EuroAirport

Bereits seit Jahren ist ein Anschluss des Flughafens Basel-Mulhouse-Freiburg (EuroAirport, EAP) ans Schienennetz politisch gewünscht, da dieser sowohl Fluggästen als auch Mitarbeitenden des EAP aus dem gesamten trinationalen Einzugsbereich nützt und zudem die Wettbewerbsposition des Flughafens sichert. Während die Strassenzufahrt schrittweise ausgebaut wurde, fehlt immer noch eine angemessene Bahnanbindung dieses dritten Landesflughafens der Schweiz. Aus Sicht der NWCH ist das prioritäre Ziel hierbei eine Bedienung des EAP durch den Regionalverkehr, insbesondere durch direkte S-Bahn-Durchmesserlinien.

In den Vor- und Variantenstudien der Jahre 2010–2012 erwies sich der Bahnanschluss mit einem direkt am Terminal gelegenen Bahnhof als das Projekt mit den besten wirtschaftlichen, verkehrlichen und raumplanerischen Bewertungsergebnissen. Als nächster Planungsschritt nach Abschluss des ersten Mitwirkungsverfahrens für die Öffentlichkeit wird der einem Vorprojekt entsprechenden APS (Avant-Projet Sommaire) folgen. Nach derzeitiger Planung ist eine Inbetriebnahme zwischen 2018 und 2020 möglich.

Das Projekt des Schienenanschlusses liegt vollständig auf französischem Boden; aufgrund des grossen trinationalen Nutzens ist aber eine grenzüberschreitende Finanzierung prinzipiell unbestritten. Der Schweizer Bund hatte am 8. März 2005 einen Verpflichtungskredit für den Anschluss der Schweiz an das europäische HGK-Netz gesprochen, von dem 25 Mio. Franken zur Verbesserung des Anschlusses des EAP an das schweizerische Fernverkehrsnetz bestimmt sind. Der Schweizerische Bundesrat hat mit Beschluss vom 15. Juni 2010 die Fristen zur Umsetzung um fünf Jahre verlängert, was allerdings nur einmal möglich ist. Die baulichen Massnahmen müssten daher bis spätestens 2015 in Angriff genommen und bis 2020 abgeschlossen sein.

Neben dem Bundeskredit sind bisher Finanzierungsbeiträge – z.T. unter dem Vorbehalt der tatsächlichen Finanzierbarkeit oder unter gewissen Bedingungen – vom Kanton Basel-Stadt, vom Land Baden-Württemberg, dem Kanton Basel-Landschaft und dem Département Haut-Rhin in Aussicht gestellt. Zu den im Rahmen der Vor- und Variantenstudien ermittelten Kosten von 220 Mio. Franken (inkl. 10 Mio. Franken zur Anpassung der Signaltechnik zwischen Basel und Saint-Louis – Kostenstand 2010) fehlt aber noch ein Grossteil, wobei nach Bereinigung der Projekte des französischen schema national des infrastructures de transports (SNIT) sowie der Verhandlung des Contrat de Projet État-Région 2014–2020 hier grössere Klarheit über die Beteiligung weiterer französischer Partner herrschen dürfte.

7.3.3 Güterverkehr

Besonders im alpenquerenden Güterverkehr wird in den nächsten Jahren mit einem grossen Wachstumsschub gerechnet, zum einen wegen des anhaltend zunehmenden Hinterlandverkehrs ab den Nordseehäfen (sowohl auf dem Wasser wie auf der Schiene), zum anderen wegen der NEAT am Gotthard und Ceneri, dank der eine sogenannte Flachbahn zur Verfügung stehen wird. Dank des geplanten Ausbaus aller Lichtraumprofile auf eine Eckhöhe von vier Metern wird es möglich sein, auch hochprofilige Sattelaufleger und Container auf dieser Achse zu befördern.

Von dieser Entwicklung wird Basel in besonderem Masse betroffen sein. Ausserdem wird neben den nördlichen NEAT-Zulaufstrecken in Deutschland und Frankreich auch mit wachsenden Mengen (v.a. Containern) auf dem Rhein zu rechnen sein. Von Basel aus werden

Güter sowohl zu den beiden Basistunnel wie auch ins Mittelland transportiert, insbesondere zum geplanten Umschlagsterminal (Gateway) Limmattal. Zu diesem Zweck sind in einem ersten Schritt ein neuer bimodaler Umschlagsterminal Basel Nord und in einem zweiten Schritt ein drittes Hafenbecken für ein trimodales Terminal geplant. Eine Arbeitsteilung mit dem ebenfalls geplanten Gateway Limmattal ist fest vorgesehen.

Neben der Lärmproblematik, die besonders bei den ausländischen Güterwaggons nicht gelöst ist, ist die zunehmende Menge an transportierten Gefahrgütern auf der Schiene eine grosse Herausforderung, speziell auf Hauptstrecken, die durch dicht besiedelte Gebiete und Grossbahnhöfe mit einem hohen Publikumsaufkommen wie Basel SBB und Basel Bad. Bhf. führen. Obwohl die Eintretenswahrscheinlichkeit von Grossereignissen, die durch Gefahrgütern auf der Schiene ausgelöst werden könnten, sehr tief ist, können deren mögliche Auswirkungen für die Bevölkerung sehr hoch sein. Kurz- bis langfristig sind daher besondere Massnahmen beim Transport selbst (u.a. durch Vermeiden), beim Rollmaterial sowie bei der Infrastruktur zu treffen. Im Rahmen der Störfallvorsorge des Bundes steht auch die Raumplanung vor grossen Herausforderungen. Der Regierungsrat setzt sich daher gegenüber dem Bund für verträgliche Lösungen im Kanton Basel-Stadt ein.

Allgemein wird die künftige Entwicklung im Schienenverkehr vor allem auf die Leistungsfähigkeit im Knoten Basel und auf den juraquerenden Hauptstrecken Auswirkungen haben. Gemäss Planungen des Bundes (im Rahmen von FinöV) und der SBB sind (zum Zeitpunkt der vollen Inbetriebnahme der NEAT) für den Güterverkehr via Bözberg sechs bis sieben Trassees pro Stunde und Richtung und via Hauenstein deren drei vorgesehen. Dadurch drohen Interessenskonflikte zwischen dem Güter-, Fernverkehr und der Regio-S-Bahn. Mit den in Kap. 7.1.1 erwähnten Infrastrukturmassnahmen, insbesondere den Entflechtungsbauwerken in Muttenz und Pratteln, lässt sich dies fürs erste entschärfen. Damit wird aber die Kapazitätsproblematik an den Juraübergängen nicht gelöst sein. Diese wird sich vielmehr akzentuieren, zumal für den Zeithorizont bis und nach 2030 mit einer höheren Anzahl an Güterzügen zu rechnen sein wird. Die Frage eines neuen Juradurchstichs wird sich dannzumal immer mehr stellen.

Dem Regierungsrat ist es daher ein besonderes Anliegen, dass der Bund im Hinblick auf die volle Inbetriebnahme der NEAT ein Güterverkehrskonzept erarbeitet, das neben allfällig notwendigen Streckenausbauten auch geplante Terminalstandorte beinhaltet. Entsprechend hat das BVD zusammen mit anderen Interessensgruppierungen bei den zuständigen Instanzen interveniert.

7.4 Längerfristige Planungen Tram

7.4.1 Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020

Zur langfristigen Weiterentwicklung des Tramnetzes in der Region Basel haben das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt und die Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft eine strategische Planung durchgeführt⁶⁷. Daraus hervorgegangen ist das Netzdesign Tramnetz 2020, das der Öffentlichkeit im März 2012 in einer Ausstellung präsentiert wurde. Die angebotenen Führungen durch die Ausstellung wurden rege genutzt, und der Ausbau des Tramstreckennetzes stiess auf grundsätzliche Zustimmung. Das Netzdesign Tramnetz 2020 zeigt auf, wie das Tramnetz in der Region Basel in zehn bis fünfzehn Jahren aussehen könnte. Es bildet die Grundlage für den etappierten Ausbau des Tramstreckennetzes.

Der Grosse Rat hat daraufhin im Rahmen seiner Behandlung der Traminitiative einen Streckenplan beschlossen, der nebst den neuen Tramstrecken aus Tramnetz 2020 zusätzlich neue Tramstrecken in der Feldbergstrasse, über die Johanniterbrücke und über das Heuwaage-Viadukt enthält (vgl. Kapitel 7.4.1.3). Gleichzeitig hat er als Gegenvorschlag zur Traminitiative den Tramstreckenausbau nicht nur im Gesetz festgeschrieben, sondern mit der Rahmenausgabenbewilligung für zehn Jahre über 350 Mio. Franken auch dessen Finanzierung gesichert.

Tramnetz 2020 wird sich bezüglich des ÖV-Angebots mit Ausnahme der Tramverlängerung nach Weil am Rhein⁶⁸ erst auf den Fahrplan 2018 und später auswirken. Damit die neuen Tramstrecken aus Tramnetz 2020 dereinst gebaut werden können, stehen in den nächsten vier Jahren jedoch umfangreiche Vertiefungsplanungen an (vgl. Kapitel 7.4.1.6).

7.4.1.1 Grundsätze

Das Netzdesign Tramnetz 2020 basiert auf dem Ansatz des Knotenprinzips: Die zunehmende Entwicklung der Agglomeration Basel hin zu einem mehrzentrigen Raum soll mit neuen und aufgewerteten ÖV-Umsteigeknoten unterstützt werden, was die Erreichbarkeit dieser Zentren gewährleistet. Das Tramnetz wird stärker auf die S-Bahn ausgerichtet, indem die Tramlinien am Stadtrand konsequent mit den S-Bahn-Stationen verknüpft werden. Zusätzlich werden auf Stadtgebiet einzelne Tram-Tram-Knoten aufgewertet. Die stärkere Ausrichtung des Tramnetzes auf die S-Bahn stützt sich auf die Vision des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation, die die S-Bahn zum verkehrlichen Rückgrat der Region macht. Gleichzeitig verfolgt das Netzdesign Tramnetz 2020 den Grundsatz, Bewährtes grundsätzlich beizubehalten. Im Netzdesign Tramnetz 2020 ist deshalb das heutige Liniennetz noch deutlich erkennbar.

⁶⁷ Kurzbericht zum Studienauftrag: www.mobilitaet.bs.ch/2012-03-01_kurzbericht_tramnetz_2020_internet.pdf

⁶⁸ vgl. Kapitel 5.3.1

7.4.1.2 Merkmale

Das Netzdesign Tramnetz 2020 führt zu einem bedeutenden Ausbau des Basler Tramnetzes und trägt dank der Vernetzung mit der S-Bahn zu einem attraktivem ÖV in der Region bei. Es zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- Verbesserung der Erschliessung neuer Wohn- und Arbeitsgebiete sowie bestehender Quartiere
- Entlastung der Innenstadtachse (Barfüsserplatz – Claraplatz) von Tramverkehr
- Aufwertung der Achse Bahnhof SBB – Wettsteinplatz, ohne abbiegende Linien am Bankverein; schnelle Linie Kleinbasel Nord – Bahnhof Basel SBB
- Anbindung Roche-Areal und Novartis Campus an drei Bahnhöfe
- Mehrfach-Anbindung des Gebiets Uni/Spitäler
- Verdichtungen innerhalb der Stammlinien (also keine Einsatzlinien, die einen anderen Linienweg haben als die Hauptlinie)
- Verkürzung der Reisezeiten für die Fahrgäste trotz vermehrten Umsteigevorgängen
- Verbesserung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV
- Das Netzdesign ist zukunftsfähig: weitere Linienverlängerungen sind ohne Änderungen im Kern jederzeit machbar; das Netz ist aufwärtskompatibel mit dem Herzstück Regio-S-Bahn.

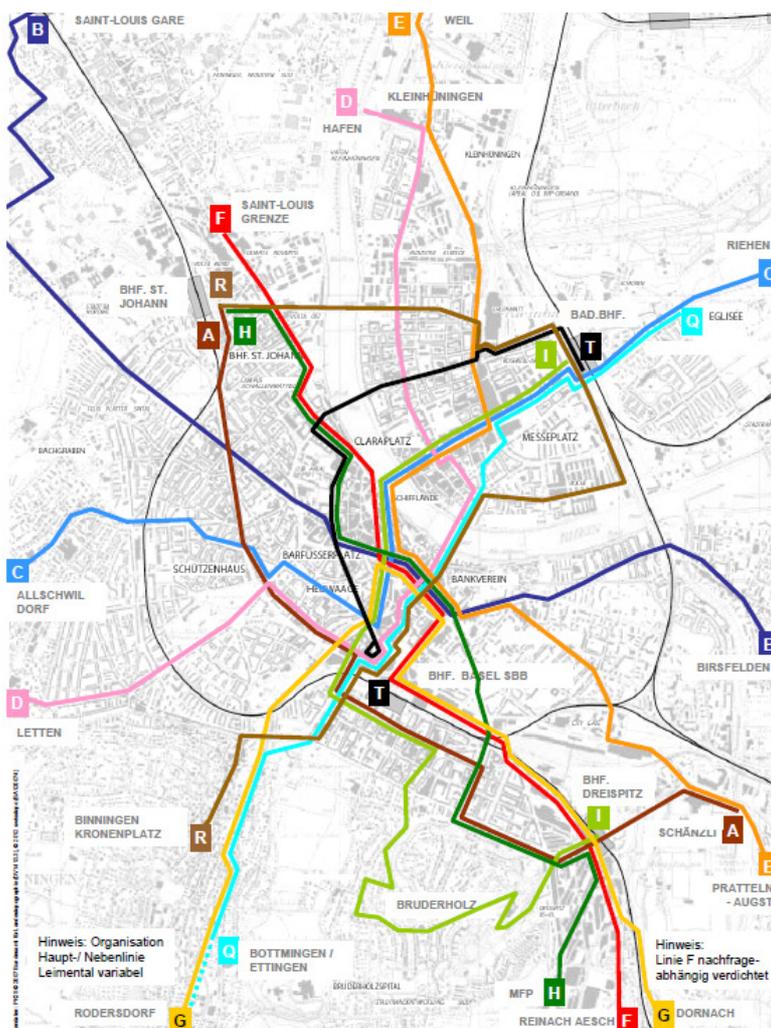


Abb. 32: Tramnetz 2020 Liniennetz

7.4.1.3 Neue Traminfrastrukturen

Tramnetz 2020 sieht im Kanton Basel-Stadt folgende neuen Tramstrecken vor:

Im Bau

- Weil am Rhein (Kleinhüningen – Weil am Rhein Bhf.)

In Planung

- Margarethenstich (*Dorenbach*⁶⁹ – Margarethen)
- Erlenmatt (Badischer Bahnhof – Erlenmatt – Riehenring)
- Saint-Louis (Burgfelden Grenze – *Saint-Louis Gare Ouest*)
- Stücki (Riehenring – Stücki – Kleinhüningen Hochbergerplatz)
- Dreispitz (Leimgrubenweg – S-Bahn Haltestelle Dreispitz – Broadway – *MFP*)

Neu

- Petersgraben (Universität – Unispital)
- Claragraben (Wettsteinplatz – Claraplatz)
- Knoten Schützenhaus (Schützenhaus – Schützenmattstrasse)
- Roche (Wettsteinplatz – Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse – Bad. Bahnhof)
- Dreispitz – St. Jakob
- Hafen Kleinhüningen (Hochbergerplatz – Hafen Kleinhüningen)
- Spitalstrasse (Verlegung aus St. Johannis-Vorstadt)
- Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Lyss
- Johanniterbrücke – Riehenring

Im Kanton Basel-Landschaft sieht das Netzdesign Tramnetz 2020 ebenfalls neue Tramstrecken vor⁷⁰:

- Doppelspurausbau Hinteres Leimental (Ettingen – Flüh)
- Salina Raurica (Pratteln – Grüssen – Augst)
- Doppelspurausbau Binningen-Spiesshöfli
- Allschwil-Letten (Neuweilerstrasse – Paradies – Letten)
- Wendeschlaufe Bottmingen

Der Grosse Rat hat im September 2012 nachfolgenden Streckenplan für den Ausbau des Tramnetzes im Kanton Basel-Stadt beschlossen⁷¹ (vgl. Abb. 33). Für diese neuen Tramstrecken werden nun vertiefte Studien zur Beurteilung ihrer Zweckmässigkeit und technischen Machbarkeit durchgeführt werden (vgl. Kapitel 7.4.1.6). Fallen diese positiv aus, werden die jeweiligen Projekte weiterverfolgt.

⁶⁹ Kursiv: Haltestellen ausserhalb des Kantons Basel-Stadt

⁷⁰ Diese Aufzählung dient lediglich der Vollständigkeit.

⁷¹ Vgl. www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100374/000000374253.pdf (P091670)

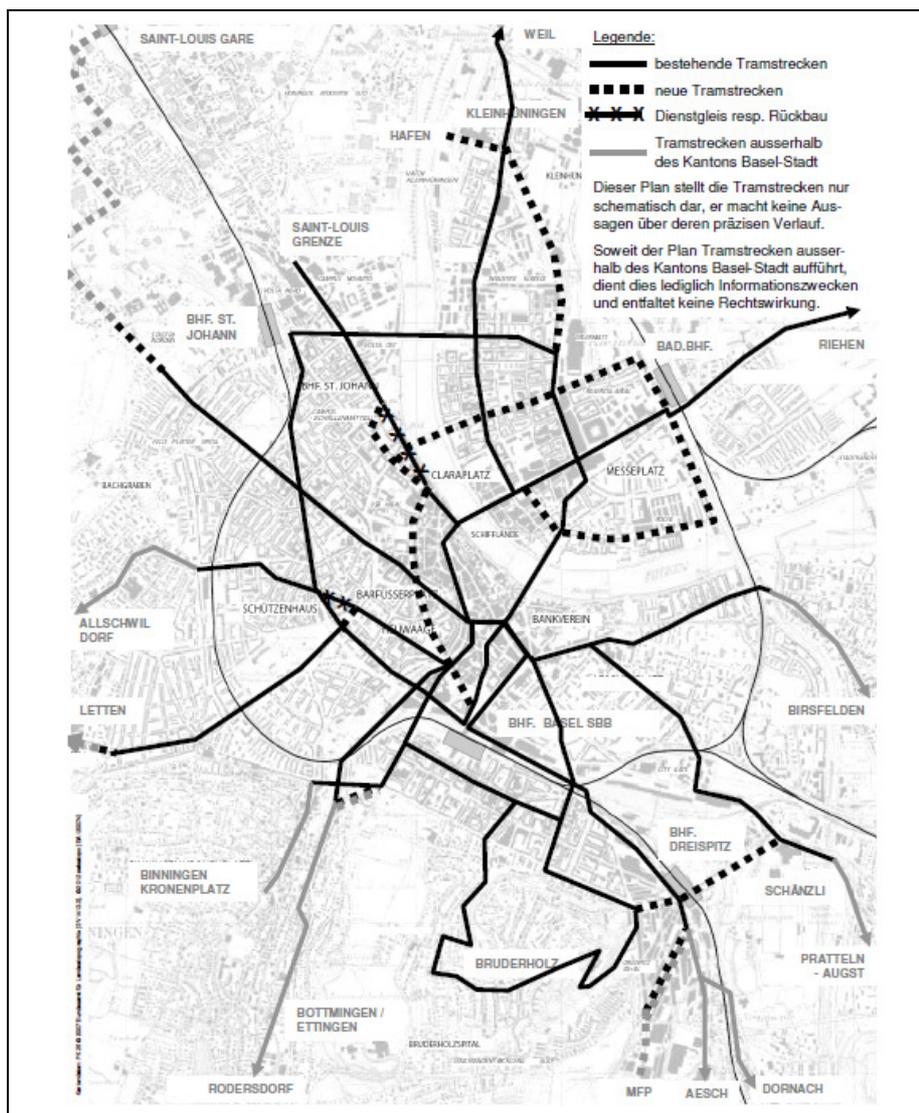


Abb. 33: Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt

7.4.1.4 Etappierung

Das Netzdesign Tramnetz 2020 ist in Etappen umsetzbar. Zeitlich sind die Etappen auf die Tranchen des Agglomerationsprogramms abgestimmt. Für die Tramprojekte der Etappen 1 und 2 sind die Planungen bereits fortgeschritten und deshalb mit hoher Verbindlichkeit weiter zu bearbeiten. Die einzelnen Tramprojekte der Etappen 3 und 4 sowie deren Realisierungszeitpunkte können an allfällige Veränderungen in der Siedlungsentwicklung und an die Erkenntnisse aus den vertiefenden Studien über die Zweckmässigkeit und technische Machbarkeit angepasst werden. Zum jetzigen Zeitpunkt sieht der Regierungsrat folgende vier Etappen für den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt⁷² vor:

⁷² Vorhaben, die sich vollständig oder grossmehrheitlich auf Territorium des Kantons Basel-Landschaft befinden, sind nicht aufgeführt.

Etappe 1: Dringlichkeitsfonds und Agglomerationsprogramm 1. Generation

- Weil am Rhein
- Margarethenstich (Baubeginn gemäss aktuellem Planungsstand 2015)
- Erlenmatt (Baubeginn gemäss aktuellem Planungsstand 2016)

Etappe 2: Agglomerationsprogramm 2. Generation A-Horizont (Baubeginn 2015–2018)

- Saint-Louis
- Riehenring – Stücker – Kleinhüningen Hochbergerplatz

Etappe 3⁷³: Agglomerationsprogramm 2. Generation B-Horizont (Baubeginn 2019–2022)

- Claragraben
- Petersgraben⁷⁴
- Dreispitz
- Knoten Schützenhaus⁷⁴
- Bahnhof SBB – Heuwaageviadukt – Lyss⁷⁵
- Johanniterbrücke – Riehenring⁷⁵
- Spitalstrasse Süd⁷⁶

Etappe 4⁷³: Agglomerationsprogramm 2. Generation C-Horizont (Baubeginn ab 2023)

- Roche
- Dreispitz – St. Jakob
- Hafen Kleinhüningen
- Spitalstrasse Nord

7.4.1.5 Kosten

Die Investitionskosten für die neuen Traminfrastrukturen – ohne die Strecke nach Weil am Rhein – betragen für den Kanton Basel-Stadt gemäss groben Schätzungen rund 550 Mio. Franken. Darin enthalten sind primär die Kosten für die Schieneninfrastrukturen, nicht aber für grössere Aufwertungs- und Umgestaltungsmassnahmen. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme leistet der Bund voraussichtlich Beiträge, die von den Kosten für die neuen Traminfrastrukturen noch abzuziehen sind.

7.4.1.6 Weiteres Vorgehen strategische Planung Tramnetz

In der strategischen Planung Tramnetz Region Basel 2020 wurden die Neubaustrecken und deren zeitliche Priorisierung aufgrund ihrer Funktion im Tramnetz sowie ihrer Erschliessungsrolle definiert. Für die Tramstrecken der Etappen 3 und 4 werden deshalb als nächstes Studien durchgeführt, um deren Zweckmässigkeit und technische Machbarkeit vertieft zu prüfen. Aufgrund dieser vertieften Studien und in Abstimmung mit weiteren Planungen, insbesondere der Siedlungs- und Arealentwicklung (z.B. Dreispitz, Hafen – 3Land, Stadtrand-

⁷³ Die Einteilung der Tramprojekte in die Etappen 3 und 4 ist ggf. an die Planungen der Stadtentwicklung und die Erkenntnisse aus den vertiefenden Studien anzupassen.

⁷⁴ Petersgraben und Knoten Schützenhaus sind nicht im Agglomerationsprogramm eingestellt, sondern aufgrund ihrer rein lokalen Bedeutung als Eigenleistung des Kantons deklariert

⁷⁵ Die Strecken Bahnhof SBB – Lyss und Johanniterbrücke – Riehenring sind noch nicht im Agglomerationsprogramm eingestellt.

⁷⁶ Die Tramstrecke in der Spitalstrasse ist aktuell als C-Projekt im Agglomerationsprogramm eingestellt.

entwicklung Ost) sowie im Bereich Verkehr (z.B. Verkehrskonzept Gundeli), werden die Vor- und Nachteile der einzelnen Tramstrecken nochmals gegeneinander abgewogen und die Reihenfolge der zeitlichen Umsetzung der einzelnen Tramstrecken überprüft. Die Fachleute des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt sowie der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft werden in einem weiteren Schritt gemeinsam mit den Transportunternehmen auch technische Fragestellungen erörtern wie zum Beispiel die Energieversorgung und die Erweiterung der Abstellkapazitäten in den Depots. Mit den deutschen Nachbarn ist zudem die Einbindung der Tramstrecke aus Richtung Weil am Rhein ins Liniennetz nochmals zu untersuchen und festzulegen.

Die Tramstrecken der Etappen 3 und 4 des Tramnetzes 2020 sind im kantonalen Richtplan⁷⁷ als Vororientierung oder Zwischenergebnis enthalten und im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation entsprechend der Etappierung als B- oder C-Projekte⁷⁸ eingestuft⁷⁹. In der Laufzeit des ÖV-Programms wird das Agglomerationsprogramm 3. Generation erarbeitet werden. Bis dahin müssen die einzelnen Projekte für die neuen Tramstrecken so weit fortgeschritten sein, dass sie den erforderlichen Reifegrad für die Einreichung als A- resp. B-Projekt erfüllen.

Für die Tramstrecken der Etappen 1 und 2 ist die technische Machbarkeit und Zweckmässigkeit bereits nachgewiesen. Hier steht als nächstes die Erarbeitung der Vor- resp. Bauprojekte an.

Die neuen Tramstrecken im Margarethenstich, zur Erlenmatt und nach Saint-Louis werden voraussichtlich innerhalb der Laufzeit des nächsten ÖV-Programms 2018–2021 in Betrieb gehen. Sie werden deshalb in den folgenden Kapiteln näher erläutert.

Mit der Inbetriebnahme neuer Tramstrecken wird teilweise das Busnetz reduziert, angepasst oder – wo sinnvoll – vorgängig ein Busvorläuferbetrieb eingerichtet werden. Die Planung der Anpassung der Buslinien wird in Angriff genommen, sobald mehr Planungssicherheit über den Zeitpunkt der Realisierung der einzelnen Tramstrecken besteht.

7.4.2 Tram Margarethenstich

Im Gegensatz zum Birstal und Ergolzthal führt keine S-Bahn-Linie durch das Leimental, weshalb dort die Tram-Verbindung zum Bahnhof SBB von ganz besonderer Bedeutung ist. Der Bau der neuen Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen wird die Verbindung zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB wesentlich verkürzen und den öffentlichen Verkehr dadurch attraktiver machen.

Die zu bauende Infrastruktur befindet sich unmittelbar an der Kantonsgrenze Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Eine gemeinsame Projektorganisation unter der Federführung des Kantons Basel-Stadt erarbeitet zurzeit das Vorprojekt, das auch die vielfältigen Ansprüche seitens Denkmalpflege und Naturschutz zu berücksichtigen hat. Der Baubeginn ist für 2015 und die Inbetriebnahme für Ende 2017 vorgesehen.

⁷⁷ Entwurf Anpassungen 2012

⁷⁸ Ausgenommen Petersgraben und Knoten Schützenhaus, die aufgrund ihrer rein lokalen Bedeutung als Eigenleistung des Kantons deklariert sind

⁷⁹ Ausgenommen die Strecken Bhf. SBB – Lyss und Johanniterbrücke – Riehenring, welche aus zeitlichen Gründen nicht mehr in die Anpassungen des Richtplans resp. das Agglomerationsprogramm Basel aufgenommen werden konnten. Dies wird nachgeholt.



Abb. 34: Tramstrecke Margarethenstich

wird dann schrittweise zu einer Ganztageslinie ausgebaut werden.

7.4.3 Tram Erlenmatt

Die Erschliessung des Entwicklungsgebiets Erlenmatt sowie der vorhandenen Wohnquartiere im nördlichen Kleinbasel erfolgt mittelfristig mit dem Tram (kurzfristig mit dem Bus, vgl. Kapitel 5.4.4). Hierzu wird eine neue Tramstrecke vom Badischen Bahnhof via Schwarzwaldallee und Erlenstrasse bis zum Riehenring, mit einer Haltestelle „Erlenmatt“ gebaut. Die neue Tramstrecke ist im kantonalen Richtplan als Festsetzung enthalten und wird vom Bund mitfinanziert (A-Projekt im Agglomerationsprogramm 1. Generation). Planung und Bau der neuen Tramstrecke stellen aufgrund des darunterliegenden Autobahntunnels in der Schwarzwaldallee und aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche beim denkmalgeschützten Badischen Bahnhof eine besondere Herausforderung dar. Das Vorprojekt wurde 2012 abgeschlossen und 2013 dem Grossen Rat zusammen mit dem Kreditantrag für Bauprojekt und Ausführung unterbreitet. Der Baubeginn für die neue Tramstrecke ist für Frühling 2016 und die Inbetriebnahme für die 2. Hälfte 2019 vorgesehen. Die neue Tramstrecke wird zu Beginn von der heutigen Linie 1 bedient, die dann von der Dreirosenbrücke via Riehenring die Neubaustrecke bis Badischer Bahnhof befährt und somit die beiden Bahnhöfe St. Johann und Badischer Bahnhof miteinander verbindet. Die heutige

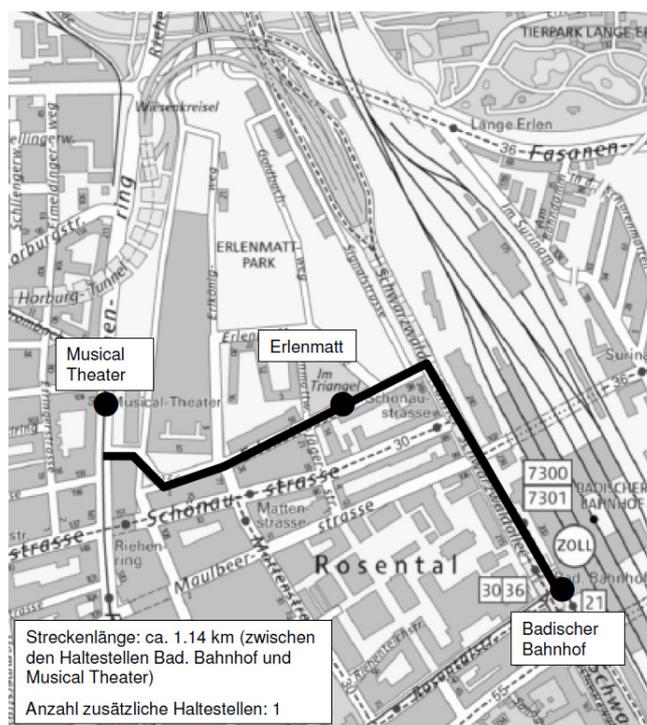


Abb. 35: Tramstrecke Erlenmatt

Die neue Tramstrecke ist im kantonalen Richtplan als Festsetzung enthalten und wird vom Bund mitfinanziert (A-Projekt im Agglomerationsprogramm 1. Generation). Gemäss Tramnetz 2020 wird die Linie 17 aus dem Leimental über die neue Strecke zum Bahnhof Basel SBB und weiter über die Wettsteinbrücke ins Kleinbasel fahren. In einer Anfangsphase wird die Linie als Einsatzlinie während den Hauptverkehrszeiten verkehren. Sie

Einsatzlinie 21 zwischen dem Bahnhof St. Johann und dem Badischen Bahnhof entfällt dann. Die Linie 14 wird – solange die Tramstrecke im nördlichen Riehenring und in der Hochbergerstrasse noch nicht realisiert ist (vgl. Kapitel 7.4.5) – zum Depot Wiesenplatz geführt und dort gewendet. Gemäss Tramnetz 2020 wird die neue Strecke über die Schwarzwaldallee und Erlenstrasse in einer späteren Phase von der Tramlinie Binningen – Bahnhof SBB – Wettsteinbrücke – Roche – Badischer Bahnhof – Dreirosenbrücke – Bahnhof St. Johann befahren werden.

7.4.4 Tram 3 Basel – Bahnhof Saint-Louis und Verlegung Wendeschleufe Burgfelden Grenze



Abb. 36: Tramstrecke Basel – Bahnhof Saint-Louis

Die Städte Saint-Louis und Basel sollen (wieder) mit dem Tram verbunden werden. Die Tramlinie 3, die heute rund 500 m vor der Landesgrenze in der Burgfelderstrasse endet, wird neu über Burgfelden zum westlichen Eingang des Bahnhofs Saint-Louis geführt. Die heutige Wendeschleufe wird verlegt und neu im Bereich der Zollanlage am Burgfelderhof platziert.

Mit der neuen Tramverbindung soll der Modal Split des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert und so das Strassennetz entlastet werden. Auf Basler Seite werden dank der Verlegung der Wendeschleufe zudem der Burgfelderhof, das Entwicklungsgebiet Friedmatt, das Bürgerspital, das Areal des Schweizerischen Paraplegikerzentrums Basel (REHAB) sowie der Sportplatz Pfaffenholz optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

Die neue Tramstrecke weist eine Länge von rund 3.3 km auf und wird im 15'-Takt bedient (auf Schweizer Seite 7.5'-

Takt). Die Verlängerung der Tramlinie 3 ist Bestandteil des kantonalen Richtplans (Koordinationsstand Festsetzung) und im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation als A-Projekt eingestuft.

Das Vorprojekt befindet sich in Bearbeitung und wird 2013 abgeschlossen, der Baubeginn auf Schweizer Seite ist für 2015 und die Inbetriebnahme für das Jahr 2018 vorgesehen.

Um den Verkehrsanteil zugunsten des ÖV weiter zu erhöhen, wird der Bahnhof Saint-Louis in den nächsten Jahren zu einem zentralen Verknüpfungspunkt Schiene-Schiene und Schie-

ne-Strasse (P+R) ausgebaut (Erhöhung P+R-Angebot, Haltestellenanlagen für Tram und Bus). Die ÖV-Drehscheibe Bahnhof Saint-Louis ist ebenfalls ein A-Projekt des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation. Gleichzeitig ist eine Siedlungsentwicklung der Quartiere westlich des Bahnhofs Saint-Louis vorgesehen. Diese soll durch die neue Tramlinie gefördert werden.

Die Verlängerung der Tramlinie 11 entlang der Avenue de Bâle bis zum Bahnhof Saint-Louis wird als langfristige Option angesehen. Sie ist im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis enthalten und im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation als C-Projekt eingestuft (Baubeginn ab 2023).

7.4.5 Tram Riehenring – Stücki – Kleinhüningen Hochbergerplatz

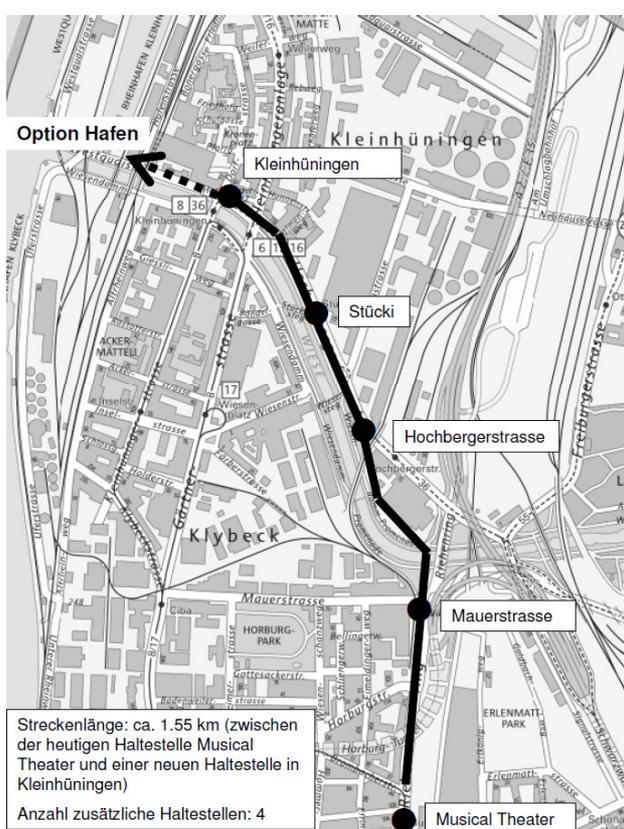


Abb. 37: Tramstrecke Erlenmatt – Kleinhüningen

Mit der Bewilligung des Projektierungskredits für das Tram Erlenmatt (vgl. Kapitel 7.4.3) beauftragte der Grosse Rat den Regierungsrat, statt eine Wendeschleife auf dem Erlenmatt-Areal zu planen, die Weiterführung einer Tramstrecke entlang der Wiese nach Kleinhüningen zu prüfen. Im Rahmen dieser Prüfung wurden die technische Machbarkeit sowie das Potenzial dieser neuen Tramstrecke abgeklärt. Aufgrund langfristiger Überlegungen bezüglich neuer Entwicklungsgebiete im Raum Kleinbasel Nord (Erlenmatt, Industrieareal Klybeck, Hafen Kleinhüningen) beabsichtigt der Regierungsrat, eine Tramverbindung Riehenring – Hochbergerstrasse – Kleinhüningen in seine Planungen aufzunehmen. Positiver Nebeneffekt der neuen Tramstrecke in Kleinbasel Nord ist die Entlastung der – nach Inbetriebnahme der Strecke nach Weil am Rhein noch stärker – ausgelasteten Tramlinie 8. Eine Tramverbindung vom Riehenring via Stücki zum Hoch-

bergerplatz wurde auch von allen Bearbeitungsteams der strategischen Planung Tramnetz Region Basel 2020 vorgeschlagen. Im Hinblick auf die Planungen im Projekt 3Land ist eine Weiterführung der Neubaustrecke in den Hafen Kleinhüningen und weiter über den Rhein nach Huningue und Saint-Louis angedacht.

Die Tramstrecke Riehenring – Stücki – Kleinhüningen ist im kantonalen Richtplan⁸⁰ als Zwischenergebnis enthalten und im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation als A-Projekt eingestuft. Nächster Schritt ist die Erarbeitung des Vorprojekts. Eine Inbetriebnahme ist ab 2020 denkbar.

⁸⁰ Entwurf Anpassungen 2012

7.4.6 Entlastung Innenstadt von Tramverkehr

Die Achse Barfüsserplatz – Schiffflände – Claraplatz ist heute stark von Tramverkehr belastet. Dies führt zu Behinderungen für Fussgängerinnen und Fussgänger bei der Querung der Tramachsen und generell zu einer verminderten Aufenthaltsqualität auf dieser Achse. Die Innenstadt soll deshalb von Tramverkehr entlastet werden. Gleichzeitig ist die gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem öffentlichen Verkehr eine grosse Stärke Basels und soll beibehalten werden. Die Kombination folgender zwei Massnahmen bietet mittelfristig eine Lösung in diesem Spannungsfeld⁸¹:

- Tram Margarethenstich: Mit der Führung der Linie 17 über den Margarethenstich verkehren künftig in den Hauptverkehrszeiten acht Kurspaare weniger zwischen Barfüsserplatz und Claraplatz, das ist eine Entlastung um 15%.
- Verknüpfung Linien 15/16: Mit Inbetriebnahme der neuen Tramstrecke über den Margarethenstich sollen die Linien 15/16 am Messeplatz miteinander verbunden werden. Die Linie 15 wird beim Bankverein zum Kunstmuseum abbiegen und bis zum Messeplatz fahren *und umgekehrt*, also in beide Richtungen den gleichen Fahrweg absolvieren. Die Linie 16 wird ab Schiffflände bis zur Messe verlängert und dort mit der Linie 15 verknüpft. Dadurch wird der Abschnitt Barfüsserplatz – Schiffflände ganztags von vier zusätzlichen Kurspaaren entlastet. Mit dieser neuen Linienführung der Linien 15/16 wird zudem die Wettsteinachse gestärkt, und es entsteht ein gut verständliches Liniennetz, da der heutige, nur in eine Richtung gefahrene Ring der Linie 15 entfällt.

7.4.7 Weiterer Ausbau Tramnetz

Das Netzdesign Tramnetz 2020 ist zukunftsfähig; weitere Linienverlängerungen sind ohne Änderungen im Kern jederzeit machbar. So sind langfristig die Verlängerung der Linie 8 über Weil am Rhein Bahnhof hinaus bis ins Stadtzentrum, wie sie von den deutschen Partnern gewünscht ist (und bereits im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation als B-Projekt eingestuft ist)⁸², oder neue Tramstrecken hauptsächlich im oder ins Ausland, welche die TEB-Studie „Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P+R und B+R) im Trinationalen Eurodistrict Basel“⁸³ vorschlägt, denkbar: Verlängerung der Linie 6 bis Lörrach Zollweg, das Weiterführen einer Linie vom Bahnhof St. Johann Richtung Bachgrabengebiet – Hégenheim, die Verlängerung der Tramlinie 11 Richtung Huningue, eine neue Tramstrecke auf der Rheininsel oder die Weiterführung der neuen Tramstrecke in den Hafen Kleinhüningen über eine neue Rheinbrücke nach Huningue und allenfalls darüber hinaus (Saint-Louis, Euro-Airport). Diese möglichen weiteren Tramprojekte stehen in direktem Zusammenhang zur Siedlungsentwicklung in den entsprechenden grenznahen Gebieten (Stettenfeld, Bachgraben, 3Land) und setzen Fortschritte in diesen Planungen voraus. Ob und wie die von der TEB-Studie vorgeschlagenen grenzüberschreitenden Tramausbauprojekte langfristig in die laufenden Planungen zum Tramnetzausbau integriert werden könnten, müssen die jeweiligen verantwortlichen Planungsträger noch prüfen. Im Zusammenhang mit den Planungen der Stadtrandentwicklung Ost ist auch eine neue Tramstrecke von der Roche Richtung Osten langfristig zu prüfen.

⁸¹ Dieses Spannungsfeld wird auch im Entwicklungsrichtplan Innenstadt thematisiert, der voraussichtlich im Herbst 2013 vom Regierungsrat verabschiedet wird.

⁸² Vgl. Kap. 5.3.1

⁸³ Vgl. www.eurodistrictbasel.eu

7.5 Längerfristige Planungen Bus

Buslinien können im Vergleich zu neuen Tramlinien flexibler und rascher an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden. Konkrete langfristige Planungen im Busbereich liegen deshalb kaum vor. Abgestimmt auf die Veränderungen der Tramlinien im Rahmen der Umsetzung von Tramnetz 2020 werden jedoch etappenweise auch Veränderungen an den Buslinien vorgenommen.

Im Rahmen der gemeinsamen Arbeiten der Verwaltung mit Vertretern der Quartierkoordination Gundeldingen zum Verkehrskonzept Gundeldingen sind für Ende 2017 Anpassungen am Buskonzept im Gundeli vorgesehen. Die Linienführung der Buslinie 36 wird spätestens mit der Eröffnung des Margarethenstichs in beiden Richtungen auf der gleichen Route verkehren. Es ist zudem vorgesehen, dass eine neue Haltestelle in der Reinacherstrasse (beim M Parc) sowie der als Umsteigepunkt und Quartierzentrum funktionierende Tellplatz durch den Bus bedient wird.

Ein möglicher Busvorläuferbetrieb im Dreispitz-Areal wird voraussichtlich erst im Rahmen des nächsten ÖV-Programms aktuell. Sobald absehbar ist, dass die Entwicklung eine Dynamik erhält und gleichzeitig die Inbetriebnahme der Tramstrecke ins Dreispitz-Areal noch nicht reif ist, soll ein solcher Busvorläuferbetrieb eingerichtet werden. Dies ist im Wesentlichen abhängig vom Rückbau der Gütergleise resp. der Umgestaltung der Wienstrasse, der Etablierung von Zwischennutzungen und der Realisierung erster Pionierbauten.

Auch die Weiterführung und/oder Einbindung ins Schweizer ÖV-Netz der grenzüberschreitenden Buslinien 603, 604 und 608 sind längerfristig zu planen (vgl. Kapitel 05.4.3).

7.6 Längerfristige Planungen ergänzender Verkehr

7.6.1 Schifffahrtslinie Palmrainbrücke – Birsfelden

Heute wird der Rhein primär vom Güterverkehr und in geringem Umfang vom touristischen Personen- und vom Freizeitbootverkehr benutzt. Für den öffentlichen Personenverkehr hat die Wasserstrasse keine Bedeutung.

Als natürlicher Verkehrsweg bietet der Rhein mit der Einführung einer Schifffahrtslinie die Möglichkeit, die Strassen von Verkehr zu entlasten und eine attraktive Ergänzung im öffentlichen Verkehr anzubieten. Aus diesem Grund prüft der Kanton Basel-Stadt zurzeit eine Schifffahrtslinie zwischen Palmrainbrücke und Birsfelden. Eine Potenzialstudie wie auch eine Betriebsstudie (inkl. Kosten-Nutzen-Verhältnis) sind für die weiteren Abklärungen vorgesehen.

Durch ein öffentliches Linienschiff, das in einem regelmässigen, dichten Takt vornehmlich die Wohn- und Arbeitsgebiete entlang des Rheins verbindet, könnten das öffentliche Verkehrssystem der Agglomeration ausgebaut und verschiedene Entwicklungsschwerpunkte neu direkt und ohne Umwege miteinander verbunden werden. Die etwa sieben möglichen Anlegestellen am Rhein würden neben der direkten Erschliessung von rheinnahen Nutzungen auch als attraktive Umsteigeknoten zu Bus, Tram und Individualverkehr dienen. Eine Linienschifffahrt wäre auch für Touristinnen und Touristen sehr attraktiv und würde neue Verbindungen zu kulturellen Einrichtungen wie Museen, Restaurants und Hotels schaffen.

Auf und neben dem Rhein finden heute viele Tätigkeiten statt wie z.B. Schwimmen und Rudern. Diese Nutzungen werden bei der Prüfung der Schifffahrtslinie berücksichtigt. Darüber hinaus ist der Wirtschaftlichkeit grosse Bedeutung beizumessen. Für die Linienschifffahrt in Basel stellen sich dabei verschiedenste technische, sicherheitsrelevante und rechtliche Herausforderungen, die einerseits mit dem internationalen Status des Rheins, andererseits mit den nautischen Bedingungen zusammenhängen. Der Kanton Basel-Stadt wird die Schifffahrtslinie nur einführen, wenn ein für im Stadtverkehr angemessener Kostendeckungsgrad erwartet werden kann.

Die Linienschifffahrt zwischen der Palmrainbrücke und Birsfelden ist im kantonalen Richtplan⁸⁴ als Vororientierung enthalten und im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation als B-Projekt eingestuft. Eine Inbetriebnahme ist ab 2019 denkbar.

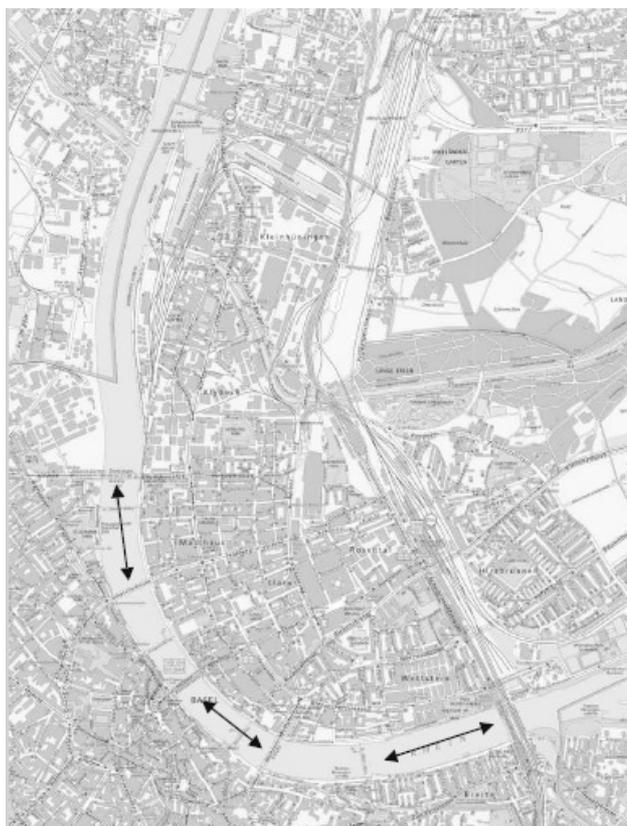


Abb. 38: Linienschifffahrt auf dem Rhein

⁸⁴ Entwurf Anpassungen 2012

8. Hängige Parlamentarische Vorstösse

Im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr sind derzeit die folgenden parlamentarischen Vorstösse hängig:

Vorstösse zum Bahnnetz

- 07.5159 Anzug Sabine Suter und Konsorten betr. Fussgängererschliessung des Badischen Bahnhofs
- 07.5322 Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betr. Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle „Solitude“
- 08.5019 Anzug Stephan Maurer betr. einem Masterplan für den Badischen Bahnhof Basel
- 08.5023 Anzug Christian Egeler und Konsorten betr. S-Bahnstationen Morgartenring-Allschwil
- 11.5333 Anzug Christoph Wydler und Konsorten betreffend Fahrplanverbesserungen der Regio-S-Bahn-Linie S6
- 06.5197 Anzug Felix Meier und Konsorten betreffend Vision "Central Park"
- 09.5108 Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Verbreiterung der Passerelle des Bahnhofs SBB zwecks Behebung der Kapazitätsengpässe
- 12.0254 Kantonale Volksinitiative betreffend «CentralParkBasel»

Vorstösse zum Tramnetz

- 98.5932 Anzug Jan Goepfert und Konsorten betr. künftige Gestaltung des Aeschenplatzes
- 06.5162 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betr. Tram-Doppelspurausbau beim Zolli
- 07.5047 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betr. Schienenbogen Margarethenbrücke – Viaduktstrasse (Richtung Birsigviadukt)
- 07.5231 Anzug Patricia von Falkenstein betr. Schaffung einer direkten Tram- oder Busverbindung zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob
- 07.5265 Anzug Christoph Wydler und Konsorten betr. Tramquerung Nauenstrasse
- 07.5347 Anzug Christian Egeler und Konsorten betr. Tramverlegung in die Spitalstrasse
- 08.5109 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betr. Tramverbindung Erlenmatt – Kleinhüningen
- 09.5318 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten Anzug betreffend Erschliessung des Bruderholz-Spitals mit dem Tram
- 11.5111 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Verlegung der Tramendhaltestelle 3 an die Grenze Burgfelden
- 12.5305 Anzug Bülent Pekerman und Konsorten zur Schaffung von Expresstrams
- 13.5009 Vorgezogenes Budgetpostulat Thomas Strahm betreffend Globalbudget ÖV 2014

Vorstösse zum Busnetz

- 06.5353 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betr. Verlängerung der Buslinie 70 bis zum Bahnhof SBB
- 08.5016 Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Konsorten betr. Grenzüberschreitende Busverbindung Riehen – Inzlingen
- 08.5110 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betr. Tram- und Busspur auf dem Dorenbachviadukt
- 10.5241 Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten betreffend Verlängerung der BVB-Buslinie 38 nach Hegenheim
- 12.5250 Anzug André Auderset und Heidi Mück betreffend ÖV zum Dreiländereck
- 12.5304 Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten zur Mitfinanzierung von grenzüberschreitenden Schnellbussen

Vorstösse zum Tarifverbund

- 07.5211 Anzug Anita Heer und Konsorten betr. Weiterentwicklung Tarifverbund Nordwestschweiz zu einem Verkehrsverbund

Vorstösse zu diversen Themen

- 09.5293 Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend Linienschiffahrt auf dem Rhein
- 09.5366 Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Erschliessung Allschwil Gebiet Bachgraben mit dem öffentlichen Verkehr und entsprechende Entlastung der Stadtquartiere vom Pendler- und Durchgangsverkehr
- 12.5051 Anzug Aeneas Wanner und Konsorten betreffend Staatsvertrag „grenzüberschreitende ÖV-Linien“ und Prüfung eines gemeinsamen Transportunternehmens
- 13.5135 Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des öV-Gesetzes bezüglich Betrieb von Linienbussen mit 100% erneuerbaren Energieträgern

9. Abkürzungsverzeichnis

AAGL	Autobus AG Liestal
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes
BL	Basel-Landschaft
BLT	Baselland Transport AG
BS	Basel-Stadt
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgast-Information
DML	Durchmesserlinie
EAP	EuroAirport
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
FLIRT	flinker leichter innovativer Regional-Triebzug
GR	Grosser Rat
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	Intercity; Schnellzug, der rasch zwischen Zentren verkehrt
ICE	IntercityExpress; Hochgeschwindigkeitszug der DB
IR	InterRegio
IRE	InterRegioExpress
KBB	Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel
Kt	Kanton
LGV	ligne à grande vitesse
MIV	motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NVZ	Nebenverkehrszeit
NWCH	Nordwestschweiz
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr
pkm	Personenkilometer
P+R	Park and Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regio Express
RFF	Réseau ferré de France
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH
RVZ	Randverkehrszeit
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
SWEG	Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft
TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel

TGV	Train à Grande Vitesse (französischer Hochgeschwindigkeitszug)
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
U-Abo	Durch die Kantone und Gemeinden verbilligtes Abonnement im TNW
UKBB	Universitätskinderspital beider Basel
UVEK	Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rats
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

10. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Erschliessung Erlenmatt.....	10
Abb. 2: Ausbau ÖV-Angebot Basel-West – Bachgraben	10
Abb. 3: Angebot Buslinie 608 seit Frühling 2013.....	11
Abb. 4: Entwicklung der Verkehrsleistung (Personenkilometer [Mio. Pkm/a]) der Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz (Linien S1 und S3).....	14
Abb. 5: Entwicklung der Verkehrsleistungen (Personenkilometer [Mio. Pkm/a]) der Regio-S-Bahn im Wiesental (Linien S5 und S6)	14
Abb. 6: Beförderte Personen auf den Hauptlinien [Mio. Personen/a]	15
Abb. 7: Personenkilometer auf den Hauptlinien [Mio. Pkm/a]	16
Abb. 8: Beförderte Personen auf den Ergänzungslinien [Mio. Personen/a].....	16
Abb. 9: Personenkilometer auf den Ergänzungslinien [Mio. Pkm/a].....	17
Abb. 10: Güteklassen ÖV-Erschliessung im Kanton Basel-Stadt, Stand 2012 (eigene Darstellung)	18
Abb. 11: Liniennetzplan Regio-S-Bahn Fahrplan 2013	19
Abb. 12: Angebot Regio-S-Bahn Fahrplan 2013.....	20
Abb. 13: Liniennetzplan Tram- und Buslinien Kanton Basel-Stadt	21
Abb. 14: Angebot Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2013	22
Abb. 15: Angebot Tram und Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2013.....	23
Abb. 16: Künftiges Flexity-Tram.....	27
Abb. 17: Tango-Tram	27
Abb. 18: Werbung triregio.....	33
Abb. 19: Tramstrecke nach Weil am Rhein.....	40
Abb. 20: Gleisbau Kreisel Weil am Rhein, Mai 2012.....	40
Abb. 21: Die neue Tramlinie in der Kleinhüningerstrasse (Fotomontage)	40
Abb. 22: Neues Konzept Buslinien Wettstein–Riehen.....	42
Abb. 23: Neues Buskonzept Basel-West – Allschwil in den Nebenverkehrszeiten.....	45
Abb. 24: Neues Konzept Buslinien 37/47.....	47
Abb. 25: Angebot Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2017	49
Abb. 26: Angebot Tram und Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2017.....	50
Abb. 27: Tendenz der Ausgabenpositionen im ÖV-Globalbudget für die Jahre 2014–2017	52
Abb. 28: grössere Investitionsvorhaben 2014–2017	54
Abb. 29: Situation mit Herzstück.....	57
Abb. 30: Situation ohne Herzstück.....	57
Abb. 31: Fehlendes Verbindungsstück	58
Abb. 32: Tramnetz 2020 Liniennetz	63
Abb. 33: Plan über den Ausbau des Tramstreckennetzes im Kanton Basel-Stadt	65
Abb. 34: Tramstrecke Margarethenstich	68
Abb. 35: Tramstrecke Erlenmatt	68
Abb. 36: Tramstrecke Basel – Bahnhof Saint-Louis.....	69
Abb. 37: Tramstrecke Erlenmatt – Kleinhüningen.....	70
Abb. 38: Linienschiffahrt auf dem Rhein	73

Hinweis:

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Planungsbericht gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

Das ÖV-Programm ist ein Planungsdokument, das die Grundsätze der Angebots- und Infrastrukturplanung über einen vierjährigen Zeitraum beschreibt. Die Genehmigung des ÖV-Programms durch den Regierungsrat und durch den Grossen Rat ersetzt aber nicht die gemäss Finanzhaushaltsgesetz vorgesehenen sachlichen und finanziellen Entscheide über die Investitionen und das Globalbudget Öffentlicher Verkehr. Die entsprechenden Kredite werden dem jeweils zuständigen Organ mittels Einzelvorlagen zur Genehmigung unterbreitet.



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Regierungsratsbeschluss
vom 25. Juni 2013

Vernehmlassungsbericht ÖV-Programm 2014–2017

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Würdigung der Stellungnahmen	3
3. Zusammenfassung der Stellungnahmen	5
3.1 Kapitel 4: Zielsetzungen ÖV-Programm 2014–2017	5
3.2 Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2014–2017	7
3.3 Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2017	10
4. Änderungen im ÖV-Programm 2014–2017	11
4.1 Kapitel 2: Einleitung	11
4.2 Kapitel 3: Rückblick	11
4.3 Kapitel 4: Zielsetzungen ÖV-Programm 2014–2017	12
4.4 Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2014–2017	12
4.5 Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2017	13
5. Weiteres	14
Anhang 1: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden	15

1. Einleitung

Das ÖV-Programm beschreibt die Grundsätze der Angebots- und Infrastrukturplanung im öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt. Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat dieses Planungsdokument alle vier Jahre zur Genehmigung.

Der Regierungsrat gab den Entwurf des ÖV-Programms 2014–2017 am 1. März 2013 in die Vernehmlassung. Bis zum 3. Mai 2013 hatten Behörden und interessierte Stellen Zeit, zum Entwurf Stellung zu nehmen. Rund siebzig Stellungnahmen gingen beim Amt für Mobilität des Bau- und Verkehrsdepartements ein.

Die Stellungnahmen von Behörden, Gebietskörperschaften des In- und Auslands, Quartiervereinen, Interessensorganisationen und Fachverbänden, Parteien, Vereinen, Unternehmen und Einzelpersonen (siehe Anhang 1) sind zum Teil sehr umfangreich. Das Amt für Mobilität hat die zahlreich eingegangenen Anregungen und Änderungsvorschläge analysiert und im Gesamtzusammenhang beurteilt. Das ÖV-Programm 2014–2017 wurde auf dieser Basis überarbeitet und vom Regierungsrat am 25. Juni 2013 beschlossen.

2. Würdigung der Stellungnahmen

Die im Rahmen der Vernehmlassung zum Entwurf des ÖV-Programms 2014–2017 eingereichten, teils umfangreichen Stellungnahmen verdeutlichen das grosse Interesse an der ÖV-Entwicklung im Kanton Basel-Stadt. Die Auswertung der Stellungnahmen zeigt insgesamt eine grundsätzliche Zustimmung zum ÖV-Programm 2014–2017. Selbstverständlich gibt es zu einzelnen Schwerpunkten und Vorhaben auch kritische Voten. Vielfach sind auch sich widersprechende Meinungen eingereicht worden: Den einen erscheint das ÖV-Programm 2014–2017 als zu bescheiden und sie wünschen weiterführende Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Systems, den anderen gehen die geplanten Massnahmen deutlich zu weit.

Mehrere Stellungnahmen bringen klar zum Ausdruck, dass der geplante **ÖV-Ausbau** im Kanton Basel-Stadt noch rascher und in grösserem Umfang vorangetrieben werden sollte, um dem Reduktionsziel gemäss § 13 des vom Volk beschlossenen neuen Umweltschutzgesetzes gerecht zu werden und einen grösstmöglichen Anteil des Verkehrs mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln abzuwickeln. Der Regierungsrat sieht dies als Ansporn, mit Hochdruck an den geplanten Infrastrukturausbauten weiterzuarbeiten. Er weist aber auch auf das Ergebnis des Studienauftrags „Stiig-Um“¹ hin: demnach kann der Ausbau des öffentlichen Verkehrs zwar einen grossen Beitrag leisten zur Unterdrückung des prognostizierten Referenzwachstums des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Studie kommt aber zum Schluss, dass bereits die Umsetzung der geplanten Massnahmen grosse Anstrengungen erfordert. Zur Reduktion des bestehenden Verkehrs müssten zudem auch in anderen Bereichen weitere Massnahmen ergriffen werden².

Mehrfach wurde in den Stellungnahmen angemerkt, dass nebst dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs auch die **Bedürfnisse des MIV** berücksichtigt und – wo ein ausgewiesener Bedarf besteht – Engpässe beseitigt werden sollten. Der MIV ist nicht Gegenstand des ÖV-Programms,

¹ Im Studienauftrag haben unabhängige Experten abgeschätzt, inwiefern die bisher geplanten Massnahmen zur Zielerreichung ausreichen und in welchen Bereichen weitergehende Massnahmen notwendig wären.

² Auf der Basis dieses Studienauftrages wird ein Umsetzungskonzept erarbeitet, in dem die vorgeschlagenen zusätzlichen Massnahmen konkretisiert und priorisiert sowie mit den bestehenden Massnahmen abgestimmt werden. Damit soll ein konkretes Aktionsprogramm geschaffen werden, mit dessen Hilfe das Verkehrsreduktionsziel gemäss § 13 Umweltschutzgesetz bis 2020 erreicht werden kann. Siehe auch <http://www.mobilitaet.bs.ch/themenundprojekte/motorisierterverkehr/staedteinitiative.htm>

weshalb diese Hinweise darin nicht berücksichtigt werden. Eine Gesamtperspektive zum Verkehr ist im kantonalen Richtplan und im Agglomerationsprogramm Basel dargelegt. Auch beim Kapitel „Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten“ wurde verschiedentlich verlangt, dass der MIV an den Lichtsignalanlagen (LSA) gegenüber dem ÖV nicht benachteiligt wird. Der öffentliche Verkehr genießt Vorrang – dieser Grundsatz ist in der Verfassung des Kantons Basel-Stadt festgehalten (§ 30); und die konsequente Umsetzung dieses Artikels haben einige Vernehmlassungsteilnehmende thematisiert. Die LSA-Strategie, die zurzeit erarbeitet wird, konkretisiert den Verfassungsgrundsatz der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.

Ein in der Vernehmlassung kontrovers diskutiertes Thema war zudem die mögliche Erweiterung des Abonnement-Sortiments im TNW durch eine **Zonierung des U-Abos**. Neben einigen Befürwortern haben sich diesbezüglich auch sehr viele kritische Stimmen geäußert. Hingegen wurde vielfach die Realisierung eines **trinationalen Tarifverbundes** gefordert. Eine vermehrte, grenzüberschreitende Koordination zwischen den Nachbarkantonen, aber auch den Nachbarländern, wurde oft als wichtiges Anliegen eingebracht. Der Regierungsrat teilt die Ansicht, dass die grenzüberschreitenden Ticketlösungen attraktiver gestaltet werden müssten und ist bestrebt, diesen Aspekt in den nächsten Jahren zu verbessern. Dabei ist er auf die Kooperation der ausländischen Partner und der Transportunternehmen – die für die Tarife federführend zuständig sind – angewiesen. Die zum Teil sehr unterschiedlichen gesetzlichen Grundlagen in den drei Ländern wirken sich erschwerend auf die Vereinheitlichung aus.

Die **zwei neuen Buskonzepte** in den Gebieten Wettstein – Riehen – Bettingen und Basel West – Allschwil werden mehrfach als zu kompliziert und nicht kundenfreundlich eingeschätzt. Vereinzelt wird verlangt, grundsätzlich auf Einsatzlinien zu verzichten und alle Buslinien auf Stadtgebiet wie die Trams im 7.5'-Takt zu betreiben. Mit Blick auf die Wirtschaftlichkeit der Transportleistungen sowie auf eine bedarfsgerechte Planung lehnt der Regierungsrat diese Forderungen ab. Andere Vernehmlassungsteilnehmende sind mit den zwei neuen Buskonzepten einverstanden. Fast alle Vernehmlassungsteilnehmenden begrüßen einzelne Elemente der neuen Buskonzepte. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die neuen Buskonzepte für einzelne Betroffene negative Auswirkungen haben können. Er ist jedoch überzeugt, dass die neuen Buskonzepte insgesamt zu einer Verbesserung gegenüber der heutigen Situation führen, und möchte sie deshalb im Grundsatz in der Laufzeit des ÖV-Programms 2014–2017 umsetzen. Er nimmt zur Kenntnis, dass Direktbetroffene sensibel auf Änderungen im Bussystem reagieren und möchte künftig die Kommunikation mit ihnen stärken.

Hinsichtlich der Planungen für Angebotsänderungen nach 2017 sind bei den Vernehmlassungsteilnehmenden der **Tramnetzausbau 2020**, das **Projekt Herzstück** zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel sowie der Bau **neuer S-Bahn-Haltestellen** von grösster Priorität. Zum geplanten Ausbau des Tramnetzes werden je nach Betroffenheit Forderungen und Wünsche bezüglich der neuen Tramstrecken, der Linienführung oder der zeitlichen Umsetzung geäußert. Einzelne Beteiligte fordern eine generelle Überarbeitung des Konzepts. Grundsätzlich stösst der Tramnetzausbau 2020 bei den Vernehmlassungsteilnehmenden aber auf gute Akzeptanz und mehrheitliche Zustimmung und sie vertreten die Ansicht, dass der Tramnetzausbau möglichst rasch umgesetzt werden soll. Der Regierungsrat wird die geplanten neuen Tramstrecken in den nächsten Jahren wie vorgesehen vertieft prüfen. Uneinig sind sich die Vernehmlassungsteilnehmenden darüber, ob dem Tramnetz- oder dem S-Bahnausbau höhere Priorität zukommen solle. Der Regierungsrat will die Planungen in beiden Bereichen vorantreiben.

Das ÖV-Programm ist ein strategisches Planungsinstrument und bildet die Basis zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den nächsten vier Jahren und darüber hinaus. Einige Anliegen aus den Stellungnahmen gehen über den Inhalt des ÖV-Programms hinaus, wie z.B. konkrete Forderungen, wo Wartehallen und Billettautomaten hingestellt werden sollten oder Beanstandungen

der Sauberkeit der Fahrzeuge. Solche Begehren übermittelt das Amt für Mobilität den zuständigen Planungs- und Projektierungsstellen oder den Transportunternehmen.

Da viele Tram-, Bus und S-Bahnlinien die Grenze des Kantons Basel-Stadt überqueren, behandeln einige Anliegen auch Themen, die nicht im alleinigen Handlungsspielraum des Kantons Basel-Stadt liegen (z.B. Expresstram Leimental, Park&Ride Saint-Louis). Diese Begehren werden vom Amt für Mobilität aufgenommen und mit den jeweiligen Partnern besprochen, sofern sie von ihnen nicht bereits in Bearbeitung sind.

Die Gesamtheit aller Stellungnahmen gibt einen guten Überblick über Anliegen zum öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Stadt.

3. Zusammenfassung der Stellungnahmen

Im Folgenden werden die 74 eingegangenen Stellungnahmen basierend auf der Berichtsstruktur des ÖV-Programms 2014–2017 zusammenfassend erläutert.

3.1 Kapitel 4: Zielsetzungen ÖV-Programm 2014–2017

Kapitel 4.1 Grundlagen

In einigen Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass der Gegenvorschlag zur Städte-Initiative unvollständig, d.h. nicht in vollem Umfang zitiert wurde. Des Weiteren solle im Kapitel 4.1.2 *Strategische Planungsinstrumente* auch auf das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG) verwiesen werden.

Kapitel 4.2 Strategische Schwerpunkte – Überblick

Die aufgeführten Strategischen Schwerpunkte werden von einer deutlichen Mehrheit im Grundsatz gutgeheissen und unterstützt. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht, dass die strategischen Schwerpunkte von gut drei Vierteln der Beteiligten an der Vernehmlassung klar resp. mehrheitlich begrüsst werden.

Mehrheitlich abgelehnt werden die Strategischen Schwerpunkte lediglich von drei Teilnehmenden, denen der ÖV-Ausbau resp. die Förderung des ÖV entweder zu weit oder zu wenig weit geht. In keiner Stellungnahme werden die Zielsetzungen gänzlich abgelehnt.

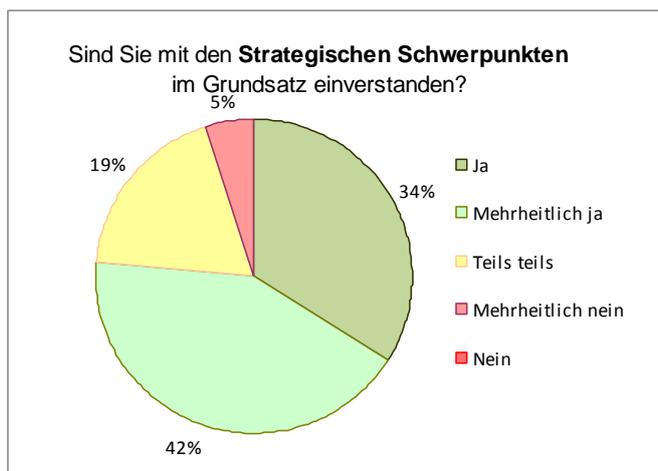


Abbildung 1:
Beurteilung der Strategischen Schwerpunkte
(15 von 74 Stellungnahmen ohne Angaben)

Vorschläge für *weitere Strategische Schwerpunkte*: Auf die Frage, ob weitere Strategische Schwerpunkte aufgeführt werden sollen, sind sehr vielseitige Vorschläge eingereicht worden. Mehrfach genannt wurden folgende Aspekte angeführt:

- Verstärkte interkantonale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit
- Umweltthemen wie Reduktion der Lärmbelastung, verbesserte Lufthygiene, Verwendung ausschliesslich erneuerbarer Energieträger für den ÖV
- Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs

Kapitel 4.3 Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der Infrastrukturplanung

Eine Mehrheit der Beteiligten an der Vernehmlassung begrüsst das Bestreben nach einer Weiterentwicklung des ÖVs über die Landesgrenzen hinaus und eine Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Neben der grenzüberschreitenden Mobilität wird in den Stellungnahmen auch der Entwicklung und Förderung des öffentlichen Nahverkehrs mit Schwerpunkt S-Bahn- und Tramausbau in der Agglomeration Basel grösste Bedeutung zugesprochen.

Kapitel 4.4 Erhöhung Fahrgastkomfort

Neue Fahrzeuge bei Tram und Bus: Bei der Erneuerung der Fahrzeugflotte werden die Kriterien erneuerbare Energieträger und Minimierung der Lärmemissionen mehrfach genannt. Die geplante Beschaffung von neuen Dieselnissen stösst bei mehreren Eingaben auf starke Kritik.

WLAN in Tram und Bus: Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit WLAN wird von den Beteiligten der Vernehmlassung kontrovers aufgenommen. Neben einigen Gegenstimmen spricht sich aber auch eine Vielzahl für eine Ausrüstung der Fahrzeuge mit WLAN aus.

Wartehallen: Bei der Realisierung von neuen Wartehallen soll der Funktionalität (genannt wurden z.B.: Schutz vor Witterung, Höhe Sitzgelegenheiten) grundsätzlich grössere Bedeutung zukommen als einem attraktiven Haltestellenauftritt resp. Design-Ansprüchen.

Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten: In vielen Stellungnahmen wird der Erhöhung der Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten eine hohe Priorität zugesprochen. In einigen Eingaben wird betont, dass die Erhöhung der Fahrplanstabilität und damit die Pünktlichkeit von grösserer Bedeutung ist als die Verkürzung von Fahrzeiten. Einige Vernehmlassungsteilnehmende fordern eine konsequente Bevorzugung des ÖV an den Lichtsignalanlagen, andere hingegen halten fest, dass eine einseitige Benachteiligung des MIV nicht begrüsst werden kann.

Kapitel 4.5 Selbstständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung

Die Umsetzung des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) wird von vielen Vernehmlassungsteilnehmenden als prioritäres Thema hervorgehoben. Gleichzeitig wird aber auch darauf hingewiesen, dass hohe Haltekanten ein gewisses Risiko für Velofahrende darstellen können und das Queren der Gleise bei Haltestellen erschwert wird.

Kapitel 4.6 Förderung und Verbesserung der Transportkette

Eine Mehrheit der Beteiligten an der Vernehmlassung erachtet die Förderung und Verbesserung von Transportketten als wichtiges Ziel zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Nur ganz vereinzelte Eingaben sehen keine Notwendigkeit, die heutigen Umsteigebeziehungen zu optimieren.

Kapitel 4.7 Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information

In mehreren Stellungnahmen werden mögliche Tariferhöhungen zur Verbesserung des Kostendeckungsgrads des öffentlichen Verkehrs als kritisch angesehen. Auch eine Zonierung des U-Abos wird vielfach abgelehnt. Allfällige Tariferhöhungen sollen in einem verträglichen Masse erfolgen, damit keine Nachfragerückgänge eintreten.

Eine Vielzahl der Teilnehmenden wünscht ausdrücklich eine möglichst rasche Realisierung eines trinationalen Tarifverbands und einfachere grenzüberschreitende Ticketlösungen.

Die Weiterentwicklung von Informationssystemen, z.B. durch die Einführung weiterer dynamischen Fahrgastinformationssystem-Tafeln (DFI), wird begrüsst. Mehrere Beteiligte verlangen die Installation von DFI an *allen* Haltestellen.

Kapitel 4.8 Vereinbarung mit Transportunternehmen über Qualitätsziele und Standards

Die eingereichten Stellungnahmen beziehen sich überwiegend auf ökologische Themen. Mehrfach genannt wird das Anliegen, bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge resp. neuem Rollmaterial Kriterien wie die Minimierung von Lärmemissionen und Energieverbrauch stark zu gewichten. Vielfach wird gefordert, dass im öffentlichen Verkehr ausschliesslich erneuerbare Energieträger einzusetzen sind.

Kapitel 4.9 Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen

Bei der Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen sprechen sich mehrere Vernehmlassungsteilnehmende für eine Fusion der Transportunternehmen BVB und BLT aus, um damit technisch-betriebliche Synergien nutzen zu können. Die Koordination und Abstimmung von grenzüberschreitenden Projekten wird in vielen Stellungnahmen als wichtiges Ziel hervorgehoben, namentlich ein trinationaler Verkehrsverbund wird mehrfach gefordert.

Kapitel 4.10 Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen

Die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bei Transportleistungen wird in vielen Stellungnahmen als prioritär bezeichnet, wohingegen andere Eingaben betonen, dass Effizienzsteigerungen im ÖV keine negativen Auswirkungen auf das Personal haben dürfen. Sollten die Tarife im ÖV zwecks Steigerung des Kostendeckungsgrads erhöht werden müssen, dann sollen gemäss einigen Stellungnahmen auch andere Verkehrsmittel zwingend verteuert werden.

3.2 Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2014–2017

Eine deutliche Mehrheit der Beteiligten an der Vernehmlassung äusserte sich im Grundsatz positiv zu den vorgeschlagenen ÖV-Angebotsänderungen 2014–2017. Klar oder mehrheitlich abgelehnt werden die Planungen nur von wenigen Stimmen, die sich in ihrer Kritik v.a. auf einzelne Planungen beziehen.

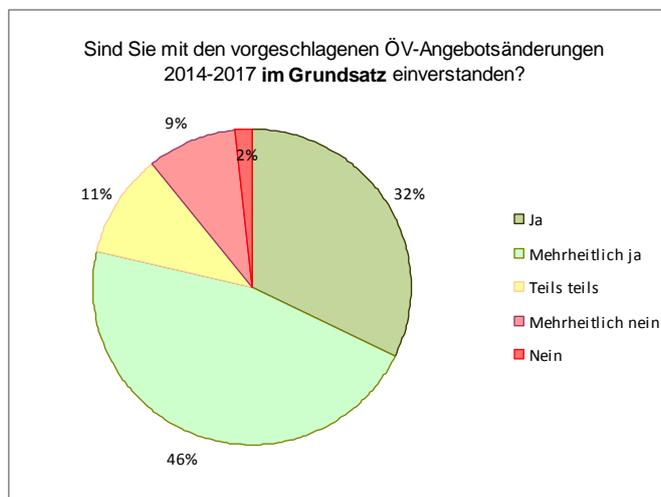


Abbildung 2:
Beurteilung der ÖV-Angebotsänderungen 2014–2017
(18 von 74 Stellungnahmen ohne Angaben)

Kapitel 5.1 Geplante Angebotsveränderungen Regio-S-Bahn

Die geplanten Angebotsveränderungen bei der Regio-S-Bahn werden von den Beteiligten der Vernehmlassung im Grundsatz begrüsst. In einigen Stellungnahmen werden zusätzliche Massnahmen gefordert.

Wiedereinführung durchgehende Verbindung Nordwestschweiz – Elsass: Die Wiedereinführung einer durchgehenden Verbindung ins Elsass wird in vielen Eingaben als prioritär gesehen, um die grenzüberschreitenden Verbindungen zu verbessern. Dabei steht der Wunsch nach einer Durchmesserlinie S1 Fricktal – Elsass im Vordergrund.

Fahrplanverdichtung S6: Eine Angebotsverdichtung auf der S6 an Sonn- und Feiertagen stösst auf breite Zustimmung, wobei in einigen Stellungnahmen darauf hingewiesen wird, dass die finanzielle Beteiligung von Baden-Württemberg eine hierfür zwingende Voraussetzung darstellt.

Erhöhung der Platzkapazität in der Hauptverkehrszeit (HVZ): Die Erhöhung der Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten ist für viele Vernehmlassungsteilnehmende von zentraler Bedeutung und wird auch für die S6 verlangt.

Kapitel 5.2 Geplante Angebotsveränderungen im Fern- und Güterverkehr

Die Äusserungen in den Eingaben zu den geplanten Angebotsveränderungen im Fern- und Güterverkehr fallen durchwegs positiv aus. Es wird wenig bis keine Kritik an der aktuellen Planung geäussert.

Kapitel 5.3 Geplante Angebotsveränderungen Tram

Neben wenigen Stimmen, die sich u.a. kritisch zu einer möglichen Verlängerung der Tramlinie 8 über Weil Bahnhof hinaus in Richtung Osten äussern, begrüsst eine Mehrheit das Vorhaben.

Kapitel 5.4 Geplante Angebotsveränderungen Bus

In mehreren Stellungnahmen werden die Buskonzepte als grundsätzlich schwierig verständlich eingeschätzt. In einigen Stellungnahmen wird der Wunsch geäussert, städtische Buslinien – analog zum Tram – durchgehend im 7.5'-Takt zu betreiben.

Raum Wettstein (Roche) – Riehen – Bettingen: Eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden begrüsst das Buskonzept Wettstein – Riehen – Bettingen klar resp. mehrheitlich. Gleichzeitig stösst das Konzept aber bei einzelnen Betroffenen auf Kritik oder Ablehnung. Sie befürchten negative Auswirkungen. Als problematisch eingeschätzt werden u.a.:

- Die erhöhten Lärmemissionen entlang der Grenzacherstrasse aufgrund des dichteren Busangebots
- Angebotsverdichtungen in den Hauptverkehrszeiten durch Einsatzlinien mit nachfragebedingten Ausdünnungen in den Nebenverkehrszeiten
- Die Bedienung des Friedhofs Hörnli durch zwei Buslinien aus unterschiedlichen Richtungen, was als unübersichtlich empfunden wird.

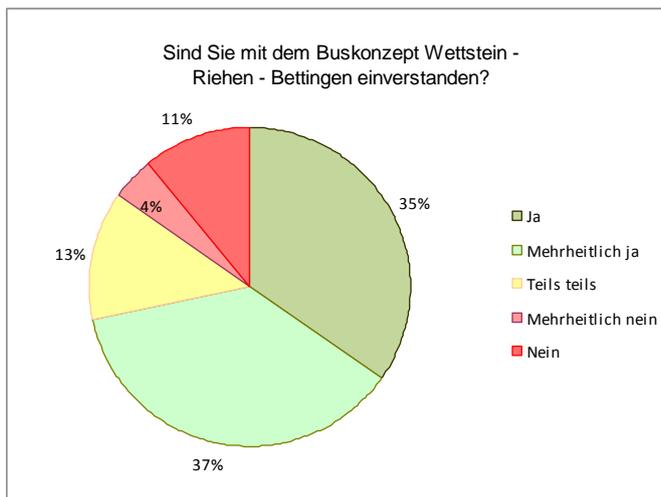


Abbildung 3:
Beurteilung Buskonzept Wettstein – Riehen – Bettingen
(28 von 74 Stellungnahmen ohne Angaben)

Raum Basel West – Allschwil: Rund die Hälfte der Beteiligten an der Vernehmlassung befürwortet das Buskonzept im Raum Basel West – Allschwil, die andere Hälfte ist nur teilweise oder gar nicht einverstanden mit dem geplanten Konzept. Folgende Punkte lassen sich herauschälen:

- Begrüsst wird die Verlängerung der Buslinie 38 bis zum Neuweilerstr. (Endstation Tram 8). Einige Teilnehmende finden, die Linie müsse noch weiter, bis zum Bahnhof SBB (Südseite) verlängert werden.
- Auch der Ausdehnung der Betriebszeiten der Linie 48 wird zu einem überwiegenden Teil zugestimmt.
- Abgelehnt wird hingegen die Ausdünnung der Buslinie 33 zum 15'-Takt ausserhalb der Hauptverkehrszeiten.
- Mehrfach wird verlangt, dass die Buslinie 48 die Haltestelle Schützenhaus bedienen soll.
- In einigen Stellungnahmen wird das Konzept grundsätzlich als kompliziert und als wenig benutzerfreundlich beurteilt.

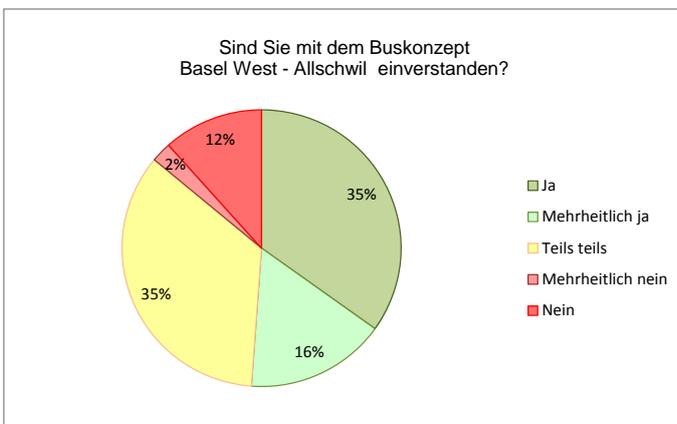


Abbildung 4:
Beurteilung Buskonzept Raum Basel West - Allschwil
(31 von 74 Stellungnahmen ohne Angaben)

Konzept Bus 37/47: Das geplante Konzept für die Buslinien 37/47 stösst bei den Vernehmlassungsteilnehmenden auf breite Zustimmung. Insbesondere die Bedienung des Bethesdaspitals neu auch am Abend und an Wochenenden wird von vielen explizit begrüsst. Aufgrund des dadurch entstehenden Mehrverkehrs in den Quartieren wünschen Direktbetroffene die Überprüfung von alternativ möglichen Linienführungen und den Einsatz von lärmarmen Fahrzeugen. Einige Teilnehmende bezweifeln, ob Kleinbusse genügend Kapazität aufweisen, anderen fehlt eine durchgehende Verbindung Aeschenplatz – Bruderholzspital am Sonntag.

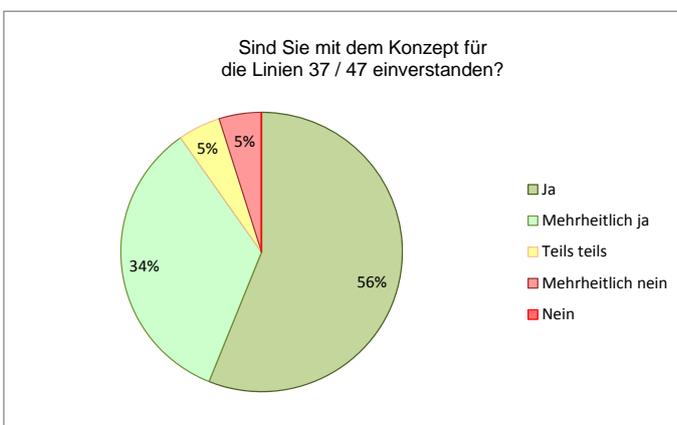


Abbildung 5:
Beurteilung Konzept Buslinien 37/47
(33 von 74 Stellungnahmen ohne Angaben)

3.3 Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2017

Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen zeigt, dass eine sehr deutliche Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden mit den langfristig geplanten Infrastrukturmassnahmen für ÖV-Angebotsausbauten gänzlich oder zumindest mehrheitlich einverstanden ist. Eine Minderheit steht den geplanten Massnahmen aus sehr unterschiedlichen Gründen kritisch gegenüber. Den einen gehen die Planungen deutlich zu weit, in der Meinung, dass das heutige ÖV-System ausreichend ist. Anderen Ansichten nach sollten die geplanten ÖV-Ausbauten rascher umgesetzt und weitergehende Massnahmen berücksichtigt werden.

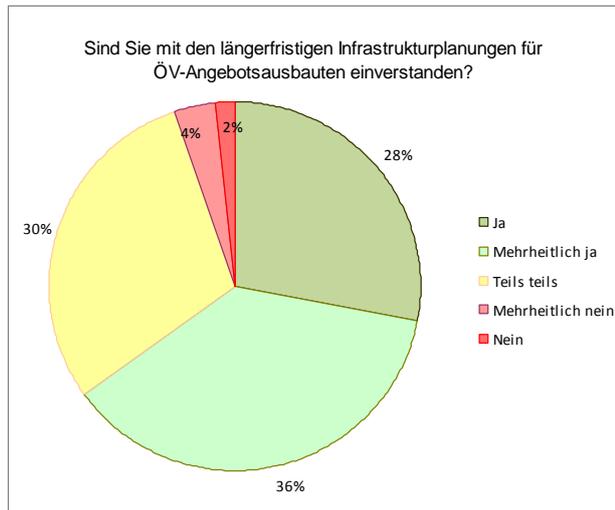


Abbildung 6:
Beurteilung der langfristig geplanten
Infrastrukturmassnahmen für Angebotsausbauten
(17 von 74 Stellungnahmen ohne Angaben)

Kapitel 7.1 Längerfristige Planungen Regio-S-Bahn

Neue S-Bahn-Haltestellen: Dass im Rahmen der geplanten Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn neue Haltestellen geprüft werden, stösst bei den Vernehmlassungsteilnehmenden auf grosse Zustimmung. In vielen Stellungnahmen wird die Planung und Realisierung einer neuen S-Bahn-Haltestelle Solitude als vordringlich bezeichnet. Der Nutzen resp. die Priorität der Haltestellen Stettenfeld und Morgarten wird hingegen unterschiedlich eingeschätzt.

Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel – Waldshut – Erzingen: Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke wird von den Beteiligten bezüglich deren Finanzierung unterschiedlich beurteilt. In mehreren Stellungnahmen wird gefordert, dass eine Vorfinanzierung des Vorhabens durch den Kanton Basel-Stadt zu prüfen sei. In anderen Eingaben wird hingegen festgehalten, dass eine Mitfinanzierung von Projekten auf ausländischem Hoheitsgebiet abgelehnt wird. Das Vorhaben an sich stösst aber auf breite Unterstützung.

Planungen zum Herzstück: Eine Vielzahl der Vernehmlassungsteilnehmenden betont die Wichtigkeit des Projekts Herzstück für die Regio-S-Bahn Basel. Das Vorhaben soll mit grosser Priorität vorangetrieben werden. Nur einzelne Beteiligte erachten das Projekt Herzstück als nicht prioritär. In mehreren Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass die Planungskapazitäten mehrheitlich beim Tramausbau eingesetzt werden sollten, da dieser unabhängig und in kürzerer Zeit realisiert werden kann.

Kapitel 7.2 Kundenfreundliche Bahnhöfe

Die Planungen zur Verbesserung der Perronzugänge werden in vielen Stellungnahmen explizit begrüsst. Viele Beteiligte sehen vor allem beim Bahnhof Basel SBB einen grossen Handlungsbedarf. In mehreren Eingaben wird gefordert, bei den Planungen zur Entlastung der Passerelle des Bahnhofs SBB Anliegen aus der Initiative „CentralParkBasel“ zu berücksichtigen.

Kapitel 7.3 Längerfristige Planungen Eisenbahnfern- und Güterverkehr

Hinsichtlich der längerfristigen Planung zum Eisenbahnfern- und Güterverkehr äusserten sich die Beteiligten an der Vernehmlassung nahezu ausschliesslich zum Bahnanschluss des EuroAirports (EAP). Eine deutliche Mehrheit ist mit den Ausführungen betreffend einer Erschliessung des EAP durch die Bahn einverstanden und erachtet das Vorhaben als sehr wichtig für den Wirtschaftsstandort Basel. Einige wenige Stimmen stehen einer Bahnanbindung des EAP kritisch gegenüber oder lehnen diese ab. Teilweise wird vorgeschlagen, den Flughafen weiterhin nur mit dem Bus zu bedienen oder längerfristig eine Erschliessung durch eine Tramlinie zu prüfen.

Kapitel 7.4 Längerfristige Planungen Tram

Grundsätzlich stossen die längerfristig geplanten Tramnetzausbauten bei den Vernehmlassungsteilnehmenden auf Zustimmung. Für viele ist der zeitnahe Tramnetzausbau im ÖV-System Basel von zentraler Bedeutung und konsequent voranzutreiben. In den eingereichten Stellungnahmen werden je nach Betroffenheit Forderungen und Wünsche geäussert z.B. hinsichtlich zeitlicher Umsetzung einzelner neuer Strecken (Johanniterbrücke und Petersgraben), Linienführung oder zusätzlicher Ausbaumöglichkeiten. Einige Stimmen betonen die Wichtigkeit der anstehenden Kosten-Nutzen-Analysen im Rahmen der Planungen zum Tramnetzausbau 2020.

Hinsichtlich der Absichten, die Innenstadt von Tramverkehr zu entlasten, äussern sich einige Beteiligte dahingehend, dass dies nicht zu einer schlechteren Erreichbarkeit der Innenstadt führen darf. Das Vorhaben wird im Grundsatz weitestgehend unterstützt.

Kapitel 7.5 Längerfristige Planungen Bus

Die Ausführungen zu den längerfristigen Planungen zum Busverkehr werden von den Vernehmlassungsteilnehmenden weitestgehend kommentarlos zur Kenntnis genommen.

Kapitel 7.6 Längerfristige Planungen ergänzender Verkehr

Die Planungen zu einer Schifffahrtslinie Palmrainbrücke – Birsfelden stossen bei einer Mehrheit der Beteiligten auf Zustimmung. Für viele ist das Projekt mit Priorität voranzutreiben. Lediglich vereinzelte Stimmen stehen einer Nutzung des Rheins ab Birsfelden für Schiffe im Linienverkehr kritisch gegenüber.

4. Änderungen im ÖV-Programm 2014–2017

Dieses Kapitel zeigt nach Kapiteln geordnet die *wichtigsten* Änderungen am ÖV-Programm aufgrund der Vernehmlassung. Umformulierungen zum besseren Verständnis, Präzisierungen, kleine Ergänzungen, Kleinstkorrekturen, Vervollständigungen und Aktualisierungen aufgrund fortgeschrittener Planung werden nicht einzeln aufgelistet.

4.1 Kapitel 2: Einleitung

Dieses Kapitel wurde ergänzt um einen Hinweis auf den inzwischen abgeschlossenen Studienauftrag „Stiig-Um“³. Gleichzeitig ist neu § 13, Absatz 2 des Umweltschutzgesetzes zitiert und das Ziel der Erhöhung des Modal-Splits zugunsten des ÖV wörtlich genannt.

4.2 Kapitel 3: Rückblick

Das Kapitel zum Rückblick enthält neu einen Abschnitt zur Buslinie 608, die per Frühling 2013 Änderungen in der Linienführung und den Betriebszeiten erfahren hat. Die Graphiken zur Nachfrageentwicklung wurden um die nun vorliegenden Kennzahlen des Jahres 2012 ergänzt.

³ Studienauftrag Stiig-Um: Studienauftrag zur stadtgerechten Mobilität als fachliche Basis für ein Umsetzungskonzept § 13 Umweltschutzgesetz

4.3 Kapitel 4: Zielsetzungen ÖV-Programm 2014–2017

Kapitel 4.1: Grundlagen

Bei den rechtlichen Grundlagen ist neu § 13, Absatz 2 des Umweltschutzgesetzes wörtlich zitiert. Bei den strategischen Grundlagen entfällt der Absatz zum Legislaturplan, da der gültige Ende dieses Jahres ausläuft und der neue noch nicht erarbeitet ist.

Kapitel 4.3: Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der Infrastrukturplanungen

Mit der leichten Anpassung des Absatzes zum Ausbau des Tramstreckennetzes kommt nun klar zum Ausdruck, dass nicht nur der landesgrenzenüberschreitende ÖV, sondern auch derjenige innerhalb der schweizerischen Agglomeration und insbesondere zwischen den beiden Basel ausgebaut wird.

Kapitel 4.4: Erhöhung Fahrgastkomfort

Der Absatz zur Busbeschaffung der BVB wurde um die aktuellen Planungen der BVB ergänzt. Im Unterkapitel „Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten“ steht neu der Zusatz, dass diese beiden Elemente auch der Verbesserung der Transportkette, einer hohen Wirtschaftlichkeit sowie der Effizienz der Fahrleistungen dienen.

Kapitel 4.8.2: Vorgaben an Transportunternehmen betreffend Ökologie und Lärm

Der Titel und der Text enthalten neu die Lärmproblematik. Demnach sollen bei der Beschaffung von neuen Fahrzeugen auch der möglichst geringen Lärmemission hohe Beachtung geschenkt werden. Das Kapitel geht auf die in der Zwischenzeit von der BVB veröffentlichten mittelfristigen Ziele bezüglich Lärm- und Schadstoffausstoss ihrer Fahrzeugflotte ein und nimmt die im Mai 2013 überwiesene Motion Vitelli und Konsorten bezüglich des ökologischen Antriebs des öffentlichen Verkehrs⁴ auf.

Kapitel 4.9: Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen

Dieses Kapitel erhielt zwei Ergänzungen: Die Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen insbesondere im Bereich der S-Bahn-Planungen bezweckt auch die Sicherstellung der Finanzierung der neuen Infrastrukturen resp. ein wirkungsvolles Lobbying dafür. Bei der Neuverhandlung des Staatsvertrags über die BVB und BLT müsste auch über die (teilweise) Fusion der beiden Transportunternehmungen nachgedacht werden.

4.4 Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2014–2017

Kapitel 5.1: Geplante Angebotsveränderungen Regio-S-Bahn

Beim Kapitel zur S6 erfolgte eine Ergänzung, da deren Fahrplan nicht nur am Sonntag, sondern auch in den Randstunden am Abend verdichtet werden soll. Ansonsten erfuhr dieses Kapitel an verschiedenen Stellen Anpassungen an die fortgeschrittenen Planungen: so ist zum Beispiel die Wiedereinführung einer durchgehenden S-Bahn-Verbindung zwischen dem Elsass und der Nordwestschweiz frühestens per Dezember 2014 möglich.

Kapitel 5.2: Geplante Angebotsveränderungen im Fern- und Güterverkehr

Auch in diesem Kapitel wurden aufgrund fortgeschrittener Planungen an verschiedenen Stellen Anpassungen vorgenommen (z.B. Konzept Léman 2030).

Kapitel 5.3: Geplante Angebotsveränderungen Tram

Aufgrund des in der Zwischenzeit überwiesenen vorgezogenen Budgetpostulats betreffend Globalbudget ÖV wurde ein Kapitel 5.3.3 „Verlängerung der Linie 2 abends nach Riehen“ ins ÖV-Programm aufgenommen.

⁴ P135135, vgl. http://www.grosserrat.bs.ch/de/geschaefte-dokumente/datenbank/?such_kategorie=1&content_detail=200105786

Kapitel 5.4: Geplante Angebotsveränderungen Bus

- Kapitel 5.4.1 Buskonzept Wettstein-Riehen: Neu wird das Randzeitenangebot im Raum Habermatten – Friedhof Hörnli erläutert, das im Entwurf des ÖV-Programm fehlte. Demnach wird zwischen Habermatten und Friedhof Hörnli auch abends und am Sonntag, wenn die Kleinbuslinien 35/45 eingestellt sind, eine Verbindung mit der Kleinbuslinie 34 angeboten. Eine solche besteht bereits heute jeweils am Abend.
- Kapitel 5.4.2 Buskonzept Basel West – Allschwil: Es ist nun klar formuliert, dass mit Einführung des Ganztagesbetriebs auf der Linie und der damit verbundenen Anpassung des Takts auf der Linie 33 die Linie 48 in beide Richtungen am Schützenhaus halten soll.
- Kapitel 5.4.3 Busverbindungen aus dem Elsass: Das Kapitel ist weiter gefasst und bezieht sich nun generell auf grenzüberschreitende Busverbindungen zwischen dem Elsass und Basel.

4.5 Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2017

Kapitel 7.1: Längerfristige Planungen Regio-S-Bahn

Das Kapitel 7.1.1 trägt neu den Titel *Infrastrukturmassnahmen* und enthält einen Abschnitt zum Wiesental, der den dortigen voraussichtlich notwendigen Doppelspurausbau beschreibt. Ansonsten erfuhr dieses Kapitel an verschiedenen Stellen Präzisierungen und Anpassungen an die fortgeschrittenen Planungen.

Kapitel 7.2: Kundenfreundliche Bahnhöfe

Die Ausführungen zur neuen Erschliessungssachse West wurde an die neusten Studienergebnisse angepasst: voraussichtlich wird eine unterirdische Lösung weiterverfolgt werden. In diesem Kapitel wurde zudem ein Verweis auf die Idee eines CentralParkBasel über dem Gleisareal des Bahnhofs SBB eingefügt.

Kapitel 7.3: Längerfristige Planungen Eisenbahnfern- und Güterverkehr

Hier wurde der Konflikt des zunehmenden Gefahrgut-Transports durch die dicht besiedelte Stadt Basel mit ihren weiteren geplanten Siedlungsentwicklungen ergänzt. Ansonsten erfuhr dieses Kapitel an verschiedenen Stellen Präzisierungen und Anpassungen an die fortgeschrittenen Planungen.

Kapitel 7.4: Längerfristige Planungen Tram

- Kapitel 7.4.1.6 Weiteres Vorgehen strategische Planung Tramnetz: Ein neuer Abschnitt weist darauf hin, dass mit der Inbetriebnahme neuer Tramstrecken in vielen Fällen das Busnetz reduziert oder angepasst oder – wo sinnvoll – vorgängig ein Busvorläuferbetrieb eingerichtet werden wird.
- Kapitel 7.4.7 Weiterer Ausbau Tramnetz: Dieses Kapitel wurde neu eingefügt. Es führt aus, dass das Tramnetz in der Region Basel auch nach Realisierung der Tramstrecken aus Tramnetz 2020 weiterentwickelt werden kann. Namentlich genannt werden eine Verlängerung der Linie 8 über Weil am Rhein Bahnhof hinaus sowie die Empfehlungen aus der TEB-Studie „Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P+R und B+R) im Trinationalen Eurodistrict Basel“. Diese möglichen weiteren zumeist grenzüberschreitenden oder ganz im Ausland liegenden Tramprojekte stehen in direktem Zusammenhang zur Siedlungsentwicklung in den entsprechenden Gebieten. Ob und wie sie in die laufenden Planungen zum Tramnetzausbau integriert werden können, müssen die jeweiligen verantwortlichen Planungsträger noch prüfen.

Kapitel 7.5: Längerfristige Planungen Bus

Ein neuer Abschnitt erläutert die aufgrund des Verkehrskonzepts Gundeldingen per Ende 2017 vorgesehenen Änderungen bei der Buslinie 36 (veränderte Linienführung, neue Haltestelle beim M Park).

5. Weiteres

Die Vernehmlassungsteilnehmenden brachten folgende weitere Anliegen zur Sprache:

- Bessere Erschliessung Schällemätteli
- Schnellere Verbindungen zwischen den Bahnhöfen und den Werkstandorten der grossen Arbeitgeber (z.B. Schnellbus) sowie bessere Verbindungen aus dem Elsass zur Novartis
- Verlängerung Bus 36 bis Dreiländereck
- Andere Linienführung der Buslinien 603/604 im Bereich des Vogesenschulhauses resp. Einkürzung der Linien bis Saint-Louis Grenze

Diese Vorschläge werden in den kommenden Jahren vertieft geprüft. Da sie sich jedoch erst auf Ideenstufe befinden und noch keine Planungen dazu vorhanden sind, werden sie nicht ins ÖV-Programm 2014–2017 aufgenommen. Der Regierungsrat wird im nächsten ÖV-Programm darüber berichten.

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende verlangen, dass das ÖV-Programm BS und der Generelle Leistungsauftrag BL gleichzeitig in die Vernehmlassung gegeben und von den politischen Gremien zur selben Zeit verabschiedet werden evtl. sogar als partnerschaftliches Geschäft. Die beide Kantone betreffenden Inhalte des ÖV-Programms resp. Generellen Leistungsauftrags wurden von den zuständigen Fachstellen Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam erarbeitet, aber die zeitliche Abstimmung der Vernehmlassung ist tatsächlich zu optimieren.

Ein weiteres in der Vernehmlassung genanntes Anliegen ist die vermehrte Einbindung der Anwohnerschaft sowie generell mehr Öffentlichkeitsarbeit zu den geplanten Vorhaben im öffentlichen Verkehr in der ganzen trinationalen Region. Im Zusammenhang mit den nächsten Planungsschritten der strategischen Planung Tramnetz Region Basel 2020 ist die Bildung einer Begleitgruppe mit Quartiervertretern vorgesehen. Der Regierungsrat ist auch verpflichtet, dem Grossen Rat alle zwei Jahre über den Stand der Umsetzung des Ausbaus des Tramstreckennetzes Bericht zu erstatten.

Anhang 1: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden

Die 74 Stellungnahmen wurden eingereicht von 28 Vereinen (resp. Verbände, Komitees, Stiftungen), 10 politischen Parteien, 11 Gemeinden, 8 Kantons- und Landverwaltungen (inkl. Trägerschaft), 7 Privatpersonen und 10 Unternehmen (inkl. Transportunternehmen).

Nr.	Eingabe durch	Institution / Körperschaft
1	55+ Basler Seniorenkonferenz	Verein
2	Autobus AG Liestal	Transportunternehmen
3	Baier Nicola	Privatperson
4	Basler FDP.Die Liberalen	Politische Partei
5	Bethesda Spital AG und Stiftung	Unternehmen
6	BLT Baselland Transport AG	Transportunternehmen
7	BVB Basler Verkehrsbetriebe	Transportunternehmen
8	CVP Basel-Stadt	Politische Partei
9	CVP Sektion Grossbasel OST	Politische Partei
10	Dorfverein Pro Kleinhüningen	Quartierverein
11	EVP Basel-Stadt	Politische Partei
12	Forster Urs	Privatperson
13	Gemeinde Allschwil	Nachbargemeinde
14	Gemeinde Bettingen	Gemeinde Kanton BS
15	Gemeinde Birsfelden	Nachbargemeinde
16	Gemeinde Bottmingen	Nachbargemeinde
17	Gemeinde Grenzach-Wyhlen	Gemeinde (Deutschland)
18	Gemeinde Inzlingen	Gemeinde (Deutschland)
19	Gemeinde Münchenstein	Nachbargemeinde
20	Gemeinde Reinach	Nachbargemeinde
21	Gemeinde Riehen	Gemeinde Kanton BS
22	Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel	Trägerschaft
23	Gewerbeverband Basel-Stadt	Verband
24	Graue Panther Nordwestschweiz	Verein
25	Grüne Basel-Stadt	Politische Partei
26	IGöV Nordwestschweiz	Verein
27	Kanton Aargau, Sektion öffentlicher Verkehr	Nachbarkanton
28	Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion	Nachbarkanton
29	Kanton Basel-Stadt, Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt	Verwaltung Kanton BS
30	Kanton Basel-Stadt, Finanzdepartement	Verwaltung Kanton BS
31	Kanton Basel-Stadt, Justiz- und Sicherheitsdepartement	Verwaltung Kanton BS
32	Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Nachbarkanton

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

33	Kolp Carmen	Privatperson
34	Komitee Pro Tram / Traminitiative	Verein
35	LDP Basel-Stadt	Politische Partei
36	Lenz Verena	Privatperson
37	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg	Verwaltung Nachbarland
38	Neutraler Quartierverein Breite-Lehenmatt	Quartierverein
39	Neutraler Quartierverein Gundeli	Quartierverein
40	Neutraler Quartierverein Hirzbrunnen	Quartierverein
41	Neutraler Quartierverein Kannenfeld	Quartierverein
42	Neutraler Quartierverein Neubad	Quartierverein
43	Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel	Quartierverein
44	Neutraler Quartierverein Spalen-Gothelf	Quartierverein
45	Neutraler Quartierverein St. Johann	Quartierverein
46	Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel	Quartierverein
47	Novartis Pharma AG	Unternehmen
48	OK Grenzacherstrasse	Komitee
49	Piratenpartei beider Basel	Politische Partei
50	Pro Bahn NWCH	Verein
51	Pro Innerstadt Basel	Verein
52	Quartierkoordination Gundeldingen - Planungsgruppe	Quartierverein
53	Quartierverein Niederholz	Quartierverein
54	REGIO BASILIENSIS	Verein
55	Roche, F.Hoffmann-La Roche AG	Unternehmen
56	Rohner Tizro Rachel	Privatperson
57	SBB GmbH Deutschland	Transportunternehmen
58	SBB Infrastruktur, Netzentwicklung Mitte / SBB Regionalverkehr NWCH	Transportunternehmen
59	SBG SüdbadenBus GmbH	Transportunternehmen
60	Schlägel Brigitte Belahcen	Privatperson
61	SP Basel-Stadt	Politische Partei
62	SP Quartierverein Horburg Kleinhüningen	Politische Partei
63	Stadt Lörrach	Gemeinde (Deutschland)
64	Stadt Weil am Rhein	Gemeinde (Deutschland)
65	Stadtteilsekretariat Basel-West, Geschäftsstelle St. Johann	Verein
66	Stiftung Habitat	Stiftung
67	Stuckert Daniela	Privatperson
68	SVP Basel-Stadt	Politische Partei
69	SWEG-Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft	Transportunternehmen
70	VCS Beider Basel	Verband
71	Verein Ausbau Osttangente - so nicht	Verein

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

72	Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz	Verein
73	Verkehrskommission der Neutralen Quartiervereine	Quartierverein
74	WWF Region Basel	Verein