



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

BVD/P200813

Basel, 11. Juni 2020

Regierungsratsbeschluss vom 9. Juni 2020

ÖV-Programm 2022–2025

Vernehmlassungsentwurf

Inhalt

1. Zusammenfassung	4
2. Einleitung	6
3. Rückblick: ÖV-Programm 2018–2021	7
3.1 Angebotsänderungen	7
3.1.1 Angebotsänderungen Tram	7
3.1.2 Angebotsänderungen Bus	8
3.1.3 Angebotsänderungen Bahn	10
3.1.4 Angebotsänderungen ergänzender Verkehr	12
3.1.5 Sistierte Angebotsänderungen	12
3.1.6 Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Tarifangebots	13
3.2 Entwicklung der Nachfrage	13
3.2.1 Nachfragentwicklung Tram und Bus	13
3.2.2 Nachfrageentwicklung S-Bahn	14
3.3 ÖV-Angebot im Fahrplanjahr 2020	15
3.3.1 Erschliessungsqualität des ÖV	15
3.3.2 Angebot Tram und Bus	17
3.3.3 Angebot S-Bahn	21
4. Ziele und strategische Schwerpunkte 2022–2025	23
4.1 Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr	23
4.1.1 Vorgehen	23
4.1.2 Erkenntnisse	23
4.1.3 Handlungsfelder zur Kundengewinnung im ÖV	24
4.2 Die Attraktivität des ÖV-Angebotes erhöhen	25
4.2.1 Neue Angebote im S-Bahn-, Tram- und Busnetz	25
4.2.2 Massnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten	25
4.2.3 Angebotsverbesserungen am Abend	26
4.2.4 Kapazitätssteigerung in nachfragestarken Zeitperioden	26
4.2.5 Verbesserung des Komforts durch weitere Flottenmodernisierung und Standardisierung der Haltestelleninfrastruktur	26
4.2.6 Qualitätsziele und Standards im öffentlichen Verkehr	29
4.3 Fahrausweissortiment nutzergerechter gestalten	29
4.4 Multimodalität fördern	30
4.5 BVB als zuverlässiges, leistungsstarkes Transportunternehmen positionieren	32
4.5.1 Erwartungen des Kantons an die BVB	32
4.5.2 Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen	32
5. ÖV-Angebotsänderungen 2022–2025	33
5.1 Tram	33
5.2 Bus	33
5.2.1 Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30	33
5.2.2 Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann	35
5.2.3 Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz	36
5.2.4 Weiterentwicklung der Buslinie 46	37
5.2.5 Optimierung des Busangebotes in Riehen	39
5.2.6 Buslinie 50 (Flughafenbus)	41
5.3 Bahn	41
5.3.1 Trinationale S-Bahn Basel	42
5.3.2 Bahnfern- und -güterverkehr	42
5.3.3 Publikumsanlagen Bahnhof SBB	43
5.4 Angebotsänderungen in Randzeiten	43
5.4.1 Taktverdichtung am Abend im Spätverkehr	43
5.4.2 Weiterentwicklung Nachtnetz	43
5.5 Ergänzender Verkehr	44

5.5.1	Ergänzendes Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen	44
5.5.2	Fernlinienbusverkehr	44
5.6	Angebotsschema Tram- und Busnetz	45
6.	Finanzen	49
6.1	Globalbudget öffentlicher Verkehr	49
6.2	Planungsvorhaben 2022–2025	50
6.3	Investitionsvorhaben 2022–2025	50
7.	Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2025	52
7.1	Tramnetzentwicklung	52
7.2	Strategische Busnetzentwicklung	54
7.3	Bahn	57
7.3.1	Trinationale S-Bahn Basel	57
7.3.2	Neue Bahnanbindung EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg	59
7.3.3	Elektrifizierung und Ausbau der Hochrheinstraße Basel–Waldshut–Erzingen	59
7.3.4	Doppelspurausbau im Wiesental zwischen Riehen und Lörrach-Stetten	60
7.3.5	S-Bahn-Haltestelle Solitude	60
7.3.6	Herzstück	60
7.3.7	Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB und Badischer Bahnhof	61
7.3.8	Viergleisiger Ausbau Oberrheinstraße	62
8.	Hängige Parlamentarische Vorstösse	64
9.	Abkürzungsverzeichnis	65

1. Zusammenfassung

Das ÖV-Programm des Kantons Basel-Stadt gibt eine Übersicht über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat damit alle vier Jahre die Grundzüge des vorgesehenen ÖV-Angebots sowie der Infrastrukturplanung dar. Das ÖV-Programm ist mit demjenigen des Kantons Basel-Landschaft (9. Genereller Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr 2022–2025) abgestimmt.

Mit den im ÖV-Programm 2022–2025 vorgesehenen Massnahmen möchte der Regierungsrat den ÖV in der Agglomeration Basel fit für die Zukunft machen und neue Fahrgäste gewinnen. Ziel ist es, den ÖV attraktiver zu gestalten und besser auf die Bedürfnisse der Fahrgäste zuzuschneiden. Hierzu tragen neue ÖV-Angebote, kürzere Fahrzeiten sowie kundenfreundliche Fahrausweisangebote und Tarife bei. Zudem möchte der Regierungsrat verstärkt dem wachsenden Bedürfnis nachkommen, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Die Angebote sollen sich entsprechend ideal ergänzen.

In der ÖV-Programmperiode 2022–2025 liegt der Schwerpunkt des Angebotsausbaus beim Busnetz. Die in den nächsten vier Jahren geplanten Angebotserweiterungen im Busnetz sind auf die ab 2025 wirksamen Massnahmen im Tram- und S-Bahnnetz abgestimmt. Vorgesehen sind vor allem folgende Angebotserweiterungen:

- Die Buslinie 30 soll aufgrund der hohen Auslastung in der Hauptverkehrszeit mit zusätzlichen Abfahrten ab Bahnhof SBB entlastet werden. In einem ersten Schritt sind morgens zusätzliche Verdichtungskurse zwischen dem Bahnhof SBB und dem UKBB vorgesehen. Abhängig von der Entwicklung der Nachfrage folgen anschliessend weitere Taktverdichtungen oder Ergänzungsangebote.
- Im Gewerbegebiet Bachgraben werden künftig bis zu 6'000 neue Arbeitsplätze entstehen. Um die ÖV-Erschliessung zu verbessern, soll die aus Allschwil kommende Buslinie 64, die aktuell an der Haltestelle Bachgraben endet, zu den Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt weiter zum Bahnhof St. Johann fahren. Längerfristig ist der Anschluss des Gewerbegebiets Bachgraben an das Tramnetz vorgesehen. Die Planungen dazu werden zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft vorangetrieben.
- Angesichts der anstehenden Entwicklung muss auch das Dreispitz-Areal besser an den ÖV angeschlossen werden: Zum einen soll die direkte Verbindung zwischen dem Gundeldinger-Quartier und Dreispitz Nord optimiert werden, indem die Buslinie 36 künftig auf einem begrenzten Abschnitt in beide Richtungen durch die Dornacherstrasse fährt. Zum anderen erschliesst die Buslinie 37 vom Aeschenplatz her kommend via Reinacherstrasse neu das südliche Dreispitz-Areal.
- Voraussichtlich ab Dezember 2021 fährt die Linie 46 während den Hauptverkehrszeiten ab Badischer Bahnhof über St. Jakob weiter bis nach Muttenz Bahnhof. So entsteht eine neue Direktverbindung zwischen Kleinhüningen, Badischem Bahnhof und Tinguely Museum (Roche) einerseits und dem Entwicklungsareal Polyfeld, dem Campus Muttenz der Fachhochschule Nordwestschweiz und dem Bahnhof Muttenz andererseits.
- Für das Busnetz in Riehen sind ab Dezember 2021 Optimierungen vorgesehen. Es entstehen neue Busverbindungen und der Fahrplankontakt wird teilweise verdichtet. Somit werden die Verbindungen sowohl innerhalb der Gemeinde als auch in Richtung Stadt attraktiver und leichter nachvollziehbar.
- Auf wichtigen Tram- und Buslinien sind zudem Testbetriebe für eine Taktverdichtung ab 20 Uhr geplant. Mit dem heutigen 15-Minuten-Takt nach 20 Uhr verfügt Basel im Vergleich mit anderen Schweizer Städten über ein unterdurchschnittliches Angebot im Abend- und Spätverkehr.

Um mit der Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung in Basel Schritt zu halten, möchte der Regierungsrat den ÖV auch nach 2025 weiter ausbauen. Die neuen Wohn- und Arbeitsgebiete brauchen einen Anschluss ans Tramnetz, was auch eine Verbindung dieser Quartiere mit dem Stadtzentrum und den Bahnhöfen ermöglicht. Der Tramnetzausbau ermöglicht zudem schnellere Verbindungen auch von den umliegenden Gemeinden ins Basler Stadtzentrum. Weiter schliessen neue Streckenabschnitte bestehende Lücken im Netz und sorgen so für mehr betriebliche Flexibilität und Stabilität. Ergänzend dazu wird auch das Busnetz laufend weiterentwickelt.

Mit Blick auf die gesamte Region hat die Entwicklung der trinationalen S-Bahn Basel für den Regierungsrat oberste Priorität. Ab 2025 sind schrittweise Angebotsausbauten vorgesehen: Dazu zählen unter anderem ein Viertelstundentakt im Ergolzthal zwischen Basel und Liestal sowie im Laufental zwischen Basel und Aesch. Weiter entstehen Direktverbindungen in dichtem Takt aus der Schweiz zum Bahnhof St. Johann und weiter nach Frankreich – dank der Bahnanbindung des EuroAirports ohne Umsteigen am Bahnhof SBB. Mit der Elektrifizierung und dem Ausbau der Hochrheinstrecke sowie mit den neuen S-Bahn-Haltestellen Basel Solitude und Dornach Apfelsee entstehen zusätzliche Angebote. Der Bau des Herzstücks bildet schliesslich den letzten Baustein für ein effizientes S-Bahn-Netz mit schnellen, häufigen und vor allem direkten Verbindungen quer durch die Agglomeration, was in anderen Ballungsräumen der Schweiz bereits seit Jahren Standard ist. Der Bund hat die dafür notwendigen Infrastrukturausbauten auf den Zulaufstrecken der S-Bahn Basel in sein Ausbauprogramm aufgenommen und die Finanzierung gesprochen, besonders auch eine finanzielle Beteiligungen an Vorhaben auf den ausländischen S-Bahn-Abschnitten. Für das Herzstück hat er einen Planungs- und Projektierungskredit über 100 Mio. Franken beschlossen und die Federführung im Projekt übernommen.

Das Globalbudget ÖV umfasst für das Jahr 2020 einen ordentlichen Nettoaufwand von rund 109,4 Mio. Franken. Die nun vorgesehenen Angebotserweiterungen erhöhen diese jährlichen Kosten um rund 4,6 Mio. Franken.

Mit der Genehmigung des ÖV-Programms werden keine Finanzmittel gesprochen. Die entsprechenden Vorlagen werden dem Grossen Rat separat unterbreitet. Dazu zählt beispielsweise das jährliche Globalbudget Öffentlicher Verkehr, das als Finanzierungsgrundlage für die Bestellung der Verkehrsleistungen und die Ausgabenvorlagen zu Investitionen dient.

2. Einleitung

Der öffentliche Verkehr geniesst in Basel einen sehr hohen Stellenwert. Für die Baslerinnen und Basler ist ein guter ÖV einer der wichtigsten Aspekte einer hohen Lebensqualität. In der kantonalen Bevölkerungsbefragung 2019¹ hat der ÖV zum wiederholten Male sehr gut abgeschnitten und die höchsten Zufriedenheitswerte erreicht. Dennoch verzeichnen die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) seit 2015 einen leichten Rückgang bei den Fahrgastzahlen. Um diesem Trend entgegenzuwirken und das Angebot im öffentlichen Verkehr für die künftigen Herausforderungen einer wachsenden Agglomeration fit zu machen, will der Regierungsrat den ÖV weiter stärken und ausbauen.

In der Verfassung des Kantons Basel-Stadt ist definiert, dass der öffentliche Verkehr Vorrang geniessen soll. Das basel-städtische Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG BS) benennt die Ziele, die Standortqualität des Kantons zu verbessern, das Kantonsgebiet zu erschliessen und einen grösstmöglichen Teil des Personen- und Gütertransports mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln abzuwickeln.² Das Umweltschutzgesetz verlangt künftig,³ dass der private Motorfahrzeugverkehr auch bei einem Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum nicht zunimmt. Darüber hinaus soll der Gesamtverkehr bis 2050 nur noch über Verkehrsmittel erfolgen, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Um diese Ziele zu erreichen, muss der Kanton unter anderem den ÖV weiter ausbauen. Auch die strategischen Planungsinstrumente des Kantons (Verkehrspolitisches Leitbild, Kantonaler Richtplan) und das Agglomerationsprogramm Basel sehen Strategien und Massnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs vor.

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr legt fest, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat alle vier Jahre ein Programm des öffentlichen Verkehrs – das ÖV-Programm – zur Genehmigung unterbreitet (§ 4 ÖVG BS). Dieses umfasst die Grundzüge der Angebotsplanung und bezeichnet die vorgesehenen Verkehrsleistungen und Infrastrukturmassnahmen für die nächste Planungsperiode. Es macht zudem Angaben zum voraussichtlichen Abgeltungs- und Finanzierungsbedarf. Somit ist das ÖV-Programm ein zentraler Bestandteil der kantonalen Planung. Die Angebote werden später in Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmen festgehalten (§ 5 ÖVG BS). Die Finanzierung der im Rahmen der Vereinbarungen bestellten Leistungen erfolgt durch das Globalbudget, das der Regierungsrat dem Grossen Rat jährlich zum Beschluss vorlegt (§ 14 ÖVG BS).

In der Programmperiode 2022–2025 setzt das ÖV-Programm den Schwerpunkt beim Busnetz. Die Massnahmen ergänzen die eher längerfristig wirkenden Massnahmen im Tram- und S-Bahnnetz. Die konkreten Angebotserweiterungen stellen den Kern des ÖV-Programms dar und sind in den Angebotstabellen im Kapitel 5.6 dokumentiert. Die Umsetzung der geplanten Änderungen hängt vom finanzpolitischen Spielraum im Globalbudget öffentlicher Verkehr ab, über dessen Höhe der Grosse Rat jährlich entscheidet.

Inhaltlich und zeitlich ist das ÖV-Programm 2022–2025 wieder mit dem Generellen Leistungsauftrag (GLA) des Kantons Basel-Landschaft abgestimmt. Angebote über die Kantongrenze hinweg benötigen das Einvernehmen beider Kantone.

¹ Kantonale Bevölkerungsbefragung 2019, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt (Hrsg., Januar 2020, siehe www.statistik.bs.ch > Befragungen > kantonal > Bevölkerungsbefragung

² Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (SG 951.100), § 2

³ Gemäss Zustimmung der basel-städtischen Stimmbevölkerung am 9. Februar 2020 zum Gegenvorschlag zur Initiative «Zämme fahre mir besser!»; den Zeitpunkt der Wirksamkeit der Gesetzesänderung wird der Regierungsrat noch festlegen;

3. Rückblick: ÖV-Programm 2018–2021

3.1 Angebotsänderungen

3.1.1 Angebotsänderungen Tram

Verlängerung der Tramlinie 3 bis Saint-Louis

Nach knapp zweijähriger Bauzeit hat die BVB Mitte Dezember 2017 den regulären Trambetrieb auf der verlängerten Linie 3 bis zum Bahnhof Saint-Louis aufgenommen. Seitdem ist die BVB das weltweit einzige städtische Verkehrsunternehmen, das Tramlinien in drei Ländern betreibt. Bereits ein paar Monate zuvor, seit dem 31. Juli 2017, verkehrte die Tramlinie bis zur neu gebauten Tramwendschleife an der Grenzanlage Basel-Burgfelden, Haltestelle Burgfelderhof. Die insgesamt 3,1 Kilometer lange Neubaustrecke bis Saint-Louis Bahnhof erschliesst Areale, die vorher gar nicht oder nur mangelhaft mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar waren. Seitdem verkehrt grundsätzlich jedes zweite Tram der Linie 3 durchgehend bis zum Bahnhof Saint-Louis. Dies entspricht tagsüber einem 15-Minuten- und abends einem 30-Minuten-Takt. Die neue Tramverbindung leistet nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Strassen und Quartiere in Basel und Saint-Louis vom Pendlerverkehr, sondern ist auch Motor der Siedlungsentwicklung, sie fördert die Intermodalität (Drehscheibe Bahnhof Saint-Louis) und ist ein wichtiger Baustein beim grenzüberschreitenden Zusammenwachsen der Agglomeration. In Kombination mit einer grossen Park&Ride-Anlage (einem Parking mit 740 Parkplätzen) wurde der Bahnhof Saint-Louis zu einem wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen Bahn, Tram, Bus, motorisiertem Individualverkehr und Velo ausgebaut.

Für 2018 zählte die BVB auf der Tramlinie insgesamt 740'000 zusätzliche Fahrgäste, von denen 530'000 in Frankreich eingestiegen sind. Die Erwartung von 500'000 bis 600'000 zusätzlichen Einsteigern im ersten Betriebsjahr wurde damit sogar übertroffen. Um die gesamte Wirkung der Tramverlängerung abschätzen zu können, hat das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) eine Wirkungskontrolle in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dazu werden bis Sommer 2020 vorliegen und veröffentlicht.

Die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis kostete rund 84 statt der ursprünglich veranschlagten 93,7 Millionen Franken. Gründe für die Einsparungen sind gutes Projekt- und Kostenmanagement, die ausgezeichnete Zusammenarbeit aller Beteiligten sowie günstige Auftragsvergaben an die Bauunternehmer.

Praxistest zur Einführung von Einfachhaltestellen in der Innenstadt

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat Anfang 2019 gemeinsam mit der BVB und der Baselland Transport AG (BLT) einen Praxistest durchgeführt, bei dem die Doppelhaltestellen Bankverein, Barfüsserplatz und Marktplatz während vier Wochen als Einfachhaltestellen bedient wurden. Doppelhaltestellen, an denen zwei Trams hintereinander halten können, erschweren das Einsteigen, da oft erst spät ersichtlich ist, wo welches Tram hält.

Der Praxistest hat gezeigt, dass es unter Inkaufnahme von Fahrzeitverlängerungen betrieblich grundsätzlich möglich ist, in der Innenstadt auf Doppelhaltestellen zu verzichten. Aufgrund der hohen Zustimmung der Fahrgäste sollen die drei genannten Haltestellen so rasch wie möglich als Einfachhaltestellen bedient werden. Die Einführung ist jedoch erst möglich, wenn im St. Alban-Graben die Trams wieder in beide Richtungen fahren können (dies hängt mit der Baustelle Parking Kunstmuseum zusammen); dies wird frühestens im Sommer 2021 der Fall sein. Um die Fahrzeitverlängerung zu kompensieren, erarbeitet der Kanton zusammen mit der BVB Beschleunigungsmassnahmen.

Diverses

Die BVB hat im Dezember 2017 zusammen mit der BLT den Innendurchlauf der Tramlinien angepasst, indem sie die Fahrpläne optimiert haben. Die Anpassungen des Fahrplans im Minutenbereich haben die gegenseitigen Behinderungen der diversen Tramlinien reduziert und die durchschnittliche Fahrzeit geringfügig reduziert.

3.1.2 Angebotsänderungen Bus

Neue Buslinie 46 – Buskonzept Erlenmatt Ost/Schoren

Seit Mitte Dezember 2018 verkehrt die neue Midibuslinie 46 im 15-Minuten-Takt zwischen Badischer Bahnhof, Schoren/Lange Erlen und Kleinhüningen (vgl. Abb. 1). Sie ergänzt die Kurse der Linie 36, die nach zahlreichen Rückmeldungen von Quartierorganisationen, Parteien und Privatpersonen unverändert abwechselnd via Schoren/Lange Erlen respektive Erlenmatt Ost verkehrt. Die Linien 36 und 46 sorgen im Schorenquartier gemeinsam für einen 7.5-Minuten-Takt; gleichzeitig bleiben die heutigen Direktverbindungen bestehen. Die Erlenmatt Ost wird mit der Linie 36 neu durch die Signalstrasse im 15-Minuten-Takt bedient. Im Spätverkehr ab 20.00 Uhr sowie am Sonntagvormittag bis 11 Uhr verkehren alle Busse der Linie 36 im 15-Minuten-Takt via Erlenmatt. Das Schorenquartier wird in dieser Zeit alle 15 Minuten durch die Linie 46 bedient. Am Badischen Bahnhof ist der Anschluss von der Linie 36 auf die Linie 46 gesichert. Nach Rückmeldungen von Fahrgästen hat die BVB ab Dezember 2019 den Fahrplan der Buslinie 46 ab Badischer Bahnhof ab 20 Uhr so angepasst, dass auch der Anschluss von der Tramlinie 2 und der Buslinie 30 gewährleistet ist. Beide Quartiere profitieren damit von einer besseren ÖV-Erschliessung mit zahlreichen Direktverbindungen. Im ersten Betriebsjahr nutzten pro Wochentag und Richtung rund 520 Personen die neue Linie 46.

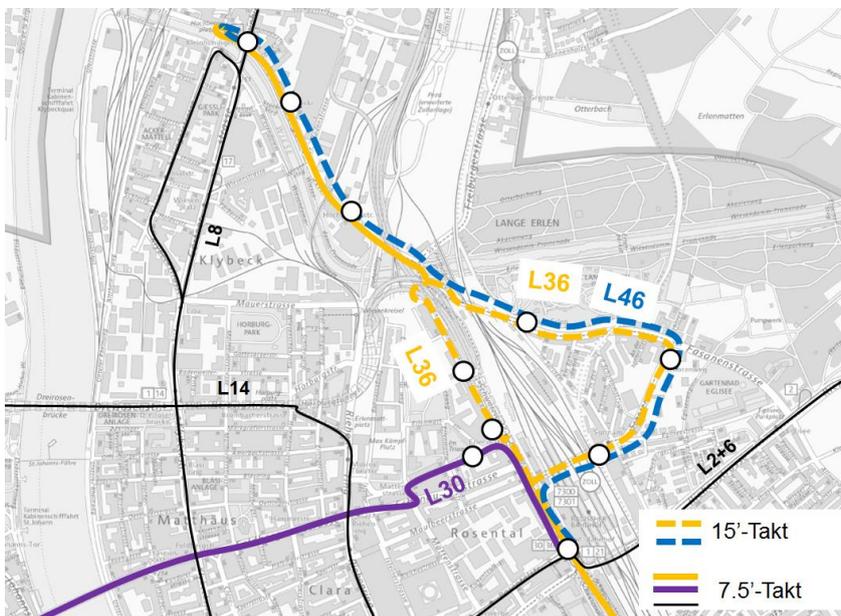


Abb. 1: Überarbeitetes und umgesetztes Buskonzept Erlenmatt Ost/Schoren

Buslinie 50 (Flughafenbus)

Auf der Buslinie 50 konnten im Zeitraum 2018–2021 diverse Angebotsverbesserungen vorgenommen werden. Die hohe Fahrgastnachfrage – im Jahr 2018 waren es rund 4,69 Millionen Personen – machte dies nötig:

- Ab Dezember 2017 wurden die Express-Fahrten zwischen dem Bahnhof SBB und dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) auch am Sonntagabend zwischen 20.00 Uhr und 22 Uhr eingeführt. Auf dem Rückweg vom Flughafen zum Bahnhof SBB ergibt sich damit ein 7.5-Minuten-Takt statt wie zuvor ein 10-Minuten-Takt. Aufgrund der grossen

Fahrgastnachfrage im Zusammenhang mit späten Flugankünften besteht sonntags von 22 Uhr bis circa 23.20 Uhr sogar ein 6-Minuten-Takt.

- Seit Dezember 2019 existiert ein zusätzlicher täglicher Frühkurs, der bereits um 4.10 Uhr ab Bahnhof SBB in Richtung EAP verkehrt. Damit werden die frühmorgendlichen Abflüge mit dem ÖV erreicht und auch für die Angestellten des Flughafens ist diese frühe Verbindung attraktiv. Am Sonntagmittag beginnen die Express-Fahrten zudem bereits eine Stunde früher – ab 11 Uhr.
- Ab Ostern 2020 halten die fünf Verdichtungskurse, die von Montag bis Freitag jeweils am Morgen verkehren, neu an allen Haltestellen. Diese Fahrten ersetzen die bisherigen Express-Kurse und verbessern das Angebot für die Berufspendler (unter anderem mit Ziel Friedrich-Miescher-Strasse und EAP Cargo).
- Im Dezember 2020 plant die BVB weitere Massnahmen zur Entlastung kurzfristiger Spitzen umzusetzen: Neben gezielten Verdichtungen am Samstag und Sonntag sollen auch die letzten drei Abfahrten am Abend so verschoben werden, dass ab EAP bis Bahnhof SBB ganzjährig und täglich bis kurz nach 00.30 Uhr eine Busverbindung angeboten werden kann. So steht Gästen und Angestellten selbst bei verspäteten Flugankünften am Abend noch ein ÖV-Angebot zur Verfügung.

Die grössten Überlastungen der Buslinie 50 konnten respektive sollen mit diesen Massnahmen entschärft werden. Zu gewissen Zeiten kommt es jedoch weiterhin zu Kapazitätsengpässen, die vor allem mit kurzfristig gebündelten Flugankünften (etwa aufgrund von Verspätungen) zusammenhängen und nicht vorhersehbar sind. Im Zeitraum 2022–2025 sehen Kanton und BVB daher weitere nachfragegerechte Massnahmen vor (siehe dazu auch Kap. 5.2.6). Bis zur Inbetriebnahme der geplanten Bahnanbindung des EuroAirports sollen diese die Situation entschärfen.

Buslinie 42: direkte Verbindung Roche–Bahnhof SBB

Aufgrund der Entwicklungen der Firma F. Hoffman-La Roche an der Grenzacherstrasse muss der ÖV einen höheren Anteil des Verkehrsbedarfs als zuvor übernehmen. Dazu sah 2015 ein Verkehrskonzept vor, neben der S-Bahn-Haltestelle Solitude und der längerfristig zu realisierenden Anbindung an das Tramnetz, kurzfristige Verbesserungen des Busangebotes vorzunehmen.

Bereits seit Dezember 2016 schafft die Linie 42 eine schnelle Direktverbindung von Bettingen via Roche respektive Tinguely-Museum über die Autobahn zum Bahnhof SBB. Diese nimmt am Morgen eine Blockumfahrung bei der Roche in Fahrtrichtung Bettingen vor, abends erfolgt die Blockumfahrung in Richtung Bahnhof SBB. Somit ist es den Fahrgästen aus Bettingen und Riehen möglich, den Bahnhof morgens ohne Umweg erreichen, während die am Bahnhof SBB umsteigenden Pendlerinnen und Pendler am Haupteingang Roche aussteigen können. Am Abend verhält es sich genau umgekehrt. Abgesehen von temporären, baustellenbedingten Verdichtungen dieser Buslinie verkehren die Busse grundsätzlich nur zur Hauptverkehrszeit (HVZ): morgens und abends von Montag bis Freitag im 15-Minuten-Takt.

Seit Dezember 2019 bedient die Linie 42 zudem die **neu eingerichtete Bushaltestelle Grosspeteranlage** an der Grosspeterstrasse. Das Entwicklungsareal Grosspeter mit künftig bis zu 250 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie circa 500 Arbeitsplätzen ist dadurch neu erschlossen. Auch Hotelgäste profitieren von der neuen Bushaltestelle.

Sonstige Angebotsänderungen

Buslinien 38 und 48 – Basel West, Bachgraben und Allschwil

Die Buslinie 38 ist seit Dezember 2017 ganztags am Bachgraben mit der Linie 48 verknüpft. Dies, weil die Linie 38 mangels genügender Nachfrage seit diesem Zeitpunkt nicht mehr bis zur Neuweilerstrasse verkehrt. Durch die Verknüpfung der beiden Linien können die Fahrgäste weiterhin und ohne umzusteigen zwischen Allschwil, Bachgraben und Basel fahren. Die Linie 38 verkehrt

zudem neu am Sonntag im 20-Minuten-Takt bis Bachgraben (anstatt wie zuvor alle 30 Minuten), während der Badesaison sogar im 15- respektive 10-Minuten-Takt. Im Dezember 2019 wurde das Angebot mit zwei zusätzlichen Fahrten unter der Woche abends sowie einer zusätzlichen Fahrt am Samstagabend erweitert.

Buslinie 30 – Verstärkung in der morgendlichen Spitzzeit

Seit Dezember 2018 verkehren alle morgendlichen Verstärkungskurse ab Bahnhof SBB, die bisher am Kinderspital respektive an der Metzgerstrasse endeten, weiter bis zum Badischen Bahnhof, und wieder zurück. Damit ist auch der Kapazitätsengpass in der Gegenrichtung über die Johannerbrücke reduziert. Zwischen 7.00 Uhr und 8.30 Uhr besteht somit in beide Richtungen ein 3.75-Minuten-Takt zwischen Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof. Dies entspricht 16 Abfahrten pro Stunde und Richtung. Da besonders zwischen Bahnhof SBB und Universität die Kapazitätsengpässe weiter zugenommen haben, setzt die BVB ab Dezember 2020 morgens zwischen 7 Uhr und kurz nach 8 Uhr zusätzliche Verdichtungsfahrten ein (siehe auch Kap. 5.2.1).

Buslinie 37

Die vor- und nachmittags am Dreispitz wendenden Kurse der Buslinie 37 bedienen seit Dezember 2019 auch die Haltestelle Leimgrubenweg. Dadurch hat sich die Erschliessung des östlichen Gundeldinger-Quartiers und von Teilen des Dreispitz-Areals verbessert. Ab 2021 setzt die BLT Elektrobusse auf der Linie 37 ein. Während der Laufzeit des ÖV-Programms 2022–2025 sieht der Kanton weitere Verbesserungen dieser Buslinie vor (siehe Kap. 5.2.3).

3.1.3 Angebotsänderungen Bahn

Trinationale S-Bahn Basel

Aufgrund der Kapazitätsengpässe im Schienennetz sind im Zeitraum zwischen 2018 und 2021 keine nennenswerten Angebotserweiterungen bei der S-Bahn zu verzeichnen.

Auf das Fahrplanjahr 2018 wurde auf der S6 zwischen Basel SBB und Zell im Wiesental die Haltestelle Schopfheim-Schlattholz in Betrieb genommen.

Ab Juni 2020 gilt auf der Strecke (Karlsruhe–)Offenburg–Freiburg im Breisgau–Basel ein neuer Fahrplan. Stündlich verkehrt ein Regionalexpress von Karlsruhe nach Basel Badischer Bahnhof, der zwischen Freiburg im Breisgau und Basel jede zweite Stunde nur in Bad Krozingen, Müllheim und Weil am Rhein hält und so beschleunigt fährt. Zur anderen Stunde bedienen die RE-Züge fünf weitere Bahnhöfe entlang der Strecke. Eine stündliche und während der HVZ verdichtete S-Bahn hält zwischen Freiburg im Breisgau und Basel Badischer Bahnhof an sämtlichen Stationen. In der Fahrplanperiode 2020 wurde aufgrund der Umstellung auf das neue Taktsystem in Deutschland und diversen Baustellen der Fahrplan viermal geändert. Ab Sommer 2020 verkehren neu 3½ Zugpaare in der HVZ und je ein Zugpaar am Mittag und Abend..

Angebotsänderungen im Bahnfern- und -güterverkehr

Per Dezember 2020 gehen zwei Grossbauwerke in Betrieb, der Ceneri-Basistunnel (CBT) im Tessin und der Eppenbergtunnel zwischen Olten und Aarau. Dank dem CBT verkürzt sich die Fahrzeit der IC/EC von Basel nach Lugano um circa eine halbe Stunde. Demgegenüber tragen das dritte und vierte Gleis im Eppenbergtunnel zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und damit zur Fahrplanstabilität bei. Davon werden vor allem auch die zwischen Basel und Zürich verkehrenden IC, TGV und ICE profitieren.

Am Gotthard verkehrt seit Sommer 2019 der neue Hochgeschwindigkeitszug (501) «Giruno» zwischen Basel und Lugano. Per Fahrplan 2021 fahren täglich drei Züge bis Mailand weiter. Die IR-

Linie 26 Basel–Erstfeld ist per Fahrplan 2021 bis Locarno durchgebunden und die Züge verkehren über die Bergstrecke.

Im internationalen Personenverkehr wurde das Angebot auf der Verbindung nach Deutschland laufend verbessert, unter anderem mit dem Einsatz der ICE der neuen Generation (ICE 4) auch in die Schweiz. Auf der TGV-Strecke Paris–Basel–Zürich verkehren seit 2020 sechs Doppelstockzüge pro Richtung. Das sind mehr Züge als bis anhin und mehr Sitzplätze pro Zug. Auf den Fahrplan 2021 hin können die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) auch das Angebot am Lötschberg mit ein bis zwei zusätzlichen Verbindungen von Basel nach Mailand verbessern. Weitere Verbindungen nach Italien bestehen direkt via Gotthard-Basistunnel (GBT) oder mit Umsteigemöglichkeiten in Zürich vom IC Basel–Zürich(–Chur) auf den EC Zürich–Mailand. Diese Angebotsverbesserungen sind auch unter dem zunehmenden Druck rund um die Klimadebatte entstanden. So wurden auch die europäischen Nachtzugverbindungen ab Zürich und Basel nach Hamburg und Berlin weitergeführt. Der Kanton Basel-Stadt setzt sich auf Bundesebene für einen weiteren Ausbau attraktiver Nachtzugverbindungen ein.

Generell sind die Fahrpläne zunehmend durch Grossbaustellen bestimmt: zum einen aufgrund des hohen Nachholbedarfs bei der Instandhaltung, zum anderen auch aufgrund des laufenden oder anstehenden Ausbaus der Bahninfrastruktur. Dies hatte wiederholt längere Streckensperren mit zum Teil massiven Angebotseinschränkungen zur Folge.

Der Schienengüterverkehr profitiert vor allem im Transit Nord–Süd via Gotthard ab Ende 2020 von einer modernen Infrastruktur: vom CBT («durchgehende Alpenflachbahn») sowie vom durchgehenden Vier-Meter-Korridor mit dem neuen Bözberg-Tunnel als grösstem Vorhaben in der Schweiz.⁴

Bundesbeschluss zum nächsten Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur

Die Vereinigte Bundesversammlung hat im Juni 2019 den Ausbauschritt 2035 (AS 2035) der Schweizer Bahninfrastruktur im Rahmen von FABI (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) nahezu einstimmig beschlossen – mit einem klaren Bekenntnis zum Raum Basel. Mit dem Entscheid sollen Engpässe auf den Zulaufstrecken nach Basel und im Knoten Basel selbst behoben werden. Davon wird vor allem auch die trinationale S-Bahn Basel profitieren. Bereits im Ausbauschritt 2025 enthalten waren Ausbaumassnahmen im östlichen Zulauf zum Bahnhof Basel SBB, im Bahnhof Liestal sowie Entflechtungsbauwerke in Muttenz, so dass auf diesen Zeitpunkt die S3 zwischen Basel und Liestal im Viertelstundentakt verkehren kann. Der Ausbauschritt 2035 sieht nun auch Kapazitätserweiterungen im Laufental vor für einen Viertelstundentakt auf der S-Bahn zwischen Basel und Aesch und Verbesserungen bei den Fernverkehrsverbindungen nach Biel und weiter in die Westschweiz. Mit der Realisierung werden dann auch wieder Direktverbindungen zwischen Basel und Genf angeboten. Im Weiteren hat der Bund im Ausbauschritt 2035 auch Mittel für Ausbaumassnahmen im Bahnknoten Basel gesprochen, unter anderem für neue Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB sowie im Badischen Bahnhof und für die neuen S-Bahn-Haltestellen Basel Solitude und Dornach Apfelsee.

Für das Herzstück, den entscheidenden Baustein für ein effizientes S-Bahn-Netz mit schnellen, häufigen und vor allem direkten Verbindungen quer durch die Agglomeration, hat der Bund im aktuellen Ausbauschritt einen Planungs- und Projektierungskredit über 100 Millionen Franken beschlossen und die Federführung im Projekt übernommen. Die Weiterbearbeitung des Projekts ist somit gesichert und kann zügig vorangetrieben werden mit dem Ziel, dass die Mittel für die Umsetzung des Herzstücks im nächsten Ausbauschritt enthalten sind.

⁴ Der durchgehende Vier-Meter-Korridor ermöglicht auch im Personenfernverkehr den Einsatz von Doppelstockzügen am Gotthard. Damit kann besonders der hohen Nachfrage an den Wochenenden oder zu Ferienbeginn begegnet werden.

Neben den Massnahmen auf Schweizer Territorium hat die Vereinigte Bundesversammlung auch einen Beitrag von 200 Millionen Franken an drei grenzüberschreitende Vorhaben gesprochen: an die neue Bahnanbindung EuroAirport, an den Ausbau und die Elektrifizierung der deutschen Hochrheinstrecke Basel Badischer Bahnhof–Waldshut–Erzingen und an die Angebotsverdichtung auf vier Züge pro Stunde und pro Richtung auf der S6 im Wiesental zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach.

Bis all diese Vorhaben realisiert sind und zu Verbesserungen im Bahnangebot in der trinationalen Agglomeration Basel führen, wird es noch einige Jahre dauern. In den Kapiteln 5.4.1 und 7.3 sind die einzelnen Infrastrukturprojekte und daraus resultierende Angebotsverbesserungen näher beschrieben.

Neuer Aufgabenbereich S-Bahn bei Agglo Basel

Seit dem 1. Januar 2018 sind bei Agglo Basel die neuen Vereinsstrukturen in Kraft. Der Verein besteht neu aus neun Mitgliedern und verfügt über zwei Aufgabenbereiche: das «Agglomerationsprogramm Basel» sowie die «trinationale S-Bahn Basel» (trireno). Drei neue Mitglieder sind dem Verein für den Aufgabenbereich S-Bahn beigetreten: die Région Grand Est, das Land Baden-Württemberg und der Kanton Jura. Zu den Aufgaben von trireno gehört neben der Erarbeitung und Weiterentwicklung eines abgestimmten und grenzüberschreitenden Angebotskonzepts für die trinationale S-Bahn Basel auch die Koordination der Bestelltätigkeiten der Aufgabenträger des S-Bahn-Angebotes. Ferner vertritt trireno dieses Angebot in den drei Staaten bei den für die Infrastruktur, Bestellung und Finanzierung zuständigen Behörden und Unternehmen und übernimmt für die trinationale S-Bahn Basel grenzüberschreitend auch Aufgaben im Bereich von Interessenwahrung und Öffentlichkeitsarbeit.

3.1.4 Angebotsänderungen ergänzender Verkehr

Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel (KBB)

Seit der neue Staatsvertrag von 2015⁵ in Kraft ist, stellen die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft der «Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel (KBB)» jährlich 1,6 Millionen Franken zur Verfügung. Um möglichst vielen mobilitätseingeschränkten Menschen eine bezahlbare Mobilität zu ermöglichen, haben beide Kantone im Frühling 2018 den Selbstbehalt gesenkt und die maximal mögliche Anzahl an Fahrten pro Monat von 10 auf 14 erhöht (das entspricht jeweils sieben Hin- und Rückfahrten). Diese Massnahme hat zum erwünschten Anstieg der Fahrten geführt, per Ende 2018 wurde der budgetierte Beitrag des Kantons Basel-Stadt ausgeschöpft.

Im 2019 zeichnete sich eine erhöhte Nachfrage aufgrund des gesenkten Selbstbehaltes sowie der stetigen Zunahme der Anzahl Berechtigter im Zuge der demographischen Entwicklung ab. Dies hatte einen erhöhten Finanzbedarf zur Folge. Das Angebot der KBB leistet einen wichtigen Beitrag in Ergänzung zum ÖV für mobilitätseingeschränkte Personen. Ende 2019 hat der Grosse Rat in einem Budgetnachtrag deshalb die Erhöhung des Beitrages des Kantons Basel-Stadt um 0,3 Millionen Franken auf 1,9 Millionen Franken gutgeheissen.

3.1.5 Sistierte Angebotsänderungen

Mit der neuen **Tramstrecke Margarethenstich** sollten die Einwohnerinnen und Einwohner des Leimentals ab Dezember 2020 eine schnellere und direkte ÖV-Verbindung zum Bahnhof Basel SBB und – via die Wettsteinbrücke – ins Kleinbasel erhalten. In einer Abstimmung im September 2017 haben die Baselbieter Stimmberechtigten jedoch den Finanzierungsanteil des Kantons Ba-

⁵ Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen vom 25. August/22. September 2015 (Stand 1. Januar 2016)

sel-Landschaft für diese Tramverbindung abgelehnt. Mit Grossratsbeschluss vom 7. Januar 2015 lag im Kanton Basel-Stadt bereits die Zustimmung zu den Finanzmitteln für die Realisierung des Projekts vor.

Die Regierungsräte von Basel-Stadt und Basel-Landschaft erachten eine für das Leimental attraktive und schnelle Direktverbindung zum Bahnhof Basel SBB weiterhin als wichtiges Ziel. In der gemeinsamen Planung zur Tramnetzentwicklung berücksichtigen sie daher längerfristig weiterhin eine Direktverbindung.

Um die **Busverbindung zwischen dem Elsass und Basel** zu verbessern, haben die französischen Partnerbehörden unter Einbezug der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft die Einführung einer Buslinie zwischen Altkirch und Basel geprüft und einen konkreten Umsetzungsvorschlag erarbeitet. Allerdings ist die Umsetzung derzeit von französischer Seite sistiert. Seit der Verlängerung der Tramlinie 3 bestehen gute Umsteigemöglichkeiten der bestehenden französischen Buslinien auf die Tramlinie 3, mit der sich die Basler Innenstadt direkt erreichen lässt.

3.1.6 Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Tarifangebots

Im grenzüberschreitenden Verkehr konnte mit dem RVL (Regio Verkehrsverbund Lörrach) eine Erweiterung und Vereinfachung des Tarifangebots ausgehandelt werden. Zwischen den beiden Verbänden Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) gilt seit dem 10. Juni 2018 ein eigenständiger grenzüberschreitender triregio-Einzeltarif. Von jedem Ort im TNW zu jedem Ort im RVL und umgekehrt kann somit ein Einzelticket gelöst werden. Für Inhaberinnen und Inhaber des Halbtax-Abos gelten in beiden Richtungen reduzierte Preise.

Seit Dezember 2019 gilt im grenzüberschreitenden ÖV das U-Abo auch in den grenznahen Zonen des Regio Verkehrsverbunds Lörrach (RVL) sowie das RVL-Jahresabo – und auf den grenzüberschreitenden Linien auch die RVL-Zeitkarten – in den grenznahen Zonen des TNW. Damit sind grenzüberschreitende Fahrten mit Bus, Tram und Bahn noch einfacher. Der TNW ergänzt diese Angebotsmassnahmen mit regelmässigen Werbekampagnen mit dem Ziel, neue Fahrgäste zu gewinnen (siehe auch Kap. 4).

3.2 Entwicklung der Nachfrage

3.2.1 Nachfragentwicklung Tram und Bus

Die Tram- und Buslinien, die zumindest abschnittsweise auf basel-städtischem Gebiet verkehren, beförderten 2018 insgesamt 174,77 Mio. Personen (BVB: 127,2 Mio.), die total 455,04 Mio. Personenkilometer⁶ (BVB: 191,22 Mio.) zurücklegten.⁷ Die Nachfrageentwicklung im Kanton Basel-Stadt wird zudem getrennt nach Haupt- und Ergänzungslinien betrachtet: Hauptlinien sind Linien, die täglich mindestens alle 15 Minuten von 6 bis 24 Uhr bedient werden. Die Ergänzungslinien dagegen erfüllen zumindest eine dieser Anforderungen nicht.

Nachdem bis 2015 eine stetige Zunahme der beförderten Personen wie auch der Personenkilometer zu verzeichnen war, haben diese Zahlen in den letzten vier Jahren geringfügig abgenommen (siehe Abb. 2 bis Abb. 4). Die grössten Rückgänge sind bei der Tramlinie 8 sowie bei den Buslinien 38 und 603/604 zu verzeichnen, während die grössten Zunahmen bei den Tramlinien 1 und 3 sowie bei den Buslinien 36, 50 und 48 stattfanden. Die Gründe für diese Entwicklungen sind vielfältig (siehe Kap. 4.1.2). Der Regierungsrat hat sich zum Ziel gesetzt, im Zeitraum 2022–2025 wieder mehr Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen (siehe Kap. 4.1.3).

⁶ Datengrundlage sind Angaben der Transportunternehmen, unter anderem aus den Geschäftsberichten 2018 der BVB und der BLT.

⁷ Die Verkehrsleistung im Personenverkehr wird in Personenkilometern (Pkm) angegeben und berechnet sich aus der Anzahl der beförderten Personen und der durchschnittlichen Fahrweite.

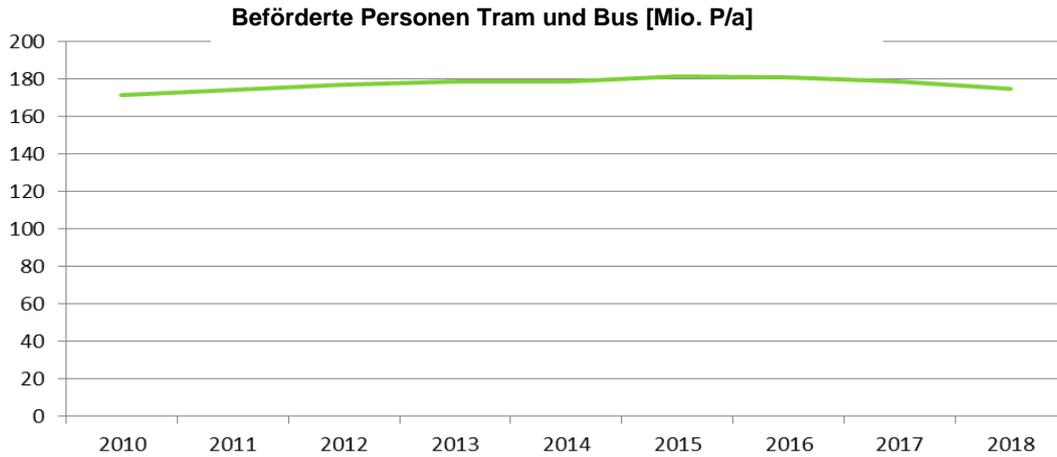


Abb. 2: Entwicklung der Zahl beförderter Personen [Millionen Personen pro Jahr] aller Tram- und Buslinien insgesamt, die mindestens abschnittsweise auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt verkehren

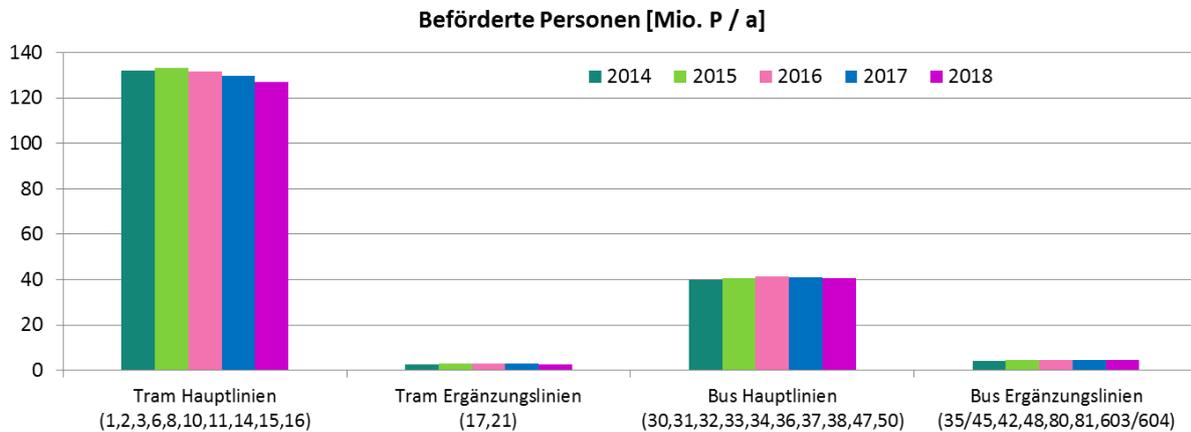


Abb. 3: Beförderte Personen [Millionen Personen pro Jahr] in Tram und Bus auf den Haupt- und Ergänzungslinien

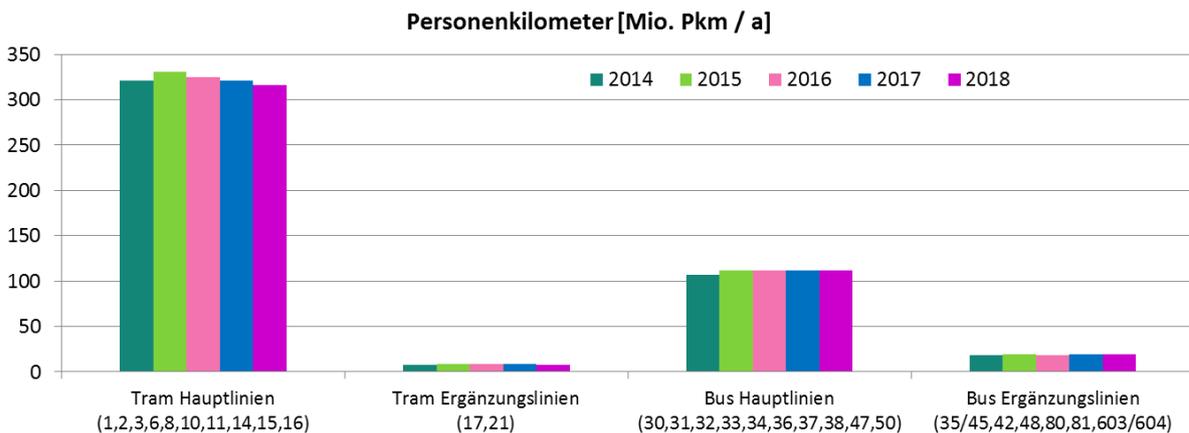


Abb. 4: Personenkilometer [Millionen Personenkilometer pro Jahr] in Tram und Bus auf den Haupt- und Ergänzungslinien

3.2.2 Nachfrageentwicklung S-Bahn

Die Nachfrage auf den Linien der S-Bahn Basel hat 2018 nach kurzer Stagnation wieder zugenommen (siehe Abb. 5). Im Jahr 2018 lag die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer bei rund 246,8 Mio. für die S-Bahnen in der Nordwestschweiz (S1 und S3).

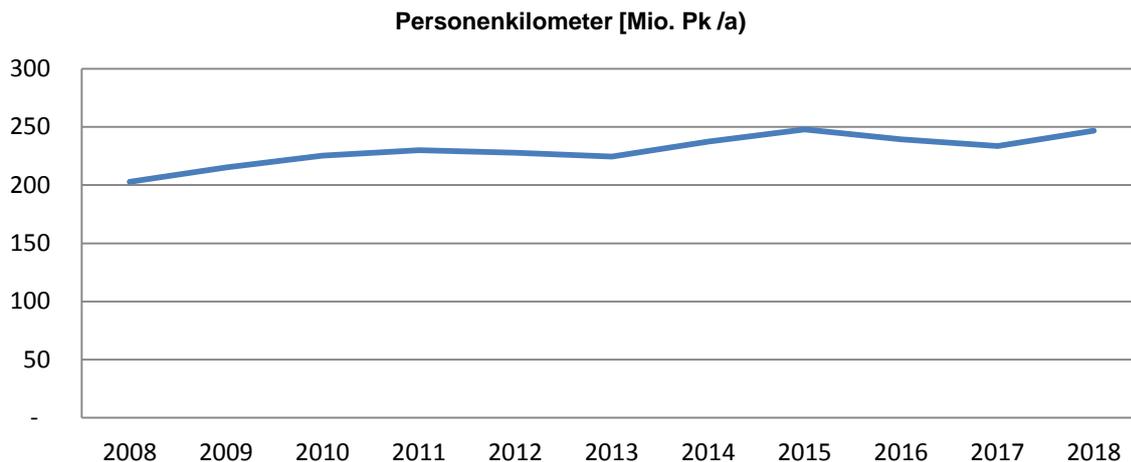


Abb. 5: Entwicklung der Verkehrsleistung (Personenkilometer [Millionen Personenkilometer pro Jahr]) der S-Bahn-Linien der Nordwestschweiz (S1 und S3)

3.3 ÖV-Angebot im Fahrplanjahr 2020

3.3.1 Erschliessungsqualität des ÖV

Die Qualität der räumlichen Erschliessung wird mittels ÖV-Güteklassen angegeben, die von bestehenden Haltestellen ausgehend berechnet werden. Die Güteklassen sind abhängig von der Haltestellenkategorie, dem Kursintervall (Anzahl Abfahrten pro Stunde) und der Distanz zur Haltestelle. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben eine gemeinsame Definition erarbeitet, die auf der (nicht mehr gültigen) Norm 640 290 des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) basiert und schweizweite Vergleiche ermöglicht. Das Resultat ist eine Karte, die die Güteklassen räumlich differenziert darstellt (siehe Abb. 6). Die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs zeigt sich auch daran, dass der weitaus grösste Teil des Kantons den ÖV-Güteklassen A und B angehört. Nur in wenigen Gebieten der Stadt (beispielsweise Mauerstrasse, Dreiländereck, Hafengebiet Kleinhüningen, Rankhof, Gellert) sowie in sehr dünn besiedelten Gebieten in Riehen und Bettingen finden sich auch die Güteklassen C bis E.

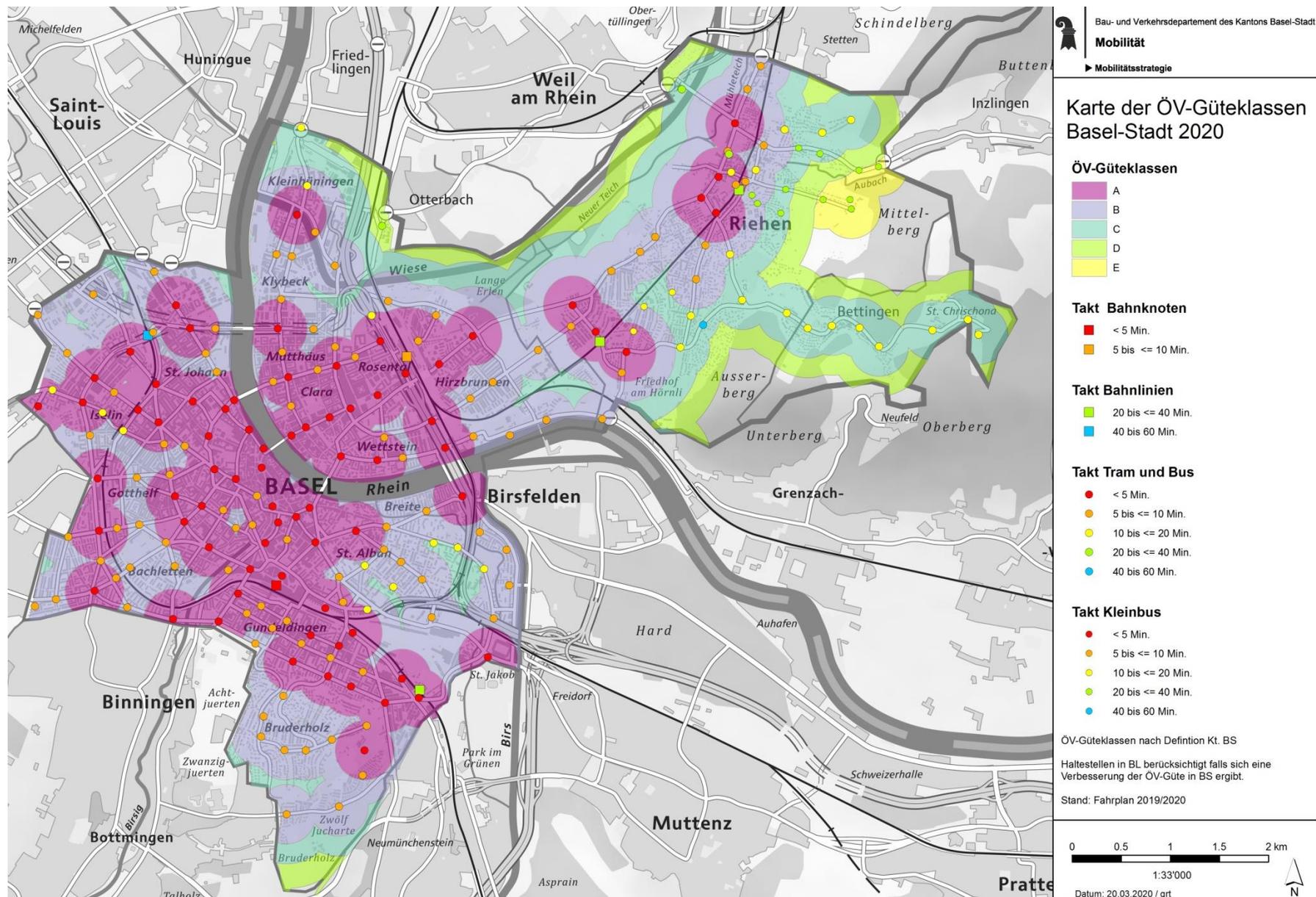


Abb. 6: ÖV-Güteklassen Kanton Basel-Stadt, Stand Fahrplan 2020. Haltestellen in BL sind berücksichtigt, falls sich durch diese eine Verbesserung der ÖV-Güte in BS ergibt.

3.3.2 Angebot Tram und Bus

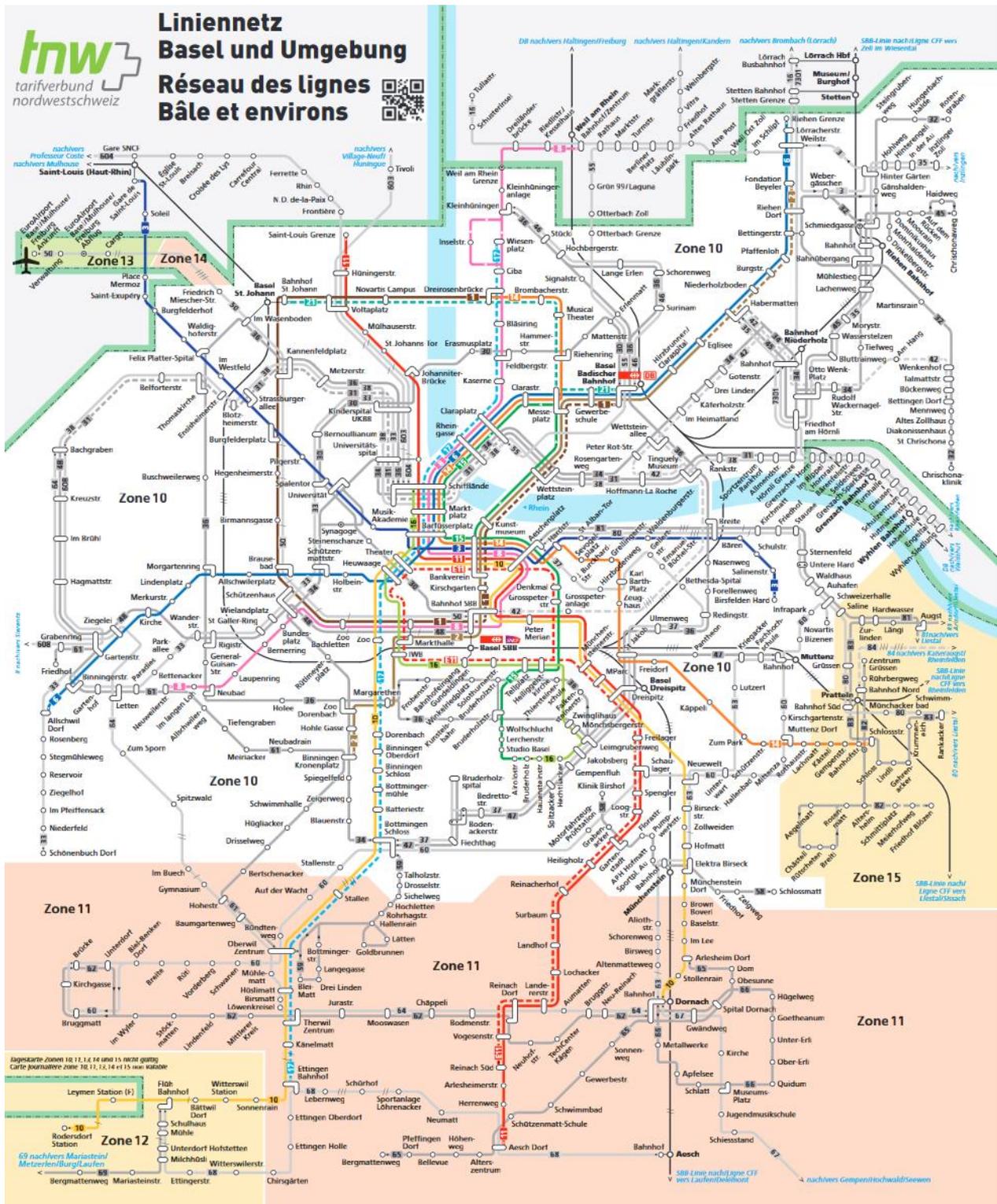


Abb. 7: Liniennetzplan Tram- und Buslinien Kanton Basel-Stadt 2020 (Stand 15. Dezember 2019)

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebot Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2020:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich Spätverkehr	Kosten-deckungsgrad *)	Anmerk.
				Grund-takt	Morgen-spitze	Abend-spitze	morgens/ abends	Grund-takt	Vor-mittag	Grund-takt			
	Tram 1	BVB	Dreirosenbrücke - Bahnhof SBB (- Bad. Bahnhof) <i>im Abschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof</i>	7.5	7.5 7.5	7.5 7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	57%	A
 	Tram 2	BVB	Binningen - Zoo Dorenbach - Bad. Bahnhof (- Eglise - Riehen Dorf) <i>im Abschnitt Bad. Bahnhof - Eglise</i> <i>im Abschnitt Eglise - Riehen Dorf</i>	7.5 7.5	7.5 7.5	7.5 7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	50%	A B
 	Tram 3	BVB	(Gare de Saint-Louis -) Burgfelderhof - Breite - Birsfelden Hard <i>im Abschnitt Gare de Saint-Louis - Burgfelderhof</i>	7.5 15	7.5 15	7.5 15	15 / 10 30/20	7.5 15	15 30	10 20	15 30	44%	A
  	Tram 6	BVB	Allschwil - Morgartenring - Riehen Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	53%	A
	Tram 8	BVB	Neuweilerstrasse - Bahnhof SBB - Kleinhüningen (- Weil am Rhein Bahnhof) <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Weil am Rhein Bahnhof</i>	7.5 15	7.5 15	7.5 7.5	15 / 7.5 15	7.5 7.5 / 15	15 30	10 20	15 15	65%	A A
  	Tram 10	BLT	(Rodersdorf - Flüh -) Etingen - Zoo - Theater - Dreispitz - Arlesheim - Dornach	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	61% / 74% **)	A
  	Tram 11	BLT	Aesch - Dreispitz - Bahnhof SBB - Saint-Louis Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	103%	A
 	Tram 14	BVB	Pratteln Schlosstrasse - Muttenz Dorf - St. Jakob - Dreirosenbrücke	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	50%	A
	Tram 15	BVB	Bruderholz - Aeschenplatz - Messeplatz	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	38%	A C
	Tram 16	BVB	Bruderholz - Markthalle - Schifflande	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	45%	A
	Bus 30	BVB	Bahnhof SBB - Johanniterbrücke - Bad. Bahnhof	7.5	3.75	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	82%	D
	Bus 31	BVB	(Bachgraben -) Claraplatz - Hörnli Grenze - Friedhof Hörnli <i>im Abschnitt Bachgraben - Claraplatz</i>	15	15 15	15 15	15	15	15	10	15	42%	
  	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 15 15	15 15 15	15 / 20 60 / 30 15 / 20	15 15 15	15 15 15	10 10 20	15 15 15	23%	E F
 	Bus 33	BVB	Schifflande - Spalentor - Wanderstrasse (- Letten - Allschwil - Schönenbuch) <i>im Abschnitt Wanderstrasse - Letten</i> <i>im Abschnitt Letten - Allschwil - Schönenbuch</i>	15 15 30	7.5 7.5 15	7.5 7.5 15	15 15 30	15 15 30	15 30 30	10 30 30	15 30 30	37%	

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebot Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2020 (Fortsetzung):

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich Spätverkehr	Kosten-deckungsgrad *)	Anmerk.
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/abends	Grundtakt	Vor-mittag	Grundtakt			
 	Bus 34	BVB	Bottmingen - Zoo Dorenbach - Otto Wenk-Platz (- Friedhof Hörnli / Riehen Bahnhof)	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	56%	G
			im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Friedhof Hörnli	15	15	15	15 / 20	15	15	10	15		
			im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Riehen Bahnhof	15	15	15	15 / 20	15	15	10	15		
	Bus 36	BVB	Kleinhüningen - Bad. Bahnhof - Dreispitz - Kannenfeldplatz - Schiffflände	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	65%	A
			im Abschnitt Kleinhüningen - Lange Erlen - Bad. Bahnhof	15	15	15		15		20			
			im Abschnitt Kleinhüningen - Erlenmatt - Bad. Bahnhof	15	15	15	15	15	15	20	15		
 	Bus 37	BLT	Aeschenplatz - Ulmenweg (- Dreispitz - Bedrettostr. - Bottmingen)	15	15	15	30	30	30	30	30	49%	H
			im Abschnitt Ulmenweg - Dreispitz	15	15	15							
			im Abschnitt Dreispitz - Bedrettostr. - Bottmingen			15							
	Bus 38	BVB SBG	Bachgraben - Claraplatz - Hörnli Grenze - Grenzach-Wyhlen	15	15	15	15	15	20	20		39%	JK
			im Abschnitt Claraplatz - Grenzach-Wyhlen	15	15	15	60	15		60	60		
	Bus 46	BVB	Kleinhüningen - Lange Erlen - Bad. Bahnhof	15	15	15	15	15	15	20	15	12%	
  	Bus 47	BLT	Bottmingen - Bedrettostr. - St. Jakob (- Muttentz / Ulmenweg)	15	15	15	15	15	15	15	15	50%	
			im Abschnitt St. Jakob - Muttentz	15	15	15	30	30	30	30	15		
			im Abschnitt St. Jakob - Ulmenweg				30	30	30	30			
 	Bus 50	BVB	Bahnhof SBB - EuroAirport	7.5	6	6	7.5	7.5	10	7.5	10 / 15	75%	L
			Bahnhof SBB - Brausebad - Kannenfeldplatz - Im Wasenboden/Bhf St. Johann - Friedrich Miescher-Str. - EuroAirport (hält an allen Haltestellen)	7.5	6	7.5	10	10	10	10	10 / 15		
			Bhf SBB - EuroAirport (Expresskurs)			30	30	30		30			

Legende:

- fett** Angebot auf Kantonsgebiet BS
- normal** Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
- kursiv* Abweichung vom Grundangebot
-  Kanton Basel-Stadt
-  Kanton Basel-Landschaft
-  Kanton Solothurn
-  Bund
-  Gemeinde Riehen
-  Gemeinde Grenzach-Wyhlen

*) gemäss Offerte 2019 ganze Linie

**) Basel - Dornach 61% und Basel Rodersdorf 74%

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A Spätverkehr Fr/Sa und Sa/So bis 01.00 Uhr
- B verkehrt im Fahrplan 2020 baustellenbedingt nicht bis Riehen
- C verkehrt im Fahrplan 2020 baustellenbedingt in beide Richtungen über Barfüsserplatz bis Schiffflände
- D im Abschnitt Bhf. SBB - UKBB Mo-Fr auch in der Abendspitze Taktverdichtung (3.75'-Takt)
- E Mo-Fr zwischen 09.00 Uhr und 11.15 Uhr 30'-Takt; Sa bis 11.00 Uhr stark reduziert; So erst ab 08.15 Uhr
- F Mo-Sa ab 20.30 Uhr und So ab 19.30 Uhr nur bis Steingrubenweg
- G im Spätverkehr nur bis Bahnübergang (Weiterfahrt als L32)
- H Sa+So+Spätverkehr mit Kleinbus
- I verkehrt auch 12.00 Uhr bis 14.00 Uhr
- J betriebliche Verknüpfung mit Buslinie 48, Weiterfahrt über Allschwil in Richtung Bahnhof SBB
- K Am So während der Badesaison zw. Bachgraben und Claraplatz verdichtet auf 10'-Takt
- L zeitweise Express-Fahrten jeweils 2' vor regulärem Kurs; Spätverkehr am So stark verdichtet

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Tram und Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2020:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn- u. Feiertag		täglich Spätverkehr	Kostendeckungsgrad *)	Anmerk.
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens /abends	Grundtakt	Vor-mittag	Grundtakt			
	Tram E11	BLT	Reinach Süd- Dreispitz - Aeschenplatz - Theater - Markthalle - Heiliggeistkirche - Dreispitz - Reinach Süd		7.5							103%	A
	Tram E11	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Heiliggeistkirche - Markthalle - Aeschenplatz - Dreispitz - Reinach Süd			7.5						103%	A
	Tram 17	BLT	Ettingen - Bottmingen - Barfüsserplatz - Schiffflände (- Wiesenplatz) <i>im Abschnitt Schiffflände - Wiesenplatz</i>		7.5	7.5		7.5				87%	B B
	Tram 21	BVB	Badischer Bahnhof - Novartis Campus - Bahnhof St. Johann		30	15						19%	
	Bus 35	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Inzlinger Zoll	30	30	30	30	30				22%	C
	Bus 42	BVB	Bettingen - Otto Wenk-Platz - Drei Linden - Roche - Bahnhof SBB		15	15						63%	D
	Bus 45	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Chrischonaweg	30	30	30	30	30				17%	C
	Bus 48	BVB	Bahnhof SBB - Wanderstrasse - Gartenstrasse - Bachgraben	15	15	15	15	15				50%	E
	Bus 55	SWEG	Claraplatz - Bad. Bahnhof - Otterbach Zoll - Weil am Rhein - Haltingen (-Kandern)	30	30	30	30	30	60	60			
	Bus 80	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Pratteln - Liestal	30	30	30	30	30				65%	F G
	Bus 81	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Augst - Liestal	30	30	30	30	30	60	30	60	59%	F
	Bus 603	Métro Cars	Schiffflände - Huingue Frontière - Village Neuf	60	30	30	60	60					
	Bus 604	Métro Cars	Schiffflände - Saint-Louis Grenze - Saint-Louis	15	15	15	15	15	60	60	60		H

Legende

- fette Schrift** Angebot auf Kantonsgebiet BS
- normale Schrift Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
- kursive Schrift* Angebotsabweichung vom Grundangebot
- graue Schrift Angebot wird **nicht** vom Kanton Basel-Stadt (mit-)finanziert
-  Kanton Basel-Stadt
-  Kanton Basel-Landschaft
-  Gemeinde Riehen  Bund
-  Landkreis Lörrach (D)
-  Distribus, Saint-Louis Agglomération (F)

Anmerkungen

- A fährt nicht während Schulferien, Kostendeckungsgrad zusammen mit Linie 11
- B Sa nur nachmittags
- C im Abschnitt Habermatten - Moosrain Linien 35/45 alternierend
- D verkehrt im Fahrplan 2020 baustellenbedingt zw. Habermatten und Bahnhof SBB verdichtet zum 7.5'-Takt betriebliche Verknüpfung am Bachgraben mit Linie 38
- F im Abschnitt Aeschenplatz - Saline Linien 80/81 alternierend
- G Abschnitt Aeschenplatz - Pratteln nur bis 19.00 Uhr und ohne Sonntag
- H Spätverkehr nur Mo-Sa
- *) gemäss Offerte 2019 ganze Linie, nur für von Basel finanzierte Linien ausgewiesen

3.3.3 Angebot S-Bahn

Das Angebot der S-Bahn im Jahr 2020 bleibt gegenüber den vergangenen Jahren unverändert; im Zeitraum des ÖV-Programms 2018–2021 fanden keine massgebenden Änderungen statt.

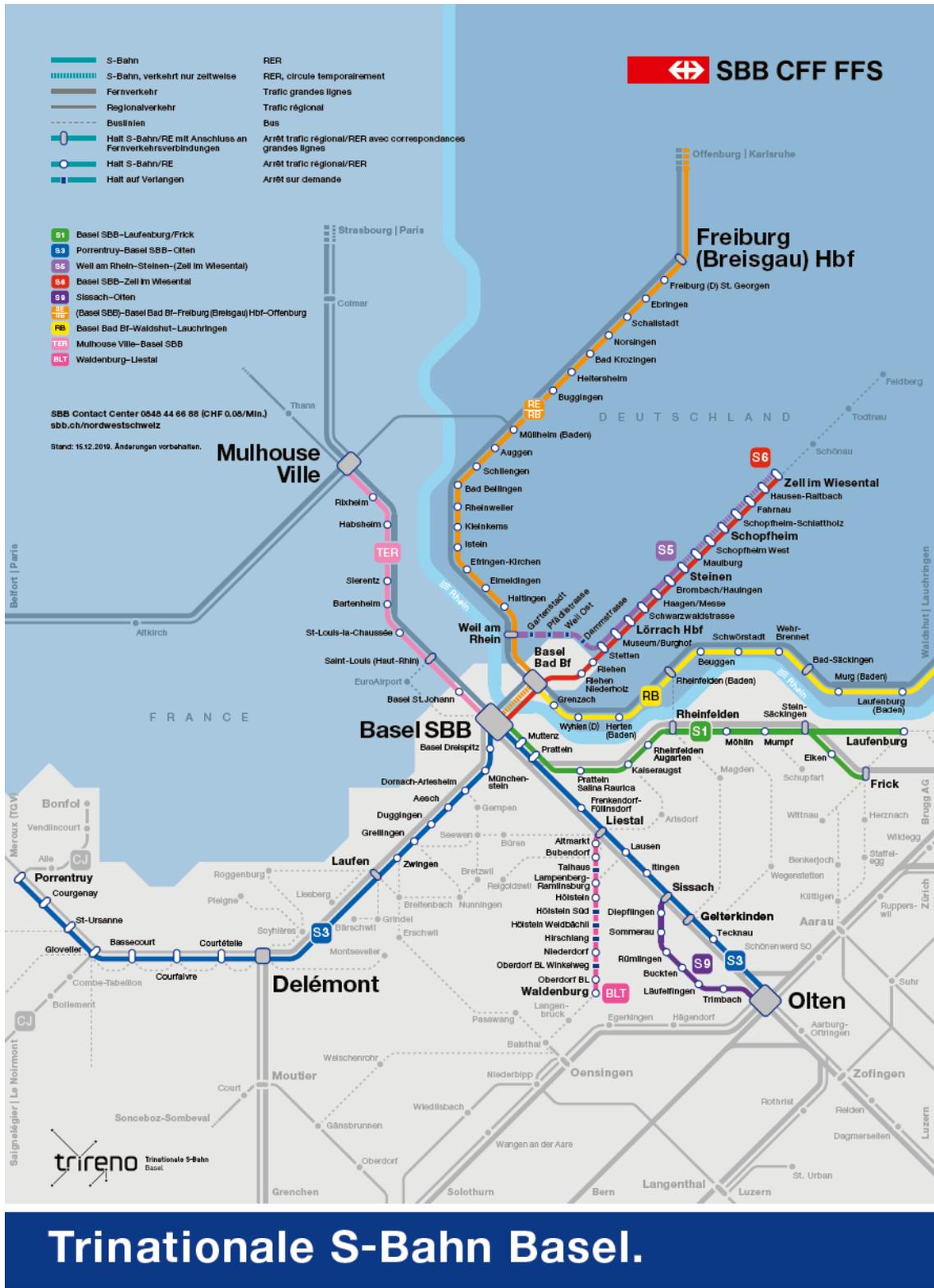


Abb. 8: Liniennetzplan trinationale S-Bahn Basel 2020 (Stand 15. Dezember 2019)

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebot trinationale S-Bahn Basel Fahrplan 2020:

Beteiligte Besteller	Linie	Betreib.	Linienweg	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag	Kosten- deckungsgrad *)	Anmerk.	
	S-Bahn	S1	SBB	Basel SBB - Laufenburg / Frick (- Brugg AG)	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt	57%	
	S-Bahn	S1	SNCF	Basel SBB - Mulhouse	Halbstundentakt	Stundentakt	1 Zug alle 2h		A
	S-Bahn	S3	SBB	Olten - Basel SBB (- Delémont - Porrentruy)	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt	60%	
	S-Bahn	S3	SBB	(Olten -) Basel SBB - Laufen - Delémont (- Porrentruy)	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt	55%	B
	RE	S4	DB	Basel SBB - Basel Bad. Bhf - Freiburg i. Br. (- Offenburg)	4.5 HVZ Kurse + 2 am Mittag			27%	C / D
	S-Bahn	S5	SBB GmbH	Weil am Rhein - Lörrach - Steinen	Halbstundentakt	Stundentakt	Stundentakt		E
	S-Bahn	S6	SBB GmbH	Basel SBB - Basel Bad. Bhf - Lörrach - Zell im Wiesental	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Stundentakt	47%	D
	Regionalbahn		DB	(Lauchringen -) Waldshut - Basel Bad. Bf	Halbstundentakt	Stundentakt	Stundentakt		F
	S-Bahn	S9	SBB	Olten - Läufelfingen - Sissach	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt		

Legende der beteiligten Besteller

fett Angebot auf Kantonsgebiet BS
 normal Angebot ausserhalb Kantonsgebiet

-  Kanton Basel-Stadt
-  Kanton Basel-Landschaft
-  Kanton Aargau
-  Kanton Solothurn
-  Kanton Jura
-  Baden-Württemberg (D)
-  Bund
-  Région Grand Est (F)

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A unregelmässiger Fahrplan mit Taktlücken, Mo-Fr in den HVZ 2 Züge/Stunde
 - B Laufen - Porrentruy nur Stundentakt
 - C ganztägig stündliches Angebot zwischen Freiburg und Basel Bad. Bhf
 - D Der Kanton Basel-Stadt bestellt und finanziert den Abschnitt Basel SBB - Bad. Bahnhof
 - E am Samstag nur Weil am Rhein - Lörrach, am Sonntag Weil am Rhein - Zell im Wiesental
 - F Halbstundentakt Montag bis Freitag nicht durchgängig; Lauchringen - Waldshut Stundentakt
 - *) Der Kostendeckungsgrad stammt aus der Offerte 2021 und ist nur für von BS finanzierte Abschnitte ausgewiesen
- graue Schrift Angebot wird **nicht** vom Kanton Basel-Stadt (mit-)bestellt

4. Ziele und strategische Schwerpunkte 2022–2025

Der ÖV ist bei den Baslerinnen und Baslern beliebt: Täglich sind rund 350'000 Fahrgäste mit den Trams und Bussen der Basler Verkehrs-Betriebe unterwegs. Allerdings sind die Einsteigerzahlen im gesamten Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) seit 2015 leicht rückläufig. Diese Entwicklung bereitet dem Kanton, aber auch den betroffenen Transportunternehmen Sorge. Mit gezielten Massnahmen wollen der Regierungsrat und die BVB dem aktuellen Trend entgegenwirken.

Zu folgern, dass sich aufgrund der in den letzten Jahren leicht sinkenden Nachfrage im ÖV das Angebot entsprechend reduzieren liesse, wäre ein fataler Trugschluss und würde zu einer «Abwärtsspirale» führen. Es braucht im Gegenteil massive Investitionen in den ÖV – sowohl in die Angebote als auch in die Infrastruktur (insbesondere zugunsten der trinationalen S-Bahn). Dies, um den ÖV im Raum Basel für die Zukunft fit zu machen. Ohne Investitionen würde die Schere zwischen Aufwand und Ertrag im ÖV immer weiter auseinanderklaffen und das Verkehrssystem zusehends schlechter funktionieren. Entsprechend den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung, wird die ÖV-Nachfrage in Schweizer Städten und Agglomerationen gemäss nationalen und regionalen Entwicklungsprognosen markant zunehmen. Diese Chance gilt es, gezielt zu nutzen.

Der Regierungsrat setzt im ÖV-Programm 2022–2025 einen bewussten Akzent bei der Attraktivitäts- und Nachfragesteigerung. Das Kapitel «Ziele und strategischen Schwerpunkte» orientiert sich demnach neu an vier Handlungsfeldern zur Nachfragesteigerung im ÖV.

4.1 Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr

Die schleichend sinkenden Einsteigerzahlen (siehe Kap. 3.2.1) sowohl bei der BVB als auch im ganzen Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) deuten darauf hin, dass sich der ÖV künftig wieder stärker an den Bedürfnissen der Fahrgäste orientieren muss. Der Regierungsrat hat das BVD beauftragt, zusammen mit der BVB Möglichkeiten aufzuzeigen, wie sich Kundinnen und Kunden für den öffentlichen Verkehr (zurück-)gewinnen lassen. Das BVD und die BVB haben deshalb gemeinsam entsprechende Massnahmen erarbeitet.

4.1.1 Vorgehen

Um gezielte Massnahmen zu evaluieren, die dem ÖV in den nächsten Jahren wieder mehr Kundinnen und Kunden zuführen, mussten zunächst die Gründe für den Nachfragerückgang eruiert werden. Die BVB hat 2018/2019 daher eine spezifische **Marktanalyse** durchgeführt. Diese stützt sich auf Auswertungen verschiedener interner Datenquellen und Statistiken der BVB sowie des TNW und auf Vergleiche mit Angebotsqualitäten und -standards anderer Schweizer Städte. Zudem hat die BVB im Jahr 2018 insgesamt 4'000 Kundinnen und Kunden, die ihr U-Abo nicht mehr erneuert haben, nach den Gründen für den Verzicht befragt.

In einem nächsten Schritt haben das BVD und die BVB aufgrund der Erkenntnisse aus der Marktanalyse **vier Handlungsfelder und mehrere Massnahmen** abgeleitet.

4.1.2 Erkenntnisse

Der leichte Nachfragerückgang der letzten Jahre beruht vor allem darauf, dass sich weniger neue Kundinnen und Kunden für den ÖV gewinnen liessen, während die Kundenabgänge respektive -verluste in etwa konstant geblieben sind. Es geht daher in erster Linie darum, neue Potenziale zu erschliessen und so neue Kundinnen und Kunden für den ÖV zu gewinnen. Die Potenziale der Zukunft liegen vor allem in peripheren städtischen Entwicklungsarealen und in der stadtnahen Agglomeration. Mit anderen Worten: Die Chance für ein Wachstum im ÖV besteht eher im Quell-

und Zielverkehr als in innerstädtischen Verbindungen. Speziell auf dem Markt der längeren Wege aus dem Umland respektive ins Umland besteht noch ein grosses Potenzial für die Verlagerung von Autofahrten auf den ÖV. Eine derartige Entwicklung deckt sich mit den Zielen des Kantons und sorgt sowohl in der Stadt als auch in den umliegenden Gemeinden für mehr Lebensqualität.

Die auf den ersten Blick naheliegenden Gründe für eine Abnahme der Nachfrage, wie die Tarifierhöhung Ende 2016 aber auch die starke, verkehrspolitisch gewünschte Zunahme des Veloverkehrs, sind sicher mitverantwortlich. Die Marktanalyse verdeutlicht allerdings, dass es ein ganzes Bündel an Ursachen in verschiedensten Themenfeldern und Ausprägungen zu beachten gilt, wenn neue Marktpotenziale erschlossen und dem ÖV neue Kundinnen und Kunden zugeführt werden sollen.

Die Kundinnen und Kunden im ÖV wünschen sich ein gut ausgebautes Angebot mit dichtem Takt, möglichst direkten Verbindungen sowie funktionierenden Wegketten und kurzen und zuverlässigen Reisezeiten. Der Zugang zum ÖV-System ist einfach und unkompliziert zu organisieren – dies besonders auch für Fahrgäste, die den ÖV nicht regelmässig nutzen. Im Weiteren spielen faire und verständliche Preise eine zentrale Rolle für die Kundengewinnung.

Um diesen Kundenanforderungen besser Rechnung zu tragen, sind verschiedene Schwachpunkte im Basler ÖV zu beheben. Drei Ziele stehen hierbei im Zentrum:

- Die Tram- und Busverbindungen müssen schneller werden. Die derzeit unbefriedigende Geschwindigkeit des ÖV ist ein Faktor, warum die Nachfrage nach ÖV-Leistungen zurückgeht und alternative Verkehrsmittel in Anspruch genommen werden.
- Das Fahrausweissortiment muss kundenfreundlicher werden. Die Fahrgäste wünschen nicht nur attraktivere Preise, sondern auch innovative digitale Angebote. Sie möchten unkompliziert reisen und möglichst mit einem einzigen Ticket unabhängig von Verbundgrenzen und Transportunternehmen unterwegs sein können.
- Die Fahrgäste sollen verschiedene Verkehrsmittel problemlos kombinieren können. Bereits heute besteht dieses Bedürfnis und es wird weiter zunehmen. Der Kanton als Eigner hat die BVB beauftragt, das Thema proaktiv zu verfolgen und die Zusammenarbeit mit anderen Anbietern intensiv zu prüfen.

4.1.3 Handlungsfelder zur Kundengewinnung im ÖV

Der Regierungsrat hat vier Handlungsfelder mit mehreren Massnahmen zur Nachfragesteigerung gutgeheissen und BVD und BVB beauftragt, diese in den nächsten Jahren schrittweise umsetzen:

- 1. Die Attraktivität des ÖV-Angebotes erhöhen**
- 2. Fahrausweissortiment nutzergerechter gestalten**
- 3. Multimodalität fördern**
- 4. BVB als zuverlässiges, leistungsstarkes Transportunternehmen positionieren**

Im Handlungsfeld 1 wollen BVD und BVB Verbesserungen beim Angebot vornehmen. Kurzfristig geht es um Optimierungen, dort wo das Angebot heute aus Kundensicht vergleichsweise schlecht bewertet wird oder in Basel im Vergleich zu anderen Städten unterdurchschnittlich abschneidet.

Die Handlungsfelder 2 bis 4 sollen den ÖV in Basel und die BVB als Transportunternehmen, das den grössten Anteil an ÖV-Leistungen im Kanton erbringt, über das Angebot hinaus ganzheitlich, langfristig und anhaltend stärken.

4.2 Die Attraktivität des ÖV-Angebotes erhöhen

4.2.1 Neue Angebote im S-Bahn-, Tram- und Busnetz

Der öffentliche Verkehr im Raum Basel muss fit für die Zukunft werden. Dazu soll die S-Bahn als Rückgrat der Mobilität in der Region ausgebaut werden (siehe Kap. 7.3). Parallel dazu will der Regierungsrat das Tramnetz als attraktiven, leistungsfähigen und kosteneffizienten Feinverteiler im Kern der Agglomeration Basel stärken (siehe Kap. 7.1). Die Entwicklung von S-Bahn-, Tram- und Busangeboten muss Hand in Hand gehen, so dass sich die Teilsysteme zu einem optimalen Gesamtsystem für die Fahrgäste zusammenfügen und sich gegenseitig Kundschaft zuspieren. Der Regierungsrat betrachtet den öffentlichen Verkehr daher gesamtheitlich und stimmt die verschiedenen Angebote aufeinander ab. Damit erfüllt er auch die Forderungen der Motion Remo Gallacchi und Andrea Elisabeth Knellwolf betreffend gesamtheitlicher Tram- und Busnetz-Entwicklung (P195386).

Beim Bahn- und Tramnetz braucht es jedoch bedeutende Investitionen in Angebote und Infrastruktur. Die entsprechende Planung und Projektierung sowie die Umsetzung sind zeitintensiv und erfordern naturgemäss lange Vorlaufzeiten – in der Regel mehrere Jahre. Dieser Prozess ist bereits seit einigen Jahren im Gange. Grössere Anpassungen im Tramnetz sind daher erst mit der Inbetriebnahme neuer Tramstrecken nach 2025 möglich (siehe Kap. 5.1). Auch der Regional- und Fernverkehr der Bahn wird bis dahin kaum Änderungen (siehe Kap. 5.3) erfahren.

Im Zeitraum 2022–2025 liegt der Schwerpunkt der Weiterentwicklung des basel-städtischen ÖV daher im Ausbau des Busangebotes. Das bestehende Busangebot soll sowohl gestärkt als auch mit neuen Angeboten erweitert werden, die auch mit der künftigen Entwicklung des Tramnetzes und der Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn abgestimmt sind (siehe Kap. 5.2). Die geplanten Massnahmen orientieren sich dabei am Handlungsbedarf, der sich aus der strategischen Busnetzentwicklung ergibt (siehe Kap. 7.2)

4.2.2 Massnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten

Der Faktor Geschwindigkeit respektive Reisezeit spiegelt sich in der Wahl des Verkehrsmittels und gewinnt zunehmend an Bedeutung. Eine von der BVB durchgeführte Auswertung der Reisezeiten in der Stadt Basel zeigt, dass der ÖV auf fast allen untersuchten Routen, abgesehen von den S-Bahn-Strecken, zeitlich hinter dem Velo und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückliegt.

Die Tramnetzentwicklung wird aufgrund der Entlastung von stark frequentierten Netzabschnitten mit Eigenbehinderungen⁸ – insbesondere in der Innenstadt – einen massgebenden Beitrag zur Verkürzung der Reisezeiten leisten.

Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern von Kanton, BVB und BLT prüft derzeit verschiedene Massnahmen, die eine Stabilität der heutigen Reisegeschwindigkeit garantieren und wo immer möglich bereits kurzfristig deren Erhöhung auf dem Gesamtnetz bewirken. Dazu können unter anderem die Optimierung des Durchlaufs durch die Innenstadtkorridore, die noch konsequentere Justierung von Lichtsignalanlagen zu Gunsten des ÖV oder die Aufhebung einzelner schwach frequentierter Haltestellen zählen. So sind die Aufhebung der Haltestelle Airolostrasse und die Zusammenlegung der Haltestellen Laupenring/Bernerring im Rahmen des behindertengerechten Umbaus vorgesehen. Zum angestrebten Ziel beitragen könnten auch die Sicherung von Eigenstrassen, die Reduktion von Behinderungen durch andere Verkehrsmittel oder andere ÖV-Fahrzeuge sowie Optimierungen im Betriebsablauf und der Linienführung. Auch müssen geeigne-

⁸ Gegenseitige Behinderungen verschiedener ÖV-Linien

te Technologien evaluiert werden, die zur Verkürzung und Verstetigung der Fahrzeiten beitragen können.

4.2.3 Angebotsverbesserungen am Abend

Das aktuelle Spätangebot im ÖV – 15-Minuten-Takt ab 20 Uhr (Samstag und Sonntag bereits ab 19 Uhr) bis Betriebsschluss – wird den heutigen Bedürfnissen nicht mehr gerecht. Nicht nur eine Zunahme von Abendveranstaltungen an Werktagen, sondern vor allem auch eine Verschiebung der Arbeits- und Freizeitaktivität führen zu einem sich verändernden Mobilitätsverhalten. Der Regierungsrat und die BVB gehen einig, dass nur ein Qualitätssprung im Spätverkehr dazu führen wird, dass der ÖV in diesem Zeitabschnitt an Nachfrage zurückgewinnt. In der Laufzeit des ÖV-Programms 2022–2025 soll daher das Angebot in den Abendstunden verbessert werden (siehe auch Kap. 5.4.1). Der durch die Taktverdichtung entstehende Mehraufwand lässt sich teilweise etwa durch eine Taktausdünnung in sehr nachfrageschwachen Zeiten am Morgen und auf einzelnen Linien kompensieren.

4.2.4 Kapazitätssteigerung in nachfragestarken Zeitperioden

Der Fahrgastkomfort ist ein entscheidender Attraktivitätsfaktor im ÖV. Dazu gehört besonders ein ausreichendes Platzangebot zu allen Betriebszeiten. Ziel ist es, die richtige Fahrzeuggrösse zur richtigen Zeit auf den richtigen Netzabschnitten einzusetzen. Kurzfristig sind dazu vor allem Massnahmen auf den Buslinien 30 und 50 sowie auf Teilen der Linien 34 und 36 gefragt (siehe Kap. 5.2). Um bestehenden Kapazitätsengpässen in Spitzenstunden – vor allem auf den Linien 30 und 50 – entgegenzuwirken, prüft die BVB die Einführung von Doppelgelenk-Elektrobussen ab 2022. Längerfristig gilt es, die geplanten Ausbauten im Tramnetz etappenweise zu realisieren und diese dabei kontinuierlich auf neue Nachfrageschwerpunkte aufgrund aktueller Stadtteil- und Arealentwicklungen auszurichten.

4.2.5 Verbesserung des Komforts durch weitere Flottenmodernisierung und Standardisierung der Haltestelleninfrastruktur

Der Komfort für die Fahrgäste spielt vor allem in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln eine zunehmend grössere Rolle. Im Zeitraum 2022–2025 sollen folgende Massnahmen zur Verbesserung des Komforts beitragen:

Modernisierung der Fahrzeugflotte

Die Tramflotte der BVB wird weiter erneuert. Bis 2024 sollen sämtliche noch im Einsatz stehenden Vierachs-Motorwagen («Cornichon») durch «Flexity»-Trams ersetzt werden. Deshalb – und auch um die betriebliche Verfügbarkeit gemäss aktueller Standards zu erhöhen – beantragt die BVB beim Grossen Rat im Jahr 2020 ein Darlehen zur Finanzierung von neuen Fahrzeugen. Alle Trams der BVB werden damit über einen Niederflureinstieg an allen Türen verfügen. Auch die BLT wird Teile ihrer Tramflotte in den Jahren 2023–2025 erneuern. Die vierzig Jahre alten Schindler-Trams sollen durch neue Fahrzeuge ersetzt werden.

Das baselstädtische ÖV-Gesetz verlangt, dass im Ortsverkehr bis 2027 nur noch Fahrzeuge mit erneuerbaren Energien (unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Treibstoffen) eingesetzt werden dürfen. Im Jahr 2022 muss die BVB einen wesentlichen Teil ihrer Busflotte durch neue Fahrzeuge ersetzen. Diese haben folglich bereits das Gesetz zu erfüllen. Die BVB hat sich für einen **Systemwechsel hin zu Elektrobussen** entschieden. Diese sind abgasemissionsfrei und zudem leiser als die bislang eingesetzten Diesel- und Gasbusse. Der Systemwechsel bedingt erhebliche Investitionen, nicht nur für die Beschaffung der Busse, sondern auch in die Erneuerung der Garage Rank, die an die entsprechenden Erfordernisse angepasst werden muss, sowie in einzelne Ladestationen an geeigneten Linienendpunkten. Dazu wird der Regierungsrat

dem Grossen Rat noch 2020 einen Ratschlag unterbreiten. Der restliche Teil der BVB-Flotte wird per 2027 auf E-Busse umgestellt. Seit 2019 besitzt die BVB bereits einen ersten Elektro-Gelenkbus. Mit dem täglichen Einsatz werden aktuell Erfahrungen für den Systemwechsel gesammelt.



Abb. 9: Erster Elektro-Gelenkbus (VDL Citea SLFA-E 181) der BVB für den Pilotbetrieb, im Linienbetrieb seit dem 8. Februar 2019

Haltestellenausstattung

Auf Basis des jüngst erarbeiteten Haltestellenausstattungskonzepts der BVB sollen die Haltestellen kundenfreundlicher und konsequent gemäss klar definierter Kriterien ausgestattet werden.⁹

Die konzeptionellen Grundlagen gewährleisten, dass jede Haltekante ihrer jeweiligen Bedeutung entsprechend mit Standardelementen ausgerüstet und den Fahrgästen damit eine adäquate Infrastruktur angeboten wird. Dazu zählen Fahrgastinformationsstelen, Abfallkübel, Sitzbänke, Wartehallen, elektronische Anzeigetafeln (sog. dynamische Fahrgastinformation DFI) und Billettautomaten. Für die Umsetzung bis 2028 hat der Regierungsrat beim Grossen Rat eine Rahmenausgabenbewilligung in Höhe von insgesamt 28,8 Mio. Franken beantragt (Stand November 2019).

Die DFI werden zudem bis 2024 mit sogenannten Text-to-Speech-Geräten (TTS) nachgerüstet, die sehbehinderten Personen den akustischen Zugang zu den DFI der BVB ermöglichen.

Hindernisfreier Zugang zum ÖV

Ein hindernisfreier Zugang zum öffentlichen Verkehr ist ein Komfortgewinn für alle Fahrgäste und wird im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vom Bund vorgeschrieben. Per Ende 2019 war der hindernisfreie Zugang zum ÖV in Basel-Stadt an etwas mehr als 80 Prozent der Tram- und Kombihaltestellen¹⁰ sowie an über 90 Prozent der Bushaltestellen gewährleistet. In den meisten Fällen ist vorderhand dazu als technisches Hilfsmittel noch der Einsatz einer Klapprampe nötig. Der vollständig selbstständige Zugang setzt nicht nur voraus, dass die Haltestellen so umgebaut werden, dass sich Kante und Fahrzeugeingang auf gleicher Höhe befinden, sondern dass auch die Flächen zum Rangieren ausreichend gross sind und der horizontale Abstand zwischen Fahrzeug und Kante problemlos zu überwinden ist. Nach Möglichkeit werden Haltestellen im Rahmen von Erhaltungs- und/oder Umgestaltungsprojekten entsprechend umgebaut. Dadurch lassen sich

⁹ Siehe Ratschlag zur Rahmenausgabenbewilligung als Darlehen an die BVB für eine kundenorientierte, einheitliche Ausrüstung der ÖV-Haltestellen gemäss Haltestellenausstattungskonzept (P191281); Regierungsratsbeschluss vom 19. November 2019.

¹⁰ Kombihaltestellen werden sowohl von Trams als auch von Bussen bedient.

Synergien nutzen, Kosten reduzieren sowie Beeinträchtigungen für Anwohnende, Gewerbetreibende und Verkehrsteilnehmende minimieren.

Bis 2023 sollen weitere Tram-, Kombi- und Bushaltestellen BehiG-konform umgebaut werden. Damit würden Ende 2023 knapp die Hälfte der Tram- und Kombihaltestellen und etwas mehr als ein Drittel der Bushaltestellen den vollständig autonomen Zugang erlauben. Berücksichtigt man zudem die Haltestellen, die einen Zugang via Klapprampe bieten, so wird die Zugänglichkeit zu diesem Zeitpunkt bei 90 Prozent (Tram- und Kombihaltestellen) respektive 96 Prozent (Bushaltestellen) liegen.

Der Regierungsrat hat im Umsetzungsplan BehiG¹¹ festgelegt, wie mit Haltestellen zu verfahren ist, deren Erhaltung nach 2023 vorgesehen ist: So sind Haltestellen in der Nähe von Spitälern und spezifischen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen oder Umsteigehaltestellen auf Zug und S-Bahn von sehr hoher Bedeutung und werden spätestens bis Ende 2023 im Rahmen ausserordentlicher Projekte angepasst. Die restlichen Haltestellen sind innerhalb eines absehbaren Zeitraumes umzusetzen. Die Haltestellen von hoher Bedeutung werden bis 2026, diejenigen mit mittlerer Bedeutung spätestens bis 2028 umgebaut. Damit sind Ende 2028 95 Prozent der Tram- und Kombihaltestellen und etwas mehr als 80 Prozent der Bushaltestellen mit einer hohen Kante autonom zugänglich. An den verbleibenden Haltestellen ist der Zugang zum ÖV mittels Klapprampe hindernisfrei gewährleistet; sie werden zum Zeitpunkt der Erhaltung umgebaut oder sind mit einem Grossprojekt verknüpft, bei dem der politische Entscheidungsprozess taktgebend ist.

Der Regierungsrat hat seine Strategie zur Velosicherheit bei Kaphaltestellen weiterentwickelt. So sind Kaphaltestellen wenn immer möglich zu vermeiden, sofern Velos an der Haltekante verkehren. Dort, wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist, sollen die Kaphaltestellen zukünftig mit einem velofreundlichen Gleis ausgerüstet werden. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat zusammen mit BVB, Pro Velo und VCS das neuartige Gleissystem Ende 2019 für Velofahrende getestet und als tauglich für einen Test an einer real bestehenden Haltestelle befunden. Bestätigt sich die Tauglichkeit auch bei der Tramüberfahrt, kann das System ab 2023 eingesetzt werden. Wo immer möglich werden zusätzlich Alternativrouten für Velos zur Umfahrung von Kaphaltestellen geschaffen oder verbessert. Entsprechend der Strategie des Grossen Rates sollen zudem bei zukünftigen Trambeschaffungen nur noch Fahrzeuge mit Schiebetritt oder der Option einer einfachen Nachrüstung beschafft werden¹².

Fahrgastinformation

Die Tram- und Bushaltestellen im TNW werden mit neuen Informationsstelen ausgerüstet. Die BVB wird dies bis Ende 2021 an ihren Haltestellen umsetzen. Auch die elektronischen Informations- und Vertriebskanäle wurden und werden weiterentwickelt. Die BVB möchte künftig den Bewohnerinnen und Bewohnern der trinationalen Agglomeration, Zuzügerinnen und Zuzüger sowie Touristinnen und Touristen den Zugang zum hiesigen ÖV erleichtern und dessen Attraktivität erhöhen etwa mit einer stärkeren Fokussierung auf Fahrgastinformationen im Störfall, verbesserter Einbindung der Fahrgastinformation in die Systeme der Triregio und einer engeren Kooperation mit Arbeitgebern bezüglich einer Attraktivitätssteigerung des Jobtickets.

Neben den seit einigen Jahren bereits etablierten Fahrplan- und Ticket-Apps «Basel & Regio» und «U-Abo» der BVB sowie «Tickets» der BLT können Fahrgäste ihre Billette für die ganze Schweiz seit November 2019 zudem mit der neuen Funktion «EasyRide SBB» in der App SBB Mobile gelöst werden – indem der Fahrgast vor der Reise mit einem Klick eincheckt und nach der Reise mit einem Klick wieder auscheckt. Am Ende des Tages berechnet EasyRide automatisch

¹¹ Siehe Bericht zum Stand der Umsetzung der Anforderungen des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt; Statusbericht per Ende 2018 (P190391), Aktualisierung 2019 bis Sommer 2020

¹² Siehe Ratschlag und UVEK-Bericht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse (18.0462)

den günstigsten Preis für die getätigten Fahrten. Das gleiche Prinzip liegt auch der App «FAIR-TIQ» zugrunde.

4.2.6 Qualitätsziele und Standards im öffentlichen Verkehr

Kundenzufriedenheitsumfrage

Im Herbst 2019 hat der Kanton Basel-Stadt zusammen mit den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn zum sechsten Mal seit 2009 umfassende Fahrgastbefragungen zur Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs durchgeführt. Die Erhebungen finden alle zwei Jahre statt. Indem die Kundenzufriedenheit ermittelt wird, können die Erwartungen der Fahrgäste hinsichtlich Angebot und Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr erfasst und Verbesserungsmöglichkeiten bei der Produkte- und Servicequalität eruiert werden. Durch den Vergleich mit den Vorjahren werden Rückschlüsse gezogen, wie sich ergriffene Massnahmen auswirken. Auf einer Skala von 1 bis 100 erreicht der öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Stadt in der Kundenzufriedenheitsumfrage 2019 einen Indexwert von 77 Punkten (2017: ebenfalls 77 Punkte). Damit weist der öffentliche Verkehr in Basel-Stadt seit dem Erhebungsbeginn im Jahr 2009 eine stabile Kundenzufriedenheit auf hohem Niveau auf.

In der kantonalen Bevölkerungsbefragung 2019 hat der öffentliche Verkehr zum wiederholten Male sehr gut abgeschnitten und die höchsten Zufriedenheitswerte erreicht. Die Einwohnerinnen und Einwohner bewerteten ihre Zufriedenheit mit dem ÖV sogar noch besser als bei der letzten Befragung 2015.

Qualitätsmesssystem des BAV

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat seit 2016 ein national einheitliches Qualitätsmesssystem (QMS) für den Regionalen Personenverkehr (RPV) entwickelt. Mit dem QMS stellt das BAV sicher, dass die öffentliche Hand und die Fahrgäste für die investierten Mittel im RPV qualitativ hochstehende Leistungen erhalten. Im Fokus stehen Pünktlichkeit, Sauberkeit, Ordnung, die Unversehrtheit von Fahrzeugen und Haltestellen sowie die Qualität der Fahrgastinformation. Falls Mängel in bestimmten Bereichen auftreten, können Bund und Kantone via Ziel- und Angebotsvereinbarungen bei den Transportunternehmen Verbesserungen einfordern. Die Ergebnisse der QMS 2019 zeigen für die ganze Schweiz wie auch für die Transportunternehmen in der Region, dass die Qualität im regionalen Personenverkehr (RPV) weiterhin insgesamt hoch ist.¹³ Die Ergebnisse dienen als Grundlage für allfällige Verbesserungen.

4.3 Fahrausweissortiment nutzergerechter gestalten

Die Tarifgestaltung ist Aufgabe des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW). Der Regierungsrat erwartet vom TNW, dass das Fahrausweissortiment kundenfreundlich und transparent weiterentwickelt wird.

Wie im Bericht des Bau- und Verkehrsdepartementes und der BVB vom Januar 2020 «Massnahmen zur Nachfragesteigerung im Öffentlichen Verkehr»¹⁴ ausgeführt wird, scheint das Fahrausweissortiment im TNW den Kundenwünschen nicht mehr vollumfänglich zu entsprechen. Neben dem U-Abo für die ganze Nordwestschweiz sind auch vermehrt weitere Abo-Produkte für Teilgebiete gefragt. Zudem hat die Digitalisierung im Ticketing neue Optionen eröffnet. Unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie einer adäquaten Abschöpfung der Zahlungsbereit-

¹³ Details siehe www.bav.admin.ch > Themen A bis Z > Qualitätsmesssystem Regionalverkehr

¹⁴ Bericht des Bau- und Verkehrsdepartementes und der BVB an den Regierungsrat (Januar 2020): Massnahmen zur Nachfragesteigerung im Öffentlichen Verkehr (siehe <http://www.mobilitaet.bs.ch> > News und Medienmitteilungen > 10.02.2020 (09:30): Der Öffentliche Verkehr soll wieder attraktiver werden)

schaft soll der TNW das Sortiment und die Preisgestaltung überprüfen und nutzerfreundlicher gestalten.

Das heutige Sortiment des TNW wurde in den letzten Jahren kaum verändert, einzig im Vertrieb wurden teilweise die neuen Möglichkeiten der Digitalisierung aufgenommen. Die ÖV-Nutzer/-innen scheinen gegenüber den neuen digitalen Möglichkeiten unterschiedlich offen zu sein. Ein Teil der Kundschaft will auch zukünftig einen Pauschalpreis für ein Abo zahlen, mit dem man in einem definierten Gebiet unbeschränkt unterwegs sein darf. Andere Nutzende sind der Meinung, dass ein direkter Zusammenhang zwischen Preis und effektiver Nutzung des öffentlichen Verkehrs herzustellen ist, so dass wer weniger oft respektive weniger weit fährt auch weniger bezahlt. Es wird die Aufgabe des TNW sein, diese unterschiedlichen Nutzerwünsche gegeneinander abzuwägen und das Angebot weiterzuentwickeln.

Auf nationaler Ebene wird ebenfalls an einer Steigerung der Attraktivität des ÖV für Kundinnen und Kunden gearbeitet. Im Vordergrund steht das Ziel «eine Reise – ein Ticket». Unabhängig von Verbundgrenzen und Transportunternehmen soll der Kunde für seine Reise stets nur ein Ticket lösen müssen – beispielsweise vom Basler Marktplatz zum Eigerplatz in Bern. Zudem wird, unter Beibehaltung einer regionalen Preisgestaltungsmöglichkeit, eine schweizweite Harmonisierung des Tarifangebots vorangetrieben.

Die BVB und BLT haben 2019 alle Haltestellen in den «Nationalen Direkten Verkehr» aufgenommen (gesamtschweizerisches Tarifangebot), so dass für eine Reise ab jeder Haltestelle im BVB- und BLT-Netz in die restliche Schweiz nur noch ein Ticket gelöst werden muss.

4.4 Multimodalität fördern

Der ÖV ist auf eine gute Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln angewiesen, besonders für die «erste und letzte Meile» zum Erreichen der ÖV-Haltestellen. Auch das Umsteigen zwischen ÖV-Linien bildet ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Systems. Ausbau und Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sind wichtige Massnahmen, damit der ÖV attraktiv bleibt. Der Kanton Basel-Stadt plant und realisiert daher innerhalb der Kantonsgrenzen geeignete Massnahmen zur Verbesserung der **Transportkette**.

Neben der Förderung und Schaffung von neuen Velostationen beziehungsweise Bike&Ride-Anlagen gemäss Teilrichtplan Velo¹⁵ unterstützt der Regierungsrat mit dem Pendlerfonds¹⁶ unter anderem auch den Ausbau von Park&Ride-Anlagen, sofern sie an peripheren, lokal gut erreichbaren ÖV-Haltestellen liegen. Auch ist die Erschliessung der ÖV-Haltestellen mit dem Fusswegnetz sichergestellt. Bahnhöfe gewinnen als Verkehrsdrehscheiben in Zukunft weiter an Bedeutung und entwickeln sich zu multifunktionalen und multimodalen Verkehrsdrehscheiben und damit zu wichtigen und komfortablen Umsteigeorten – sogenannten Mobilitätshubs.

Die **Multimodalität**, also die gemeinsame, einfache und einheitliche Kombination unterschiedlicher Mobilitätsanbieter und Verkehrsmittel, gewinnt im ÖV der Zukunft zunehmend an Bedeutung. Ein stärkerer Fokus auf die Förderung der Multimodalität soll sicherstellen, dass sich ÖV, Veloverkehr sowie Angebote der neuen **Mikromobilität** (beispielsweise E-Velos, E-Trottis usw.) in Basel stärker ergänzen als konkurrenzieren. Die Digitalisierung ist dabei ein wichtiger Treiber für multimodale und auch neue Mobilitätsformen.

¹⁵ Teilrichtplan Velo (Anpassung 2018), siehe www.mobilitaet.bs.ch > Velo > Veloverbindungen > Teilrichtplan Velo

¹⁶ Der Pendlerfonds fördert Projekte, die dazu beitragen, den Parkdruck auf Allmend zu reduzieren und bisherige Autofahrten auf ÖV oder die kombinierte Mobilität zu verlagern, wie P&R- und B&R-Anlagen, Quartierparkings oder neue ÖV-Angebote, die im Zusammenhang mit P&R-Anlagen stehen oder hauptsächlich dem Pendlerverkehr dienen; siehe www.pendlerfonds.ch

Digitalisierung und neue Mobilitätsformen

Es existiert eine Vielzahl an Zukunftsbildern, Konzepten und Visionen hinsichtlich technischer Antriebssysteme sowie Ansätze für neue, zum Teil auch multimodale Mobilitätsformen: unter anderem Verleihsysteme für E-Velos und E-Trottis, autonom fahrende Fahrzeuge, On-Demand-Systeme (Sammeltaxis, die per App bestellt werden) oder auch das sogenannte «Mobility as a Service» (MaaS) als Plattform für verschiedene Mobilitätsdienste (siehe unten). Ein wesentliches Element neuer Mobilitätsformen ist, dass sie die klassische scharfe Trennung von öffentlichem Verkehr (ÖV) und Individualverkehr (IV) verwischen.

Neue Mobilitätsformen eröffnen vielfältige Potenziale für den klassischen ÖV, die Attraktivität und auch die Flexibilität von Bus, Tram oder Bahn zu erhöhen. Die neuen Mobilitätsformen können dazu beitragen, den MIV zu reduzieren und die Kombination des ÖV mit dem Fuss- und Veloverkehr als platzsparende Mobilitätsangebote zu fördern. Der Kanton Basel-Stadt als Besteller der ÖV-Dienstleistungen kann dies aktiv unterstützen, indem er die neuen Mobilitätsformen fördert, gleichzeitig aber auch klare Regelungen schafft, die die Synergien mit dem klassischen ÖV ermöglichen oder eine unkontrollierte Verbreitung (beispielsweise Parkierung) eindämmen.

Neue Mobilitätsformen werden vorerst nur Ergänzungs- und Nischenprodukte darstellen und schon alleine aufgrund der geringen Kapazitäten keine signifikante Konkurrenz zum ÖV darstellen. Der klassische ÖV mit seiner Punkt-zu-Punkt-Verbindung wird in einer dichten Stadt wie Basel weiterhin die Hauptleistung erbringen. Der Regierungsrat wird die Entwicklung permanent verfolgen und adaptieren.

Für den Kanton Basel-Stadt ist im Bereich der Angebotsformen primär die Kooperation mit bestehenden Anbietern wichtig. Der Kanton Basel-Stadt hat als Eigner die BVB damit beauftragt, das Thema Multimodalität und neue Mobilitätsformen proaktiv zu verfolgen, indem Kooperationen, Partnerschaften und Beteiligungen an anderen Mobilitätsanbietern intensiv geprüft werden.

Folgende Potenziale sieht der Regierungsrat im Bereich der neuen, multimodal nutzbaren Mobilitätsformen, die während der Laufzeit des ÖV-Programms geprüft und vorangetrieben werden sollen:

Sharing-/Verleihsysteme für Velos, E-Trottinette oder E-Scooter tragen bereits vielerorts zur nachhaltigen, urbanen Mobilität bei. Systeme, die nur verhältnismässig wenige Velos, E-Bikes, Scooter oder Trottinette zur Verfügung stellen, sind unter Einhaltung bestimmter Regeln zulässig und sind bereits im Stadtgebiet anzutreffen. Im Laufe 2021 soll zudem ein grösseres Veloverleihsystem in Betrieb genommen werden, dessen Aufbau und Betrieb der Kanton an die Firma Inter-mobility SA aus Biel vergeben hat und das er finanziell unterstützt. Die Zusammenarbeit mit den lokalen Transportunternehmen ist für den Erfolg eines solchen neuen Angebots wichtig. Auch Carsharing-Angebote wie Mobility zählen zu den Verleihsystemen und tragen zu einer zukunftsfähigen Mobilität bei.

On-Demand-Systeme sind öffentlich oder privatwirtschaftlich organisierte Sammeltaxis, die per App bestellt werden und mittels eines IT-Algorithmus Fahrgemeinschaften zwischen Fahrgästen bilden, die ein ähnliches Fahrziel haben (sog. «RidePooling»). So können Kapazitäten besser ausgelastet und der Fahrpreis geteilt werden. Die Kombination von Sammeltaxis in Gebiete mit geringerer ÖV-Dichte als Zubringer beziehungsweise Anschluss zu Übergabepunkte mit leistungsstarken ÖV-Verbindungen kann die Attraktivität des ÖV signifikant steigern. Im städtischen Bereich und damit auch für den Kanton Basel-Stadt von besonderem Interesse sind On-Demand-Systeme vor allem im Spät- und Nachtverkehr.

Mobility as a Service (MaaS) verfolgt den Ansatz, Fahrten mit eigenen Fahrzeugen durch ein auf den Kundenbedarf abgestimmtes Angebot unterschiedlicher Mobilitätsdienste zu ersetzen.

Diese werden von verschiedenen Anbietern bereitgestellt und werden als ein kombinierter, multimodaler Service angeboten und abgerechnet. Suche, Buchung und Bezahlung des Mobilitätsdiensts erfolgen auf einer einzigen internet- beziehungsweise App-basierten Plattform. Der grenzüberschreitende Berufspendler- und Freizeitverkehr in der Agglomeration Basel birgt ein bedeutendes Potenzial für ein kombiniertes und multimodales Mobilitätsangebot.

Hochautomatisierte Fahrzeuge: Im Bereich der hochautomatisierten Fahrzeuge ist nicht zu erwarten, dass während der Laufzeit des ÖV-Programms 2022–2025 eine Entwicklungsreife erreicht wird, die einen uneingeschränkten Einsatz im Linienverkehr ermöglicht. Der Regierungsrat wird diese Entwicklung aber verfolgen und gegebenenfalls lokale Pilotprojekte prüfen.

4.5 BVB als zuverlässiges, leistungsstarkes Transportunternehmen positionieren

4.5.1 Erwartungen des Kantons an die BVB

Der Kanton als Eigner und Besteller von ÖV-Leistungen erwartet von der BVB, dass sie ihr Kerngeschäft, das Erbringen von Transportleistungen innerhalb des Stadtkantons sowie zwischen der Stadt und nahen Agglomerationsgemeinden, professionell, effizient und zur Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden erbringt. Das Kerngeschäft muss stabil und zuverlässig funktionieren, so dass die BVB darüber hinaus vermehrt Strategien für den ÖV der Zukunft entwickeln, Ressourcen für neue Geschäftsfelder sowie Innovationen einsetzen und den wirtschaftlichen Erfolg langfristig sichern kann. Der Regierungsrat hält die Erwartungen des Kantons an das Unternehmen BVB jeweils für eine Legislaturperiode in seiner Eignerstrategie fest und setzt Schwerpunkte. Mit der schrittweisen Umsetzung der Vorgaben kann sich die BVB in Politik und Öffentlichkeit neu positionieren. Das Bau- und Verkehrsdepartement begleitet die BVB hierbei. Wichtige Erfolgsfaktoren sind: Zufriedenheit der Mitarbeitenden, Know-how-Sicherung, Professionalität sowie Qualität und Stabilität. Die Marke BVB soll für einen starken, zukunftsorientierten Service Public stehen.

4.5.2 Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen

Der öffentliche Verkehr muss im Rahmen der Möglichkeiten eines Service Public wirtschaftlich sein, damit die finanziellen Mittel optimal eingesetzt werden. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt möchte den Kostendeckungsgrad der ÖV-Leistungen zumindest halten und mittelfristig erhöhen. Aufgrund des Angebotsausbaus und der Ersatzbeschaffung für alte Fahrzeuge steigen die Kosten der Transportunternehmen; diese Kostenzunahme soll durch mehr Fahrgäste, Tarifanpassungen sowie durch Effizienzsteigerungen, aber ohne Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der Qualität des Angebots wettgemacht werden. Zum Ziel einer weiteren Effizienzsteigerung tragen auch die Weiterentwicklung der Organisationsstrukturen sowie gezielte Anreize und Vorgaben in der Eignerstrategie des Kantons für die BVB und in den Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmungen bei.

Die Kostendeckungsgrade der vom Kanton Basel-Stadt (mit-)finanzierten Linien sind neu in den Angebotstabellen (siehe Kap. 3.3) dargestellt.

5. ÖV-Angebotsänderungen 2022–2025

5.1 Tram

Im Zeitraum 2022–2025 plant der Regierungsrat keine wesentlichen Änderungen im Tramnetz. Diese stehen erst mit der Inbetriebnahme neuer Tramstrecken an, die für das nachfolgende ÖV-Programm 2026–2029 vorgesehen sind (siehe Kap. 7.1).

Prüfung Entlastungsmassnahme Tramlinie 11

Die Tramlinie 11 ist heute die am stärksten ausgelastete Linie im Basler Tramnetz. Zwar verkehrt die Linie E11 zu den Hauptverkehrszeiten als Entlastung, allerdings kann sie aufgrund ihrer ungleichen Linienführung die Linie 11 nicht ausreichend entlasten. Die Linie 11 wird von Pendlerinnen und Pendlern sowohl aus Richtung Reinach zum Bahnhof SBB und zurück als auch vom Bahnhof SBB zum Dreispitz- und Freilager-Areal gut genutzt. Damit ist die Linie besonders zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Bahnhof SBB und Dreispitz in beiden Richtungen gleich gut ausgelastet.

Die Entlastungswirkung der Linie E11 für die Linie 11 könnte gesteigert werden, indem sie auch über den Centralbahnplatz geführt wird, da der Bahnhof SBB ein wichtiger Quell- und Zielort der Linie 11 darstellt. Dazu sind verschiedene Varianten möglich. Die kurzfristig einfachste, da der heutigen Linienführung am nächsten, wäre die Linie E11 morgens und abends von Reinach kommend nur in einer Richtung ab Münchensteinerbrücke durch die Güterstrasse und von dort über Markthalle, Theater und Aeschengraben zum Centralbahnplatz zu führen. Von dort könnte sie entlang der Stammlinie der Linie 11 zurück in Richtung Reinach verkehren. Dieser Rundkurs im Uhrzeigersinn soll sowohl in der morgendlichen als auch in der abendlichen Hauptverkehrszeit den Pendlerinnen und Pendlern zwischen Bahnhof SBB, Dreispitz und Reinach ein attraktives Angebot bieten. Zusammen mit den Transportunternehmen BVB und BLT wird geprüft, ob diese Variante betrieblich machbar ist und welche Auswirkungen sie auf den Centralbahnplatz, den Aeschengraben und den Innentstadtdurchlauf hätte. Weitergehende Massnahmen sieht der Kanton mittel- bis langfristig im Rahmen der Tramnetzentwicklung vor. Mit der Überarbeitung der Liniennetzentwicklung (siehe Kap. 7.1) prüft er beispielsweise eine Verknüpfung der Linie E11 mit der Linie 17.

Zudem wird ab 2022 ein neues Verbindungsgleis von der Westseite des Centralbahnplatzes in Richtung Aeschengraben für eine Entflechtung der sich vor dem Bahnhofsgebäude kreuzenden Tramlinien 8, 10 und 11 sorgen. Die Verkehrssicherheit kann damit verbessert werden und die Flexibilität des Tramnetzes wird erhöht.

5.2 Bus

5.2.1 Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30

Die Buslinie 30 verkehrt zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof. Entlang der Linie befinden sich auf Grossbasler Seite unter anderem mehrere Standorte der Universität, aber auch das Universitätsspital, das Universitäts-Kinderspital beider Basel (UKBB) und mehrere Schulen sowie auf Kleinbasler Seite unter anderem die Messe. Zur Hauptverkehrszeit (HVZ) ist die Buslinie 30 überlastet, vor allem auf den Abschnitten Bahnhof SBB–Universität und Johanniterbrücke–Erasmusplatz. Mit dem erwarteten Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum wird die Fahrgastnachfrage voraussichtlich weiter zunehmen. Derzeit verkehrt die Linie grundsätzlich im 7.5-Minuten-Takt. Während den Hauptverkehrszeiten wird sie morgens auf der gesamten Linie, abends auf dem Abschnitt Bahnhof SBB–UKBB zu einem 3.75-Minuten-Takt verdichtet.

Mittel- bis langfristig soll die Nachfrage durch eine neue Tramlinie abgedeckt werden, die ab 2027 über die geplante Tramstrecke im Petersgraben führt. Zu einem späteren Zeitpunkt ist zudem eine Verlängerung via Steinengraben und Heuwaageviadukt zum Bahnhof SBB vorgesehen (siehe auch Kap. 7.1). Wahrscheinlich wird die Kapazität jedoch bereits vor Einführung des Trams ausgeschöpft sein, weshalb es bereits kurz- und mittelfristig Massnahmen braucht. Die engen Verhältnisse am Centralbahnplatz und am Badischen Bahnhof stellen dabei eine grosse Herausforderung dar und wirken sich sehr einschränkend auf mögliche Lösungen aus. Der Regierungsrat sieht daher ein Paket mit verschiedenen Massnahmen vor, die in Abstimmung auf das Nachfragewachstum sowie auf weitere Abhängigkeiten in Etappen umgesetzt werden sollen (siehe auch Abb. 10):

Kurzfristige Massnahmen (vorgezogen ab Dezember 2021)

- **Prüfung Disposition auf Intervalle:** Die Kurse auf der Linie 30 sollen durch die Leitstelle so disponiert werden, dass möglichst regelmässige Intervalle bei der Abfahrt ab Basel SBB entstehen. Damit kann die bestehende Kapazität besser ausgenutzt werden. Die BVB wird die Umsetzung und Wirkung dieser Massnahme vorerst testen.
- **Zusätzliche Verdichtungskurse ab Bahnhof SBB bis UKBB zur Morgen-HVZ:** Drei zusätzliche Kurse um kurz nach 7 Uhr, kurz nach 7.30 Uhr und kurz nach 8 Uhr sollen die mit den gehäuften Zugsankünften verbundenen kurzzeitigen Nachfragespitzen bewältigen. Diese Verdichtungskurse können zwar ohne Anpassungen der Infrastruktur eingeführt werden, verschärfen jedoch die räumlichen Engpässe am Bahnhof SBB weiter.

Mittelfristige Massnahmen

- **Zusätzliche Verdichtungskurse nach Grossbasel zur Abend-HVZ:** Die in der Morgen-HVZ geplanten Verdichtungskurse werden abhängig von der Entwicklung der Nachfrage zur Abend-HVZ auch in der Gegenrichtung angeboten.

Langfristige Massnahmen (bis zur Inbetriebnahme der Tramlinie 30 im Kleinbasel)

- **3-Minuten-Takt bis Kleinbasel / Doppelgelenkbusse:** Bei einem weiteren Nachfragewachstum kommt es auch zwischen Gross- und Kleinbasel zu Kapazitätsengpässen. Zu gewissen Zeiten braucht es daher ein 6-Minuten-Takt-Grundangebot auf der gesamten Linie sowie ein dichteres Angebot (3-Minuten-Takt) zwischen Bahnhof SBB und Feldbergstrasse. Jeder zweite Kurs wendet damit im Kleinbasel. Am Bahnhof SBB wird dafür eine zweite Haltekante für die Linie 30 nötig. Alternativ dazu könnte auch der Einsatz von Doppelgelenkbussen Entlastung bringen.



Abb. 10: Massnahmenpaket und Etappierung Entlastung Buslinie 30

5.2.2 Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann

Die Gemeinde Allschwil erwartet im Gewerbegebiet Bachgraben, entlang der Hagmattstrasse, im Zuge der geplanten Arealentwicklung bis 2035 rund 4'000 bis 6'000 neue Arbeitsplätze.¹⁷ Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben die ÖV-Erschliessung des Bachgrabengebiets in den letzten Jahren bereits verbessert, indem sie unter anderem mit der neuen Linie 48 eine Direktverbindung ab Bahnhof SBB eingeführt haben. Aus Richtung Innenstadt ist das Gebiet zudem mit den Linien 31 und 38 erschlossen. Zwischen dem Bachgrabengebiet und Basel St. Johann und weiter ins Kleinbasel in Richtung Badischer Bahnhof ist die ÖV-Anbindung dagegen noch verbesserungsfähig.

Eine Tramverbindung durch den Bachgraben entlang des Luzernerrings bis zum Bahnhof St. Johann soll mittelfristig die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse abdecken und auch die Wohnquartiere in Grossbasel West entlasten. Bis eine solche Tramverbindung realisiert werden kann – frühestens auf 2030 – muss eine Lösung im Busnetz gefunden werden. Diese dient gleichzeitig auch als Vorläuferin für eine Tramlinie.

Wie im ÖV-Programm 2018–2021 vorgesehen, wurde inzwischen eine Verbesserung der Busverbindung in Richtung Basel Nord geprüft. Voraussetzung für den Erfolg eines neuen Angebots ist eine möglichst schnelle Direktverbindung. Hierfür kommt nur eine Linienführung über die Luzernerring-Brücke infrage. Nach Abwägung verschiedener Varianten ist vorgesehen, die Buslinie 64, die heute aus Richtung Allschwil kommend an der Haltestelle Bachgraben endet, der Hauptverkehrszeit vorerst im 15-Minuten-Takt weiter zum Bahnhof St. Johann zu führen (siehe Abb. 11).

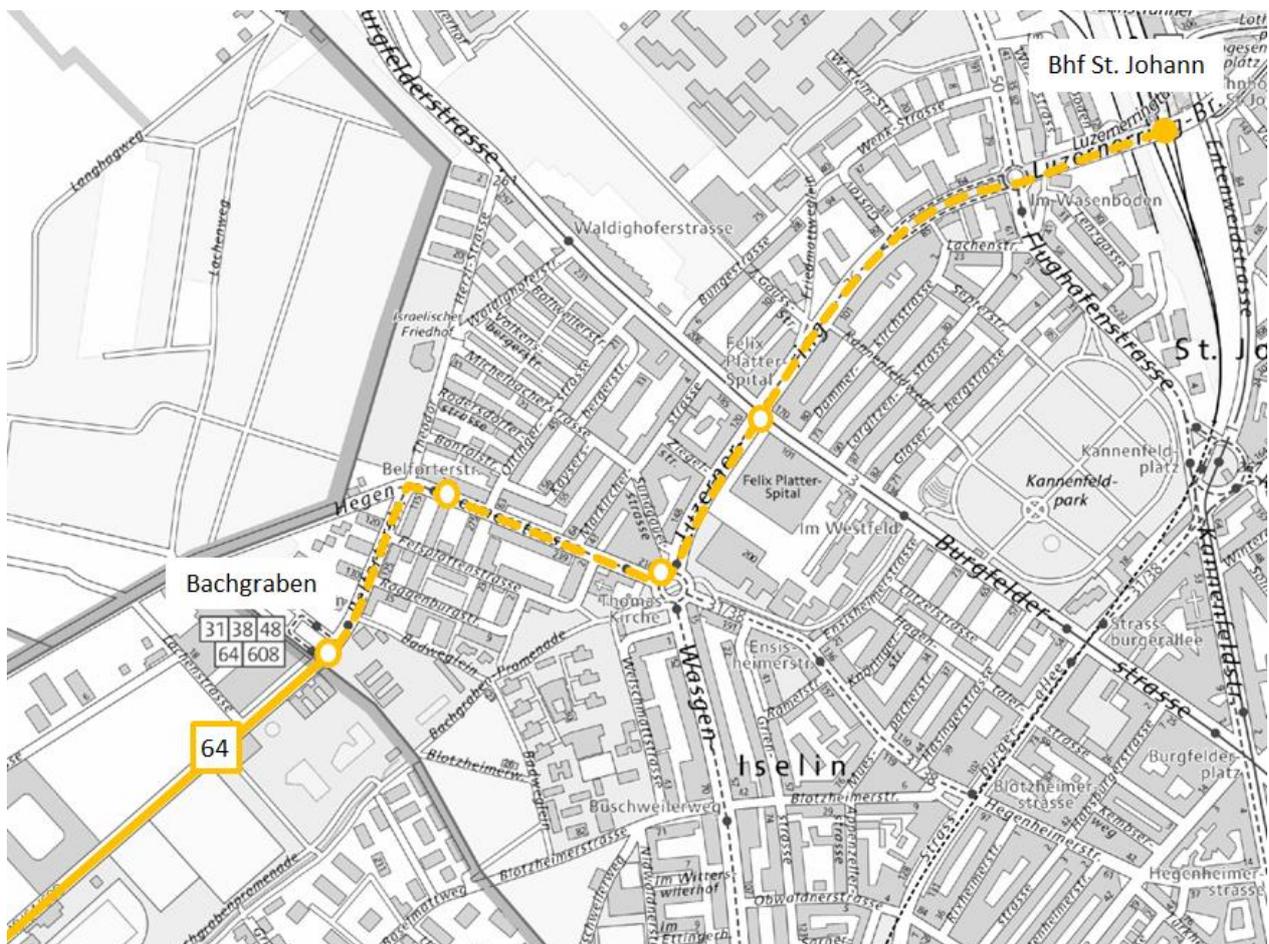


Abb. 11: Verlängerung der Buslinie 64 zur Hauptverkehrszeit ab Bachgraben bis Bahnhof St. Johann

¹⁷ Gemäss Räumliches Entwicklungskonzept REK Allschwil 2035, Gemeinde Allschwil, 28. Februar 2018

Die Fahrgäste sollen direkt auf der Luzernerring-Brücke in den Bus ein- respektive aus diesem aussteigen können. Idealerweise verkehrt die Linie zudem bis zum Voltaplatz, vor allem auch, um den Novartis Campus an die Buslinie 64 anzubinden. Dies ist jedoch abhängig von der infrastrukturellen und fahrplantechnischen Machbarkeit, die im Laufe 2020 geklärt wird. Auch muss gewährleistet sein, dass die im Rahmen des Verkehrslenkungskonzepts vorgesehene Dosieranlage auf der Luzernerring-Brücke keine Fahrzeitverzögerung für die Buslinie nach sich zieht.

Der Fahrplan der Linie 64 soll mit den Zugsankünften und -abfahrten aus respektive nach Frankreich abgestimmt werden. Das Konzept soll voraussichtlich im Dezember 2021 als zweijähriger Probetrieb umgesetzt werden.

Im Rahmen der 2020 stattfindenden Überprüfung des gesamten künftigen Busnetzes (Strategische Busnetzentwicklung), könnten sich noch Änderungen für das vorgeschlagene Konzept ergeben. Zu einem späteren Zeitpunkt ist beispielsweise denkbar, dass eine Buslinie aus dem Kleinbasel – etwa vom Badischen Bahnhof bis zum Bahnhof St. Johann – geführt und mit der Buslinie aus dem Bachgraben verknüpft wird.

5.2.3 Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz

Die ÖV-Erschliessung des Dreispitz-Areals ist aufgrund der geplanten Entwicklungen in den nächsten Jahren zu verbessern. Bisher ist das Dreispitz-Areal über die Tramhaltestellen MParc und Dreispitz mit den Tramlinien 10 und 11 erreichbar. Auch die Buslinien 36, 37 und 47 bedienen das Areal mit den Bushaltestellen Leimgrubenweg und Dreispitz. Die Entwicklungen im Dreispitz Nord, mit einem bedeutenden Zuwachs an Wohnraum und dem neuen Standort der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW), machen eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung jedoch mindestens ebenso nötig wie die künftigen Entwicklungen im Süden des Areals, das sich auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft befindet. Die zuständigen Fachstellen beider Kantone haben daher Massnahmen für eine bessere ÖV-Erschliessung geprüft.

Kurzfristig fokussieren die Massnahmen auf Verbesserungen im Busnetz, mittel- und langfristig sind Verbesserungen im Tramnetz geplant.

Um im Zeitraum des ÖV-Programms 2022–2025 eine direkte Verbindung zwischen dem Gundeldinger-Quartier und dem Dreispitz Nord zu schaffen, soll die Buslinie 36 künftig auf einem begrenzten Abschnitt in beide Richtungen durch die Dornacherstrasse führen. Aufgrund der Baustellenumleitung während der Sanierung der Gundeldingerstrasse Ost wird dies seit August 2019 bereits temporär umgesetzt. Gleichzeitig soll geprüft werden, ob sich die heutige Haltestelle Falkensteinerstrasse der Linie 36 näher zum Knoten Reinacherstrasse verschieben lässt. Mit dieser relativ einfachen Lösung lässt sich der Dreispitz Nord direkt aus dem ganzen Einzugsbereich der Buslinie 36 erreichen. Eine vertiefte Studie soll klären, ob es durch den geplanten Busgegenverkehr zu Konflikten, besonders im Zusammenhang mit dem Veloverkehr, kommen könnte und wie diese zu vermeiden wären. Dabei wird auch das derzeitige Baustellenregime der Linie 36 beobachtet und ausgewertet.

In Abstimmung mit dem Buskonzept Birsstadt Nord des Kantons Basel-Landschaft (siehe Vernehmlassungsvorlage des 9. GLA¹⁸) soll die Buslinie 37 zudem vom Aeschenplatz kommend ab Leimgrubenweg durch die südliche Reinacherstrasse bis Münchenstein Gartenstadt geführt werden. Während der Hauptverkehrszeit verkehrt die Linie halbstündlich weiter via Münchenstein Bahnhof bis Dornach-Arlesheim. Das südliche Dreispitz-Areal wäre damit neu mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Kanton Basel-Stadt sieht diese Anbindung bis Dreispitz Süd ganztags im 15-Minuten-Takt vor.

¹⁸ Genereller Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs des Kantons Basel-Landschaft

Da die Linie 37 dadurch während den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Bottmingen–Dreispietz entfällt, wird die Linie 47 in dieser Zeit zwischen Bottmingen und Muttenz Bahnhof zu einem 7.5-Minuten-Takt verdichtet. Am Abend und am Wochenende soll die Linie 37 zwischen Aeschenplatz und Dreispitz zum 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Dadurch erhalten auch diejenigen Bereiche des Gellert-Quartiers eine angemessene städtische ÖV-Erschliessung, die nicht durch die Tramlinie 14 bedient werden.

Eine Verlegung der heutigen Tramhaltestelle MParc näher an das Areal Dreispitz Nord verbessert die Erschliessung des Gebiets. Parallel zur Haltestelle Freilager der Linie 11 ist zudem auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft eine zusätzliche Haltestelle der Linie 10 geplant (Arbeitstitel Meriangärten), die das Dreispitzareal unmittelbar bei der FHNW (Hochschule für Gestaltung und Kunst) via einen Niveauübergang über die Strasse erschliessen soll. In der mittel- bis langfristigen Tramnetzentwicklung ist zudem vorgesehen, das Tram 30 aus dem Gebiet Universitätsspital via Bahnhofsingang Gundeldingen in Richtung Dreispitz zu führen.

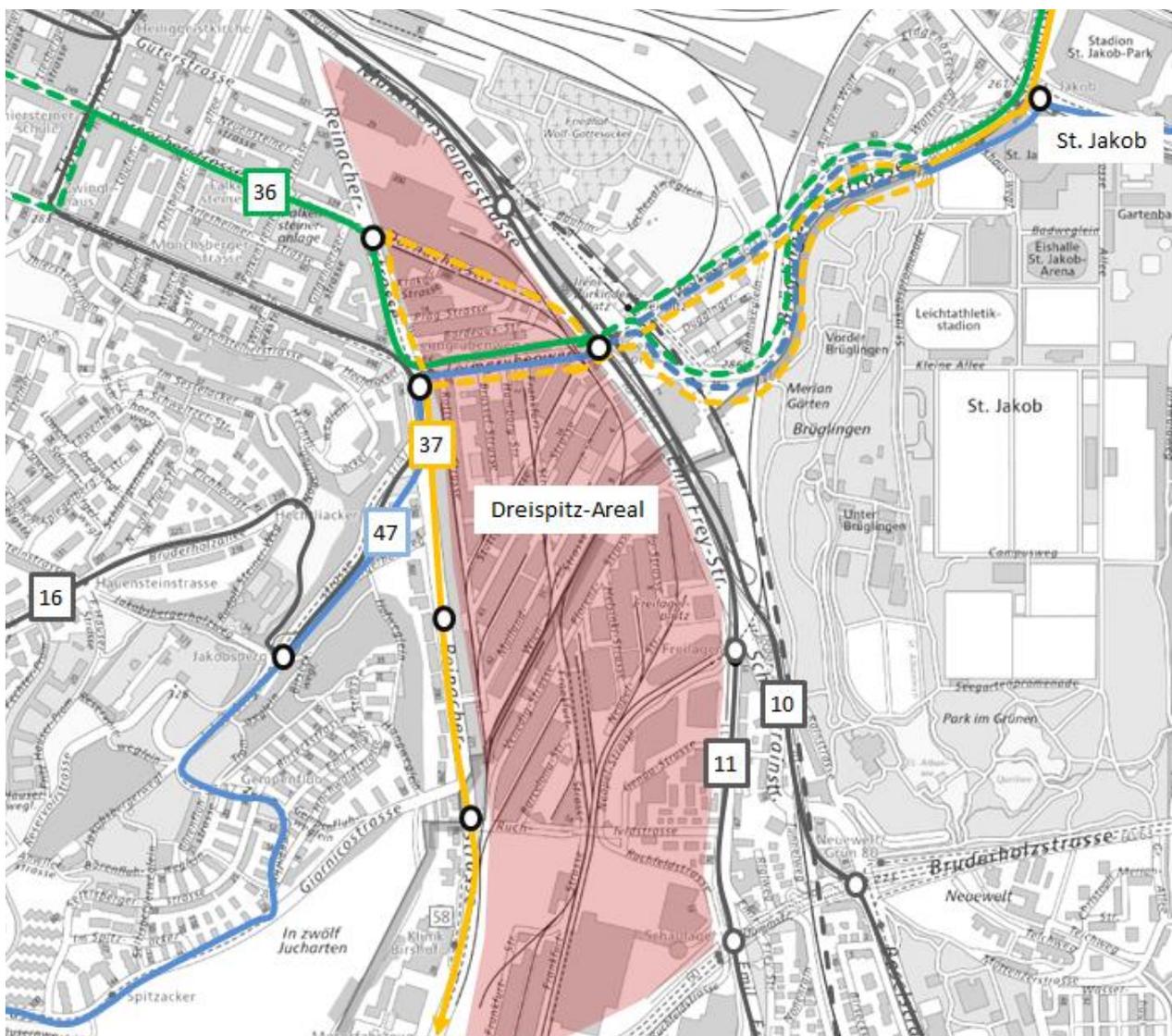


Abb. 12: Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz, geplante Buslinienführung ab 2022 (gestrichelt = verkehrt nur in eine Richtung)

5.2.4 Weiterentwicklung der Buslinie 46

Seit Dezember 2018 fährt die neue Buslinie 46 zwischen Kleinhüningen, Lange Erlen und Badischer Bahnhof im 15-Minuten-Takt. Aufgrund der relativ kurzen Streckenlänge und der noch freien Kapazitäten empfiehlt sie sich für eine Verlängerung beziehungsweise für eine Verknüpfung

fung mit einer anderen Buslinie. Eine solche Verlängerung würde neue Direktverbindungen für das Schorenquartier und den Stücki Park respektive den Technologiepark Basel ermöglichen. Gleichzeitig bietet sich dadurch auch die Gelegenheit, die zwischen Badischem Bahnhof und St. Jakob sehr stark frequentierte Buslinie 36 zu entlasten.

In Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft plant der Regierungsrat, die Linie 46 voraussichtlich ab Dezember 2021 während den Hauptverkehrszeiten ab Badischer Bahnhof entlang der Linie 36 bis St. Jakob und danach, der bestehenden Linie 47 folgend, weiter bis Muttenz Bahnhof zu führen (siehe Abb. 13). So entsteht eine neue Direktverbindung zwischen Kleinhüningen, Badischer Bahnhof und Tinguely Museum (Roche) einerseits mit dem Entwicklungsareal Polyfeld, dem Campus Muttenz der Fachhochschule Nordwestschweiz und dem Bahnhof Muttenz andererseits. In Muttenz können Anschlüsse auf die S-Bahnen in und aus Richtung Frick- und Ergolzthal hergestellt werden. Vorgesehen ist, dass die Linie während der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt verkehrt und damit die Linie 36 zwischen Badischem Bahnhof und St. Jakob zusätzlich entlastet. Zu diesen Zeiten entfällt die heutige, unproduktive Wendefahrt der Linie 46 im Raum Badischer Bahnhof. In einem zweiten Schritt ist eine Ausweitung auf einen Ganztagesbetrieb denkbar. Vor Inbetriebnahme muss noch im Bereich St. Jakob eine Haltestelle erstellt werden, da die bestehenden Haltestellen der Linien 36, 37 und 47 nicht von der Linie 46 bedient werden können. Um die Linie 46 zu beschleunigen, könnte auch auf die direkte Bedienung der Haltestelle St. Jakob verzichtet werden. Dies wird in der Detailplanung geprüft.

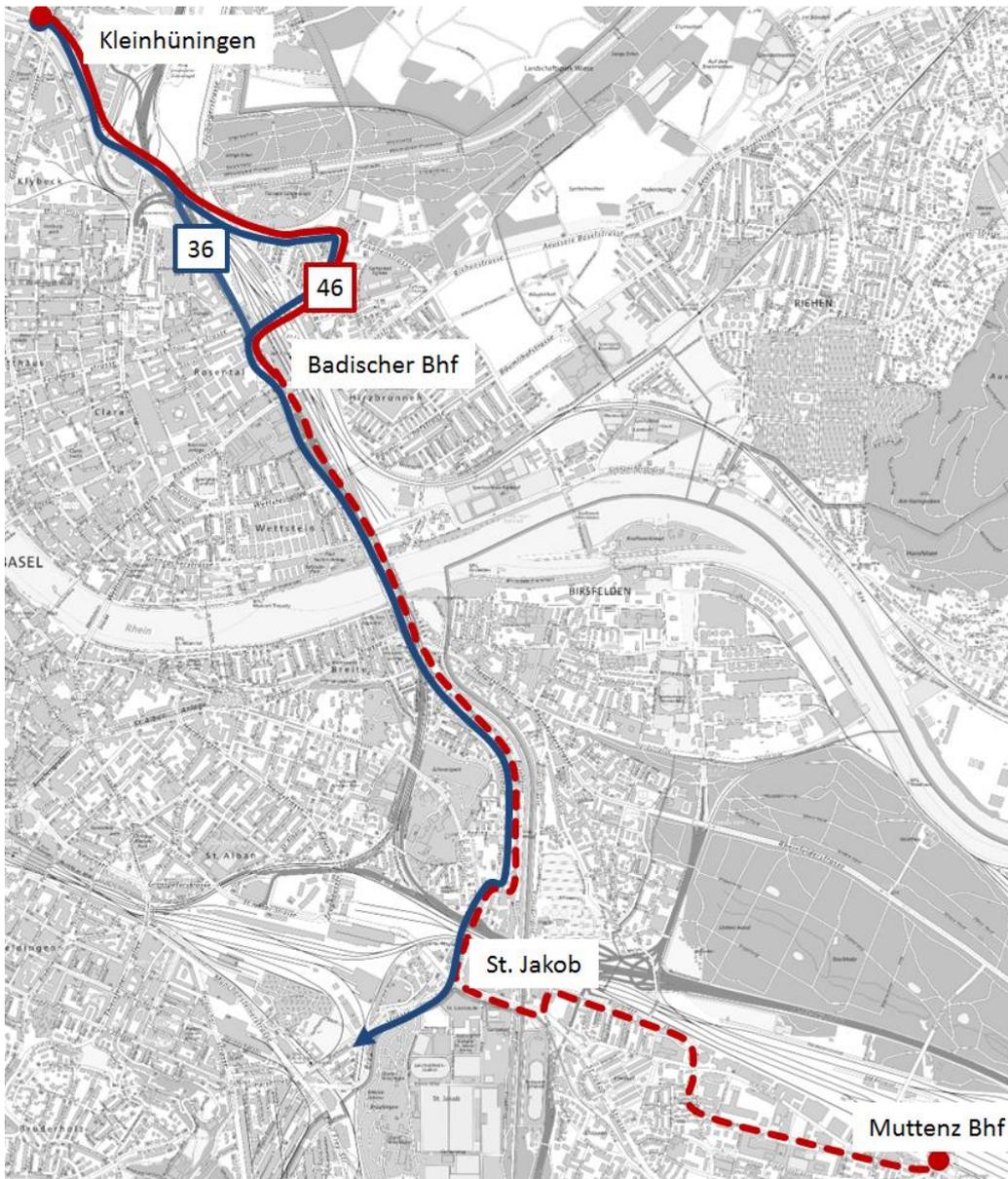


Abb. 13: Verlängerung der Buslinie 46 ab Badischer Bahnhof bis Muttenz Bahnhof

5.2.5 Optimierung des Busangebotes in Riehen

In Riehen zeigt das heutige Busnetz diverse Schwachpunkte. Das Angebot mit unterschiedlichen Endpunkten und Fahrrouen der Buslinien zu unterschiedlichen Tages- und Wochenzeiten ist betrieblich kompliziert und für die Fahrgäste schwer verständlich. Aber auch die Kapazitätsengpässe der Linie 34 zwischen Riehen und Wettsteinplatz während den Hauptverkehrszeiten sowie die Erschliessungslücken am Sonntag haben die Gemeinde Riehen und den Kanton dazu bewogen, das Busnetz grundlegend zu überprüfen und zu optimieren. Mit dem neuen Konzept, das die Gemeinde Riehen und der Kanton ab Fahrplanwechsel im Dezember 2021 einführen möchten, wird das Angebot insgesamt attraktiver und verständlicher. Der Bahnhof Riehen wird zudem als ÖV-Drehscheibe weiter gestärkt. Gleichzeitig lassen sich zu starke betriebliche Abhängigkeiten zwischen den Buslinien abbauen. Dies verbessert die Stabilität und Flexibilität des Systems. Folgende Merkmale zeichnen das neue Buskonzept aus (siehe auch Abb. 14):

- Die **Linie 31** verkehrt wie bis anhin täglich und abends im 15-Minuten-Takt bis Friedhof Hörnli. Dort wendet die Linie zukünftig und wird nicht länger mit der Linie 34 verknüpft. Der

dadurch neu entstehende mehrminütige Endaufenthalt der Busse erlaubt den Fahrgästen ein vorzeitiges Einsteigen.

- Durch die Aufhebung der betrieblichen Verknüpfung mit der Linie 31 ist es möglich, die **Linie 34** in den Hauptverkehrszeiten im 7.5-Minuten-Takt bis Riehen Bahnhof zu führen. In den Nebenverkehrszeiten (NVZ) sowie neu auch am Sonntag und abends verkehrt die Linie vom Claraplatz kommend bis Riehen Bahnhof im 15-Minuten-Takt. Werktags wendet jeder zweite Kurs am Otto Wenk-Platz. Der Friedhof am Hörnli ist durch die Linie 34 weiterhin mit den beiden Haltestellen Otto Wenk-Platz und Rudolf Wackernagel-Strasse bedient.
- Die **Linie 32** verkehrt neu von Bettingen ab der Haltestelle Bahnübergang zu den Haltestellen Bahnhof Riehen, Webergässchen, Riehen Dorf, Bettingerstrasse und zurück nach Bettingen. Der Ast Rotengraben wird neu durch den Ortsbus (Linie 45, siehe unten) abgedeckt. Abends sowie sonntags fährt die Linie direkt zur Haltestelle Bettingerstrasse und wendet dort. Die abendlichen Fahrten bis Steingrubenweg entfallen. Die vier Verdichtungskurse am Mittag entfallen aufgrund ungenügender Nachfrage.
- **Linie 42** verkehrt wie bisher während der Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt zwischen Bettingen, Habermatten, Museum Tinguely und Bahnhof SBB.
- Die **Linie 35** verkehrt neu im 30-Minuten-Takt ab Riehen Zentrum bis Inzlingen Zoll. Sie könnte im Stundentakt bis Inzlingen Wasserschloss verlängert werden, falls die Verhandlungen mit den deutschen Partnern über die Finanzierung zu einem Konsens führen. Damit erfolgt die seit langem geforderte Verbesserung der ÖV-Anbindung zwischen Inzlingen und Riehen. Sie ergänzt die bestehende Buslinie 3 der deutschen SWEG.
- Die **Linie 45** wird zur eigentlichen Ortsbuslinie, die Riehens östliche Wohngebiete von Nord nach Süd erschliesst. Sie verkehrt neu im 15-Minuten-Takt zwischen Rotengraben und Habermatten. Mit der geplanten Taktverdichtung der Linie 34 während den Hauptverkehrszeiten sind die Haltestellen am Grenzacherweg mehr als ausreichend bedient. Der Ortsbus verkehrt daher neu via Burgstrasse und Pfaffenlohweg. Zwei bis drei neue Haltestellen sorgen für eine sehr gute Erschliessung. Diese neue Linienführung wird noch im Detail geprüft. Die Linie 45 verkehrt neu auch am Sonntag, dann im 30-Minuten-Takt. Die Bedienung des sehr schwach genutzten Astes Chrischonaweg beziehungsweise Moosweg-Rheintalweg entfällt. Das Gebiet wird neu ganztägig mit einem Ruftaxi erschlossen.
- Abends ab etwa 20.00 Uhr werden die beiden Kleinbuslinien 35 und 45 wie bis anhin ab den Tramhaltestellen Riehen Dorf und Habermatten durch das **Ruftaxi** ersetzt. Das Gebiet Chrischonaweg wird – wie oben erwähnt – ganztägig durch ein Ruftaxi erschlossen und an den übergeordneten ÖV (Tram und S-Bahn) angebunden.

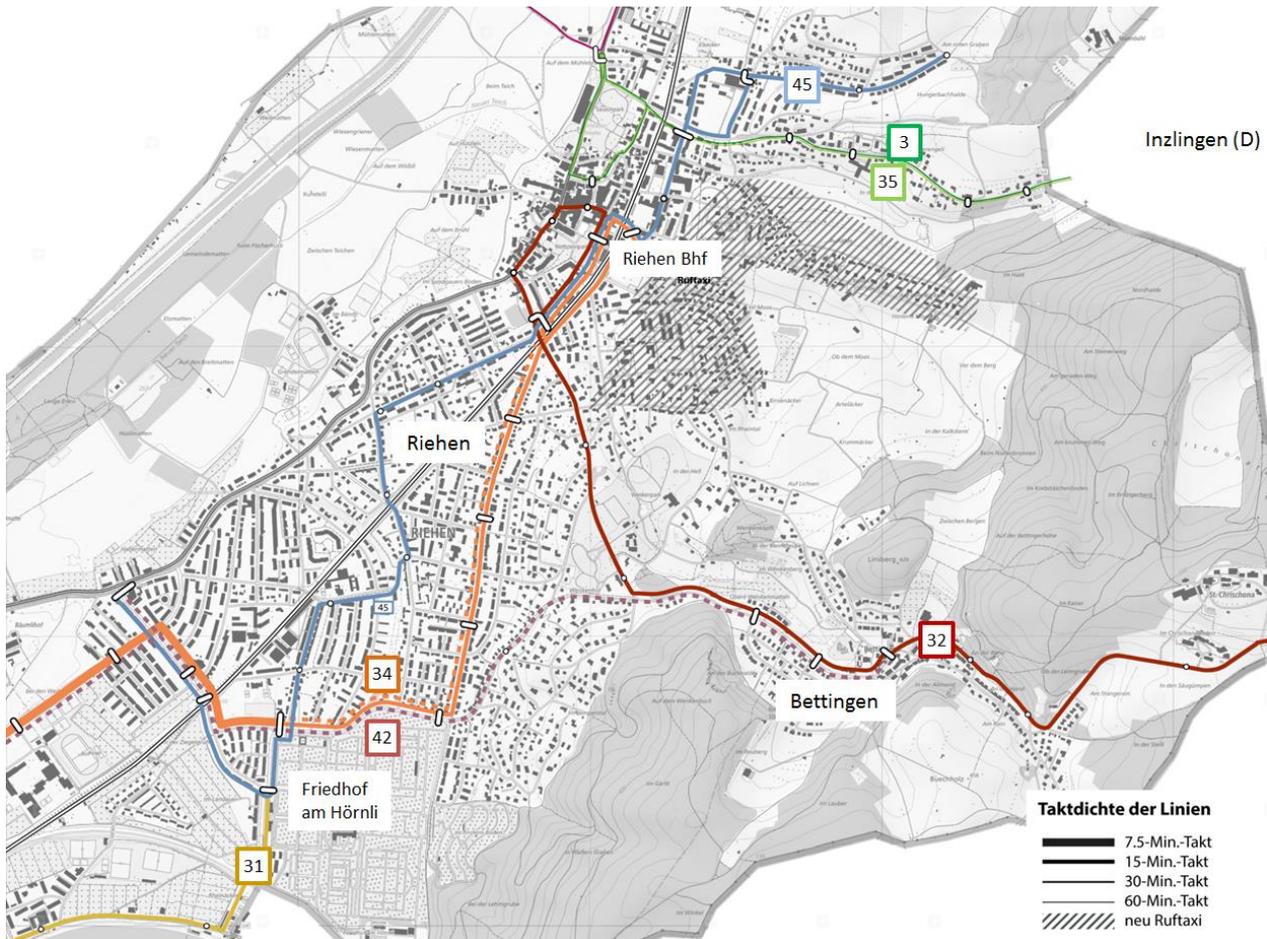


Abb. 14: Liniennetz und Angebot optimiertes Buskonzept Riehen (Montag bis Freitag)

5.2.6 Buslinie 50 (Flughafenbus)

Auch im Zeitraum 2022–2025 wird der Kanton wenn nötig bedarfsorientierte Anpassungen des Angebots der **Flughafenbuslinie 50** vornehmen. Im ÖV-Programm 2018–2021 hat er sein Konzept dazu bereits ausführlich erläutert. Insbesondere eine Ausweitung der Express-Kurse kann einen Beitrag dazu leisten, das unverändert steigende Fahrgastvolumen auf der Linie zu bewältigen. Als Entlastung zwischen Bahnhof SBB und EuroAirport verkehren die Express-Kurse zu gewissen Zeiten schon jetzt zur vollen und halben Stunde, jeweils kurz vor den Regelkursen. Dieses zusätzliche Angebot bietet den Fluggästen und den Beschäftigten der Firmen entlang der Linie eine attraktive Alternative zum Auto. Die BVB prüft derzeit auch den Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 50. Die Inbetriebnahme der Bahnanbindung EuroAirport, die für circa 2028 vorgesehen ist, bedeutet für die ÖV-Erschliessung des EAP einen Quantensprung. Für die Buslinie 50 ergeben sich damit neue Möglichkeiten.

5.3 Bahn

Da die heutige Bahninfrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen stösst, bedingen Verbesserungen im Angebot den oft aufwändigen Neu- oder Ausbau von Infrastrukturen. Gemäss Gesetzgebung zu Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) ist dafür der Bund zuständig. Grössere Ausbauschritte im Angebot müssen daher in diesem Kontext (siehe Kap. 3.1.3 und 7.3.1ff) gemeinsam mit dem Bund, den Eigentümern der Bahninfrastrukturen, den Kantonen sowie den französischen und deutschen Bestellbehörden geplant werden.

5.3.1 Trinationale S-Bahn Basel

Aufgrund fehlender Infrastrukturkapazitäten können bei der trinationalen S-Bahn Basel vorerst kaum nennenswerten Angebotsverbesserungen eingeführt werden. Punktuelle Änderungen betreffen einzig die Hauptverkehrszeiten. Aufgrund steigender Nachfrage wird die SBB auf Bestellung der Kantone einzelne Verstärkungszüge einsetzen.

Der nächste Angebotssprung ist auf Ende der Laufzeit des ÖV-Programms 2022–2025 mit der Einführung des Viertelstundentakts auf der S-Bahn zwischen Basel SBB und Liestal im Dezember 2025 geplant. Dafür sind folgende Infrastrukturausbauten notwendig: Vierspurausbau und Wendegleis in Liestal, Entflechtung in Muttenz sowie die Erweiterung des Bahnhofs Basel SBB um zwei neue Perronkanten sowie zusätzliche Perronzugänge. Die Bauarbeiten laufen seit Juni 2019.

Im Laufental kann der neue Doppelspur-Abschnitt Duggingen–Grellingen voraussichtlich ebenfalls im Dezember 2025 in Betrieb gehen. Dies ermöglicht unter anderem eine Verbesserung der Betriebsstabilität für die S3 und ist generelle Voraussetzung für einen Viertelstundentakt zwischen Basel Bahnhof SBB und Aesch. Für Letzteres braucht es unter anderem in Aesch ein neues Wendegleis. Seitens der Kantone, des Bundes und der SBB laufen aktuell Planungen, wann genau Angebote aus dem Ausbauschnitt 2035 wie der Viertelstundentakt Basel SBB–Aesch oder die neue Haltestelle Dornach Apfelsee umgesetzt werden können. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg und die SBB GmbH haben sich für eine Verlängerung der Verkehrsverträge für die Gartenbahn (S5) und Wiesentalbahn (S6) bis Dezember 2027 geeinigt. Bis dahin sind keine Angebotsausbauten vorgesehen.

Für den Fahrplan 2022 ist mit einer grösseren Angebotsänderung auf der deutschen Hochrhein-strecke Basel Bad Bf–Waldshut(–Schaffhausen) zu rechnen. Das Land Baden-Württemberg erarbeitet hierfür als Bestellbehörde der Leistungen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) ein neues Angebotskonzept. Es soll als Übergang bis circa 2027 gelten, sprich bis zur Fertigstellung der Elektrifizierung des Abschnitts Basel–Erzingen.

Auf der Strecke Basel–Mulhouse ist nicht mit wesentlichen Angebotsänderungen zu rechnen. Eine deutliche Verbesserung des Angebots, von der insbesondere auch der Bahnhof Basel St. Johann profitieren wird, planen der Kanton Basel-Stadt und die Région Grand Est mit der Inbetriebnahme der Bahnanbindung EuroAirport. Diese ist auf 2028 vorgesehen.

5.3.2 Bahnfern- und -güterverkehr

Mit Inbetriebnahme des Doppelspur-Abschnitts Duggingen–Grellingen bis spätestens Dezember 2025 kann der Halbstundentakt Basel–Biel eingeführt werden. Jeweils ein Zug pro Stunde verkehrt ab Biel weiter nach Lausanne und Genf. Somit besteht endlich wieder eine stündliche umsteigefreie Direktverbindung zwischen Basel und Genf.

Auf den Nord-Süd-Achsen via Gotthard und Lötschberg soll das Angebot sukzessive verbessert werden. Mit Inbetriebnahme des Entflechtungsbauwerks Bern Wylerfeld (geplant auf Dezember 2022) wird es für Basel wieder mehr Direktverbindungen ins Wallis geben. Weitere Angebotsverbesserungen im nationalen und internationalen Fernverkehr sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

Die zweistufige Realisierung des «Gateway Basel Nord» war bis 2020 als bimodales Terminal Schiene/Strasse und bis 2023 als trimodales Terminal Wasser/Schiene/Strasse geplant. Nachdem der Bund bereits 2017 einen Beitrag an das Hafenbecken 3 in Aussicht gestellt hatte,¹⁹ genehmigte der Grosse Rat am 12. Februar 2020 den basel-städtischen Anteil. Aufgrund von Ein-

¹⁹ Auf der Grundlage des revidierten Gütertransportgesetzes des Bundes und im Rahmen der gemeinsamen Absichtserklärung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, den beiden Basel und den Schweizerischen Rheinhäfen vom 25. September 2017

sprachen zum bimodalen Terminal sowie einem angekündigten Referendum zum Hafenbecken 3 wird sich die Inbetriebnahme der Anlagen voraussichtlich verzögern.

Die Elsässerbahn soll als sogenannter Vier-Meter-Korridor ausgebaut werden, damit sie imstande ist, Züge bis zu dieser Höhe aufzunehmen. Dadurch wird sie als Ausweichroute für die deutsche Rheintalbahn (Stichwort: mehrwöchiger Unterbruch wegen Tunnelhavarie in Rastatt) dienen. Dafür ist vor allem eine Anpassung des Lichtraumprofils in den beiden Tunneln auf Basler Boden notwendig. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die SBB mit der Vorprojektierung beauftragt. Die zuständige nationalrätliche Kommission hat in einer Motion vom Januar 2020 den Bundesrat aufgefordert, mit Frankreich und Belgien einen Staatsvertrag für einen linksrheinischen NEAT-Nordzulauf auszuhandeln (analog zu Deutschland im Jahre 1996). Der Bundesrat hat die Motion in seiner Stellungnahme vom 19. Februar 2020 angenommen.

5.3.3 Publikumsanlagen Bahnhof SBB

Die Zunahme der Reisenden am Bahnhof Basel SBB führt die bestehenden Publikumsanlagen an die Leistungsgrenzen. Deshalb öffnet die SBB im zweiten Halbjahr 2020 während den Spitzenzeiten die alte (Gundeli-)Unterführung wieder, damit die Reisenden den Bahnhof auch über diesen Weg verlassen können. Seit der Inbetriebnahme der Passerelle im Jahr 2003 diente die Unterführung nur noch der Anlieferung des Bahnhofs. Für den Ausbauschnitt 2025 mit dem 15-Minuten-Takt der S-Bahn nach Liestal wird die SBB die Perrons zusätzlich mit einer provisorischen Personenüberführung (westlich der bestehenden Passerelle) erschliessen. Damit wird eine leistungsfähige und attraktive Erschliessung angeboten.

5.4 Angebotsänderungen in Randzeiten

5.4.1 Taktverdichtung am Abend im Spätverkehr

Um den heutigen Bedürfnissen gerecht zu werden, möchte der Regierungsrat das Spätangebot im öffentlichen Verkehr verdichten (siehe Kap. 4.2.2). Im Fokus steht dabei eine Verlängerung des 7.5 Minuten- Taktes, der heute montags bis freitags jeweils um ca. 20 Uhr sowie samstags und sonntags bereits um ca. 19 Uhr in einen 15-Minuten-Takt übergeht. Neben einer höheren Angebotsqualität wie der Vorteil, dass sich der Fahrgast spontan zur Haltestelle aufmachen kann, ohne sich vorab über seine Fahrt zu informieren respektive diese zu planen, bringt dies auch ein besseres Platzangebot und kürzere Wartezeiten. In einem ersten Schritt sollen versuchsweise die wichtigsten Tram- und Buslinien auch am Abend nach 20 Uhr zum 7.5-Minuten-Takt verdichtet werden. Eine Ausdünnung zum 15-Minuten-Takt ist erst zwischen 21 und 22 Uhr vorgesehen. In einem zweiten Schritt ist, abhängig vom Erfolg des Versuchs, eine Ausdehnung der Taktverdichtung auf alle Hauptlinien vorgesehen.

Die BVB wird in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt sowie in Abstimmung mit der BLT und dem Kanton Basel-Landschaft bis Ende 2020 ein detailliertes Spätverkehrsangebot erarbeiten. Neben Fragestellungen zum Angebot und Betrieb liegt ein Hauptaugenmerk auch auf der Wirtschaftlichkeit.

5.4.2 Weiterentwicklung Nachtnetz

Das TNW-Nachtnetz für die Nächte auf Samstag und Sonntag wurde im Jahr 2008 eingeführt. Seither basiert das städtische Nachtnetz auf dem Knotenpunkt am Theater, von wo aus gleichzeitig alle Nachtlinien um 1.30 Uhr, 2.30 Uhr respektive 3.30 Uhr abfahren. Während die Nacht-Tramlinien alle auf einem Teil ihrer Tagesstrecke verkehren, folgen die Nachtbuslinien einem gänzlich anderen Verlauf als tagsüber. Neben den Vorteilen des heutigen Nachtnetzes – gute Umsteigemöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Linien und nächtliche Sicherheitsaspek-

te, wenn alle Linien am gleichen Ort abfahren – gibt es auch Nachteile. So ist das Nachtnetz nicht einfach verständlich und somit für die Nutzung auch nicht sehr attraktiv. Zudem deckt es die Wunschlinien nicht adäquat ab. Zu berücksichtigen ist ausserdem, dass die Innenstadt rund um das Theater nicht der einzige „Ausgeh-Hotspot“ in Basel ist.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft möchten das Nachtnetz daher an die heutigen Bedürfnisse anpassen und weiterentwickeln. Im Vordergrund steht dabei eine **Annäherung an das Tagesnetz**. Dies schafft insbesondere eine bessere Verständlichkeit und einen höheren Nutzen für die Fahrgäste. Die ÖV-Fachstellen beider Kantone werden daher zusammen mit der BVB und BLT bis 2022 prüfen, welche Tageslinien auch für das Nachtnetz sinnvoll sind. Zudem wird geprüft, wie sich der Fahrplan gestalten lässt, damit weiterhin gute Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus, Tram und S-Bahn gewährleistet sind. Vorerst soll es unverändert drei nächtliche Abfahrten pro Linie geben. In einem zweiten Schritt wird dann eine Taktverdichtung des Nachtangebots geprüft. Der Regierungsrat möchte in der Laufzeit des ÖV-Programms 2022–2025 auch die Ausdehnung der Betriebstage des Nachtnetzes, beispielsweise auf Donnerstag-/Freitagnacht, sowie den Einsatz neuer On-Demand-Betriebsformen (siehe Kap. 4.4) prüfen.

5.5 Ergänzender Verkehr

5.5.1 Ergänzendes Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen

Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel (KBB)

Der Anteil der älteren Menschen an der Bevölkerung, die nicht mehr in der Lage sind selbstständig die nächste Tram- oder Bushaltestelle zu erreichen, wächst. Drei Viertel der Fahrgäste der KBB sind mittlerweile über 65 Jahre alt, die Hälfte sogar über 80 Jahre. Der Anteil der Rollstuhltransporte, das ursprüngliche Kerngeschäft der KBB, beträgt zwischenzeitlich weniger als ein Viertel. Trotz steigender Anzahl hindernisfreier Tram- und Bushaltestellen bleiben spezielle Behindertentransporte nötig. Sie decken in Ergänzung zum ÖV wichtige Mobilitätsbedürfnisse ab.

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft beobachten die Entwicklung der Nachfrage laufend. Angebot und System werden bei Bedarf angepasst und weiterentwickelt. Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sich noch keine konkreten Angebotsanpassungen nennen.

5.5.2 Fernlinienbusverkehr

Der europäische Fern- und Linienbusverkehr ist aufgrund der Marktöffnung des Fernverkehrs in Deutschland (2013) und in Frankreich (2015) zwischen 2013 und 2018 stark angewachsen. Mit der zunehmenden Zahl an Verbindungen hat sich der Fernlinienbus zu einem weiteren Baustein im Angebot des ÖV entwickelt. Basel profitiert heute von bis zu 100 europäischen Direktverbindungen pro Tag. Allerdings hat sich ab 2018 das Wachstum im Fern- und Reisebusverkehr verlangsamt. Inzwischen sind zahlreiche Verbindungen wieder eingestellt worden, unter anderem auch solche nach Basel.

Auch in der Schweiz strebt der Bund eine teilweise Öffnung des Fernverkehrsmarkts an (gemäss Bericht des Bundesrats vom Oktober 2017). Erste nationale Fernbuslinien, die ihren konzessionierten Betrieb im Juni 2018 aufgenommen und unter anderem auch Basel SBB sowie den EuroAirport bedient hatten, führten mangels genügender Nachfrage nicht zum erhofften Erfolg. Deshalb musste der Betreiber das Angebot und Netz bereits nach wenigen Monaten wieder massiv reduzieren, per November 2019 gab er die Konzession zurück. Inzwischen liegen zwei neue Konzessionsgesuche vor. Die weitere Entwicklung in der Schweiz ist derzeit offen. Der Bund hat in Aussicht gestellt, sich dem Thema anzunehmen und Richtlinien und Empfehlungen auszuarbeiten. Bislang liegen jedoch keine solchen Grundlagen vor.

Die Infrastruktur vermochte vielerorts nicht mit der Entwicklung im Fernbusmarkt Schritt zu halten. In Basel erfüllen die drei heutigen Standorte an der Meret Oppenheim-Strasse (Südseite Bahnhof SBB), Schwarzwaldallee (Badischer Bahnhof) respektive Mattenstrasse (seit 2017) und Gartenstrasse zwar die minimalen Anforderungen an einen Haltepunkt für Linienbusse. Den Bedürfnissen nach einer attraktiven, kundenfreundlichen Ausstattung vermögen sie allerdings nur bedingt zu genügen.

In einem zweistufigen Verfahren sollen zunächst die bestehenden Standorte am Bahnhof SBB und beim Badischen Bahnhof kurzfristig optimiert und mit zusätzlichen Halteplätzen ergänzt werden. Anschliessend geht es darum, mittelfristig einen separaten Standort für ein vollwertiges Fernlinienbus-Terminal zu entwickeln. Im Vordergrund steht dabei eine optimale Verknüpfung der Fernlinienbusse mit dem ÖV, insbesondere mit der Bahn, aber auch eine möglichst direkte Autobahnzufahrt.

Eine Erhebung hat 2018 aufgezeigt, dass für das heutige Verkehrsaufkommen die Anzahl Halteplätze in der Regel ausreicht und es abgesehen von ein paar wenigen temporären Spitzen kaum zu Überlastungen kommt. Sollte die Entwicklung nicht wieder entgegengesetzt verlaufen, braucht es in Basel also erst mittel- bis längerfristig ein Terminal. Dabei kommen verschiedene Standorte in Betracht, beispielsweise in unmittelbarer Nähe zu den beiden Bahnhöfen oder auch ausserhalb des Stadtzentrums wie etwa auf dem Wolf-Areal. Potenzielle Standorte müssen in einem nächsten Schritt vertieft auf ihre Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit hin untersucht werden. Die Ergebnisse der Studien sollten in der Laufzeit des ÖV-Programms 2022–2025 vorliegen.

5.6 Angebotsschema Tram- und Busnetz

Das geplante Bus- und Tramangebot ist in den folgenden Übersichten getrennt nach Haupt- und Ergänzungslinien für das Fahrplanjahr 2025 dargestellt. Änderungen zum Angebot im Fahrplanjahr 2020 sind mit roter Schriftfarbe markiert. Da die zukünftigen Ausgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs vom finanzpolitischen Spielraum des Kantons abhängen, ist es 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 sonstigen Nachbarbehörden.

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebotschema Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2025:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich		Anmerk.	Angebotsänderungen 2022-2025
				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	7.5 7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr	
	Tram 2	BVB	Binningen - Zoo Dorenbach - Bad. Bahnhof <i>(- Eglise - Riehen Dorf)</i> <i>im Abschnitt Bad. Bahnhof - Eglise</i> <i>im Abschnitt Eglise - Riehen Dorf</i>	7.5	7.5 7.5	7.5 7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr	
	Tram 3	BVB	(Gare de Saint-Louis -) Burgfelderhof - Breite - Birsfelden Hard <i>im Abschnitt Gare de Saint-Louis - Burgfelderhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr	
	Tram 6	BVB	Allschwil - Morgartenring - Riehen Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr	
	Tram 8	BVB	Neuweilerstrasse - Bahnhof SBB - Kleinhüningen <i>(- Weil am Rhein Bahnhof)</i> <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Weil am Rhein</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 7.5	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr	
	Tram 10	BLT	(Roddersdorf - Flüh -) Ettingen - Zoo - Theater - Dreispitz - Arlesheim - Dornach	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr	
	Tram 11	BLT	Aesch - Dreispitz - Bahnhof SBB - St-Louis Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr	
	Tram 14	BVB	Pratteln Schlossstrasse - Muttenz Dorf - St. Jakob - Dreirosenbrücke	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr	
	Tram 15	BVB	Bruderholz - Aeschenplatz - Messeplatz	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr	
	Tram 16	BVB	Bruderholz - Markthalle - Schiffflände	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr	
	Bus 30	BVB	Bahnhof SBB - Johannerbrücke - Bad. Bahnhof	7.5	3.75	7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15	B	Taktverdichtung im Spätverkehr; in der HVZ weitere zusätzliche Abfahrten ab Bhf SBB - UKBB	
	Bus 31	BVB	(Bachgraben -) Claraplatz - Hörnli Grenze - Friedhof Hörnli <i>im Abschnitt Bachgraben - Claraplatz</i>	15	15 15	15 15	15	15	15	10	15		am Friedhof Hörnli nicht mehr mit L34 verknüpft	
	Bus 32	BVB	(Chrischonaklinik -) Bettingen - Bahnübergang - Riehen Bahnhof - Riehen Dorf - Bettingerstrasse - Bahnübergang (-Riehen-Dorf-Rotengraben) <i>im Abschnitt Chrischonaklinik - Bettingen</i> <i>im Abschnitt Bettingerstrasse-Rotengraben</i>	15	15	15	15 / 20	15	15	10	15	C	bedient neu Riehen Bahnhof; Ast Riehen Dorf - Rotengraben wird durch L45 übernommen	
	Bus 33	BVB	Schiffflände - Spalentor - Wanderstrasse (- Letten - Allschwil - Schönenbuch) <i>im Abschnitt Wanderstrasse - Letten</i> <i>im Abschnitt Letten - Allschwil - Schönenbuch</i>	15	7.5 7.5	7.5 7.5	15	15	15	10	15	D		

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebotschema Tram und Bus Hauptlinien 2025 (Fortsetzung):

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich Spätverkehr	Anmerk.	Angebotsänderungen 2022-2025
				Grundtakt	Morgen-spitze	Abend-spitze	morgens/abends	Grundtakt	Vor-mittag	Grundtakt			
	Bus 34	BVB	Bottmingen - Zoo Dorenbach - Otto Wenk-Platz (- Friedhof Hörnli / Riehen Bahnhof)	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15		Taktverdichtung im Spätverkehr; in der HVZ 7.5'-Takt bis Riehen Bhf., in der NVZ w endet jeder Kurs am Otto-Wenk-Platz, am Abend und am So verkehrt die Linie durchgehend bis Riehen Bhf
			<i>im Abschnitt Otto-Wenk-Platz - Friedhof Hörnli</i>	45	45	45	45 / 20	45	45	40	45		
			<i>im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Riehen Bahnhof</i>	15	45 7.5	45 7.5	15 / 20	15	15	10	15		
	Bus 36	BVB	Kleinhüningen - Bad. Bahnhof - Dreispitz - Kannenfeldplatz - Schifflande	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	7.5 / 15	A	Taktverdichtung im Spätverkehr; verkehrt in beiden Richtungen auf einem begrenzten östlichen Abschnitt der Dornacherstrasse und bedient Haltestelle neu am Knoten Reinacherstrasse für die Erschliessung Dreispitz Nord
			<i>im Abschnitt Kleinhüningen - Lange Erlen - Bad. Bahnhof</i>	15	15	15		15		20			
			<i>im Abschnitt Kleinhüningen - Erlenmatt - Bad. Bahnhof</i>	15	15	15	15	15	15	20	7.5 / 15		
 	Bus 37	BLT	Aeschenplatz - Ulmenweg (- Dreispitz - od. Leimgrubenweg - Bedrettostrasse - Bottmingen (- BVB Gartenstadt - Münchenstein - Dornach))	15	15	15	30 15	30 15	30	30 15	30 15		Taktverdichtung im Spätverkehr sowie am Sa und So; erschliesst neu Dreispitz Süd Mo-Sa im 15'-Takt, jeder zweite Kurs in HVZ verlängert über Münchenstein bis Dornach; verkehrt neu auch am Sa und So und abends bis Leimgrubenweg; Entfall Abschnitt Bottmingen - Dreispitz (Ersatz durch L47)
			<i>im Abschnitt Ulmenweg - Dreispitz</i>	45	45	45							
			<i>im Abschnitt Dreispitz - Bedrettostr. - Bottmingen</i>		45	45							
			<i>im Abschnitt Leimgrubenweg - Gartenstadt</i>	15	15	15	15	15					
			<i>im Abschnitt Gartenstadt - Münchenstein - Dornach</i>		30	30							
  	Bus 38	BVB	Bachgraben - Claraplatz - Hörnli Grenze - Grenzach- + Wyhlen	15	15	15	15	15	20	20	E F		
			SBG <i>im Abschnitt Claraplatz - Grenzach-Wyhlen</i>	15	15	15	60	15	60	60			60
 	Bus 46	BVB	Kleinhüningen - Lange Erlen - Bad. Bahnhof (- St. Jakob - Bahnhof MuttENZ)	15	15	15	15	15	15	20	7.5 / 15		Taktverdichtung im Spätverkehr; Verlängerung Buslinie 46 in der HVZ über St. Jakob bis Bahnhof MuttENZ
			<i>im Abschnitt Bad. Bahnhof - St. Jakob - Bahnhof MuttENZ</i>		15	15							
  	Bus 47	BLT	Bottmingen - Bedrettostrasse - St. Jakob - (MuttENZ / Ulmenweg)	15	45 7.5	45 7.5	15	15	15	15	15		neu immer bis/ab MuttENZ Bahnhof, in HVZ Verdichtung zum 7.5'-Takt, am WE Verdichtung zum 15'-Takt
			<i>im Abschnitt St. Jakob - MuttENZ</i>	45	45	45	30	30	30	30	45		
			<i>im Abschnitt St. Jakob - Ulmenweg</i>				30	30	30	30			
 	Bus 50	BVB	Bahnhof SBB - EuroAirport	7.5	6	6	7.5	7.5	10	7.5	7.5/10/15	G	Taktverdichtung im Spätverkehr; nachfragegerechte Anpassungen
			Bahnhof SBB - Brausebad - Kannenfeldplatz - Im Wasenboden/Bhf St. Johann - Friedrich Miescher-Str. - EuroAirport (hält an allen Haltestellen)	7.5	6	7.5	10	10	10	10	7.5/10/15		
			<i>Bhf SBB - EuroAirport (Expresskurs)</i>			30	30	30	30	30			

Legende:

- fett** Angebot auf Kantonsgebiet BS
- normal Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
- kursiv* Abweichung vom Grundangebot
-  Kanton Basel-Stadt  Bund
-  Kanton Basel-Landschaft
-  Kanton Solothurn  Gemeinde Riehen
-  Gemeinde Grenzach-Wyhlen (D)

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A Spätverkehr Fr/Sa und Sa/So bis 01 Uhr
- B im Abschnitt Bhf. SBB - UKBB Mo-Fr auch in der Abendspitze Taktverdichtung (3.75'-Takt)
- C im Spätverkehr und am Sonntag nicht über Riehen Bahnhof und Riehen Dorf, direkt bis Bettingerstrasse
- D Mo-Fr zwischen 09.00 Uhr und 11.15 Uhr 30'-Takt; Sa bis 11.00 Uhr stark reduziert; So erst ab 08.15 Uhr
- E betriebliche Verknüpfung mit Buslinie 48, Weiterfahrt über Allschwil in Richtung Bahnhof SBB
- F Am Sonntag während der Badesaison des Gartenbads Bachgraben zw. Bachgraben und Claraplatz verdichtet auf 10'-Takt
- G Prinzip Express-Fahrten jew eils 2' vor regulärem Kurs, in beiden Richtungen regulär im 10'-Takt; Spätverkehr am Sonntag verdichtet

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebotschema Tram und Bus Ergänzungslinien 2025:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn- u. Feiertag		täglich Spätverkehr	Anmerk.	Angebotsänderungen 2022-2025
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/abends	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt			
	Tram E11	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Aeschenplatz - Theater - Markthalle - Heiliggeistkirche - Dreispitz - Reinach Süd		7.5							A	in Prüfung, siehe Kapitel 5.2
	Tram E11	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Heiliggeistkirche - Markthalle - Aeschenplatz - <i>ev. Bahnhof SBB</i> - Dreispitz - Reinach Süd		7.5	7.5						A	in Prüfung, siehe Kapitel 5.2
	Tram 17	BLT	Ettingen - Bottringen - Barfüsserplatz - Schiffflände (- <i>Wiesenplatz</i>) <i>im Abschnitt Schiffflände - Wiesenplatz</i>		7.5	7.5		7.5				B	
	Tram 21	BVB	Badischer Bahnhof - Novartis Campus - Bahnhof St. Johann		30	15							
	Bus 35	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Weilstrosse - Webergäschen - Hinter Gärten - Inzlinger Zoll (- <i>Inzlingen Wasserschloss</i>) <i>im Abschnitt Inzlinger Zoll - Inzlingen Wasserschloss</i>	30	30	30	30	30	30	30	Ruftaxi	C	Neu ab Weilstrosse über Riehen Zentrum bis Inzlinger Zoll, Möglichkeit der Verlängerung bis Inzlingen Wasserschloss (abh. von Verhandlungen mit den deutschen Partnern)
	Bus 42	BVB	Bettingen - Otto Wenk-Platz - Drei Linden - Roche - Bahnhof SBB		15	15							
	Bus 45	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - <i>Morystr. - Burgstr. - Riehen Bahnhof - Chrischonaweg - Rotengraben</i>	<i>30</i> 15	<i>30</i> 15	<i>30</i> 15	<i>30</i> 15	<i>30</i> 15	30	30	Ruftaxi		Mo-Fr im 15'-Takt ab Habermatten über Pfaffenlohweg - Burgstr. - Riehen Bhf bis Rotengraben; So im 30'-Takt; Abschnitt Chrischonaweg neu Ruftaxi
	Bus 48	BVB	Bahnhof SBB - Wanderstrasse - Gartenstrasse - Bachgraben	15	15	15	15	15				D	
	Bus 55	SWEG	Claraplatz - Bad. Bahnhof - Otterbach Zoll - Weil am Rhein - Haltingen (- <i>Kandern</i>)	30	30	30	30	30	60	60			
	Bus 64	BLT	Arlenheim - Oberwil - Allschwil Letten - Bachgraben (- <i>Felix Platter-Spital - Basel St. Johann</i>) <i>im Abschnitt Bachgraben - Felix Platter-Spital - Basel St. Johann</i>	<i>30</i> 15	15	15	30	30	30	30	30		
	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	Métro Cars	Schiffflände - Huningue Frontière - Village Neuf	60	30	30	60	60					
	Bus 604	Métro Cars	Schiffflände - St-Louis Grenze - St-Louis	15	15	15	15	15	60	60	60	F	

Legende

- fette Schrift** Angebot auf Kantonsgebiet BS
- normale Schrift Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
- kursive Schrift* Angebotsabweichung vom Grundangebot
- graue Schrift Angebot wird nicht vom Kanton Basel-Stadt (mit-)finanziert

- Kanton Basel-Stadt
- Kanton Basel-Landschaft
- Landkreis Lörrach (D)
- Bund
- Gemeinde Riehen
- Distribus, Saint-Louis Agglomération (F)

Anmerkungen

- A fährt nicht während Schulferien
- B Sa nur nachmittags
- C ergibt zusammen mit der deutschen Buslinie 3 30'-Takt zw. Riehen und Inzlingen; Verhandlungen mit den deutschen Partnern noch anstehend
- D betriebliche Verknüpfung am Bachgraben mit Linie 38
- E im Abschnitt Aeschenplatz - Saline Linien 80/81 alternierend
- F Abschnitt Aeschenplatz - Pratteln nur bis 19.00 Uhr und ohne Sonntag
- G Spätverkehr nur Mo-Sa

6. Finanzen

6.1 Globalbudget öffentlicher Verkehr

Die Budgetierung der bestellten Leistungen im öffentlichen Verkehr erfolgt gemäss § 14 ÖVG jährlich in Form eines Globalbudgets. Der Grosse Rat fasst die Beschlüsse zum ÖV-Programm und zum Budget voneinander entkoppelt: Während das ÖV-Programm eine Laufzeit von vier Jahren aufweist, erfolgt die Budgetierung jährlich.

Das Globalbudget ÖV für das Jahr 2020 umfasst einen ordentlichen Nettoaufwand von rund 109,4 Millionen Franken. Davon entfallen 76,8 Millionen Franken auf die Produktgruppe Tram und Bus mit dem Schwergewicht der Leistungsbestellung bei der BVB. Das Budget für die Produktgruppe S-Bahn beläuft sich jährlich auf rund 2,6 Millionen Franken. Diese Summe fällt relativ tief aus, weil der Kanton Basel-Stadt aufgrund des interkantonalen Verteilschlüssels nur rund fünf Prozent der Bestellungskosten für die S-Bahn auf Schweizer Seite (S1 und S3) übernehmen muss. Für die Linien nach Deutschland (S6 nach Zell im Wiesental und fünf Zugpaare des RE nach Freiburg) bezahlt der Kanton Basel-Stadt lediglich die Abgeltung auf der Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof. Das Land Baden-Württemberg bestellt und finanziert hingegen die Leistungen ab Badischem Bahnhof. Die Produktgruppe Tarife und Verbünde, die aus den kantonalen Subventionen an das U-Abo besteht, umfasst im Budget 2020 ein Finanzvolumen von rund 20,1 Millionen Franken. Die neue Produktgruppe Traminfrastruktur BVB wurde notwendig, da die BVB die Traminfrastruktur nach dem Wegfall von § 16 im ÖV-Gesetz neu mittels Darlehen des Kantons finanzieren muss. Abschreibungen und Zinsen sowie der Baustellenersatzverkehr werden der BVB über die Abgeltung erstattet. Die Produktgruppe umfasst zurzeit 9,9 Millionen Franken – mit steigender Tendenz bis die Finanzierung der Bahninfrastruktur komplett von *à fonds perdu*-Beiträgen auf Darlehen umgestellt ist.

Ziel des Regierungsrats ist es weiterhin, den Kostendeckungsgrad der durch die Transportunternehmen erbrachten Leistungen mindestens konstant zu halten und mittelfristig zu erhöhen. In der mit der BVB abgeschlossenen Rahmenvereinbarung und in der Eignerstrategie sind entsprechende Ziele fixiert. Aufgrund des Angebotsausbaus und der Ersatzbeschaffung neuer Fahrzeuge rechnet der Kanton in den kommenden Jahren jedoch mit einer Erhöhung der Abgeltung durch die öffentliche Hand. Um das Ziel eines höheren Kostendeckungsgrads im ÖV trotzdem zu erreichen, müssen die Transportunternehmen ihre Effizienz weiter verbessern und neue Kunden hinzugewinnen. Eine Erhöhung der Preise im öffentlichen Verkehr ist zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund der umweltpolitischen Diskussion nicht opportun.

Tendenz der Ausgabenpositionen im ÖV-Globalbudget für die Jahre 2022–2025:

Budget 2020 [Mio. Fr.]	Tendenz 2022–2025	Bemerkungen
Produktgruppe Tram und Bus		
76,8	steigend	<ul style="list-style-type: none"> In den nächsten Jahren wird die BVB die erste Tranche Elektrobusse beschaffen. Die Beschaffung verändert den Abgeltungsbedarf während der Laufzeit des ÖV Programms 2022–2025. Die Kosten für die Abschreibung und Verzinsung des investierten Fremdkapitals, werden sich während der Laufzeit des ÖV Programms auswirken.²⁰ Während der Laufzeit des ÖV-Programms wird die BVB zudem weitere Flexity-Trams kaufen, um die letzten alten Tramzüge zu ersetzen. Dies wird sich ebenfalls auf die Abgeltung auswirken.

²⁰ Bei der Beschaffung von Fahrzeugen handelt es sich um Investitionen, welche 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.

		<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der vorgesehenen Angebotsausbauten (siehe Kapitel 5) ist auf der Basis einer groben Schätzung mit einer Erhöhung der jährlichen Kosten um circa 4,6 Millionen Franken zu rechnen. • Aufgrund der demographischen Entwicklung ist auch im Bereich «Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen» (KBB) mit steigenden Kosten zu rechnen. • Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen sollen den Abgeltungsbedarf mindern.
Produktgruppe S-Bahn		
2,6	leicht steigend	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der Kostenentwicklung ist voraussichtlich von einer leichten Erhöhung der Kosten auszugehen.
Produktgruppe Tarife und Verbünde		
20,1	leicht abnehmend	<ul style="list-style-type: none"> • Gemäss TNW-Vereinbarung von 1989 leistet der Kanton einen Beitrag von 25 Franken für jedes Monats-U-Abo, das an Einwohnende des Kantons verkauft wird.²¹ • Die Nachfrage nach U-Abonnements ist zurzeit aus verschiedenen Gründen leicht abnehmend. Auf die Gründe und wie sich neue Kunden gewinnen lassen, wird in den Kapiteln 4 und 5 eingegangen.
Produktgruppe Traminfrastruktur		
9,9	steigend	<ul style="list-style-type: none"> • Auch in den nächsten Jahren wird die BVB ihre Infrastruktur weiter sanieren müssen. Es ist darum mit jährlich erhöhtem Abgeltungsbedarf zu rechnen, bis die Finanzierung der Traminfrastruktur komplett von à fonds perdu Beiträgen auf Darlehen umgestellt ist.

6.2 Planungsvorhaben 2022–2025

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs bearbeitet der Regierungsrat im Zeitraum 2022–2025 folgende grössere Planungsvorhaben (Stand Februar 2020):

Projekt	Geschätzte Kosten [Mio. Fr.]	Bemerkungen
Tramnetzentwicklung (TNE) Basel, Stand der Umsetzung zum Ausbau des Tramstreckennetzes (siehe Kap. 7.1)	3,3 ²² (2020–2025)	Der RR erstattet dem GR alle zwei Jahre Bericht zum Stand der TNE (GRB 12/38/10G, 19.9.2012). - erster Bericht des RR am 8.7.2015 - zweiter Bericht des RR am 16.1.2019 - dritter Bericht des RR voraussichtlich 2022
BehiG III: Gesamtkoordination und Planung für einen hindernisfreien Zugang zum ÖV gemäss BehiG	4,3 (2022–2028)	Ratschlag wird 2020/21 erarbeitet

6.3 Investitionsvorhaben 2022–2025

Die 10-Jahres-Investitionsplanung im Zeitraum von 2022–2025 sieht folgende Investitionsvorhaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs vor (Stand Februar 2020). Wenn nicht anders vermerkt, sind die Kosten ohne Abzug allfälliger Bundesbeiträge dargestellt. Eine detaillierte Beschreibung und Begründung der jeweiligen Vorhaben ist Gegenstand der Einzelvorlagen der Projekte zuhanden des Grossen Rats. Dementsprechend werden sie an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt.

²¹ «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

²² Kosten gemäss Grossratsbeschluss vom 12. Februar 2020 zum Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung (18.1730)

Projekt	Geschätzte Kosten 2022–2025 [Mio. Fr.]	Voraussichtliche Projektdauer	Geschätzte Kosten total [Mio. Fr.]	Bemerkungen
Bahn				
Vorprojekt Herzstück S-Bahn (Anteil BS)	0	2014–2019	19,5 ²³	Ausgabenbewilligung wird per Ende 2019 abgerechnet (beanspruchte Mittel 4,7 Millionen Franken).
Bahnknoten Basel	1,6	2020–2027	3,1	Projektbegleitung BAV/SBB, Koordination und Interessensvertretung BS
Stadtraum Bahnknoten Basel	8,0	2021–2027	11,3	Kantonale Infrastrukturen (Planung und Projektierung)
Elektrifizierung Hochrhein-strecke; Projektierung und Realisierung (Anteil BS)	3,1	bis 2027	offen ²⁴	Beide Projekte sind für eine Finanzierung im Rahmen STEP AS 2035 vorgesehen. Die Kostenaufteilung zwischen Bund, BS und weiteren Partnern wird noch verhandelt.
Schienenanschluss EuroAirport (Anteil BS)	offen	bis 2028	offen	
Rahmenausgabenbewilligung Ausbau Tramstreckennetz				
Bau Tram Claragraben	Ca. 2/3 der Gesamtkosten	2024–2026	10,2 ²⁵	Aktuell wird das Vorprojekt erarbeitet. Ein Ratschlag zuhanden des GR liegt voraussichtlich ab 2022 vor.
Bau Tram Petersgraben	Ca. 2/3 der Gesamtkosten	2024–2026	15,1 ²⁵	Aktuell wird das Vorprojekt erarbeitet. Ein Ratschlag zuhanden des GR liegt voraussichtlich ab 2022 vor.
Bau Tram Letten	Ca. 2/3 der Gesamtkosten	ab 2024	4,0 ²⁶ (Anteil BS)	Aktuell wird das Vorprojekt erarbeitet. Ein Ratschlag zuhanden des GR liegt voraussichtlich ab 2022 vor.
Bau Tram Klybeck	Ca. 1/3 der Gesamtkosten	2025–2027	27,0 ²⁵	Ende 2020 wird das Vorprojekt aus- gelöst. Ein Ratschlag zuhanden des GR liegt voraussichtlich ab 2023 vor.
Tram Bachgraben Pro- jektierung		2023/24		Gemäss Grossratsbeschluss vom 12. Februar 2020 wird die Projektierung durch die Bereitstellung zusätzlicher Planungsmittel beschleunigt.
Tram 30 Projektierung		2023/24		Gemäss Grossratsbeschluss vom 12. Februar 2020 wird die Projektierung durch die Bereitstellung zusätzlicher Planungsmittel beschleunigt.
Weiteres				
BehiG III: Planung und Projektierung, sowie Rahmenausgabenbewil- ligung zur Umsetzung Infrastrukturmassnahmen	Ca. 50% der Gesamtkosten	2022–2028	60–65 ²⁷	Für Massnahmen zur Erfüllung der Vor- gaben des BehiG im Rahmen von Er- haltungsmassnahmen und ausseror- dentlichen Massnahmen; Ratschlag wird 2020/21 erarbeitet.
Substanzerhalt BVB- Infrastruktur	104,7			Zwischen 20–30 Mio. Franken jährlich; Gebundene Investitionen zur laufenden Erneuerung der Tram-Infrastruktur
Rahmenausgabenbewil- ligung für eine kundenorientierte, ein- heitliche Ausrüstung der ÖV-Haltestellen gemäss Haltestellenausstat- tungskonzept	Ca. 50% der Gesamtkosten	2020–2028	28,8	Umsetzung des Konzeptes, u.a. zusätz- liche Errichtung und Ersatz von Warte- hallen, DFI, Stelen, Sitzbänke sowie jährliche Folgekosten für Mehraufwand Unterhalt RRB 19. November 2019, GRB ausste- hend

²³ Kosten gemäss GRB vom 17. September 2014 zum Ratschlag zur Erstellung eines Vorprojektes für das Herzstück Regio-S-Bahn Basel, 28. Mai 2014

²⁴ Für den Kostenanteil des Kantons BS stehen Planungsmittel in Höhe von 3,1 Millionen Franken bereit (gemäss GRB 19/23/06G vom 5. Juni 2019)

²⁵ Kostengenauigkeit ±30%

²⁶ Kostengenauigkeit ±50%

²⁷ Schätzung analog Ratschlag BehiG II (16.1474)

7. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2025

7.1 Tramnetzentwicklung

Mit dem Studienauftrag «Tramnetz 2020» haben die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft 2012 eine gemeinsame strategische Tramnetzplanung erarbeitet. Die Planung zeigt auf, wie das Liniennetz entwickelt werden soll und welche neuen Traminfrastrukturen dazu in der Agglomeration Basel gebaut werden müssen. Aufgrund der dynamischen Entwicklung und der geänderten Rahmenbedingungen haben die zuständigen Fachstellen beider Basel im Jahr 2018 die Liniennetzplanung als Grundlage für die Tramnetzentwicklung aktualisiert.

Damit das Tramnetz seine zentrale Funktion auch in Zukunft erfüllen kann, müssen neue Entwicklungsareale (wie etwa Klybeckplus, Campus Gesundheit oder Life Science-Campus) mit dem Tram gut erreichbar sein. Auch soll das Tramsystem als Ganzes stabiler werden, besonders dadurch, dass sich die Linien im Stadtzentrum auf verschiedene Achsen verteilen. So verbessert sich auch die Erschliessung der Innenstadt. Dies entlastet die hochbelastete Achse Aeschenplatz–Barfüsserplatz–Marktplatz und schafft dringend benötigte Flexibilität. Voraussetzung dafür ist die Schliessung von Lücken im Tramnetz (Claragraben, Petersgraben).

Der Regierungsrat hat deshalb die Projekte Tram Claragraben, Tram Petersgraben und Tram Klybeck aufgrund ihrer Wirkung als vordringlich eingestuft. Zur nächsten Ausbauetappe zählt zudem das Tram Letten (Verlängerung Linie 8 ab Neuweilerstrasse bis Allschwil Gartenhof), das vom Kanton Basel-Landschaft vorangetrieben wird. Weitere Tramprojekte sind bis zum Zielzustand 2040 in Etappen vorgesehen. Mit seinem zweiten Bericht zur Tramnetzentwicklung²⁸ hat der Regierungsrat den Grossen Rat über den aktuellen Stand der Planungen und die anstehenden Ausbauetappen in Basel-Stadt informiert und ihm zur Genehmigung vorgelegt.

Als Ergebnis der politischen Beratung hat das Bau- und Verkehrsdepartement den Auftrag erhalten, die Liniennetzplanung (siehe Abb. 16) in gewissen Punkten erneut zu überprüfen. Diese erfolgt zusammen mit den Transportunternehmen BVB und BLT sowie dem Kanton Basel-Landschaft. Auf Wunsch der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rats (UVEK) wird die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz (IGÖV) beigezogen. Erste Ergebnisse liegen im Herbst 2020 vor und sollen an dieser Stelle in das ÖV-Programm 2022–2025 aufgenommen werden (*Anm.: als Teil des Kapitels «Ausblick» haben sie hier ohnehin nur informativen Charakter*).

Unabhängig vom Liniennetz und den konkreten Linien, die auf den neuen Tramstrecken fahren sollen, hat der Grosse Rat in seiner Sitzung am 12. Februar 2020 den aktualisierten Plan zum Tramstreckennetz mit Stand Januar 2020 genehmigt (siehe Abb. 15). Für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung hat er zudem Ausgaben in der Höhe von insgesamt 3,3 Millionen Franken bewilligt. Hierbei hat er für eine raschere Weiterbearbeitung der Projekte Tram 30 und Tram Bachgraben eine Erhöhung der Ausgabenbewilligung um 1 Mio. Franken beschlossen.

²⁸Ratschlag zur Ausgabenbewilligung für die weitere Planung und Gesamtkoordination der Tramnetzentwicklung sowie zweiter Bericht zum Stand der Umsetzung Ausbau des Tramstreckennetzes und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz (siehe http://www.grosserrat.bs.ch/de/geschaefte-dokumente/datenbank?such_kategorie=1&content_detail=200109453)

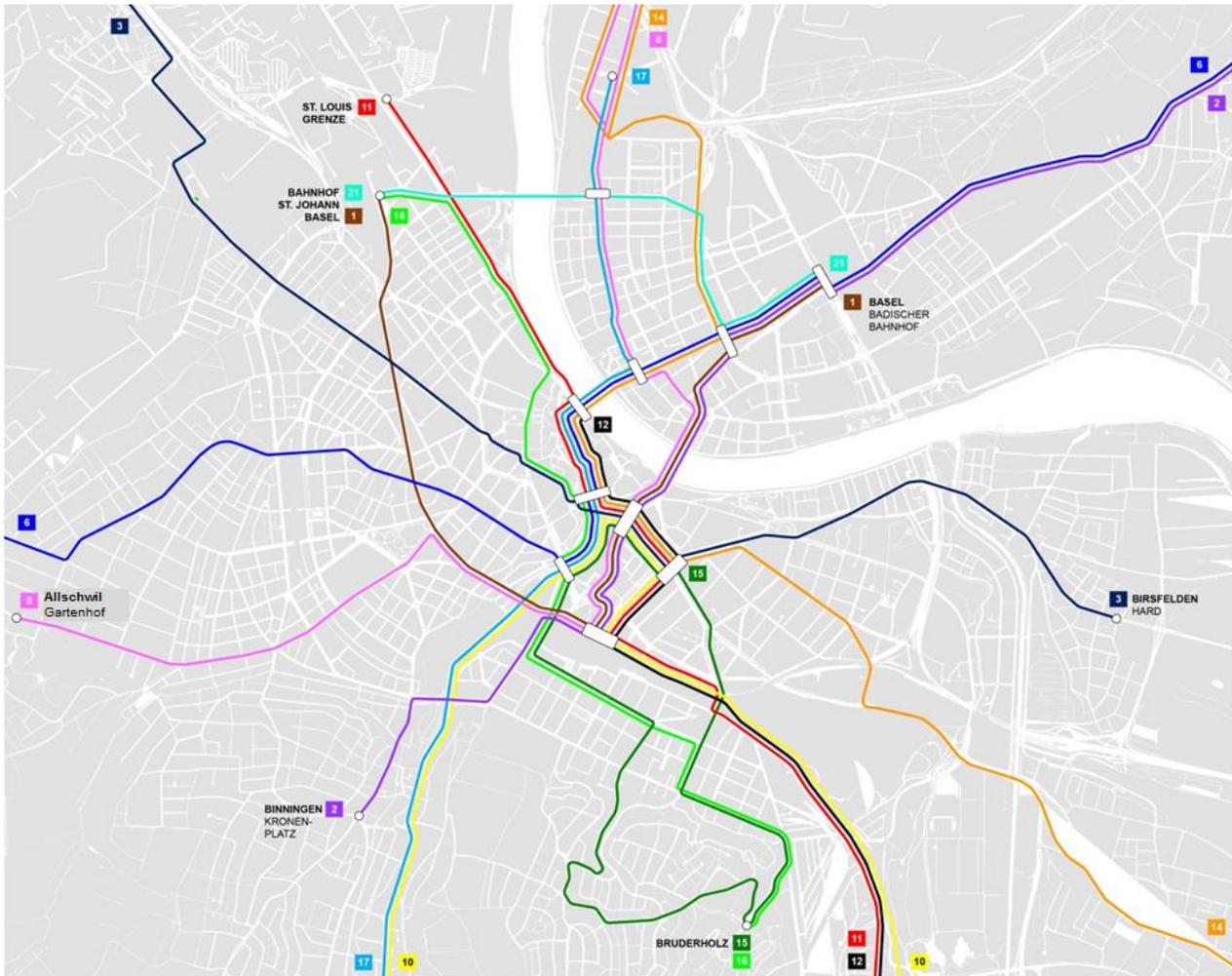


Abb. 16: Liniennetzplan 1. Etappe – Stand 2018, wird bis Herbst 2020 überprüft und angepasst.

7.2 Strategische Busnetzentwicklung

In Abstimmung mit dem Tramnetz wird auch das Busnetz weiterentwickelt. Dabei sind neben der Abstimmung mit der Tramnetzentwicklung weitere Rahmenbedingungen aus dem Umfeld zu beachten. Dazu zählen die Umstellung der BVB-Busflotte auf Elektroantrieb (Depotladung, Opportunity Charging) sowie die erhöhten Infrastrukturanforderungen aufgrund des BehiG. Diese vermindern die Flexibilität in der Linienführung. Ebenfalls gilt es, die engen Platzverhältnisse an diversen Endstationen zu berücksichtigen.

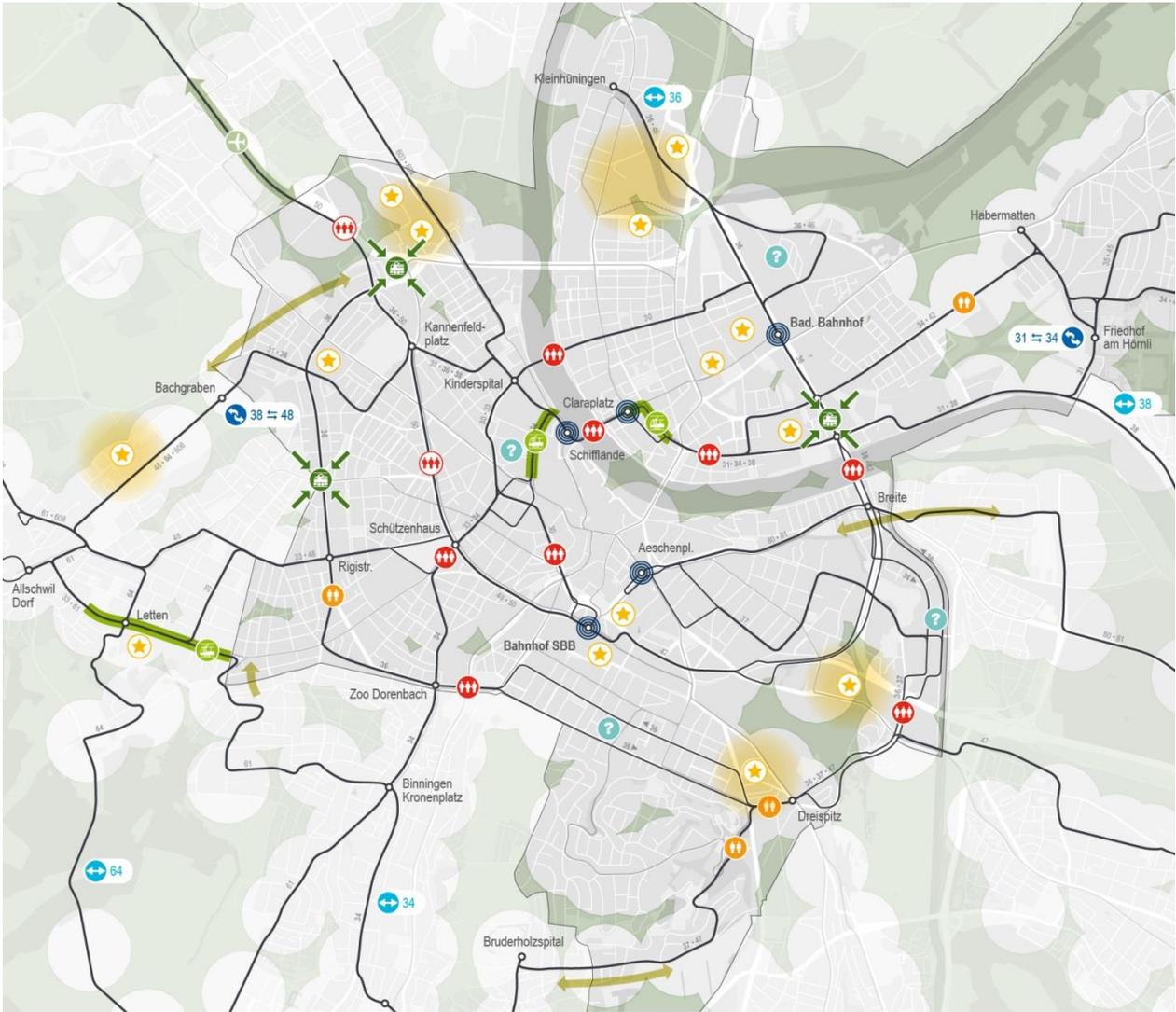
Das Bau- und Verkehrsdepartement hat 2019 zusammen mit den Transportunternehmen BVB und BLT sowie dem Kanton Basel-Landschaft den **Handlungsbedarf** im Busnetz bestimmt. Dieser gibt vor, welche Themenbereiche und Netzelemente im Rahmen der Busnetzentwicklung überprüft werden sollen. Zusammenfassend ergibt sich dafür im Zeitraum bis etwa 2027 folgender Handlungsbedarf (siehe auch Abb. 17):

- Beheben der Kapazitätsengpässe, besonders auf den Rheinbrücken, auf der Linie 30 und 50 sowie entlang der Tangentiallinie 36
- Optimale Einbindung der Entwicklungsschwerpunkte ins ÖV-Netz, wo diese Aufgabe nicht von Tramlinien übernommen wird
- Überprüfen von Angebotsverbesserungen in Quartieren mit tiefem ÖV-Anteil und hohem Nachfragepotenzial, koordiniert mit dem Tramnetz
- Anpassung des Busnetzes auf die vordringlichen Tramprojekte, insbesondere auch die Klärung von Machbarkeit und Nutzen kurzer gemeinsamer Streckenabschnitte Tram/Bus

- Neue oder ausgebauten S-Bahn-Haltestellen St. Johann, Morgartenring und Solitude optimal anschliessen
- Busanbindung des EuroAirport im Zusammenhang mit der Bahnanbindung neu ordnen
- Entlastung von Haltestellen mit Kapazitätsengpässen mittels Durchbindungen oder geänderten Linienführungen. Innerstädtische Endstationen überprüfen.
- Betriebsstabilität insbesondere auf Achsen mit hoher Nachfrage verbessern (Linienlängen reduzieren, Linienverknüpfungen überprüfen)
- Verständlichkeit des Angebots in einzelnen Gebieten verbessern
- Neben radialen Achsen in Korridoren ohne Tram und der Feinerschliessung ist zu prüfen, ob das Busnetz noch stärker als heute tangentialen Verkehrsströme bedienen soll.

Ein erster Schritt, um diesen Handlungsbedarf zu decken, wird bereits mit Massnahmen erfüllt, die in der Laufzeit des vorliegenden ÖV-Programms umgesetzt werden sollen. Dazu zählen die Verbesserung der Erschliessung Bachgraben und Dreispitz sowie die Behebung von Kapazitätsengpässen auf der Linie 30 und 36 (siehe Kap. 5.2). Weitere Massnahmen der Busnetzentwicklung werden im nachfolgenden ÖV-Programm 2026–2029 umgesetzt.

Das Busnetz ist mit dem sich in Überarbeitung befindlichen Tramliniennetz abzustimmen. Aus diesem Grund besteht zwischen beiden Planungen sowohl eine zeitliche als auch eine inhaltliche Abhängigkeit.



Handlungsbedarf

Nachfrage

- Prioritäre Kapazitätsengpässe
- Prioritäre Kapazitätsengpässe bis Eröffnung S-Bahn EuroAirport
- Weitere Kapazitätsengpässe
- Wichtiger Entwicklungsschwerpunkt (> 1000 EW/AP bis 2030)
- Quartier / Entwicklungsschwerpunkt mit hohem ÖV-Potential

Angebot

- Neue Verknüpfungspunkte mit S-Bahn
- Künftige Tramstrecke (TNE 1. Etappe) Abstimmung Tram/Bus nötig
- Defizite Verständlichkeit Angebot
- Unerschlossene Gebiete (r = 300m)
- Koordination mit laufenden Busnetz-Planungen sicherstellen
- Busanbindung Flughafen ab 2027 mit Bahnanbindung abstimmen

Betrieb

- Haltestellen mit Kapazitätsengpässen Infrastruktur
- Zu überprüfende Linienverknüpfung
- Linie mit mehr als 10 km Linienlänge

Informationsinhalte

- Busnetz
- Haltestelle (Auswahl)
- Tramnetz
- Neubaustrecke Tram (TNE 1. Etappe)



Hintergrundkarte: OpenStreetMap Contributors
Karteninhalte: ewp

Abb. 17: Handlungsbedarf im bestehenden Busnetz bis circa 2027, in Abstimmung mit S-Bahn und Tramnetz

7.3 Bahn

Um die Zentren und ländlichen Räume der Planungsregion optimal miteinander und mit den Nachbarräumen zu vernetzen, ist ein attraktives Angebot im Personenverkehr unverzichtbar. Die Nordwestschweiz ist zudem die zweitwichtigste Wirtschaftsregion des Landes und ein bedeutendes Tor für den Import-, Export- und Transitverkehr. Wie kaum anderswo in der Schweiz prallen hier die Interessen im Personenfern-, Güter- und Regionalverkehr aufeinander, besonders dann, wenn alle drei Verkehrsarten dieselbe Bahninfrastruktur benutzen. Will sich die Nordwestschweiz auch künftig als attraktiven Wirtschaftsstandort präsentieren, muss sie über ein kundenfreundliches Bahnangebot mit einer adäquaten Infrastruktur verfügen.

Gemäss Gesetzgebung ist der Bund für die Planung, Projektierung, den Bau und die Finanzierung von Bahninfrastrukturen (FABI) zuständig. Für die Angebotsplanungen im regionalen Personenverkehr sind die Kantone verantwortlich. Der Ausbau des Bahnnetzes erfolgt mittels des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) in mehrjährigen Ausbausritten. Bis heute hat das Bundesparlament die Ausbausritte 2025 und 2035 (siehe Kap. 3.1.3) beschlossen. Die für die Region Basel wichtigsten Vorhaben im Ausbausritt 2035 sind in den folgenden Absätzen kurz beschrieben.

7.3.1 Trinationale S-Bahn Basel

Die Planungsregion Nordwestschweiz – bestehend aus den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn – hat gemeinsam mit den Bestellbehörden in Baden-Württemberg und der Région Grand Est bereits 2014 ein trinationales abgestimmtes Angebotskonzept für die S-Bahn Basel entwickelt und beim Bund eingereicht. Anfang 2020 haben die politischen Entscheidungsträger der Gebietskörperschaften die übergeordneten Ziele aus dem Jahr 2014 bestätigt. Sie haben zudem ein aktualisiertes Linien- und Fahrplankonzept mit höherem Konkretisierungsgrad beschlossen.

Das neue Angebotszielkonzept mit Horizont 2040 sieht vor, dass jeder S-Bahn-Ast aus der Nordwestschweiz nach Deutschland oder Frankreich durchgebunden wird. Durch die Überlagerung mehrerer Linien ergibt sich im inneren Bereich der Agglomeration Basel (bis Aesch, Liestal, Lörrach, Rheinfelden) mindestens ein Viertelstundentakt. Zudem werden sämtliche S-Bahn-Linien, die über Basel Bahnhof SBB oder Basel Badischer Bahnhof führen, als Durchmesserlinien betrieben (siehe Abb. 18). Voraussetzung dafür ist die unterirdische Verbindung zwischen den zwei genannten Bahnhöfen sowie dem Bahnhof St. Johann, das sogenannte Herzstück Basel.

Bei der trinationalen S-Bahn Basel zeichnen sich in den nächsten Jahren zwei grosse Angebotssprünge ab. Auf Schweizer Seite ermöglichen die neuen Infrastrukturmassnahmen den Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal sowie Basel und Aesch. Zudem werden die neuen S-Bahn-Stationen Basel Solitude und Dornach Apfelsee in Betrieb gehen. Die Haltestelle Basel Morgartenring wird im Zusammenhang mit der Bahnanbindung EuroAirport realisiert. Im grenzüberschreitenden Bereich ist im Rahmen des Ausbausritts 2035 ein finanzieller Beitrag aus der Schweiz für insgesamt drei Massnahmen vorgesehen: für die neue Bahnanbindung EuroAirport, für den Ausbau und die Elektrifizierung der deutschen Hochrheinstrecke Basel Bad Bf–Waldshut–Erzingen sowie für eine Angebotsverdichtung auf vier Züge pro Stunde und Richtung im Wiesental zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach.

Der zweite Angebotssprung lässt sich mit der Umsetzung des Angebotszielkonzepts «Horizont Herzstück» der trinationalen S-Bahn Basel bis voraussichtlich 2040 erzielen. Wie der Name nahe legt, impliziert die Umsetzung des Angebotszielkonzepts eine Realisierung des Herzstücks Basel zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof. Es schliesst auch die neuen Haltestellen Basel Mitte und Basel Klybeck sowie die Abzweigung (Y-Ast) in Richtung Basel St. Johann mit ein. Zudem ist ein Ausbau der Infrastruktur zwischen Basel SBB und Rheinfelden notwendig.

Trinationale S-Bahn Basel

RER trinational de Bâle

@ trireno v.3.0 - 17. Januar 2020

Zielzustand im Horizont mit Herzstück
État-cible à l'horizon avec Herzstück



Abb. 18: Liniennetzplan der trinationalen S-Bahn Basel mit Horizont 2040 (koordinierte Angebote, Durchmesserlinien dank Infrastrukturprojekt Herzstück), Stand 17. Januar 2020

7.3.2 Neue Bahnanbindung EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

Die Bahnanbindung EuroAirport sieht eine neue zweispurige Bahnstrecke zwischen Saint-Louis und Bartenheim sowie eine direkt vor dem Flughafenterminal liegende Haltestelle vor. Im Zielzustand gemäss Ausbauschnitt 2035 sollen zwischen Basel Bahnhof SBB und dem EuroAirport sechs Züge pro Stunde und Richtung sowie zwischen dem EuroAirport und Mulhouse vier Züge pro Stunde und Richtung verkehren (S-Bahn und elsässische TER-200).

Die neue Bahnanbindung an den EuroAirport bedeutet für die Region Basel somit in erster Linie einen grossen Schritt bei der Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn. Neben einem signifikanten Angebotsausbau in Richtung Bahnhof St. Johann und weiter nach Frankreich werden endlich auch wieder Durchmesserverbindungen der S-Bahn über den Bahnhof Basel SBB hinaus möglich. Gerade für die grossen Arbeitsplatzgebiete im Norden Grossbasels, wie der Novartis Campus und das Gewerbegebiet Bachgraben, bietet sich daher eine einmalige Gelegenheit für eine markant bessere Erreichbarkeit mit dem ÖV aus der gesamten trinationalen Agglomeration. Der Bund hat zudem seine Absicht bekräftigt, im Zuge der Bahnanbindung auch die neue S-Bahn-Haltestelle Morgartenring zu realisieren.

Der binationale Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg i. Br., EAP) ist heute im öffentlichen Verkehr nur mit Buslinien erschlossen. Die Linie 50 aus Basel stösst zeitweise an ihre Kapazitätsgrenzen (siehe Kapitel 3.1.2), wodurch sie deutliche Qualitätseinbussen erleidet. Der EuroAirport ist einer der drei Landesflughäfen der Schweiz. Die regionale und nationale ÖV-Anbindung entspricht aktuell jedoch nicht den nationalen Standards. Der Bund möchte den Flughafen deshalb ans Bahnnetz anbinden. Die Bahnanbindung schafft neben dem erwähnten Entwicklungssprung bei der S-Bahn die Voraussetzung dafür, dass künftig mehr Passagiere und Arbeitnehmende mit dem ÖV statt mit dem Auto zum EuroAirport fahren.

7.3.3 Elektrifizierung und Ausbau der Hochrheinstraße Basel–Waldshut–Erzingen

Die Hochrheinstraße Basel Badischer Bahnhof–Schaffhausen ist seit 2013 zwischen Erzingen und Schaffhausen elektrifiziert, so dass der verbleibende Abschnitt Basel–Waldshut–Erzingen im elektrifizierten Bahnnetz des Dreilands eine Lücke bildet. Die Elektrifizierung ist Voraussetzung für die Integration der Strecke in das Netz der trinationalen S-Bahn Basel mit den geplanten Durchmesserlinien. Die Strecke soll mit schnellem Regionalverkehr (IRE Basel–Schaffhausen–Singen) und S-Bahnzügen Basel–Waldshut jeweils im Halbstundentakt bedient werden. Mit entsprechendem Rollmaterial sind auch neue Direktverbindungen vom Bodensee beziehungsweise von der Ostschweiz (St. Gallen) bis nach Basel Badischer Bahnhof (eventuell bis Basel SBB) möglich.

Zusammen mit der Elektrifizierung im engeren Sinne (inklusive der Stromversorgung) soll die Hochrheinstraße zwecks Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Fahrplanstabilität punktuell ausgebaut werden. Die bestehenden Bahnhöfe und Haltestellen sollen für den barrierefreien Zugang ertüchtigt werden. Auch ist der Bau von neuen Haltepunkten in Rheinfeldern und Waldshut vorgesehen.

Der Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 sieht einen Beitrag der Schweiz an die Elektrifizierung und an den Ausbau der Hochrheinstraße auf dem Abschnitt Basel–Erzingen vor. Die gesamten Planungs- und Baukosten werden (Stand Ende 2019) auf 290 Millionen Euro (± 30 Prozent) geschätzt. Die Vorplanung dafür liegt seit 2012 vor. Die einem Vorprojekt entsprechende Entwurfs- und Genehmigungsplanung läuft seit 2018 und wird von verschiedenen Partnern – mit Unterstützung von EU-Geldern (INTERREG) – finanziert. Der Grosse Rat hat eine Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an den Gesamtkosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung in der Höhe von maximal 3,1 Millionen Franken beschlossen.

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Basel Badischer Bahnhof und Erzingen ist für den Zeithorizont 2027–2028 zu rechnen.

7.3.4 Doppelspurausbau im Wiesental zwischen Riehen und Lörrach-Stetten

Mit dem Ausbau der Wiesentalbahn, für den der Bund im Ausbauschnitt 2035 als drittes grenzüberschreitendes Vorhaben einen finanziellen Beitrag vorsieht, kann das Angebot zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach Hauptbahnhof auf vier Züge pro Stunde und Richtung ausgebaut werden. Dafür sind Infrastrukturmassnahmen notwendig, unter anderem zwischen Riehen und Lörrach-Stetten. Die Vorarbeiten zur Projektierung haben unter der Federführung des Landkreises Lörrach Anfang 2020 begonnen.

7.3.5 S-Bahn-Haltestelle Solitude

Bei der Solitude, zwischen dem Badischen Bahnhof und der Rheinbrücke, soll eine neue S-Bahn-Haltestelle entstehen. Für deren Bau und Finanzierung ist der Bund zuständig. Er hat dieses Vorhaben in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen, womit dessen Finanzierung gesichert ist.

In den vergangenen Jahren führten der Kanton Basel-Stadt und der Bund vertiefte Untersuchungen zum Standort und zum Potenzial einer S-Bahn-Haltestelle Solitude durch. Es zeigte sich einerseits, dass die nötige Verkehrsnachfrage vorhanden ist und sich künftig noch verstärken wird. Andererseits konnte auch die Machbarkeit nachgewiesen werden. Von der neuen S-Bahn-Haltestelle werden in erster Linie die Beschäftigten der Firma Roche sowie die Bevölkerung des Wettsteinquartiers profitieren.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Firmenstandortes Roche an der Grenzacherstrasse ist dem Kanton Basel-Stadt eine möglichst zeitnahe Realisierung der Haltestelle sehr wichtig. Aufgrund von Abhängigkeiten zum Vierspurausbau Karlsruhe–Basel (siehe Kap. 7.3.8) und verschiedenen damit verbundenen Anpassungen im Bereich des Badischen Bahnhofs, wird der Baubeginn frühestens 2026 möglich sein. Die Inbetriebnahme ist dann für 2028 geplant. Eine vom Kanton angebotene Vorfinanzierung zur Beschleunigung des Vorhabens ist somit nicht mehr notwendig.

7.3.6 Herzstück

Das Herzstück ist die Basis für ein attraktives trinationales S-Bahn-System mit schnellen und umsteigefreien Verbindungen (siehe Abb. 19 und Kap. 7.3.1). Es stärkt die Stadt und die Region Basel gleichermassen und schafft die Voraussetzungen für die gesunde Entwicklung der Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsräume. Zudem ist Basels Hochleistungsstrassennetz bereits heute überlastet. Es liegt deshalb im allgemeinen Interesse, diese Strassen vom täglichen Pendlerverkehr zu entlasten. Überdies wirkt eine leistungsfähige S-Bahn der Zersiedelung entgegen. Das Pendeln wird dort attraktiver, wo der Zugang besonders einfach ist: in der Nähe einer S-Bahn-Linie. Bestehende Siedlungsgebiete werden sich zudem an Orten weiterentwickeln, wo bereits Angebote des öffentlichen Verkehrs bestehen.

Eine leistungsfähige S-Bahn führt schneller und direkter ans Ziel. Das Herzstück schliesst die Lücke im trinationalen S-Bahn-System. Die wichtigsten S-Bahn-Linien können ohne zeitraubende Richtungswechsel in den Bahnhöfen durch die Region verkehren und werden damit deutlich attraktiver. Das zeigen zahlreiche Beispiele im In- und Ausland.

Der Bund hat im Ausbauschnitt 2035 für Planung und Projektierung des Herzstücks 100 Millionen Franken bereitgestellt. Er anerkennt damit die hohe Bedeutung des Vorhabens für die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel zu einem leistungsfähigen S-Bahn-System, wie es in anderen Metropolitanräumen der Schweiz bereits seit Jahren existiert. Mit der Aufnahme des Pro-

jekts in STEP übernimmt der Bund neben der Finanzierung auch die Federführung bei den anstehenden Planungs- und Projektierungsarbeiten. Zum Jahresbeginn 2020 hat das Bundesamt für Verkehr die Projektleitung von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft übernommen.

Der Kanton Basel-Stadt rechnet die bis Ende 2019 angefallenen Leistungen für die Projektierung des Herzstücks ab. Der vom Grossen Rat 2014 bewilligte Projektierungskredit über 20 Millionen Franken wird somit nicht mehr weiter beansprucht. Im Gegenzug wird der Kanton für die Planung, Projektierung und Realisierung der Anschlussbauwerke an den Schnittstellen zum städtischen Raum verantwortlich sein und diese auch finanzieren müssen. Der Regierungsrat hat dem Grossen Rat mit der Abrechnung des Projektierungskredits Herzstück auch einen Ratschlag für die anstehenden kantonalen Arbeiten vorgelegt.²⁹

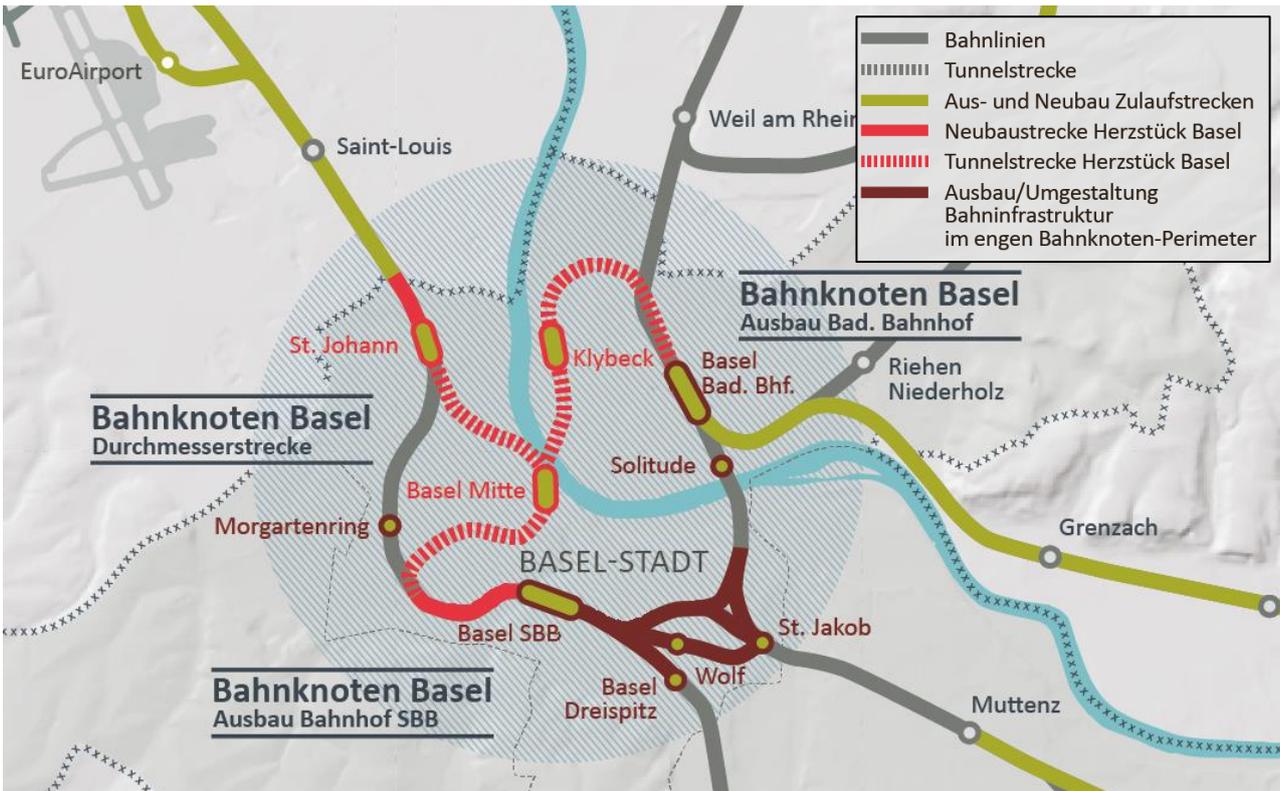


Abb. 19: Ausschnitt aus dem Plan Projektportfolio Herzstück Basel

7.3.7 Publikumsanlagen Bahnhof Basel SBB und Badischer Bahnhof

Parallel zu den Arbeiten für das Herzstück planen Bund und SBB auch Kapazitätserweiterungen für den Bahnhof Basel SBB. Insbesondere sollen neue Perronerschiessungen entstehen, um die beengten Verhältnisse auf der Passerelle zu mildern und ausreichend Platz für die Bahnkundinnen und -kunden auch in Zukunft mit erhöhtem Personenaufkommen zu gewährleisten. In Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt plant die SBB deshalb eine neue Perronerschiessung im Westen des Bahnhofs in Richtung Haltestelle Markthalle. Hierzu sollen eine neue Perronquerung zwischen Markthalle/Elsässertor und dem Meret Oppenheim-Platz sowie weitere Zugänge von der Margarethenbrücke entstehen. Bis dahin wird die Erschliessung über die provisorische Passerelle (Kap. 5.3.3) westlich der heutigen Bahnhofs-Passerelle erweitert. Im Ausbauschnitt 2035 stellt der Bund bereits rund 360 Millionen Franken für eine erste Ausbautappe zur Verfügung. Mit der Inbetriebnahme der neuen Erschliessungen ist für den Zeitraum 2030 bis 2035 zu rechnen.

²⁹ Siehe Ratschlag betreffend Finanzierung der weiteren Arbeit im Zusammenhang mit dem Herzstück und den Bahnknoten Basel (P200571)

Auch am Badischen Bahnhof sollen die Publikumsanlagen durch die Deutsche Bahn (DB) modernisiert und ausgebaut werden. Geplant sind Umbauten der Regionalverkehrs-Perrons (Gleise 6–11) für eine barrierefreie Zugänglichkeit sowie sicherheitsrelevante Sanierungen in den Unterführungen. In diesem Zusammenhang ist auch eine Öffnung des Bahnhofs nach Osten mit einem Ausgang ins Hirzbrunnenquartier vorgesehen. Der Bund hat im Ausbauschnitt 2035 rund 40 Millionen Franken für Anpassungen im Badischen Bahnhof reserviert. Eine Kostenbeteiligung des Kantons für einen neuen Zugang von Osten her ist noch Gegenstand von Verhandlungen mit dem Bund.

7.3.8 Viergleisiger Ausbau Oberrheinstrecke

Die deutsche Rheintalbahn ist die wichtigste nördliche Zulaufstrecke zur NEAT. Mit einem dritten und vierten Gleis soll die Leistungsfähigkeit zwischen Karlsruhe und Basel schrittweise und in Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung, erhöht werden (siehe Abb. 20). Damit wird der schnelle Fern- und Güterverkehr vom Regional- und S-Bahnverkehr getrennt. Die Massnahme ist in der Vereinbarung Deutschland-Schweiz vom 6. September 1996 zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der nördlichen NEAT-Zulaufstrecken (Vertrag von Lugano) festgehalten und gegenüber den Ausbauten auf Schweizer Seite erheblich verspätet.

Rund 60 Kilometer (oder gut ein Drittel) der 182 Kilometer langen Ausbaustrecke sind heute in Betrieb. Der an die Schweiz angrenzende Abschnitt Eimeldingen–Weil am Rhein–Landesgrenze ist im Bau. Für die auf Schweizer Gebiet liegende zweigleisige Güterverkehrsstrecke ab der Landesgrenze bis Basel Badischer Bahnhof läuft das Plangenehmigungsverfahren (PGV) nach Schweizer Recht. Vorgesehen ist, bis circa 2025/26 weitere rund 40 Kilometer der Ausbaustrecke in Betrieb zu nehmen. Spätestens ab diesem Zeitpunkt verkürzen sich die Fahrzeiten der ICE um 10 bis 15 Minuten; eventuell kann auch bereits mit einem Halbstundentakt zwischen Mannheim und Basel gerechnet werden.

Am 15. November 2019 unterzeichneten der Kanton Basel-Stadt, die Deutsche Bahn und das deutsche Bundeseisenbahnvermögen eine Zusammenarbeitsvereinbarung. Diese soll die Zusammenarbeit und Koordination zwischen den Vertragsparteien in Bezug auf die geplanten grenznahen Verkehrsinfrastrukturprojekte in Basel Nord und Weil am Rhein sicherstellen. Dies besonders im Hinblick auf den Vierspurausbau am Oberrhein und die Planungen für die Bahn- und Logistikareale Basel Badischer Rangierbahnhof.

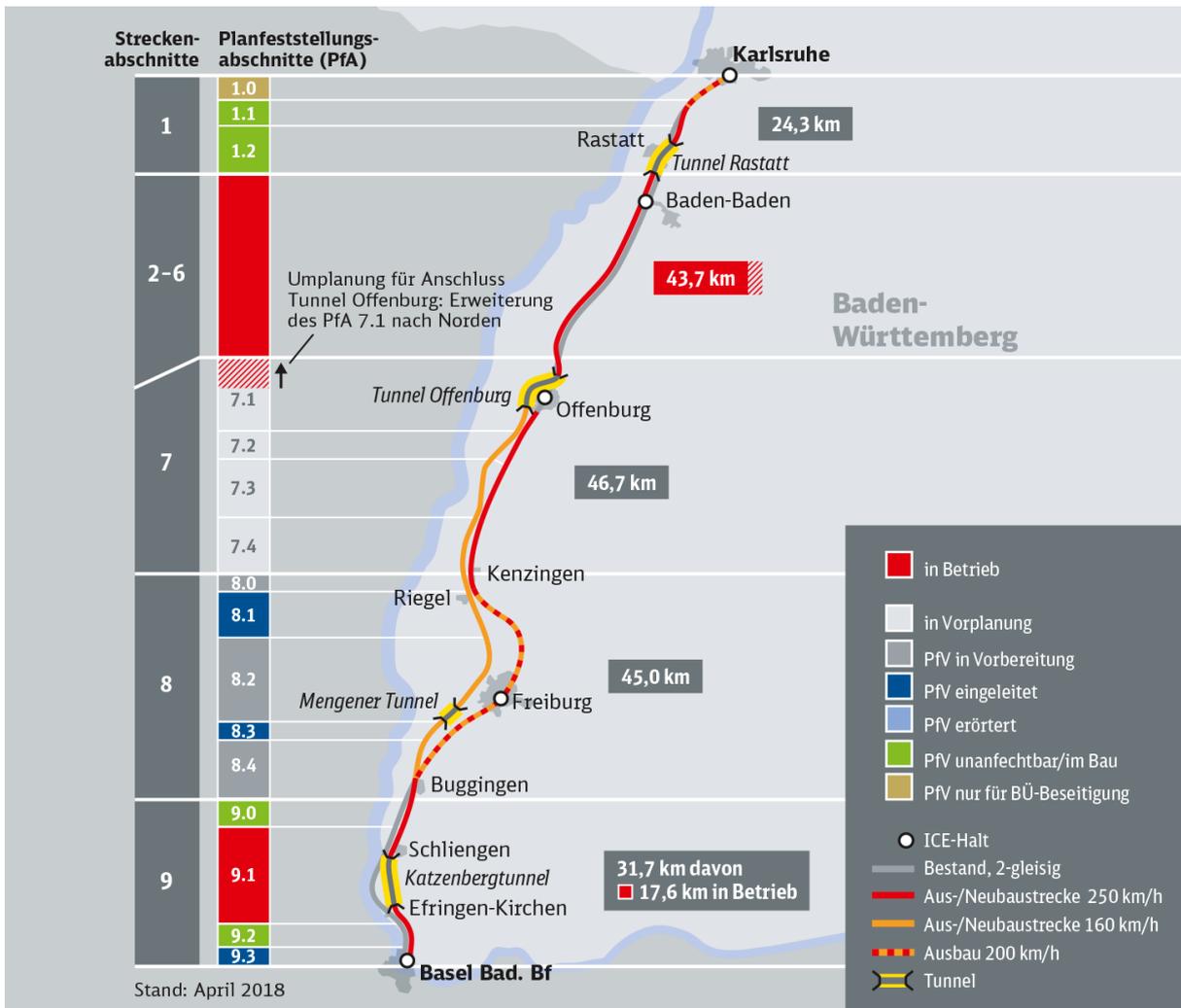


Abb. 20: Ausbau Oberrheinstraße (Quelle: DB Netze AG, Stand April 2018)

8. Hängige Parlamentarische Vorstösse

Folgende parlamentarische Vorstösse mit Bezug zum öffentlichen Verkehr sind derzeit im Kanton Basel-Stadt hängig (Stand 26. Mai 2020):

Vorstösse zum Bahnnetz

- 16.5553 Motion der RegioKo und der UVEK betreffend Ratschlag für eine Vorfinanzierung der Investitionen in die Durchmesserlinien des trinationalen Bahnnetzes Basel (Herzstück)

Vorstösse zum Tramnetz

- 06.5162 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tram-Doppelspurausbau beim Zolli
17.5113 Anzug Sebastian Kölliker betreffend eine Tramlinie mit einer Liniennummer - Tram 1/14
17.5196 Anzug Kaspar Sutter und Konsorten betreffend Beschleunigung der Tramlinie 8 am Centralbahnplatz
17.5238 Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)
18.5165 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend öV-Erschliessung der Nordspitze Dreispitz und Gundeldingen
18.5246 Anzug Kaspar Sutter und Konsorten betreffend Pilotversuch für sichere Kaphaltestellen
18.5254 Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innerstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)
18.5392 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Wiedereinführung der Doppelhaltestelle Zoo Dorenbach
19.5023 Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend „Besserer Bahnhofplatz für uns alle“. Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibles Tramnetz
19.5300 Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend Joggeli und FCB-Match-Abtransporte. Verbesserung der Tram-Gleisanlagen anstelle der neu geplanten Verschlechterungen
19.5446 Motion Jörg Vitelli und Konsorten Motion betreffend kein Zubringer Allschwil ohne Bachgrabentram

Vorstösse zum Busnetz

- 15.5295 Anzug Franziska Roth-Bräm und Konsorten betreffend OeV-Verbindung nach Inzlingen
17.5404 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Weiterführung der Buslinie 58 von Münchenstein bis zum Dreispitz

Vorstösse zum Tarifverbund

- 13.5181 Anzug Daniel Goepfert und Konsorten betreffend Verbesserung der grenzüberschreitenden Tarifangebote im öffentlichen Verkehr
16.5502 Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend grenzüberschreitende öV-Tarife
19.5124 Anzug Daniela Stumpf und Konsorten betreffend Umweltschutz-Abonnement U-Abo für AHV-Rentnerinnen und -Rentner

Vorstösse zu diversen Themen

- 14.5510 Anzug Peter Bochsler und Konsorten betreffend Fernbuslinien in Basel
14.5675 Anzug der Bau- und Raumplanungskommission betreffend Bahn-Anbindung der St. Jakobshalle bei Grossanlässen
15.5574 Anzug Rudolf Rechsteiner und Konsorten betreffend Feldtest von Elektrobus ohne Oberleitung

- 19.5182 Anzug Beat K. Schaller und Konsorten betreffend Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs durch Nachttaxi
19.5386 Motion Remo Gallacchi und Andrea Elisabeth Knellwolf betreffend gesamtheitlicher Tram- und Busnetz-Entwicklung

9. Abkürzungsverzeichnis

AS	Ausbauschritt des FABI STEP
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BLT	Baselland Transport AG
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
BVD	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt
CBT	Ceneri-Basistunnel
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FHNW	Fachhochschule Nordwestschweiz
GBT	Gotthard-Basistunnel
GLA BL	Genereller Leistungsauftrag des Kantons Basel-Landschaft
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBB	Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel
MaaS	Mobility as a Service
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG BS	Basel-städtisches Gesetz über den öffentlichen Verkehr
PGV	Plangenehmigungsverfahren
Pkm	Personenkilometer
QMS	Qualitätsmesssystem des BAV für den RPV
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
SWEG	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
UKBB	Universitäts-Kinderspital beider Basel
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute