



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

BVD/P090042
Basel, 29. Oktober 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 27. Oktober 2009

öV-Programm 2010-2013

Inhaltsverzeichnis

1. ZUSAMMENFASSUNG.....	5
2. EINLEITUNG	7
3. AUSGANGSLAGE: DAS ÖV-PROGRAMM 2006-2009	9
3.1 Angebotsänderungen während des öV-P 2006-2009	9
3.1.1 Anpassungen Taktgefüge.....	9
3.1.2 Angebotsänderungen im Busnetz.....	9
3.1.3 Angebotsänderungen im Tramnetz	12
3.1.4 Sistierte Angebotsplanungen.....	12
3.1.5 Angebotsänderungen der Regio-S-Bahn.....	13
3.1.6 Angebotsänderungen im Fernverkehr	14
3.1.7 Angebotsänderungen im ergänzenden Verkehr	14
3.2 Nachfrageentwicklung.....	17
3.2.1 Verkehrsmengen in der Agglomeration Basel	17
3.2.2 Nachfrageentwicklung der Tram- und Buslinien	19
3.2.3 Nachfrageentwicklung der Regio-S-Bahn.....	22
3.3 öV-Angebot 2009 (ab Dezember 2008 in Betrieb)	23
3.3.1 Erschliessungsqualität des öV.....	23
3.3.2 Angebot des Tram- und Busnetzes	24
3.3.3 Angebot der Regio-S-Bahn.....	27
4. STRATEGISCHE SCHWERPUNKTE ZUR WEITERENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS 2010-2013	29
4.1 Strategische Ziele	29
4.2 Erhöhung des Fahrgastkomforts	30
4.2.1 Beförderungskomfort	30
4.2.2 Wartehallen.....	31
4.2.3 Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten	32
4.3 Vereinbarung von Qualitätszielen	32
4.4 Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information.....	32
4.4.1 Tarifentwicklung.....	32
4.4.2 Weiterentwicklung des TNW.....	33
4.4.3 Distributions- und Informationssystem.....	33
4.5 Selbstständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung	34
4.6 Förderung und Verbesserung der Transportkette.....	35

4.7	Weiterentwicklung des öV-Netzes im Bereich Bus, Tram und S-Bahn	35
5.	ÖV-ANGEBOT 2010-2013	36
5.1	Geplante Angebotsveränderungen Busnetz	36
5.2	Geplante Angebotsveränderung im Tramnetz	38
5.2.1	Anpassungen im Liniennetz.....	38
5.2.2	Notwendige Anpassungen am Streckennetz.....	39
5.2.3	Etappierungskonzept.....	41
5.2.4	Taktanpassungen	41
5.3	Geplante Angebotsveränderungen und aktuelle Infrastrukturplanungen zur Regio-S-Bahn	42
5.3.1	Nordwestschweiz (1. Teilergänzung S-Bahn).....	42
5.3.2	Verbindungen Schweiz - Deutschland.....	43
5.3.3	Ausbau des Badischen Bahnhofs.....	44
5.3.4	Verbindungen Schweiz - Elsass	44
5.3.5	Planungen zum Herzstück.....	45
5.4	Geplante Leistungen im Fern- und Güterverkehr	45
5.5	Neuer Rahmenplan SBB.....	46
5.6	Geplante Angebote im ergänzenden Verkehr	46
5.6.1	Ergänzendes Angebot für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung	46
5.6.2	TNW-Nachtnetz	47
5.6.3	Zusatzfahrten bei Grossanlässen	47
6.	AUSBLICK: PLANUNGEN NACH 2013	48
6.1	Nachfrageentwicklung.....	48
6.2	Planungen im Busnetz	53
6.3	Planungen im Tramnetz	53
6.3.1	Tramneubaustrecke Stücki (Hochbergerstrasse - Kleinhüningen)	53
6.3.2	Tramneubaustrecke Roche	53
6.3.3	Tramstrecke Claragraben.....	53
6.3.4	Tramneubaustrecke Broadway Dreispitz.....	54
6.3.5	Prüfung einer besseren Erschliessung des Raums Universität/Spitäler.....	55
6.3.6	Kapazitätssteigerung Centralbahnplatz	56
6.3.7	Tramlinie ins Bachgrabengebiet	56
6.3.8	Tramlinie nach Saint Louis	57
6.3.9	Verlängerung der Tramlinie 8 über den Europaplatz in Weil am Rhein hinaus ...	58
6.4	Längerfristige Planungen zur Regio-S-Bahn	59
6.5	Planungen im Eisenbahnfern- und -güterverkehr	60
6.5.1	Fernverkehr	60
6.5.2	Schienenanschluss EuroAirport.....	61

6.5.3	Güterverkehr.....	62
7.	FINANZEN.....	64
7.1	Laufende Kosten.....	64
7.2	Investitionsvorhaben 2010-2013.....	66
8.	HÄNGIGE PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE UND BEGEHREN	67
9.	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	69
10.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	70

1. Zusammenfassung

Das vorliegende öV-Programm (öV-P) beschreibt die Grundsätze der Angebots- und Infrastrukturplanung im öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt für den Zeitraum 2010 bis 2013. Der Regierungsrat unterbreitet dieses Planungsinstrument alle vier Jahre dem Grossen Rat. Das öV-P ist abgestimmt auf die übergeordneten Planungen (Agglomerationsprogramm, kantonaler Richtplan¹, Verkehrsplan und Sachplan Verkehr des Bundes).

Das öV-Programm ist die Basis zur jährlichen Festlegung des Globalbudgets für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs durch den Grossen Rat. Es gibt ausserdem eine Übersicht über grössere Investitionsvorhaben im Investitionsbereich „öffentlicher Verkehr“. Die Beschlussfassung zum öV-P hat keine finanziellen Konsequenzen. Die entsprechenden Vorlagen (jährliches öV-Globalbudget und Einzelvorlagen zu Investitionen) werden dem Grossen Rat jeweils separat unterbreitet.

Die zukünftigen Ausgaben und Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind abhängig vom finanzpolitischen Spielraum des Kantons. Wegen der möglichen Verschärfung der kantonalen Schuldenbremse und wegen hängiger Steuerinitiativen ist zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des öV-Programms unsicher, ob der öV-Ausbau im beschriebenen Mass stattfinden kann.

Während der Gültigkeit des letzten **öV-Programmes 2006-2009** wurden am städtischen Tram- und Busnetz nur geringfügige Anpassungen vorgenommen (z.B. Buslinie 38 nach Grenzach-Wyhlen, Verlegung Tram 1 an den Bahnhof St. Johann). Hingegen konnten bei den eher weichen Faktoren (Qualität und Komfort) erhebliche Verbesserungen erreicht werden:

- Die meisten wichtigen Haltestellen sind mit dynamischen Fahrgastinformationen ausgerüstet.
- Eine neue Generation von Billetautomaten ist installiert.
- Die BVB hat 30 neue Biogasbusse in Betrieb genommen. Die ersten vier neuen Tango-Niederflurtrams sind geliefert.
- Eine neue Norm-Wartehalle „Parapluie“ wurde entwickelt und bereits vereinzelt aufgestellt.

Der kontinuierliche Ausbau der Regio-S-Bahn (Flirts, neue Haltestellen in Deutschland, sowie am Dreispitz und im Niederholz, einzelne Zusatzzüge in Spitzenzeiten etc.) hat zu einer deutlichen Nachfragezunahme geführt.

Das neue öV-Programm 2010-2013 umfasst folgende Schwerpunkte zur strategischen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs:

- Weitere Erhöhung des Fahrgastkomforts,

¹ vom Regierungsrat am 20.1.2009 erlassen

- Vereinbarung von Qualitätszielen mit den Transportunternehmungen,
- Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information (Verbesserung des grenzüberschreitenden Tarifangebots sowie der Kommunikation),
- Sicherstellung der selbstständigen Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung,
- Förderung und Verbesserung der Transportkette,
- Weiterentwicklung des öV-Netzes im Bereich Bus, Tram und S-Bahn.

Die geplanten Angebotsveränderungen beinhalten primär die folgenden grossen Anpassungen im **Tramnetz**, die im Zeitraum 2012 bis 2014 realisiert sein dürften:

- Verlängerung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein,
- Neue Verbindung aus dem Leimental via Margarethenstich an den Bahnhof SBB,
- Führung einer Tramlinie via Messeplatz zur Erlenmatt. Diese übernimmt die Erschliessung des Entwicklungsgebietes zusammen mit der Linie 1, die neu von der Dreirosenbrücke via Erlenstrasse zum Badischen Bahnhof geführt wird.

Weitere Tram-Neubaustrecken werden in den nächsten Jahren detailliert untersucht (Stücki, Roche, Claragraben, Dreispitz, Raum Spital/Universität, Bachgraben, Saint-Louis) und je nach Strukturentwicklung, Wirtschaftlichkeit und Verfügbarkeit der finanziellen Mittel langfristig in das städtische Tramnetz integriert.

Aufgrund der beschränkten Strecken-Kapazitäten wird es bei der **Regio-S-Bahn** in den nächsten vier Jahren keine grossen Angebotsverbesserungen geben. Punktuelle Optimierungen wie z.B. durch Verstärken von Zugskompositionen (u. a. FLIRT in Dreifachtraktion) oder durch Einsatz von Verstärkerkursen während der Hauptverkehrszeiten sind denkbar.

Der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Bahnhof SBB (Weichenverbindungen), im Laufental (Doppelspurinseln) und im Ergolzthal (Entflechtungen und Wendegleise) wird gemeinsam mit den übrigen Kantonen, dem Bund und der SBB vorangetrieben. Eine Realisierung ab 2016 wird angestrebt, so dass dann ein markanter Ausbau des S-Bahn Angebotes (unter anderem 1/4h-Takt bis Liestal) möglich wird. Auch die Planungen zum Herzstück der Regio-S-Bahn werden vorangetrieben, mit dem Ziel ab 2011 mit einem konkreten Vorprojekt zu beginnen. Die grösste Schwierigkeit liegt dabei in der Finanzierbarkeit dieser Grossinvestition.

Das **Globalbudget öV** umfasst einen ordentlichen Nettoaufwand von CHF 78 Mio. pro Jahr. Knapp 55 Mio. davon entfallen auf den Tram- und Busbetrieb, rund 20 Mio. ergeben sich aus den kantonalen Subventionen an das U-Abo und etwa 3 Mio. entfallen auf die Regio-S-Bahn. Ziel des Regierungsrates ist es den Kostendeckungsgrad der durch die Transportunternehmungen erbrachten Leistungen mindestens konstant zu halten bzw. mittelfristig tendenziell zu erhöhen. Die neuen Niederflurfahrzeuge Tango, der Umbau des Depots Wiesenplatz sowie die geplanten Angebotsausbauten im Tramnetz werden den Abgeltungsbedarf in den nächsten Jahren dennoch leicht steigen lassen.

2. Einleitung

Das öV-Programm (öV-P) beschreibt die Grundsätze der Angebots- und Infrastrukturplanung im öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt. Gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat dieses Planungsdokument alle vier Jahre. Das öV-P ist abgestimmt mit weiteren Planungsdokumenten: dem Agglomerationsprogramm, dem kantonalen Richtplan², dem Verkehrsplan sowie auf Bundesebene mit dem Sachplan Verkehr und stützt sich somit auf übergeordnete politische Ziele.

Das öV-P stellt neben der kantonalen Finanzplanung die Grundlage für die jährliche Festlegung des Globalbudgets für den öV dar. Das Globalbudget wiederum ist die Rechtsgrundlage für die Leistungsvereinbarungen, die der Kanton mit den Transportunternehmen jährlich abschliesst. Das gilt sowohl für die Leistungsvereinbarungen die das Grundangebot betreffen als auch die Leistungsvereinbarungen für ergänzende Angebote.

Das Grundangebot im öV besteht aus dem Fahrplanangebot der Regio-S-Bahn, Tram und Bus zwischen ca. 5 Uhr bis 1 Uhr. Die zusätzlich zum Linienverkehr durch die Transportunternehmen bei Grossanlässen (Fasnacht, 1. August-Feier, Silvester, Veranstaltungen im St. Jakobs-Park) Publikumsmessen und unvorhergesehenen Ereignissen angebotenen Verstärkerkurse zählen auch zur Leistungsvereinbarung des Grundangebotes.

Für die ergänzenden Angebote werden mit den Transportunternehmungen separate Leistungsvereinbarungen abgeschlossen. Dies betrifft das ergänzende Angebot für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung sowie die Nachtfahrten zwischen ca. 1.30 Uhr und 3.30 Uhr.

Der Luftverkehr und die Schifffahrt sind nicht Bestandteil des öV-P. Die Angebotsgestaltung dieser Verkehrsträger liegt ausserhalb des kantonalen Einflussbereichs. Dies gilt grundsätzlich auch für den Eisenbahnfern- und -güterverkehr. Allerdings bestehen innerhalb des Eisenbahnsystems starke Abhängigkeiten zwischen Regional-, Fern- und Güterverkehr.

Die trinationale Agglomeration Basel erstreckt sich über vier Kantone und drei Länder. Neben der Regio-S-Bahn verkehren mehrere Tram- und Buslinien über die Kantonsgrenze. Dem Regierungsrat ist es deshalb ein besonderes Anliegen, das öV-Angebot mit den Nachbarn sorgfältig abzustimmen und zu verbessern. Dies geschieht mit den Nachbarkantonen Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn und die Landesgrenzen überschreitend mit den deutschen und französischen Nachbarn. Die Koordination erfolgt in Projektgremien oder im Rahmen des TEB.

Tram- und Buslinien, die die Grenze zum Kanton Basel-Landschaft überfahren, werden in gegenseitigem Einvernehmen zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt bestellt und über die Paritätische Kommission³ koordiniert.

² vom Regierungsrat am 20.1.2009 erlassen

³ Zur Behandlung aller Fragen, welche den kantonsüberschreitenden öffentlichen Verkehr BS/BL betreffen, wurde als ständiges konsultatives Organ die Paritätische Kommission BVB/BLT eingerichtet. Vgl. § 15 f in der Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG, 1982 (SG 953.800)

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

Gute und funktionsfähige Verkehrsinfrastrukturen und öV-Angebote sind eine Voraussetzung dafür, dass Basel seine Rolle als Zentrum der trinationalen Agglomeration noch besser wahrnehmen kann. Dazu gehört auch ein guter öffentlicher Verkehr, der sowohl den Wirtschaftsstandort Basel als auch den Kanton Basel-Stadt als Wohnkanton stärkt. Es geht somit darum, einerseits das hohe Niveau des öffentlichen Verkehrs im Kanton zu halten und andererseits zusätzliche Marktpotenziale zu erschliessen.

Der Regierungsrat befürwortet demnach, sofern es die finanziellen Mittel erlauben, einen gezielten Ausbau des öV an den Stellen, an denen ein Potenzial für Nachfragesteigerungen besteht. Der Ausbau kann durch Netzergänzungen (Anbindung der neuen Stadtentwicklungsgebiete, grenzüberschreitende Tramlinienverlängerungen), durch Anpassungen im bestehenden Netz (wie zum Beispiel die Neuverknüpfungen von Tram- oder Buslinien) oder durch eine Erweiterung des Fahrplanangebots erfolgen.

Der Entwurf des öV-Programms 2010-2013 befand sich vom 26. Januar bis 30. März 2009 öffentlich in Vernehmlassung. In den über 50 teils umfangreichen Stellungnahmen stiess er auf grosses Interesse und grundsätzliche Zustimmung. Eine Zusammenfassung der Stellungnahmen sowie der vorgenommenen Änderungen findet sich im „Vernehmlassungsbericht zum öV-Programm 2010-2013“.

3. Ausgangslage: Das öV-Programm 2006-2009

Im öV-Programm 2006 bis 2009 hat sich der Regierungsrat folgende strategischen Schwerpunkte zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs gesetzt:

- Ausdehnung des städtischen Netzes in die Agglomeration
- Ausbau der Regio-S-Bahn und Verknüpfung mit dem Tram- und Busnetz
- Verstetigung und Verkürzung der Fahrtzeiten im städtischen Netz
- Weiterentwicklung der Fahrgastinformation
- Weiterentwicklung des Tarifverbundes
- Selbständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung
- Förderung und Verbesserung der Transportkette

Die gesetzten strategischen Schwerpunkte wurden von der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates (UVEK) insgesamt als richtig angesehen und unterstützt⁴. Die UVEK forderte jedoch, den Fahrgastkomfort (Wartehallen⁵, niveaugleiches Ein- und Aussteigen, kundenfreundliches Verhalten des Personals usw.) als ein weiteres strategisches Ziel aufzunehmen.

3.1 Angebotsänderungen während des öV-P 2006-2009

Die Umsetzung des öV-P 2006-2009 führte zu einigen Angebotsänderungen. Dieses Kapitel beschreibt die Anpassungen im Tram- und Busnetz sowie bei der Regio-S-Bahn und dem Fernverkehr während dieser Laufzeit.

3.1.1 Anpassungen Taktgefüge

Aufgrund der verlängerten Ladenöffnungszeiten haben sich die Einkaufsgewohnheiten verändert. Aus diesem Grund wurde auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 der 7.5-Minuten-Takt am Samstagnachmittag für alle BVB-Tramlinien, die BLT-Tramlinie 11 und die nachfragestarken BVB-Buslinien um eine Stunde bis 18.30 Uhr verlängert. Die BLT-Tramlinien 10 und 17 verkehren samstags tagsüber alle 10 Minuten statt 15 Minuten.

3.1.2 Angebotsänderungen im Busnetz

Die Mehrheit der Basler Stimmberechtigten hat den Gegenvorschlag zur Trolleybusinitiative am 17. Juni 2007 angenommen. Auf Basis dieses Entscheids hat die BVB per Ende Juni 2008 die letzten Trolleybusse durch Erdgas/Biogasbusse ersetzt. Dank dieser Vereinheitlichung der Busflotte besteht heute mehr Flexibilität, das Busnetz den veränderten Kundenbedürfnissen anzupassen.

⁴ Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) des Grossen Rates zum öV-Programm 2006-2009, 28. September 2005

⁵ Im öV-P 2006-2009 wurde bereits der Handlungsbedarf bei den Wartehallen beschreiben, vgl. S. 31

Verlängerung der Buslinie 38 nach Grenzach-Wyhlen

Einen ersten Meilenstein zur Weiterentwicklung des Busnetzes hat der Regierungsrat mit der Einführung der neuen Buslinie nach Grenzach-Wyhlen unternommen.

Das im Dezember 2008 eingeführte Betriebskonzept sieht vor, dass die Linie 31 mit unveränderter Linienführung (Claraplatz - Habermatten) verkehrt, allerdings nur noch alle 15 Minuten. Im Abschnitt Claraplatz bis Hörnli Grenze überlagert sie sich mit der verlängerten Linie 38. Diese verkehrt wie bisher alle 15 Minuten von Allschwil zur Schiffflände und wird neu via Claraplatz Richtung Hörnli verlängert. Entlang der Grenzacherstrasse führt die Überlagerung der beiden Linien zu einem 7.5-Minuten-Takt (Claraplatz bis Hörnli Grenze). An der Haltestelle „Hörnli-Grenze“ gabelt sich die Linie 38. Jeder zweite Kurs fährt neu via Grenzach nach Wyhlen Siedlung. Dadurch ergibt sich tagsüber (vorerst Montag bis Samstag) im grenzüberschreitenden Verkehr ein Halbstundentakt.

Im Abschnitt Hörnli Grenze - Habermatten ist das Angebot gegenüber früher reduziert (6 statt 8 Kurse pro Stunde). Dies ist akzeptabel, da die Nachfrage einen 7.5 Minuten-Takt in diesem Bereich nicht rechtfertigt. In der folgenden Abbildung ist das neue Konzept schematisch dargestellt.⁶

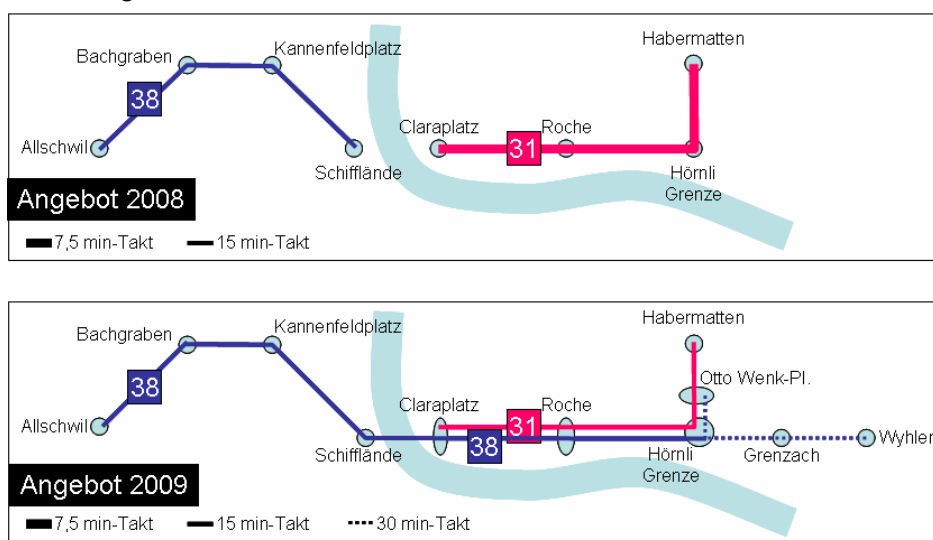


Abbildung 1 schematische Darstellung des alten und neuen Angebots der Buslinie 31 und 38

Die Südbadenbus GmbH (SBG), eine Tochter der Deutschen Bahn, betreibt auf der deutschen Seite den CityBus (Linie 7311), der die einzelnen Ortsteile der Gemeinde Grenzach-Wyhlen verbindet. Diese Linie ist neu auf die Buslinie 38 abgestimmt, so dass ein optimaler Zubringer zur Linie 38 entsteht.

Die Buslinie 38 wird gemeinsam von der BVB und der SBG gefahren. Dies praktizieren die BVB und die Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG) bereits heute mit Erfolg auf der Linie 55 vom Claraplatz nach Haltingen/Kandern.

⁶ Vgl. Beantwortung des Anzugs Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Busverbindung nach Grenzach-Wyhlen, 18. Juni 2008 (P058399)

Die EU fördert die Einführung der Linie im Rahmen des Interreg-IV-Programms. Der Kanton und die Gemeinde Grenzach-Wyhlen haben die Zuständigkeiten und die Grundsätze der Finanzierung dieses Busbetriebs vertraglich vereinbart.

Verbesserung auf der Buslinie 7301

Die deutsche Buslinie 7301 der SBG fährt von Grenzach über Riehen nach Lörrach. Auf Schweizer Gebiet war es bisher nicht erlaubt, dass Fahrgäste an den vier Haltestellen in Riehen ein- oder aussteigen. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 ist dies möglich. Dadurch entstehen neue Fahrtmöglichkeiten zwischen Riehen und Lörrach, sowie zwischen Riehen und Grenzach-Wyhlen.

Buslinie 37

Gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft wurde das Angebot der Buslinie 37 auf Fahrplanwechsel im Dezember 2007 ausgebaut und verändert: Einerseits wurde der Takt bedarfsgerecht in den Stosszeiten verdichtet und andererseits bedient die Buslinie 37 die Haltestellen innerhalb des Dreispitz-Areals (Reinacher- und Mailandstrasse) aufgrund der schwachen Auslastung nicht mehr. Dadurch gewann die Linie ihre Fahrplanstabilität zurück.

Die Entwicklung des Potenzials (neue Nutzungen) des Dreispitzareals wird weiterhin beobachtet, um allenfalls die Linienführung wieder anzupassen, wenn dies die Nachfrage rechtfertigt.

Bei der von den beiden Regierungen genehmigten Taktverdichtung auf einen 7.5 Min-Takt zwischen Ulmenweg und Bottmingen Montag-Freitag in den Hauptverkehrszeiten handelte es sich bis Dezember 2009 um einen zweijährigen Probebetrieb. Das ab Fahrplanwechsel 2009 geltende Angebot ist in Kapitel 5.1 beschrieben.

Buslinie 50

Aufgrund der Nachfragesteigerung auf der Buslinie 50 (Basel-SBB - EuroAirport) bietet die BVB auf dieser Buslinie seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 einen durchgehenden 7.5 Minuten-Takt (Montag bis Freitag) an. Die Linie wird integral mit Gelenkbussen betrieben. Die bei den Fahrgästen wenig beliebten Gepäckanhänger kommen nicht mehr zum Einsatz. Seit Sommer 2008 wird auch das Niveau "Départ" angefahren, was einem langjährigen Wunsch des EAP entspricht.

Buslinie 603/604

Die Linie 603, die die Haltestellen zwischen Village-Neuf – Huningue – Basel bedient, verkehrt seit Dezember 2007 Montag bis Freitag halbstündlich, an Samstagen und vormittags fährt die Linie stündlich.

Ebenfalls seit 2007 verkehrt die Linie 604 von Saint-Louis nach Basel Montag bis Freitag neu alle 15 bis 20 Minuten, an Samstagen alle 25 Minuten.

Beide Linien fahren durchwegs direkt zur Schiffflände. Das bisherige Umsteigen an der Grenze entfällt.

Buslinie 80

Die morgendliche Taktlücke auf der Buslinie 80 zwischen Liestal und Aeschenplatz wurde auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2008 geschlossen, so dass auf beiden Buslinien 70 und 80 tagsüber ein durchgehender Halbstundentakt besteht.

3.1.3 Angebotsänderungen im Tramnetz**Tramlinie 2**

Riehen wurde per Fahrplanwechsel vom Dezember 2006 per S-Bahn an den Bahnhof SBB angeschlossen. Damals sind die bislang in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit angebotenen Einsatzkurse der Linie 2 zwischen Eglisee und Riehen eingestellt worden.

Seit Fahrplanwechsel im Dezember 2008 fahren am frühen Morgen wieder Direktkurse von Riehen zum Bahnhof SBB. Der Fahrplan ist auf die Abfahrt der Intercity-Züge Richtung Zürich und Bern abgestimmt. Mit dieser Massnahme soll der Überlastung der Linie 6 in der morgendlichen Hauptverkehrszeit entgegengewirkt und den Pendlern zudem ein attraktiver Direktanschluss an die Intercity-Züge nach Bern und Zürich geboten werden.

Tramerschliessung des Bahnhofes St. Johann (Entwicklungsgebiet Pro Volta)

Die Tramlinie 1 fährt seit Fahrplanwechsel im Dezember 2008 vom Kannenfeldplatz über den Bahnhof St. Johann und durch die Voltastrasse an den Voltaplatz. Die Haltestelle Gasstrasse wird nicht mehr bedient. Die Distanzen zu den benachbarten Haltestellen (Kannenfeldplatz, Voltaplatz, Bahnhof St. Johann) sind kurz. Die Erschliessung des Quartiers bleibt sichergestellt.

Der Bau der neuen Linie dürfte rund CHF 18 Mio. Kosten (Schlussabrechnung noch ausstehend), wovon der Bund im Rahmen des Agglomerationsverkehrsfonds 50% der Baukosten übernimmt.

Neue Einsatzlinie vom Badischen Bahnhof zum Bahnhof St. Johann

Mit dem Ziel, die Verbindungen für Pendler und Pendlerinnen aus dem südbadischen Raum zu verbessern, wird per Anfang März 2009 in den Hauptverkehrszeiten eine Einsatzlinie vom Badischen Bahnhof über den Campus Novartis zum Bahnhof St. Johann probeweise eingeführt. Die Kurse verkehren halbstündlich, abgestimmt auf den Fahrplankontakt der Regionalzüge und S-Bahnen im Badischen Bahnhof.

3.1.4 Sistierte Angebotsplanungen**Tramstrecke Baleo**

Die im öV-Programm 2006 bis 2009 erwähnte Tramstrecke Münchensteinerbrücke - Baleo - St. Jakob wird nicht weiter verfolgt. Es ist davon auszugehen, dass das Nachfragepotenzial auch mittelfristig nicht genügt, um eine neue Tramlinie einigermaßen wirtschaftlich zu betreiben.

3.1.5 Angebotsänderungen der Regio-S-Bahn

S3 Olten - Basel - Laufen - Porrentruy

Die 20 neuen Regionaltriebfahrzeuge (FLIRT) wurden ab Herbst 2005 abgeliefert und bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 kontinuierlich auf der S3 eingesetzt. Am 24. Mai 2006 ging die neue S-Bahn-Haltestelle Dreispitz in Betrieb. Zudem konnte auf den Fahrplanwechsel 2006 dank neuer Zuglage die Fahrzeit zwischen Basel und Laufen um mehr als fünf Minuten verkürzt werden. Gleichzeitig wurden die meisten PostAuto-Linien an die S-Bahn angeschlossen. All diese Massnahmen haben zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen von über 40 % gegenüber 2001 (Einführung des Halbstundentakts) geführt. Wegen des akuten Sitzplatzmangels verkehren seit April 2008 drei zusätzliche Verdichtungszüge während der Abendspitze zwischen Basel und Aesch.

S6 Zell im Wiesental - Lörrach - Riehen - Basel Bad. Bf. - Basel SBB

Im Badischen Bahnhof wurden zwischen Juni und Oktober 2006 die Gleisanlagen umgebaut. Dieser Umbau ermöglichte, dass seit dem Fahrplanwechsel 2006 die S6 bis Basel SBB weiterfährt. Von Montag - Samstag (6 - 19 Uhr) verkehrt die S6 halbstündlich, am Abend und Sonntag stündlich. Auch auf dieser Linie werden seit Frühjahr 2006 FLIRT eingesetzt. Eine signifikante Steigerung der Fahrgastzahlen ist bereits jetzt auf der Verbindungsbahn festzustellen: Bis zur Jahresmitte 2008 benutzten rund 2'500 Personen/Tag die S6 auf der Rheinbrücke; dies ist eine Zunahme von 150 % gegenüber der Nachfrage der S4 vor der Einführung.

Auf Fahrplan 2008 sind (im Sinne eines Probetriebs) drei Zusatzzüge eingeführt worden, so dass werktags auch zwischen 20 und 22 Uhr ein Halbstundentakt Basel SBB - Lörrach angeboten wird. Die Nachfrage nach diesen Leistungen ist mit durchschnittlich 50 Reisenden pro Zug ab Basel SBB relativ hoch. Um diese Tageszeit werden vor allem auch die Anschlüsse von den nationalen Fernzügen abgenommen, die zur vollen Stunde im Bahnhof SBB ankommen. In der Gegenrichtung ist die Nachfrage erwartungsgemäss niedriger. Das Zugangebot soll mindestens in der Fahrplanperiode 2009 weitergeführt werden.

Der Bahnhof Riehen (im Dorf) wurde im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2007 auf S-Bahnstandard ausgebaut und zum Fahrplanwechsel (9.12.2007) in Betrieb genommen. Hingegen konnte die neue S-Bahnhaltestelle Riehen Niederholz wegen massiver Kostensteigerungen nicht wie geplant auf denselben Zeitpunkt realisiert werden. Nachdem aber im Herbst sowohl der Riehener Einwohnerrat als auch der Grosse Rat den Nachtragskredit genehmigt hatten, konnte Ende April 2008 mit dem Bau begonnen werden. Die Inbetriebnahme erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008.

S4 (RE) Offenburg - Freiburg - Basel Bad. Bf. - SBB

Mit der Verlängerung der S6 bis Basel SBB musste die S4 wegen der beschränkten Kapazität am Rheinübergang im Bad. Bahnhof eingekürzt werden. An Werktagen verkehren in der Morgen- und Abendspitze je fünf Züge pro Richtung unverändert bis Basel SBB weiter. Nach der Eröffnung der zweiten Rheinbrücke (voraussichtlich 2012/2013) bestünde bei entsprechender Nachfrage die Möglichkeit, wieder alle Züge zu verlängern.

S1 Frick/Laufenburg - Basel - Mulhouse

Der Umbau der bestehenden Bahnhöfe im Fricktal auf S-Bahnstandard wurde 2008 abgeschlossen. Im Dezember 2008 wurden die neuen Haltestellen Pratteln Salina Raurica und Rheinfelden Augarten in Betrieb genommen. Gleichzeitig wurden auf dem schweizerischen Streckenabschnitt 12 FLIRT eingesetzt, was aufgrund der hohen Streckenauslastung notwendig ist. Leider erhielten diese Fahrzeuge im Elsass noch keine Zulassung durch die französische Behörde, so dass eine Durchbindung bis Mulhouse derzeit nicht möglich ist. Bis zur Ablieferung einer neuen Serie speziell für Frankreich (voraussichtlich 2011) verkehrt die S-Bahn von beiden Seiten her nur bis Basel SBB mit Umsteigemöglichkeit am selben Perron. Zwischen Mulhouse und Basel verkehren die heutigen Triebfahrzeuge (u. a. NPZ in 2-Stromausführung). Seit dem 7. September 2009 bedienen alle S-Bahnen bzw. Regionalzüge der Relation Mulhouse - Basel den Bahnhof St. Johann. Dies hat jahrelange Verhandlungen mit den französischen Zollbehörden erfordert.

3.1.6 Angebotsänderungen im Fernverkehr

Für den Personenfern- und Güterverkehr sind grundsätzlich die Bahnen marktverantwortlich. Vor allem im Güterverkehr spielt seit der Liberalisierung des europäischen Marktes der Wettbewerb eine grosse Rolle. Der Einfluss der öffentlichen Hand und damit auch des Kantons Basel-Stadt ist daher sehr beschränkt.

Ein Meilenstein im internationalen Personenverkehr war die Inbetriebnahme des ersten Abschnittes (Paris -) Vaire - Beaudrecourt der LGV Est auf den 10. Juni 2007. Seit Dezember 2007 verkehren täglich drei bzw. vier TGV zwischen Zürich, Basel und Paris. Die Fahrzeit Basel - Paris beträgt rund 3 ½ Stunden, was gegenüber früher einen Gewinn von weit mehr als einer Stunde ausmacht. Bei den Fahrgastzahlen wurden die Erwartungen bei weitem übertroffen. Die Züge sind mit rund 1`500 Reisenden pro Tag⁷ überdurchschnittlich gut ausgelastet, weshalb die Morgenverbindung im Abschnitt Zürich - Basel bereits nach kurzer Zeit um einen zusätzlichen IC verstärkt werden musste. Anfängliche betriebliche Schwierigkeiten (Verspätungen) konnten im Laufe der Einführungsphase zum Teil, jedoch noch nicht vollständig behoben werden.

Im nationalen Fernverkehr war die Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels auf Dezember 2007 das wichtigste Ereignis. Seitdem hat sich auf den meisten Relationen zwischen Basel und dem Wallis die Fahrzeit um rund eine Stunde (und sogar mehr) verkürzt. Auf den Fahrplan 2009 wurden der Halbstundentakt im InterCity-Verkehr Basel - Zürich und das neue Gotthardkonzept eingeführt. Dank den beiden neuen Angeboten verkürzen sich die Fahrzeiten von Basel nach Chur, Luzern und ins Tessin um bis zu einer Viertelstunde. Gleichzeitig wird auf beiden Verbindungen modernes Rollmaterial eingeführt.

3.1.7 Angebotsänderungen im ergänzenden Verkehr

Ergänzendes Angebot für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreiben einen Fahrdienst für Menschen, die aufgrund ihrer Mobilitätsbehinderung die öffentlichen Verkehrsmittel nicht benutzen können. Zur Organisation und Durchführung besteht eine Koordinationsstelle „Fahrten für Be-

⁷ Ungefähr 550 Reisende ab Zürich und 950 Reisende ab Basel.

hinderte beider Basel" (KBB). Der Transportauftrag wurde 1999, nach einem Submissionsverfahren, der 33er Taxi AG, Basel, übertragen. Wesentliche Grundlage der jetzigen Arbeit der KBB ist der Staatsvertrag zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft: „Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten“⁸.

Der Transportauftrag der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft an die KBB wird derzeit von einer internen Arbeitsgruppe überprüft. In diesem Rahmen soll einerseits geklärt werden, ob in Zukunft wie bisher mit nur einem oder neu allenfalls mit mehreren Anbietern zusammengearbeitet werden soll. Andererseits wird auch der Aufbau der Leistungsvereinbarung mit der beauftragten Taxiunternehmung überprüft. Ziel ist es, das Anreizsystem dahingehend zu optimieren, dass möglichst viele Fahrten in bestmöglicher Qualität angeboten werden können. Der Verwaltungsaufwand soll gleichzeitig auf das notwendige Minimum beschränkt werden.

Der Fahrdienst kann innerhalb der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie in den beiden Bezirken Dorneck-Thierstein und Rheinfelden genutzt werden, täglich bis Mitternacht. Die für subventionsberechtigte Personen (vom Arzt bescheinigte Mobilitätsbehinderung und Wohnsitz in einer der beiden Kantone) geltenden Tarife sind analog zum TNW nach Anzahl Zonen abgestuft.

Die Kundschaft der KBB wird jährlich zur Qualität der Fahrleistungen befragt. Rund 80% der Befragten erklären, dass sie mit den Fahrleistungen zufrieden oder sehr zufrieden sind.

Das Angebot wurde im Zeitraum des letzten öV-P nicht geändert.

TNW-Nachtnetz

Aufgrund von politischen Vorstössen⁹ haben die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossen, das öV-Angebot in den Wochenendnächten gemeinsam zu planen. Ins Projekt einbezogen waren von Anfang an die Kantone Aargau und Solothurn.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 ging das koordinierte neue Nachtangebot in Betrieb. Das Konzept umfasst S-Bahn-Linien, Tramlinien, Buslinien sowie Sammeltaxis (vgl. Abbildung 2). Damit haben die Fahrgäste gut aufeinander abgestimmte Fahrmöglichkeiten in den Betriebsnächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag. Ab Basel werden drei, in der Region teilweise zwei, Abfahrten angeboten. Parallel dazu hat der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ein gemeinsames Marketing, ein verbessertes Sicherheitskonzept sowie einen einheitlichen Tarif umgesetzt.

⁸ BS: SG 953.930; BL: SGS 480.111

⁹ Auch die UVEK forderte in Ihrem Bericht zum öV-P 2006-2009 die Prüfung eines vertakteten Nachtbusystems, S. 7



Abbildung 2 Ausschnitt des TNW-Nachtnetzes

Beim Nachtverkehr handelt es sich um ein ergänzendes öV-Angebot. Aus diesem Grund erwarten die Regierungen der beteiligten Kantone, dass die beauftragten Transportunternehmen das Nachtangebot nach einer Initialphase von fünf Jahren kostendeckend betreiben.

3.2 Nachfrageentwicklung

3.2.1 Verkehrsmengen in der Agglomeration Basel

Das Gesamtverkehrsmodell der Region Basel¹⁰ hat gezeigt, dass vor allem im kantonsgrößen überschreitenden Verkehr grosses Potenzial besteht, den heute noch tiefen Modal Split zu erhöhen. Die nachfolgenden beiden Abbildungen zeigen die Verkehrssituation 2003 (MIV und öV) sowie den Anteil des öV (in Prozent) im Personenverkehr. Die Dicke der Pfeile steht für die Verkehrsmenge; der jeweils rote Teil entspricht dem Anteil des Motorisierten Individualverkehrs, der grüne Teil und die Prozentzahl bildet den Modal Split (Anteil öV) ab.

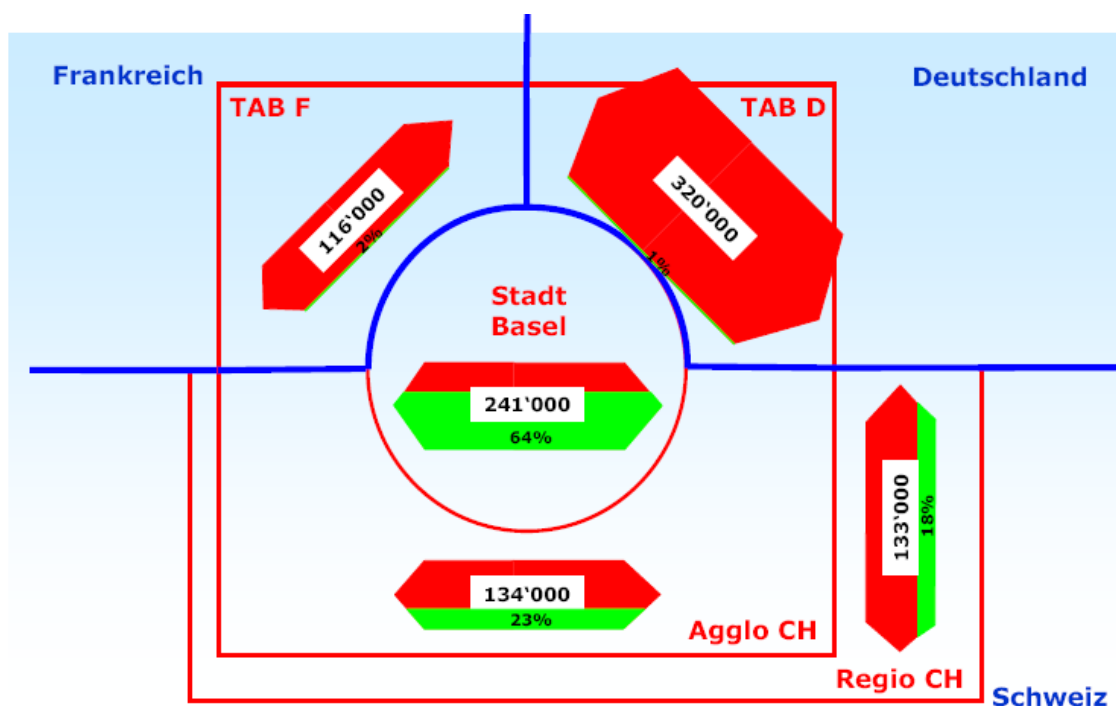


Abbildung 3 Binnverkehr innerhalb der jeweiligen Teilräume

(Lesebeispiel: 134'000 Personen-Fahrten (Gesamtverkehrsaufkommen MIV und öV) täglich innerhalb des schweizerischen Teilgebiets der Trinationalen Agglomeration Basel; Anteil öV davon rund 23% (grüner Anteil))

Es lässt sich erkennen, dass der öV-Anteil in der Schweiz und insbesondere im Verkehr mit der Stadt Basel wesentlich grösser ist, als der entsprechende Anteil im grenznahen Deutschland und Frankreich. Von Frankreich und Deutschland aus sind im Verkehr mit der Schweiz und insbesondere mit der Stadt Basel wesentlich grössere öV-Anteile festzustellen als im Binnverkehr dieser Länder.

¹⁰ Gesamtverkehrsmodell der Region Basel, Mai 2007, S. 19 ff.

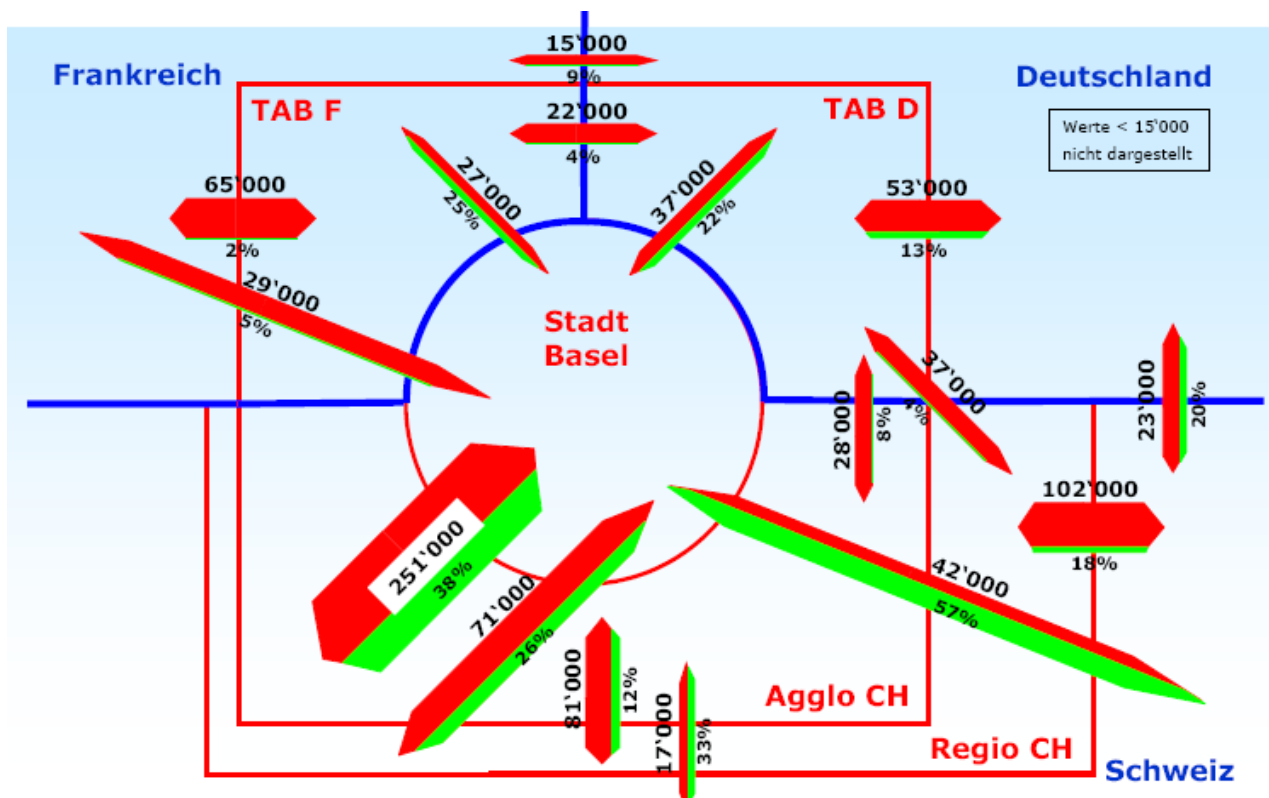


Abbildung 4 Gesamtverkehr zwischen Teilräumen (Grobzonen)

Die Abbildungen zeigen deutlich, dass der öffentliche Verkehr in den drei Teilgebieten der Region Basel eine unterschiedliche Rolle spielt und dass die grenzüberschreitende Mobilität noch ein grosses Potenzial aufweist für eine Erhöhung des öV-Anteils. Die unterschiedlichen Anteile des öffentlichen Verkehrs sind auch ein Indiz für die unterschiedliche Angebotsqualität.

3.2.2 Nachfrageentwicklung der Tram- und Buslinien

Die Zahl der Fahrgäste im TNW lag mit 204,1 Mio. im Jahr 2008 erstmals über der 200-Millionengrenze. Sie nahm damit im Vergleich zu 2007 um 2,3% zu. Gleichzeitig stiegen die zurückgelegten Personenkilometer um 0.16%.¹¹

Schon im letzten öV-Programm wurde das Bus- und Tramnetz nach Haupt- und Ergänzungslinien gegliedert. Hauptlinien sind Linien, die täglich (Montag bis Sonntag) den ganzen Tag (ca. 6-24 Uhr) verkehren sowie mindestens einen Grundtakt von 20 Minuten aufweisen.

Die untenstehende Graphik zeigt die Entwicklung der beförderten Personen auf den Hauptlinien in den Jahren 2004 bis 2008 im Vergleich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Linien 30 und 33 ab 2005 sowie die Linie 37 ab 2006 eine andere Linienführung aufweisen. Im Jahr 2006 zeigte sich, dass diese Buslinien neue Fahrgäste gewinnen konnten. Zu erkennen ist auch die sehr deutliche Nachfragesteigerung auf der Linie 50.

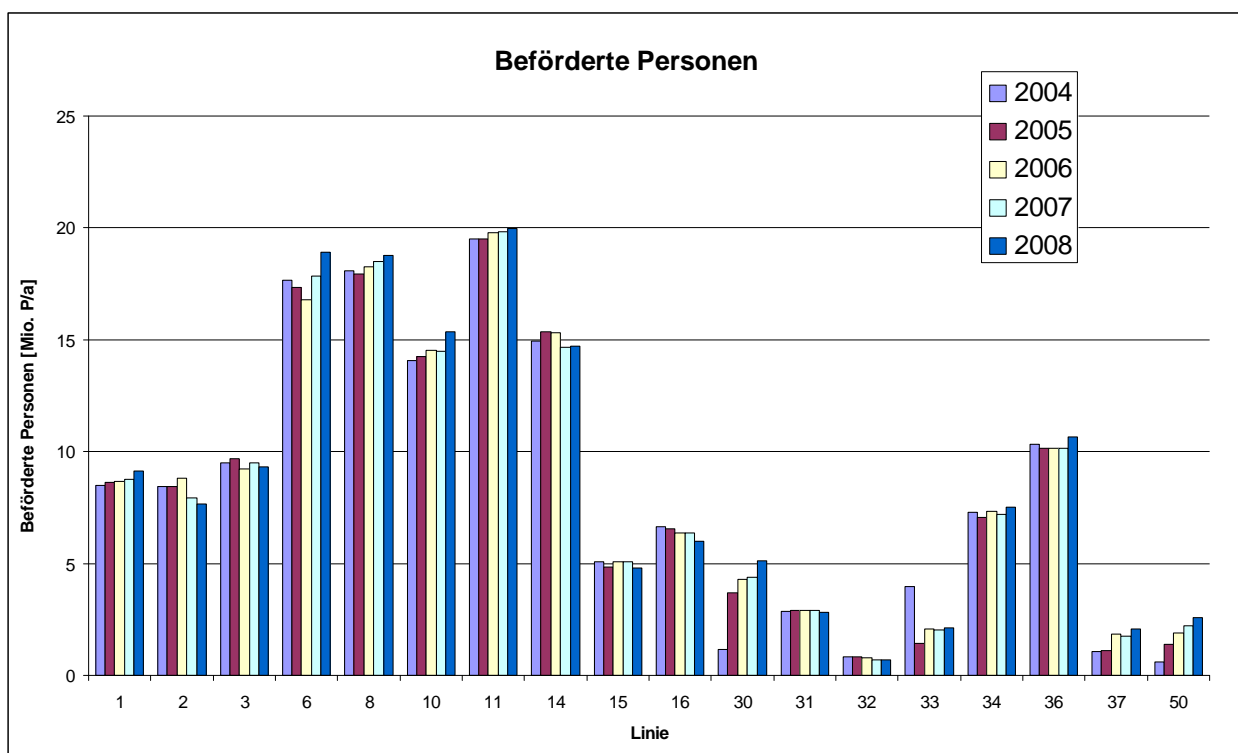


Abbildung 5 Beförderte Personen in Mio. pro Jahr im Vergleich auf den Hauptlinien

Die Tramlinien zeigen eine weitgehend stabile Nachfrage. Der Rückgang auf der Linie 2 und 14 dürfte im Wesentlichen auf den Ausbau der Regio-S-Bahn zurückzuführen sein (Flirts, Verlängerung S6 an Bahnhof SBB).

¹¹ Vgl. BLT Geschäftsbereich 2008, S. 17.

Die Verkehrsleistung der Hauptlinien (in Personenkilometern) sind in Abbildung 6 dargestellt. Vor allem auf den Linie 10 und 11 ist ein Anstieg zu erkennen. Dies ist nicht nur auf die Nachfragesteigerung zurückzuführen, sondern auch darauf, dass sich die durchschnittliche Reisedistanz pro Fahrgast erhöht hat. Das wiederum liegt daran, dass mehr Fahrgäste aus den weiter entfernt liegenden Gemeinden diese Linien nutzen. Auch auf den Buslinien 30 und 50 ist ein deutlicher Anstieg der Personenkilometer zu erkennen.

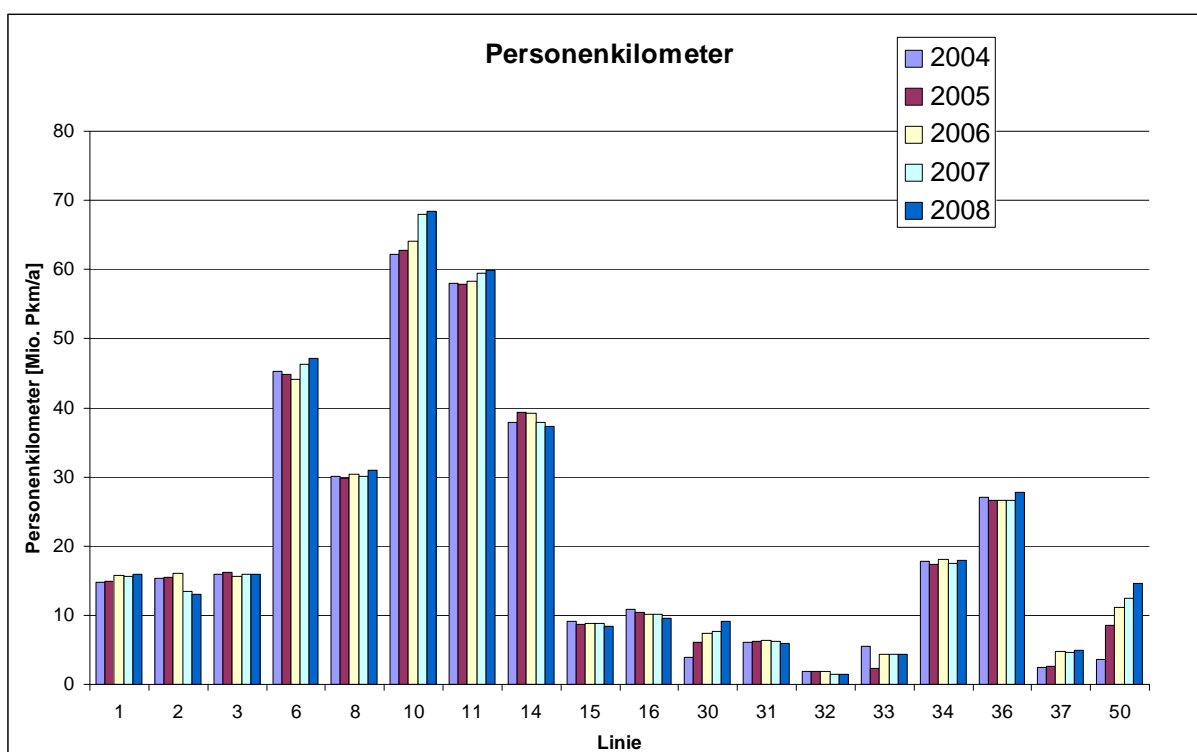


Abbildung 6 Personenkilometer in Mio. pro Jahr im Vergleich auf den Hauptlinien

Die beförderten Personen der Ergänzungslinien sind in Abbildung 7 zu erkennen. Die Buslinie 35 fährt erst seit 2005 im Wechsel mit der Linie 45. Der Sprung auf der Linie 38 ist auf die Verlängerung der Linie nach Grenzach-Wyhlen zurückzuführen.

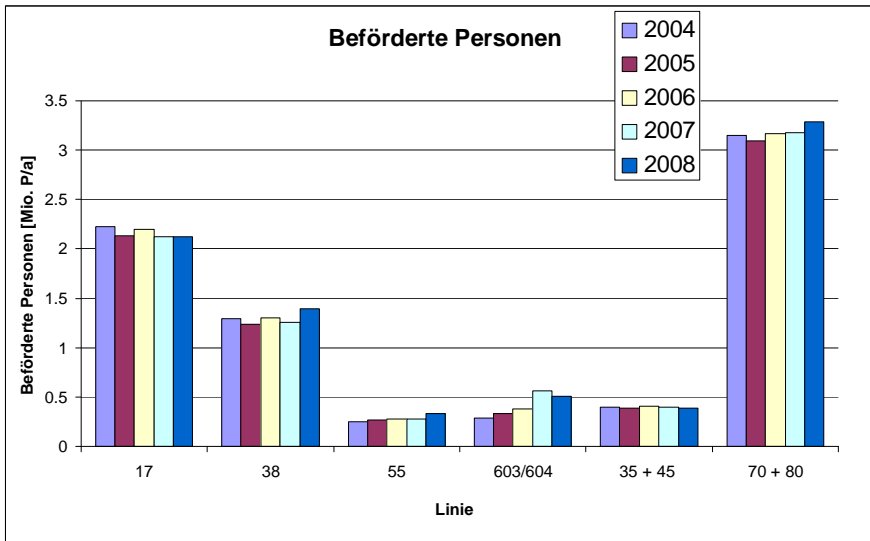


Abbildung 7 Beförderte Personen in Mio. pro Jahr auf den Ergänzungslinien

Bei der Tramlinie 17 ist zu sehen, dass zwar weniger Personen 2007 mit dieser Linie fahren, aber mehr Personenkilometer zurückgelegt wurden. Dies liegt daran, dass auch auf dieser Linie die Fahrgäste eine längere Strecke zurücklegten, als in den Jahren zuvor. Dies deckt sich mit dem allgemeinen Trend, dass die Fahrtlänge immer mehr zunimmt. Das kann einerseits daran liegen, dass der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen längere Fahrten in derselben Zeit zulässt und andererseits an der zunehmenden Zersiedelung, die längere Wege mit sich bringt. Die Linien 70 und 80 weisen aufgrund ihrer Länge bei den Personenkilometern hohe Werte auf.

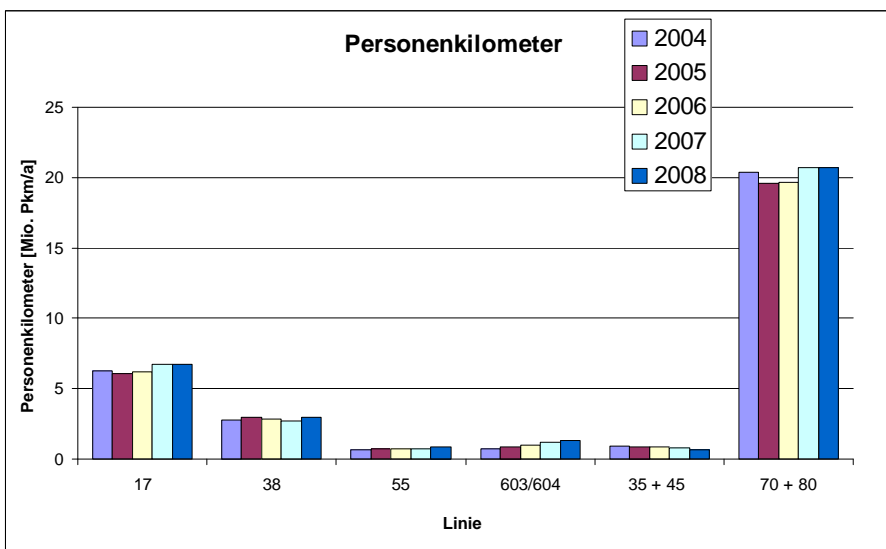


Abbildung 8 Personenkilometer in Mio. pro Jahr auf den Ergänzungslinien

3.2.3 Nachfrageentwicklung der Regio-S-Bahn

Nachfolgende Abbildungen zeigen den deutlich steigenden Nachfragetrend (in Personenkilometern) im Bereich der Regio-S-Bahn der Linien S1, S3, S5, S6.¹²

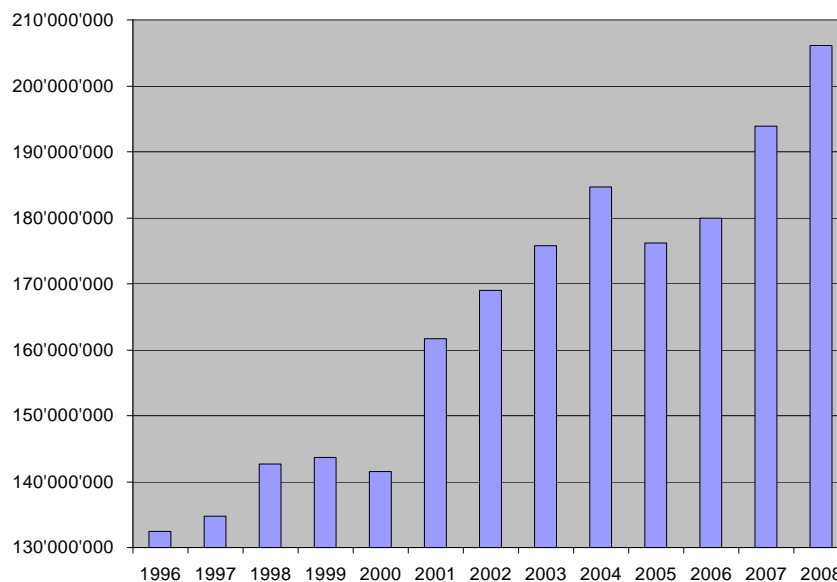


Abbildung 9 Entwicklung der Verkehrsleistungen bei der Regio-S-Bahn in der NWCH und im Elsass (Linien S1 und S3)

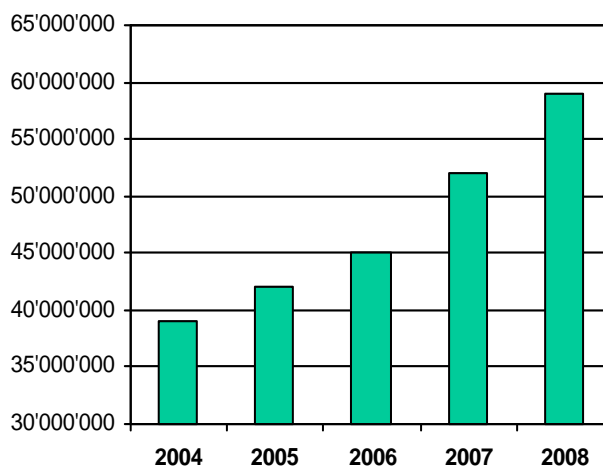


Abbildung 10 Entwicklung der Verkehrsleistungen bei der Regio-S-Bahn im Wiesental (Linien S5 und S6)

Die stetige Zunahme im Wiesental ist auf die Komfortverbesserungen (FLIRT), die Einführung des vertakteten Betriebes (ab 2004), Haltestellen-Ausbauten sowie Verbundtarife und Marketing zurückzuführen. Zusätzlich ergibt sich im Jahr 2007 eine sprunghafte Zunahme infolge der Verlängerung der Linien an den Bahnhof Basel SBB.

¹² Vor allem auf der S3 war ein Rückgang der Personenkilometer vom Fahrplan 2004 auf den Fahrplan 2005 zu verzeichnen. Dies ist auf das verbesserte Angebot im Fernverkehr zurückzuführen (zusätzliche Halte in Liestal und Sissach).

3.3 öV-Angebot 2009 (ab Dezember 2008 in Betrieb)

3.3.1 Erschliessungsqualität des öV

Für über die Hälfte der Wohnbevölkerung in der Schweiz ist der öV-Anschluss entscheidend bei der Wahl des Wohnortes. Auch bei der Bevölkerungsbefragung 2007 im Kanton Basel-Stadt hat sich gezeigt, dass die Befragten dem öffentlichen Verkehr eine grosse Wichtigkeit beimessen und zugleich mit diesem sehr zufrieden sind. Die gute öV-Erschliessung trägt in hohem Masse zur wirtschaftlichen Standortgunst bei.

Deutlich erkennbar ist das gute öV-Angebot im Kanton Basel-Stadt anhand der Graphik (Abbildung 12). Die Erschliessung durch den öV liegt vorwiegend in der Güteklasse A bzw. B. Die Güteklasse eines Areals bezüglich Erreichbarkeit mit Trams und Bussen wird dabei entsprechend der Abbildung 11 ermittelt. Klasse A bedeutet also, dass mindestens eine Haltestelle der Tram- oder Buslinie im Bereich von 300 Metern erreichbar ist und der kumulierte Takt der dort verkehrenden Linien unter fünf Minuten liegt.¹³

Takt (Montag bis Freitag)	Distanz zur Haltestelle (in Meter)			
	unter 300 Meter	300 - 500 Meter	501 - 750 Meter	751 - 1000 Meter
unter 5 Minuten	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
5 - 9 Minuten	Klasse B	Klasse C	Klasse D	
10 -19 Minuten	Klasse C	Klasse D		

Abbildung 11 Güteklassen der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr

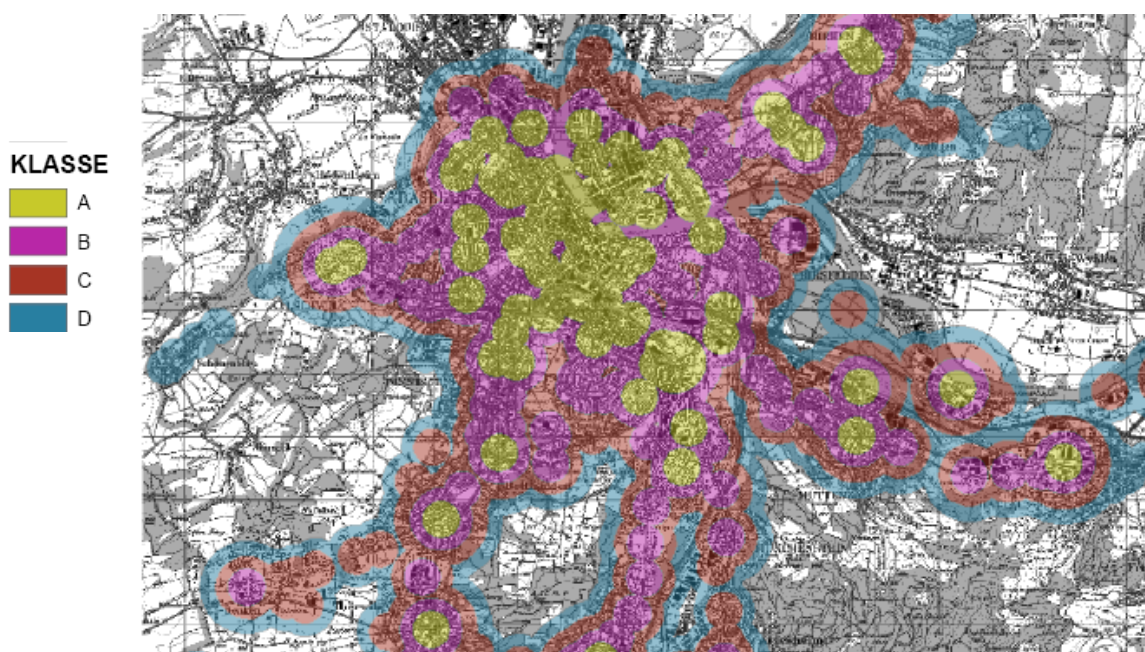


Abbildung 12 Güteklassen der öV-Erschliessung in der Agglomeration Basel

¹³ VSS-Norm 640 290

3.3.2 Angebot des Tram- und Busnetzes

Die Linienführung der Tram- und Buslinien ist in nachstehender Abbildung dargestellt. Die Aufteilung auf Haupt- und Ergänzungslinien, sowie die Taktichten und Betriebszeiten ergeben sich aus Abbildung 14 und Abbildung 15.

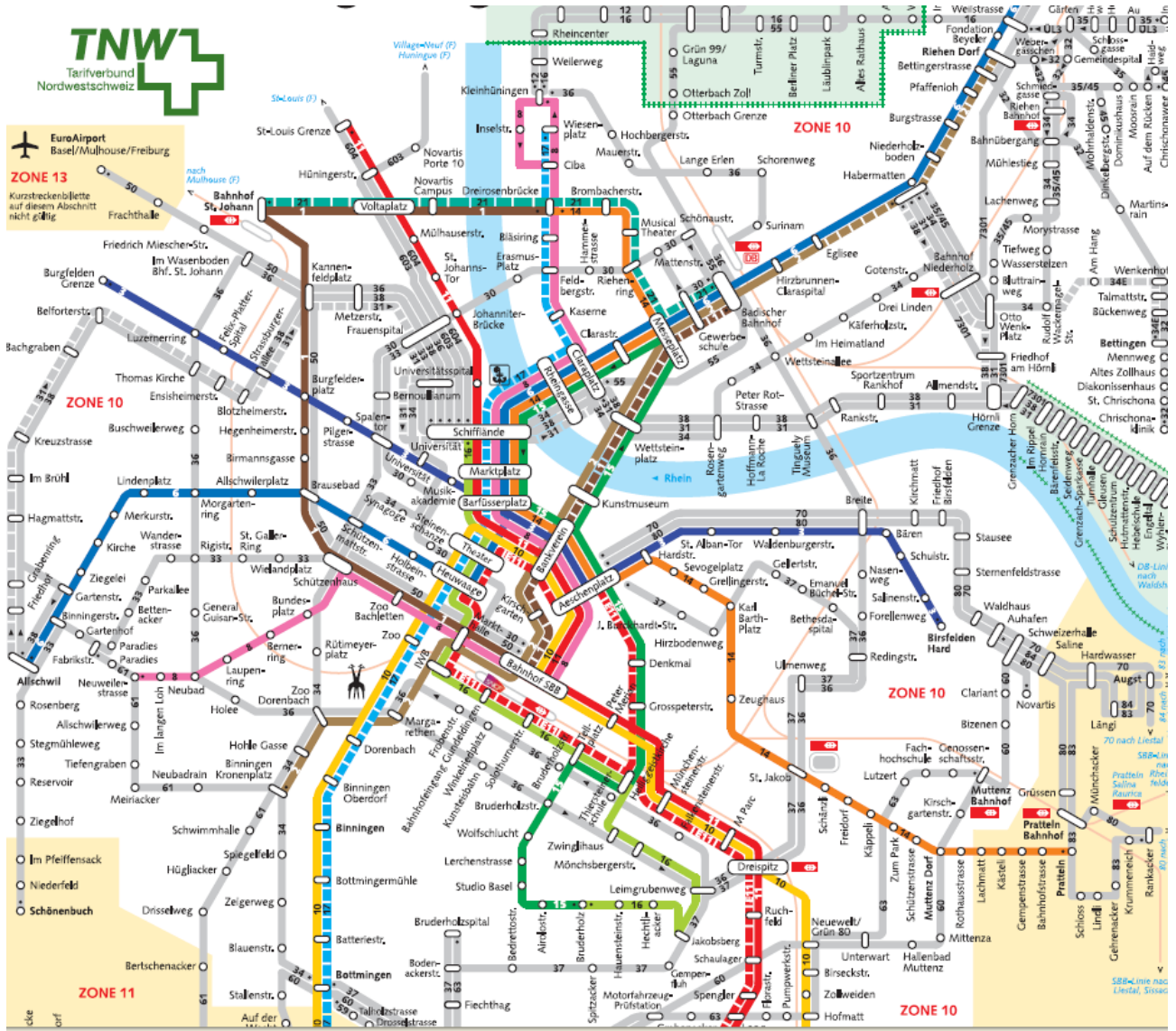


Abbildung 13 Tram und Buslinien in Basel und Umgebung

Verkehrsleistungen im Bus- und Tramnetz

In den beiden folgenden Tabellen ist das Angebotsschema, das den Planungen für das öV-P 2010-2013 im Bus und Tramnetz zu Grunde gelegt wurde, dargestellt.

Verkehrsleistungen der Hauptlinien

Linienverkehr im Dezember 2008				Montag-Freitag			Samstag		Sonn- und Feiertag		täglich	Anmerk.
Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg (fett: Kantonsgebiet BS)	Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/ abends	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt	Spätverkehr	
	Tram	1	BVB Dreirosenbrücke - Bahnhof SBB (- Bad.Bahnhof) <i>im Abschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Tram	2	BVB Binningen - Zoo Dorenbach - Bad.Bahnhof (- Eglisee - Riehen Dorf) <i>im Abschnitt Bad. Bahnhof - Eglisee</i> <i>im Abschnitt Eglisee - Riehen Dorf</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Tram	3	BVB Burgfelden Grenze - Breite - Birsfelden Hard	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Tram	6	BVB Allschwil - Morgartenring - Riehen Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Tram	8	BVB Neuweilerstrasse - Bahnhof SBB - Kleinhüningen	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Tram	10	BLT (Roddersdorf - Flüh -) Ettingen - Zoo - Theater - Dreispitz - Arlesheim - Domach <i>Abschnitt Roddersdorf - Flüh</i>	10	10	10	15	10	15	15	15	
	Tram	11	BLT Aesch - Dreispitz - Bahnhof SBB - St.Louis Grenze	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Tram	14	BVB (Pratteln -) Rothausstrasse - Schänzli - Dreirosenbrücke	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Tram	15	BVB Bruderholz - Aeschenplatz - Messeplatz	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Tram	16	BVB Bruderholz - Markthalle - Schiffflände	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Bus	30	BVB Bahnhof SBB - Johanniterbrücke - Bad Bahnhof	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Bus	31	BVB (Allschwil - Bachgraben -) Claraplatz - Friedhof am Hörnli - Otto Wenk-Platz - (Habermatten) <i>im Abschnitt Claraplatz - Habermatten</i>	30	30	30	30	30				A
	Bus	32	BVB (Chrischonaklinik -) Bettingen - Bettingerstrasse (- Riehen Dorf - Rotengraben) <i>im Abschnitt Chrischonaklinik - Bettingen</i> <i>im Abschnitt Bettingerstrasse - Rotengraben</i>	15	15	7.5	15 / 20	15	15	10	15	B
	Bus	33	BVB Schiffflände - Spalentor - Wanderstrasse - Allschwil (- Schönenbuch) <i>Abschnitt Wanderstrasse - Schönenbuch</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Bus	34	BVB Bottmingen - Zoo Dorenbach - Gotenstr. (- Habermatten oder Riehen Bahnhof) <i>im Abschnitt Gotenstr. - Habermatten</i> <i>im Abschnitt Gotenstr. - Riehen Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Bus	36	BVB Kleinhüningen - Bad. Bahnhof - Dreispitz - Kannenfeldplatz - Schiffflände <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Stücki - Lange Erlen - Bad. Bahnhof</i> <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Stücki - Bad. Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15 / 10	7.5	15	10	15	
	Bus	37	BLT Bottmingen - Bruderholzspital - Bedrettostrasse - Jakobsberg - St. Jakob (- Aeschenplatz)	15	7.5	7.5	15	15	15	15	15	G
	Bus	37	BLT im Abschnitt St. Jakob - Aeschenplatz	15	15	15						F
	Bus	50	BVB Bahnhof SBB - Kannenfeldplatz - EuroAirport	7.5	7.5	7.5	10	10	10	10	10 / 15	

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

Abbildung 14 Angebotsschema im Jahr 2009 (ab Dez. 2008), Hauptlinien

Legende der beteiligten Besteller

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

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A An Werktagen fährt im Abschnitt Claraplatz - Hörnli Grenze auch die Linie 38, so dass 7.5 Min.-Takt entsteht
- B An Werktagen in der Abendspitze bereits ab Bachgraben im 7.5 Min.-Takt
- C Montag-Freitag zwischen 08:00 - 11:45 stark reduziert; Samstag bis 11:00 stark reduziert; Sonntag erst ab 08:15
- D Montag-Samstag ab 20.30 und Sonntag ab 19.30 nur bis Steingrubenweg
- E nachts Gotenstrasse ab Bahnübergang als Linie 32
- F Verdichtung auf 7.5 Minuten Takt auch zwischen 12.00 und 14.00h
- G verkehrt ab 24.9.2009 (Eröffnung Einkaufszentrum Stücki)

Verkehrsleistungen der Ergänzungslinien

Linienverkehr im Dezember 2008				Montag-Freitag			Samstag		Sonn- und Feiertag		täglich	
Beteiligte Besteller	Linie	TU	Linienweg (fett: Kantonsgebiet BS)	Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/abends	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt	Spätverkehr	Anmerk.
	Tram 17	BLT	Ettingen - Bottmingen - Zoo - Barfüsserplatz - Claraplatz - Wiesenplatz		10	10		10				A
	Tram 11E	BLT	Reinach Süd- Dreispietz - Aeschenplatz - Theater - Heuwaage - Heiliggeistkirche - Dreispietz		7.5							B
	Tram 11E	BLT	Reinach Süd - Dreispietz - Heiliggeistkirche - Theater - Aeschenplatz - Dreispietz - Reinach Süd			7.5						B
	Tram 21	BVB	Badischer Bahnhof - Campus Novartis - Bahnhof St. Johann		30	15						C
	Bus 34E	BVB	Bettingen - Otto Wenk-Platz - Drei Linden - Claraplatz		15							
	Bus 35	BVB	Habermatten - Lachenweg - Riehen Bahnhof - Inzlingen Zoll	30	30	30	30	30				D
	Bus 38	BVB / SBG	(Allschwil) - Bachgraben - Kannenfeldplatz - Schiffflände - Hörnli Grenze - Grenzach - Wyhlen Siedlung	30	30	30	30	30	15	10		E
	Bus 45	BVB	Habermatten - Lachenweg - Riehen Bahnhof - Chrischonaweg	30	30	30	30	30				F
	Bus 55	BVB / SWEG	Claraplatz - Otterbach Zoll - Haltingen(-Kandern)	30	30	30	30	30	60	60		
	Bus 70	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Augst - Liestal - Reigoldswil	30	30	30	30	30	60	30	60	G
	Bus 80	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Pratteln - Liestal	30	30	30	30	30				H
	Bus 603	Métro Cars	Schiffflände - Novartis Porte 10 - Village Neuf	60	30	30	60	60				
	Bus 604	Métro Cars	Schiffflände - St-Louis Grenze - St-Louis	20	15	15	25	25				

fett Angebot auf Kantonsgebiet BS

normal Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS

kursiv Abweichung vom Grundangebot

Legende der beteiligten Besteller

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

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A In der morgendlichen Hauptverkehrszeit verkehrt die Linie 17 nur bis Schiffflände, zwischen 15 Uhr und 16.20 nur ab Oberwil; Samstags 13:30 - 17:30
- B Fährt nicht während der Schulferien
- C neue Linie ab März 2009
- D im Abschnitt Habermatten - Moosrain alternierend mit Linie 45
- E Kombiniert mit Linie 31, wird gemeinsam mit der SBG betrieben, Sonntag nur während Badesaison und nur bis Bachgraben
- F im Abschnitt Habermatten - Moosrain alternierend mit Linie 35
- G Linie 70 und Linie 80 alternierend, so dass bis Schweizerhalle 15'-Betrieb
- H verkehrt Samstags ab 08:00

Abbildung 15 Angebotsschema im Jahr 2009 (ab Dez. 2008), Ergänzungslinien

3.3.3 Angebot der Regio-S-Bahn

Das Liniennetz der Regio-S-Bahn ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Takte und Betriebszeiten ergeben sich aus der Abbildung 16.



Abbildung 16 Liniennetzplan Regio-S-Bahn 2009

Verkehrsleistungen der Regio-S-Bahn

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

Legende der beteiligten Besteller

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

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A unregelmässiger Fahrplan, in den Spitzenzeiten Mo-Fr 2 Züge/Stunde
- B Laufen - Porrentruy nur Stundentakt
- C zus. Züge Freiburg - Basel Bad Bf insbesondere in den Spitzenzeiten
- D für den Abschnitt Bahnhof SBB - Bad-Bahnhof ist der Kanton Basel-Stadt federführend als Besteller zuständig
- E Halbstundentakt Montag bis Freitag nicht durchgängig

Abbildung 17 Angebotsschema im Jahr 2009 (ab Dez. 2008), Regio-S-Bahn

4. Strategische Schwerpunkte zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs 2010-2013

4.1 Strategische Ziele

Ein Ziel des aktuellen Politikplans¹⁴ besteht darin, dass Einwohnerinnen und Einwohner, Pendlerinnen und Pendler sowie Besucherinnen und Besucher das Kantonsgebiet auf attraktive Weise mit dem öffentlichen Verkehr erreichen können. Dabei genießt der öffentliche Verkehr Vorrang (§ 30 Kantonsverfassung), damit dieser einen zunehmenden Beitrag zur Bewältigung der stadtverträglichen Mobilität leisten kann.

Ein wesentliches Ziel der Raumplanung ist die Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des Verkehrs. So stützt sich das öV-P auf übergeordnete planerische Instrumente. Der kantonale Richtplan¹⁵ legt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung fest. Die für das öV-P wirksamen Leitsätze aus dem vom 20. Januar 2009 erlassenen kantonalen Richtplan sind:

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

Abbildung 18 Auszug aus dem kantonalen Richtplan (vom Regierungsrat am 20.1.2009 erlassen)

Der Blickwinkel wird durch das Agglomerationsprogramm Basel¹⁶ auf die umliegenden Gemeinden erweitert. Das Agglomerationsprogramm Basel ist auch ein Instrument zur Lenkung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Folgende Strategien sind für das öV-P relevant:

¹⁴ <http://www.regierungsrat.bs.ch/dokumente#politikplan>

¹⁵ <http://www.richtplan.bs.ch/>

¹⁶ <http://www.bvd.bs.ch/agglomerationsprogramm.htm>

- Engpässe bei Bahn und Tram beseitigen
- öV-Netz ergänzen (Bahn, Bus und Tram)
- Entflechten des Schienenverkehrs (Personen- und Güterverkehr sowie Regional- und Fernverkehr)
- Qualität im öffentlichen Verkehr erhöhen
- Tarifverbund trinational weiterentwickeln
- Verknüpfung von Bus und Bahn, Bus und Tram sowie von Tram und Bahn verbessern.

Abbildung 19 Auszug aus dem Agglomerationsprogramm Basel

Aus diesen Zielen und den finanziellen Rahmenbedingungen leiten sich folgende strategische Schwerpunkte zur Weiterentwicklung im öV ab :

- Weitere Erhöhung des Fahrgastkomforts
- Vereinbarung von Qualitätszielen mit den Transportunternehmungen
- Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information
- Sicherstellung der selbstständigen Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung
- Förderung und Verbesserung der Transportkette
- Weiterentwicklung des öV-Netzes im Bereich Bus, Tram und S-Bahn

4.2 Erhöhung des Fahrgastkomforts

Um neue Fahrgäste zu gewinnen und bereits vorhandene zu halten, spielt der Beförderungskomfort eine grosse Rolle.

4.2.1 Beförderungskomfort

Neue Fahrzeuge bei Bus und Tram

Im Sommer/Herbst 2008 hat die BVB 30 neue Biogasbusse in Betrieb genommen. Voraussichtlich 2012 werden die neuen Tangos in enger Zusammenarbeit mit der BLT beschafft. Die ersten vier Tango-Niederflurtrams werden bereits bis Ende 2008 geliefert. Mit einer Länge von 45 Metern und einem Niederfluranteil von 75 % bieten die neuen Trams mehr Platz und mehr Komfort (alle Türen sind ohne Stufen zugänglich) als die bisherigen Fahrzeuge. Die Serienfahrzeuge sollen im Zeitraum 2010 bis 2014 durch die BLT und die BVB beschafft werden und das alte, noch aus den Sechziger- und Siebzigerjahren des letzten Jahrhunderts stammende Rollmaterial im Regelbetrieb ersetzen.



Abbildung 20 Tango-Niederflurtram

Platzauslastung in den Fahrzeugen

Das Platzangebot und die Sitzplatzverfügbarkeit sind massgebende Kriterien für den Beförderungskomfort. Eine Fachgruppe der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft hat in Zusammenarbeit mit BVB und BLT Empfehlungen erarbeitet, welches Mindestmass an Plätzen den Fahrgästen zur Verfügung gestellt werden sollte. Die Empfehlungen sollen dazu dienen,

objektiv zu beurteilen, ob Taktverdichtungen aus Sicht der Fahrgastauslastung erforderlich sind.¹⁷

4.2.2 Wartehallen

Marktuntersuchungen der BVB und des TNW haben bereits 2004 und wieder 2006 gezeigt, dass im Bereich Wartehallen ein Defizit besteht. Auch im letzten öV-P wurde der grosse Handlungsbedarf bei den Wartehallen an öV-Haltestellen dargestellt. Dieses Anliegen hat die UVEK in Ihrem Bericht zum letzten öV-Programm 2006-2009 ebenfalls aufgenommen. In dieser Sache ist zudem im Herbst 2006 eine Petition eingereicht worden.

Der Grosse Rat teilt das Anliegen der Petenten und hat mit Beschluss vom 9.4.2008 einem Rahmenkredit über CHF 3 Mio. für die Jahre 2008 bis 2012 zugestimmt. Dieser Kredit reicht für rund 40 bis 50 neue Wartehallen inkl. Zuleitung, Fundament und Aufstellung. Wichtige Haltestellen, die bis jetzt noch keine Wartehallen aufweisen, sollen entsprechend nachgerüstet werden. Die bestehenden Wartehallen bleiben erhalten.

Die BVB trägt die Verantwortung für den Bau der Wartehallen. Sie wird dem Kanton in einem regelmässigen Reporting über den Stand der Umsetzung berichten.



Die Haltestellen befinden sich oft an städtebaulich sensiblen Standorten, die den Charakter der Stadt wesentlich prägen. Dort müssen die Wartehallen eine besondere architektonische Qualität aufweisen. Aus diesem Grund wurde eine Lösung gesucht, die an möglichst vielen Standorten ins Stadtbild passt und gleichzeitig ökonomisch vertretbar ist. Diese Lösung, die Wartehalle „Parapluie“, steht nun für die Umsetzung bereit. Die ersten Wartehallen diesen neuen Typs sind bereits aufgestellt wie z.B. beim Bahnhofeingang Gundeldingen in der Güterstrasse.

Abbildung 21 Wartehalle Parapluie am Bahnhofeingang Gundeldingen

Trotz der jetzt verfügbaren, breit akzeptierten Standardlösung „Parapluie“ müssen an gewissen Standorten aus städtebaulichen, gestalterischen oder denkmalschützerischen Gründen Sonderlösungen gesucht werden. Dies sollte sich aber nur auf Haltestellen beziehen, bei denen ganze Plätze komplett architektonisch neu gestaltet werden oder an wirklich sehr speziellen Standorten.

Hier gilt es dann Planungs- und Baukosten mit den Anforderungen des Stadtbilds abzuwägen. Ein Beispiel dafür sind die neuen Wartehallen auf dem Wettsteinplatz.



Abbildung 22 Wartehalle am Wettsteinplatz

¹⁷ In den Trams sollten in Spitzenstunden nicht mehr als 60 % der Sitz- und Stehplätze über mehrere Haltestellen besetzt sein.

4.2.3 Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten

Der Betrieb der Tram- und Buslinien ist im Stadtverkehr vielfältigen Störungen ausgesetzt. Verspätungen führen zu unregelmässigen Taktfolgen, zu ungleichmässiger Auslastung der Kurse und zu grösseren Fahrzeitunterschieden. Der Tram- und Busverkehr ist dann nicht mehr zuverlässig. Damit der öV weiterhin pünktlich bleibt und insbesondere geplante Anschlüsse bei Umsteigeverbindungen gewährleistet sind, hat der Grosse Rat mit Beschluss vom 18.1.2006 einem Rahmenkredit für die Effizienzsteigerung des öV durch die Reduktion von Behinderungen zugestimmt. Erste Massnahmen wie z.B. Markierungs- und Signalisationsarbeiten sind bereits umgesetzt.¹⁸ 2008 hat die BVB eine Studie zu möglichen Massnahmen auf den Buslinien 33 und 34 abgeschlossen. Ausserdem legte die BVB im Laufe des Jahres 2009 einen Bericht zu den neuralgischen Punkten des BVB-Netzes vor.

4.3 Vereinbarung von Qualitätszielen

Mit den Transportunternehmungen (SBB und BVB) werden im Rahmen der Leistungsvereinbarung Qualitätsziele vereinbart. Bei diesen handelt es sich einerseits um eindeutig messbare Kennzahlen, wie zum Beispiel die Anzahl verspäteter Kurse, Anzahl ausgefallener Kurse oder auch die Stabilität der eingehaltenen Umsteigeverbindungen¹⁹. Andererseits werden subjektive Kriterien, wie zum Beispiel die von der Kundschaft wahrgenommene Sauberkeit in den Transportmitteln, die Freundlichkeit des Personals, der Fahrkomfort oder die Qualität der Fahrgastinformation mit Methoden der empirischen Sozialforschung ermittelt. Diese alle zwei Jahre stattfindende Kundenbefragung wird in Abstimmung mit den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn durchgeführt. Diese soll den in anderen Regionen bereits durchgeführten Umfragen entsprechen und so eine Vergleichbarkeit ermöglichen.

Damit die Transportunternehmungen die vereinten Qualitätsziele auch erreichen können, müssen die Verantwortlichkeiten eindeutig definiert sein. Hier besteht zwischen BVB und BLT teilweise noch Handlungsbedarf.

Über die Entwicklung der Qualitätsindikatoren berichtet der Regierungsrat im Rahmen des Globalbudgets öV.

4.4 Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information

4.4.1 Tarifentwicklung

Der Verkauf der U-Abos steigt von Jahr zu Jahr. 2007 hat der TNW über 2 Mio. U-Abos verkauft. Drei von vier Fahrgästen fahren im TNW mit dem U-Abo. Trotz dieses Erfolges ist der Regierungsrat der Ansicht, dass vor allem im grenzüberschreitenden Bereich die Angebote ausbaufähig sind.²⁰ In ihrem Bericht zum öV-Programm 2006-2009 vom 28.09.2005 unterstützt auch die UVEK die Bemühungen des Regierungsrats, ein attraktives Tarifverbundsystem auch über die Landesgrenzen hinaus zu implementieren.

¹⁸ Vgl. Beantwortung des Anzugs Peter Bachmann und Konsorten betreffend Beschleunigungsprogramm der BVB, 9. April 2008, P958851

¹⁹ Anteil der aufgrund von Verspätung oder Kursausfall verpassten Anschlüsse.

²⁰ Vgl. Anzugsbeantwortung Roland Engeler und Konsorten betreffend Tarifverbund TriRegio, 15. August 2007, P058214

Die EU fördert im Rahmen des Interreg-IV-Programms das Projekt "weiterer Ausbau der grenzüberschreitenden Tarifkooperation im Dreiländereck". An diesem beteiligt sich auch der Kanton Basel-Stadt. Die Projektträger RVL und TNW haben die Arbeiten zum Projekt im Herbst 2008 aufgenommen. Ziel ist die Verbesserung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Raum des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) mit organisatorischen und tarifarischen Massnahmen. Das Projekt gliedert sich in vier Bausteine und läuft bis 2010:

- Analyse der Strukturen im öV in Deutschland, Schweiz und Frankreich
- Bestandsaufnahme und Analyse der bestehenden Tarifkooperation im Dreiländereck
Diese Analyse soll die Angebotslücken im Fahrausweisangebot aufdecken und konkrete Massnahmen zur Optimierung des trinationalen Tarifangebots vorschlagen.
- Marketing und Kommunikation / Information
Derzeit werden Angebote und Tarife jeweils von den Verbänden bzw. den Transportunternehmen kommuniziert. Der Auftritt ist nicht einheitlich und oftmals ist dem Fahrgast das bereits existierende grenzüberschreitende Angebot nicht vollständig bekannt. Aus diesem Grund planen RVL und TNW, unter Einbezug der elsässischen Nachbarn, eine gemeinsame Informationsplattform und eine gemeinsame Dachmarke. Geplant ist eine gemeinsame Homepage, Broschüren, Plakate etc.
- Grenzüberschreitende elektronische Fahrplanauskunft
Im Moment existieren verschiedene regionale Fahrplanauskunftssysteme. Diese sollen grenzüberschreitend auf einer gemeinsamen Plattform vernetzt werden.

Ein Bericht zu den ersten beiden Bausteinen liegt seit der ersten Hälfte des Jahres 2009 vor. Mit dem Baustein Marketing und Kommunikation / Information wurde bereits Ende 2008 begonnen. Diese Arbeiten sollen bis Ende 2009 abgeschlossen sein. Im Jahr 2010 sollen die Fahrgäste die grenzüberschreitende elektronische Fahrplanauskunft nutzen können.

4.4.2 Weiterentwicklung des TNW

Die Umsetzung der politischen Forderung nach Weiterentwicklung des TNW im Bereich der Tarifintegration muss eine gemeinsame Aufgabe der Kantone und der Transportunternehmen sein. Bisher arbeitete der TNW weitgehend selbständig. Mit der Vollversammlung des TNW wurde 2008 das gemeinsame Steuerungsgremium der Kantone und Transportunternehmen aktiviert. Ziel ist, dass die Besteller und Ersteller die strategische und organisatorische Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Nordwestschweiz gemeinsam in Angriff nehmen. In einem ersten Schritt wurden die Reglemente des TNW den heutigen Anforderungen angepasst.

4.4.3 Distributions- und Informationssystem

Im Frühjahr 2008 wurden die ersten neuen Billettautomaten des TNW in Basel und Umgebung von den Transportunternehmen aufgestellt. Die Automaten akzeptieren neben Schweizer Franken auch Euro. An der Mehrheit der Geräte kann mit Maestro und PostFinance-Karte bezahlt werden. Die Installation der neuen Billettautomaten wird Ende 2009 abgeschlossen sein. Im RVL-Gebiet (Kreis Lörrach) wurden an den Bahnhaltepunkten 60 neue Fahrscheinautomaten aufgestellt. Auch an diesen Automaten können Fahrgäste grenzüber-

schreitende Fahrscheine wie z. B. das TicketTriRegio lösen. In Frankreich sind keine Tarifzonen vorhanden und somit auch keine einheitlichen Billettautomaten. Daher müssen die Billette weiterhin direkt beim jeweiligen Transportunternehmen gelöst werden.

Die wichtigsten Haltestellen, insbesondere in der Innenstadt sind mit den dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) ausgestattet. Im Rahmen von Bauprojekten (z. B. Luzernerring) werden noch einige DFI's aufgestellt.

Um dem Informationsbedürfnis der Fahrgäste noch besser gerecht zu werden, werden neue Bildschirme in Trams und Bussen sowie bei S-Bahnen eingesetzt. Diese zeigen die nächste Haltestellen sowie die Umsteigebeziehungen an.

Nach der Inbetriebnahme einer rechnergestützten Betriebsleitstelle (RBL) bei der BLT im Verlauf des Jahres 2008 sowie der neuen Generation der Fahrgastinformationsanzeigen bei der SBB sind seit Dezember 2008 alle wichtigen Haltestellen mit dynamischen Informationstafeln ausgestattet.

4.5 Selbstständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz²¹ und dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG §13) müssen Benachteiligungen für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung im öffentlichen Verkehr beseitigt, bzw. so weit wie möglich verringert werden. Dabei gilt der Grundsatz der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit. Der Kreis mobilitätsbehinderter Personen umfasst neben Gehbehinderten oder rollstuhlfahrenden Menschen auch Seh- und Hörbehinderte, die auf ihre Bedürfnisse entsprechende Ausstattungen angewiesen sind (Fahrgastinformation, Distribution). Bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge müssen spätestens 20 Jahre nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes, d.h. spätestens bis Ende 2023, den gesetzlichen Vorgaben entsprechen. Von diesen Massnahmen profitieren auch betagte Passagiere und öV-Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck.

Auf den Linien der Regio-S-Bahn, des Tram- und Busnetzes verkehren fast ausnahmslos Niederflur-Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit mindestens einem Niederflurzugang.

Beim Neubau von Haltestellen wird, wenn baulich möglich, darauf geachtet, dass diese für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung selbstständig zugänglich sind. Schwierigkeiten bestehen bei Haltestellen in Kurvenlage, wie zum Beispiel beim Barfüsserplatz. Der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen soll wo möglich im Rahmen anfallender Erneuerungsmassnahmen erfolgen.

Für Infrastrukturmassnahmen zugunsten von Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung, die nicht im Rahmen der ordentlichen Erneuerung realisiert werden können, wird eine Vorlage für einen Rahmenkredit vorbereitet. Die BVB ermittelt zurzeit Umfang und Kosten der geplanten Massnahmen.

²¹ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG, SR 151.3)

Zur Beförderung von mobilitätsbehinderten Menschen, deren Bedürfnisse mit den regulären öffentlichen Verkehrsmitteln nicht abgedeckt werden können, wird ein spezieller Fahrdienst (KBB) angeboten, gemeinsam von den beiden Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt, (siehe Kapitel 3.1.7) finanziert.

4.6 Förderung und Verbesserung der Transportkette

Jeder öV-Fahrgast ist immer auch Fussgänger/in, eventuell sogar auch Velofahrer/in oder Autofahrer/in. Dieser Tatsache soll vermehrt Rechnung getragen werden. Die Intermodalität zwischen dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr soll weiter verbessert werden. Dabei geht es vor allem um den Ausbau der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Unter Beteiligung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird im Rahmen des TEB in dem EU-geförderten INTERREG IV-Projekt „Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der Park&Ride-Standorte im Trinationalen Eurodistrict Basel“ ein Massnahmenplan für den TEB-Raum und dessen beispielhafte Vertiefung für den grenzüberschreitenden Bereich Basel-West-Allschwil-Hégenheim-Saint Louis erarbeitet, mit dem Ziel die grenzüberschreitende Verkehrsmittelwahl in der trinationalen Region zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und Langsamverkehrs zu beeinflussen. Dabei werden auch Lösungen für die Verknüpfung von öV und IV (P&R / B&R) untersucht.

4.7 Weiterentwicklung des öV-Netzes im Bereich Bus, Tram und S-Bahn

Viele Bus- und Traminien wenden an der Stadt- bzw. an der Landesgrenze. Bereits in den letzten Jahren hat sich anhand der Entwicklung der Personenkilometer gezeigt, dass die Mobilitätsbedürfnisse aufgrund der fortschreitenden räumlichen Trennung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitaktivitäten laufend zunehmen. Damit der öV einen zunehmenden Beitrag zur Bewältigung der motorisierten Mobilität leisten kann²² ist die Weiterentwicklung des öV-Netzes über die Landesgrenze hinaus erforderlich. Ein Ausbau des öV ist vor allem dort vorgesehen, wo ein Potenzial zur Nachfragesteigerung besteht. Besonders hoch ist das potenzielle Wachstum im landesgrenzenüberschreitenden Verkehr. Wie in Kapitel 3.2.1 bereits dargestellt, lässt sich der öV-Anteil vor allem mit einem Netzausbau Richtung Deutschland und Frankreich erhöhen. In diesem Zusammenhang möchte der Regierungsrat die Schaffung eines Fonds für grenzüberschreitende öV-Projekte, oder ein ähnliches Instrument für die vereinfachte Durchführung von grenzüberschreitenden öV-Projekten, vertieft abklären.²³

Die Netzentwicklung im Bereich Bus, Tram und S-Bahn ist ein wichtiger Teil der Weiterentwicklung des öV in den Jahren 2010-2013. Aus diesem Grund wird dem öV-Angebot ein eigenes Kapitel gewidmet (Kapitel 5).

²² Eines der politischen Ziele im öV, Politikplan 2008-2011, S. 86

²³ Vgl. Anzugsbeantwortung Patrizia Bernasconi und Konsorten betreffend der Einführung eines öV-Fonds, 3. September 2008, P075370

5. öV-Angebot 2010-2013

Das öV-Netz weist bereits jetzt eine hohe Erschliessungsgüte (vgl. Kapitel 3.3.1) auf und die Basler Bevölkerung ist mit dem öV zufrieden. Dieses hohe Niveau im heutigen Angebot soll grundsätzlich weitergeführt werden. Sofern es die finanziellen Mittel erlauben, soll es dort ausgebaut werden, wo zurzeit noch Angebotslücken bestehen und/oder ein neues Marktpotenzial (z. B. Entwicklungsgebiete) erschlossen werden kann. Bei bestehenden Angebotsengpässen soll der Takt und/oder die Fahrzeuggrösse den Bedürfnissen angepasst werden. In den folgenden Kapiteln ist der geplante Ausbau des öV-Angebots für die Laufzeit des öV-P 2010-2013 dargestellt.

5.1 Geplante Angebotsveränderungen Busnetz

Angebotsveränderungen im Bereich Erlenmatt und Stücki

Mit der geplanten Eröffnung des Einkaufszentrums Stücki soll auch die Erschliessung durch den öV verbessert werden. Heute wendet jeder zweite Kurs der Buslinie 36 am Badischen Bahnhof. Diese Kurse werden ab Eröffnung des Einkaufszentrums im Herbst 2009 über die Schwarzwaldallee und die Hochbergerstrasse, mit Halt beim Stücki-Zentrum, bis Kleinhüningen verlängert werden (15-Minuten-Takt). Die Bedienung der Langen Erlen wird dabei unverändert von den alternierenden Kursen und ebenfalls im 15-Minuten-Takt sichergestellt.

Zur kurzfristigen Erschliessung des Erlenmatt-Areals ist geplant, voraussichtlich ab Herbst 2011 die Buslinie 30 von der Schönaustrasse in die Erlenstrasse und die Buslinien 36 und 55 von der Schwarzwaldallee in die Signalstrasse (mit Haltestellen an der Ostflanke des Stadtentwicklungsgebietes Erlenmatt) zu verlegen²⁴. Mittelfristig soll das Tram die Erlenmatt erschliessen (vgl. Kapitel 5.2).

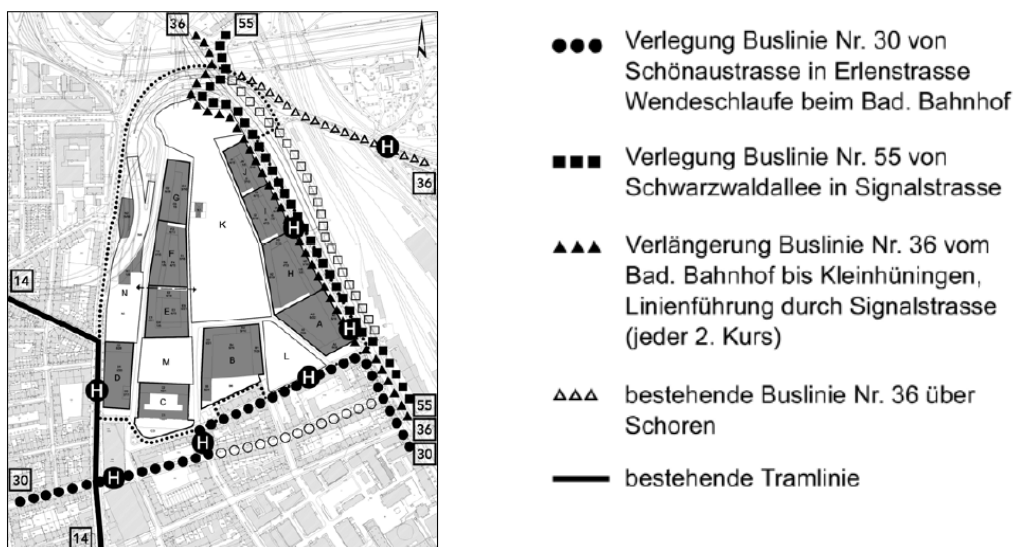


Abbildung 23 Buserschliessung Erlenmatt

²⁴ Die Massnahmen bezüglich der Buslinien 30 und 55 stehen in direktem Zusammenhang mit der Realisierung der Verkaufsflächen des Baufelds A. Sobald diese realisiert sind, werden diese Massnahmen umgesetzt. Dies wird voraussichtlich im Herbst 2011 erfolgen.

Taktverdichtung in der Morgenspitze auf der Buslinie 38

Das Gewerbe im Bachgrabengebiet wächst stetig. Um den Pendlerinnen und Pendler eine attraktive öV-Erschliessung zu bieten, wird ab Fahrplanwechsel im Dezember 2009 auf dem Abschnitt Schifflände – Hagmattstrasse auch in der Morgenspitze ein 7.5 Minuten-Takt angeboten.

öV-Verbindung Bachgraben - Bahnhof SBB

Die Gemeinde Allschwil rechnet mit einer steigenden Anzahl der Arbeitsplätze im Gebiet Bachgraben. Aus dem Grund setzt sich die Gemeinde gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft für einen direkten Anschluss an den Bahnhof SBB ein. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wird deshalb als zweijähriger Probetrieb eine neue Linie 48 Bachgraben – Wanderstrasse – Bahnhof SBB eingerichtet. Die neue Linie verkehrt Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten im 15-Minutentakt (vgl. hierzu auch Kapitel 6.3.7).

Verbesserung der Haltestellensituation der Buslinien 70/80 am Aeschenplatz

Die Haltestellensituation der Buslinie 70/80 am Aeschenplatz ist für die Fahrgäste nicht optimal. Um auf andere öV-Linien Richtung SBB oder Innenstadt umzusteigen, müssen Fahrgäste den gesamten Aeschenplatz überqueren. Aus diesem Grund wird die Haltestelle per Fahrplanwechsel im Dezember 2009 auf die Südseite des Aeschenplatzes (in den Aeschengraben) verlegt. Eine Verlängerung an den Bahnhof SBB (Centralbahnstrasse West) ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen. Hierzu bedarf es einer Neugestaltung der Haltestellen der Busse und Taxis am Bahnhof SBB.

Verbesserung der öV-Verbindung Hoffmann-La Roche - Badischer Bahnhof

Die öV-Anbindung der Firma Hoffmann-La Roche an den Badischen Bahnhof in den Stosszeiten soll so bald als möglich verbessert werden. Die genaue Ausgestaltung des Busangebots ist in Abklärung.

Verbesserung des Angebots auf der Buslinie 37

Zwischen Ulmenweg, Karl-Barth-Platz und Aeschenplatz verkehrt die Buslinie 37 heute nur Montag bis Freitag, tagsüber. Die Buslinie 37 soll künftig an den Wochenenden tagsüber im 30-Minuten-Takt vom Ulmenweg bis zum Karl-Barth-Platz verlängert werden. Damit wird eine Angebotslücke an Wochenenden im Gellert-Quartier geschlossen und die Fahrgäste können das Bethesda-Spital auch an Wochenenden mit dem öV-Netz erreichen. Am Karl-Barth-Platz besteht dadurch auch an Wochenenden eine attraktive Umsteigemöglichkeit aufs Tram in Richtung Innenstadt.

Gemäss dem 6. Generellen Leistungsauftrag 2010-2013 organisiert der Kanton Basel-Landschaft die Buslinien im Birseck neu. Die im Dezember 2007 als Probetrieb eingeführten Verdichtungskurse in den Hauptverkehrszeiten auf dem Abschnitt Bottmingen – St. Jakob (vgl. Buslinie 37 in Kapitel 3.1.2) werden per Dezember 2009 in eine neue Buslinie 47 Bottmingen – St. Jakob – Bahnhof Muttenz integriert. Die Überlagerung der beiden Linien 37 und 47 gewährleistet in den Spitzenzeiten weiterhin den 7.5-Minuten-Takt auf dem erwähnten Abschnitt.

Verbesserung der Erschliessung des Kantonsspitals Bruderholz

Mit dem Kanton Basel-Landschaft wird gemeinsam die Verbesserung der öV-Anbindung an das Kantonsspital Bruderholz geprüft. Gerade im Hinblick auf die Eröffnung des geplanten Neubaus eines gemeinsamen Kompetenzzentrums für Geriatrie und Rehabilitation auf dem Areal Bruderholz im Jahr 2017 sind die Möglichkeiten einer besseren öV-Anbindung zu überprüfen.

Verbesserung der öV-Verbindung zwischen Riehen und Bettingen bzw. Inzlingen

Gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden wird die Verbesserung der Busverbindung zwischen Riehen und Bettingen bzw. Inzlingen geprüft. Hinsichtlich der Verbesserung der Verbindungen nach Inzlingen ist eine finanzielle Beteiligung von deutscher Seite Voraussetzung.

5.2 Geplante Angebotsveränderungen im Tramnetz

5.2.1 Anpassungen im Liniennetz

Mit der Erschliessung der Erlenmatt, der Tramverlängerung nach Weil am Rhein und dem Margarethenstich sind im Zeithorizont 2010 - 2013 verschiedene Ergänzungen am Streckennetz des Trams geplant, die zur Integration von Entwicklungsgebieten bzw. zur Ausdehnung des Tramnetzes über die Kantonsgrenzen hinaus sinnvoll sind. Weitere Ergänzungen folgen zu einem späteren Zeitpunkt (vgl. Kapitel 6).

Seit 1934 wurde das Tramnetz nur punktuell angepasst und kaum erweitert. Aus diesem Grund sah der Regierungsrat jetzt den Anlass, das bestehende Tramnetz umfassend zu überprüfen. Neben der Integration der geplanten Neubaustrecken standen dabei die folgenden sich teilweise widersprechenden Ziele im Vordergrund:

- Steigerung der Kundenattraktivität durch Erhöhung der direkten (=umsteigefreie) Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs sowie durch eine Reduktion der Reisezeiten
- Entlastung der Innenstadt (Achse Barfüsserplatz-Marktplatz)
- Eingliederung der Stadtentwicklungsgebiete

Zur Einbindung der Infrastrukturbausteine wurden verschiedene Liniennetzvarianten erarbeitet und einer Vergleichswertanalyse unterzogen. Die Paritätische BVB/BLT-Kommission hat in einem Bericht zu Händen der beiden Regierungen am 9. September 2008 das im Vernehmlassungsentwurf des öV-Programms 2010-2013 vorgelegte Liniennetz zur Umsetzung empfohlen. Während der Kanton Basel-Stadt diesen Vorschlag gut geheissen hat, hat der Kanton Basel-Landschaft noch eine Untervariante in Betracht gezogen.

Die Empfehlung der Paritätischen Kommission basierte auf der Annahme, dass im Leimental ganztags zwei Tramlinien verkehren werden. Inzwischen wird diese Grundlage vom Kanton Basel-Landschaft und von der BLT in Frage gestellt. Auch zeigte die Vernehmlassung des öV-Programms, dass die im Entwurf präsentierte Lösung umstritten ist.

Das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt und die Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft haben aus diesen Gründen beschlossen, die Netzoptimierung nochmals zu überprüfen und einen neuen Vorschlag auszuarbeiten. Ein neues Liniennetz muss die

geplanten neuen Infrastrukturen in der Erlenmatt und im Margarethenstich (vgl. Kapitel 5.2.2) sinnvoll integrieren.

5.2.2 Notwendige Anpassungen am Streckennetz

Erschliessung Erlenmatt

Die Erschliessung der Erlenmatt, als wichtiges Stadtentwicklungsgebiet, ist mittelfristig mit dem Tram geplant. Dazu sind in der Erlenstrasse (mit Verlängerung zum Bad. Bahnhof) und im Riehenring (in zwei Varianten mit dem Ausbau des heutigen Wendesystems am Bad. Bahnhof, so dass die Trams aus allen Richtungen wenden können) zwei neue Tramstrecken geplant.

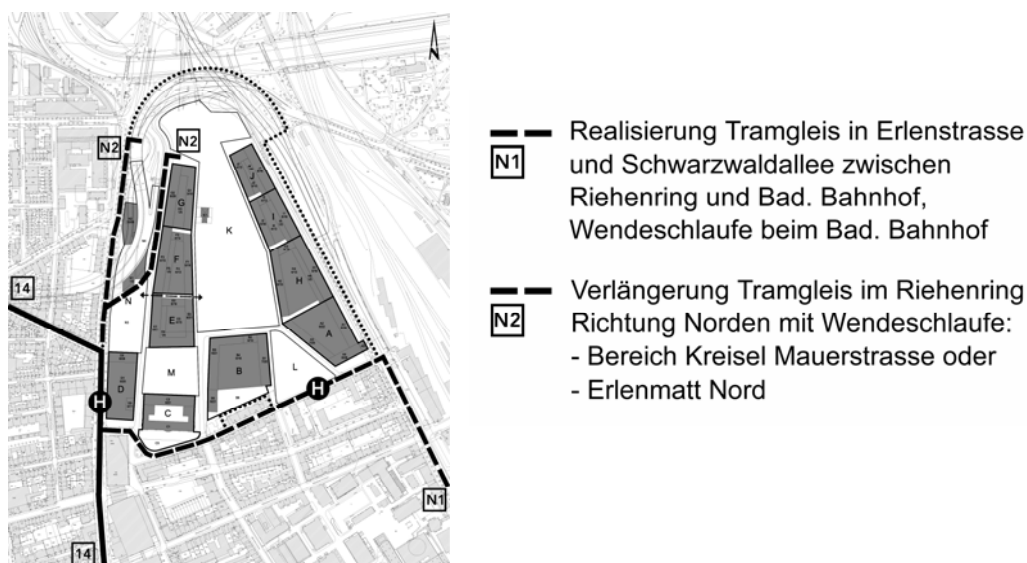


Abbildung 24 Tram-Erschliessung Erlenmatt

Das Linienkonzept sieht vor, eine Linie von der Dreirosenbrücke via Riehenring über die Erlenstrasse und die Schwarzwaldallee zum Badischen Bahnhof zu führen. Diese Linie wird damit neu auch die Verbindung vom Badischen Bahnhof über die Dreirosenbrücke zum Campus Novartis / Bahnhof St. Johann, die heute ausserhalb der Hauptverkehrszeiten nur mit Umsteigen möglich ist, sicherstellen. Eine zweite Linie wird ab Brombacherstrasse entweder im Riehenring zum Wiesekreisell oder als Stichstrecke in den nördlichen Teil des Erlenmatt-Areals geführt. Eine spätere Verlängerung bis Kleinhüningen soll grundsätzlich möglich bleiben (vgl. Kapitel 6.3.1). Das Trasse wird im kantonalen Richtplan des Kantons Basel-Stadt frei gehalten (Vororientierung). Im Agglomerationsprogramm ist die Trammerschliessung Erlenmatt (ohne Verlängerung bis Kleinhüningen) für den Zeitraum 2011-2014 geplant. Voraussichtlich im Jahr 2011 soll dem Grossen Rat die Finanzierung dieser neuen öV-Verlängerung beantragt werden. Es kann somit damit gerechnet werden, dass das Tram zwischen 2013 und 2015 in Betrieb genommen wird.

Anbindung Leimental an Bahnhof SBB (Margarethenstich)

Bereits seit längerer Zeit ist die direkte und schnelle Anbindung an den Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehr ein Anliegen der Bevölkerung im Leimental. Im Gegensatz zum Birstal und Ergolztal führt keine S-Bahn-Linie durch das Leimental, weshalb dort die Tram-Verbindung zum Bahnhof SBB von ganz besonderer Bedeutung ist.

Der Bau einer neuen Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen

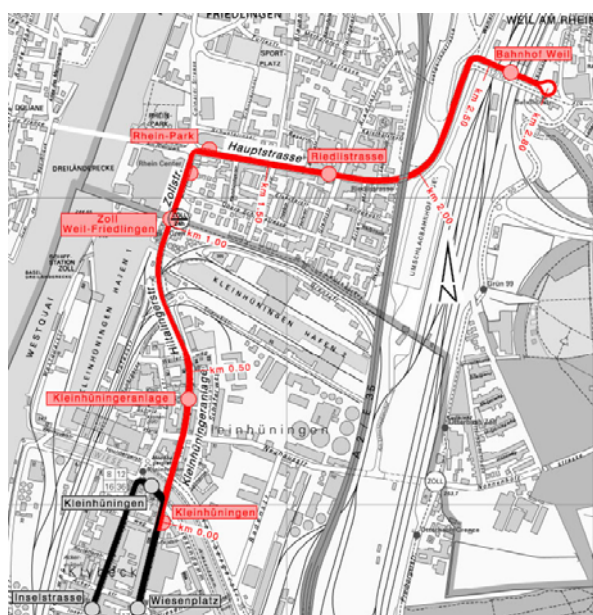


würde die Verbindung wesentlich verkürzen. Die betroffenen Fahrgäste könnten bis zu fünf Minuten Fahrzeit gewinnen. Entsprechend wird damit gerechnet, dass die Anzahl der öV-Fahrten um 1`000 Fahrten pro Tag zunimmt.

Abbildung 25 Situationsplan: Margarethenstich

Im kantonalen Richtplan Basel-Stadt wird das Projekt mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" aufgeführt. Im Agglomerationsprogramm ist das Projekt für den Zeitraum 2011-2014 vorgesehen. Mit der Fertigstellung des Projekts ist bis Ende 2013 zu rechnen. Eine Inbetriebnahme ist somit auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 geplant.

Die zu bauende Infrastruktur liegt unmittelbar an der Kantonsgrenze Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Eine gemeinsame Projektorganisation hat im Herbst 2008 die Planungsarbeiten begonnen.



Tramverbindung nach Weil am Rhein

Der Bau der neuen Tramstrecke zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein wurde am 6.12.2008 begonnen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme dieser Tramverbindung soll im Lauf des Jahres 2012 erfolgen. Es ist dann vorgesehen, jeden zweiten Kurs der Linie 8 bis Weil am Rhein Bahnhof (Europaplatz) zu führen. In Weil am Rhein besteht Anschluss an die Regio-S-Bahn und das regionale Busnetz.

Gemäss der am 24. Juni 2008 vom Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil am Rhein unterzeichneten Vereinbarung über den Bau und Betrieb einer Tramlinie zwischen Klein-

Abbildung 26 Tramverbindung Kleinhüningen - Weil am Rhein

hünigen und Weil am Rhein besteht die Option, die Linie zu einem späteren Zeitpunkt in Weil am Rhein über den Europaplatz hinaus zu verlängern (vgl. Kapitel 6.3.9).

Optimierung im innerstädtischen Streckennetz

Unabhängig von den Notwendigkeiten des Regelbetriebes hat die BVB die Absicht, im Rahmen der Gleiserneuerung im Bereich von Abzweigungen neue Eckverbindungen zu schaffen. Solche neuen Eckverbindungen dienen der Flexibilität bei Netzstörungen, dem Betrieb bei Sonderanlässen, Dienstfahrten und bieten eine Option für spätere Anpassungen des Liniennetzes.

5.2.3 Etappierungskonzept

Es ist wahrscheinlich, dass die dargestellten Infrastrukturprojekte nicht zeitgleich in Betrieb gehen können und damit die Einführung eines neuen Liniennetzes nicht auf einen Schlag möglich wird. Für diesen Fall sind abhängig von der Realisierungsgeschwindigkeit der einzelnen Bausteine unterschiedliche Etappierungsvarianten denkbar:

- Die Verlängerung der Linie 8 nach Weil am Rhein wird unabhängig von weiteren Ausbauten umgesetzt.
- Die Erschliessung Erlenmatt ist mit dem heutigen Liniennetz (Linien 1 und 14) sinnvoll. Eine vorzeitige Realisation ist deshalb einfach möglich. Bei der Erarbeitung eines neuen Liniennetzes ist der sinnvollen Integration der geplanten Anbindung der Erlenmatt Beachtung zu schenken.
- Die Umsetzung des Projektes Margarethenstich ist ohne grössere Veränderung des heutigen Liniennetzes grundsätzlich möglich. Allerdings müsste in diesem Fall eine zusätzliche Linie auf den Centralbahnplatz geführt werden. Die weiteren Abklärungen werden im Zusammenhang mit der Netzoptimierung vorgenommen.

5.2.4 Taktanpassungen

Aufgrund der steigenden Nachfrage aus dem Leimental soll ab dem Fahrplan 2012 der Takt auf den Linien 10 und 17 von heute 10 Minuten auf 7.5 Minuten verdichtet werden.

Die Linien der BVB verkehren bereits heute an Werktagen im 7.5 bzw. im 15 Minuten Takt. Durch die Taktanpassung der beiden Linien werden auch die Umsteigebeziehungen für die Fahrgäste verbessert.

Die heutigen Betriebszeiten der beiden Tramlinien bleiben bestehen. Diese Anpassung erfolgt unabhängig von der Realisation des Margarethenstichs.

Allen übrigen Linien fahren bereits heute im Grundtakt von 7.5 Minuten. Dieser Grundtakt wird auch mit einem neuen Liniennetz bestehen bleiben.

5.3 Geplante Angebotsveränderungen und aktuelle Infrastrukturplanungen zur Regio-S-Bahn

5.3.1 Nordwestschweiz (1. Teilergänzung S-Bahn)

Wegen des ausgeprägten Mischverkehrs auf den beiden Hauptstrecken im Ergolz- und Fricktal und der damit verbundenen beschränkten Kapazitäten wird eine signifikante Verbesserung des Angebots nicht ohne grosse Infrastrukturausbauten möglich sein. Entsprechend sind für die nächsten vier Jahre keine grossen Angebotsverbesserungen zu erwarten. Punktuelle Optimierungen wie z. B. das Verstärken von Zugskompositionen (u. a. FLIRT in Dreifachtraktion) oder der Einsatz von Verstärkerkursen während der Hauptverkehrszeiten sind hingegen denkbar.

Für den weiteren Ausbau der Regio-S-Bahn haben die NWCH-Kantone zusammen mit der SBB ein Angebotskonzept für den Zeithorizont 2020 bis 2030 entwickelt. Dieses sieht einen Viertelstundentakt Basel – Liestal vor, von wo aus pro Stunde drei Züge bis Gelterkinden und zwei Züge bis Olten weiterfahren sollen. Im Laufental bildet der heutige Halbstundentakt die Grundlage, dem ein zusätzlicher RegionalExpress Delémont - Laufen - Basel überlagert werden soll. Im Fricktal wiederum ist ein Viertelstundentakt Basel - Rheinfelden das Ziel.

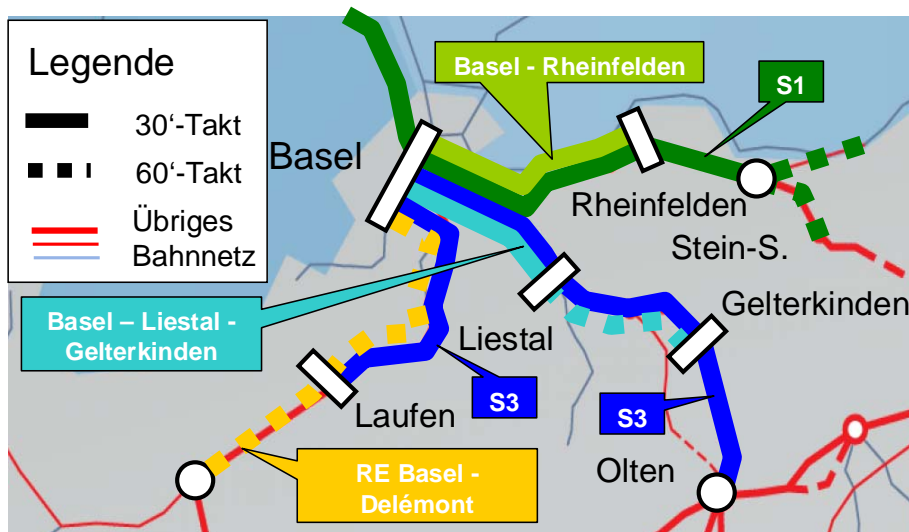


Abbildung 27 Angebotskonzept der Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz (Zeithorizont 2030)

Auf dieser Grundlage ist der Infrastrukturbedarf ermittelt worden. Unter anderem braucht es zwei niveaufreie Kreuzungsbauwerke (Überwerfungen) in Muttenz und Pratteln, zwei Doppelspurabschnitte im Laufental, je ein Wendegleis in Liestal und Gelterkinden sowie ein drittes und viertes Gleis zwischen Pratteln und Rheinfelden. Die hierfür grob geschätzten Kosten belaufen sich im Ergolz- und Laufental auf total ca. CHF 540 Mio. (Stand Juni 2007). Zusätzlich kostet der Vierspurausbau im Fricktal ca. CHF 400 Mio.

Der zusätzliche Vierspurausbau im Fricktal wird vorläufig zurückgestellt. Es sollen Verbesserungen im bestehenden Fahrplanangebot realisiert werden. So wird es zum Beispiel mit neuem Rollmaterial im Fernverkehr möglich, dass die InterRegio-Zügen Basel - Zürich zusätzliche Orte im Fricktal bei gleicher Fahrzeit zu bedienen.

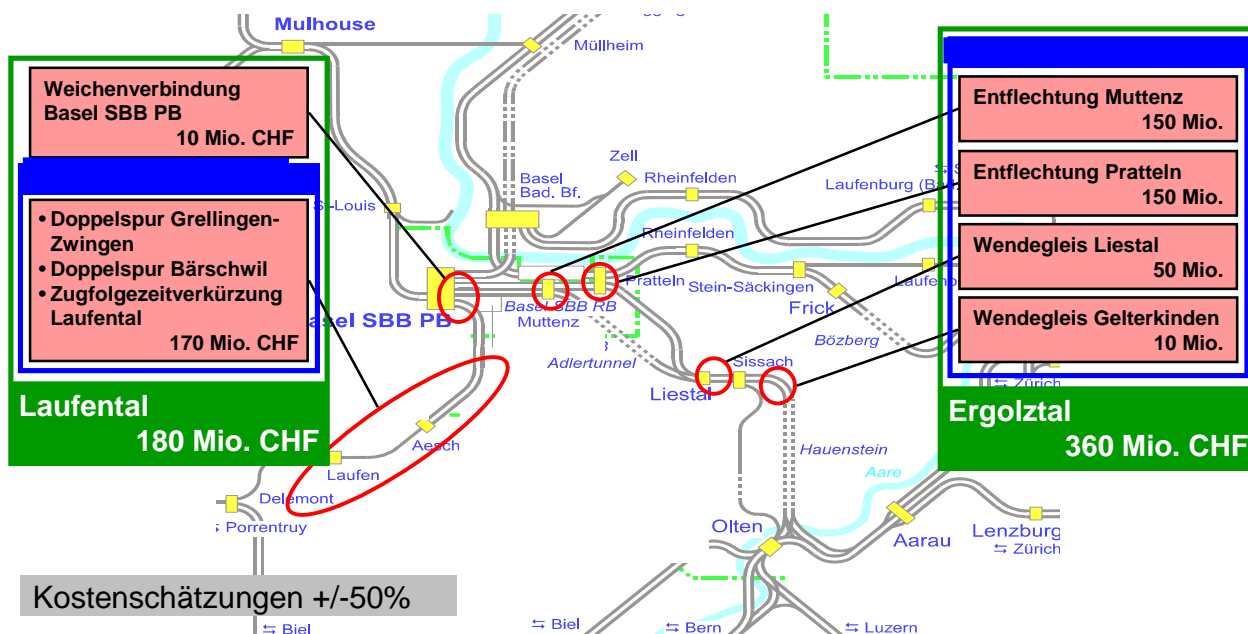


Abbildung 28 Infrastrukturbedarf für das Angebotskonzept

Was die Finanzierung für die 1. Teilergänzung der Regio-S-Bahn betrifft, sollen ab 2009 die Infrastrukturmassnahmen und -kosten bis auf Stufe Vorprojekt untersucht werden. Abgeschlossen werden diese Planungsarbeiten voraussichtlich 2010/11. Der Anteil des Kantons Basel-Stadt an den Studien- und Vorprojektierungskosten beträgt rund CHF 200'000.²⁵ Auf der Grundlage von Vorprojekten sollen im Zeitraum 2011 - 2015 die Baukosten zwischen den Kantonen, der SBB und dem Bund aufgeteilt und verbindliche Beschlüsse gefasst werden. Die Realisierung der Infrastruktur könnte frühestens ab 2016 möglich sein.

Zurzeit laufen Abklärungen, wie bereits für den Zeithorizont bis 2020 das Fahrplanangebot im Ergolz- und Laufental ohne umfassende Infrastrukturausbauten ganztäglich verdichtet werden kann. Im Ergolzthal ist in jedem Fall eine Überwerfung in Liestal, die im Rahmen von ZEB vorgesehen ist, notwendige Voraussetzung (vgl. Kapitel 6.5.1).

5.3.2 Verbindungen Schweiz - Deutschland

Bei der S6 (Basel SBB - Zell i. W.) steht der Halbstundentakt auch an Sonn- und Feiertagen im Vordergrund. Dies setzt das Einverständnis von Baden-Württemberg voraus, da das Land die Leistungen auf dem Abschnitt Zell i. W. - Basel Bad. Bahnhof abgilt. Verhandlungen zu der Verbesserung sind bereits aufgenommen. Dieser Angebotsausbau kann frühestens per Fahrplan 2011 erfolgen.

²⁵ Vgl. Ausgabenbericht P082020 vom 16.12.2008 betreffend Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn

Neben dem Halbstundentakt auf der S6 soll die S4 (RegionalExpress – Freiburg – Offenburg) wieder stündlich vom Bad. Bahnhof bis Basel SBB verkehren. Dies wird erst nach Inbetriebnahme der zweiten Rheinbrücke (voraussichtlich 2012/2013) möglich sein. Möglicherweise wird die Fahrplanlage der S4 zwischen Freiburg und Basel geändert, wenn der Katzenbergtunnel (zwischen Schliengen und Eimeldingen) in Betrieb gehen wird. Dies dürfte sich auch auf die Verbindungsbahn auswirken. Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt wäre es ideal, wenn im Gegensatz zu heute die Züge der S4 und S6 einander nicht mehr in kurzem Abstand in beiden Richtungen folgen.

Noch offen ist, ob auch einzelne Züge der Hochrheinstrecke (Waldshut - Basel Bad. Bf.) bis Basel SBB verlängert werden, wie es ein Wunsch des Landkreises Lörrach ist. Das Land Baden-Württemberg wird wahrscheinlich während der Laufzeit dieses öV-Programms die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zusammen mit den betroffenen Schweizer Grenzkan- tonen vorantreiben. Dies würde einen Ausbau auf S-Bahn Standard ermöglichen.

5.3.3 Ausbau des Badischen Bahnhofs

Die Infrastruktur des zweitwichtigsten Basler Personenbahnhofs vermag den heutigen Anforderungen von Kundinnen und Kunden sowie der Anwohnerschaft nur noch teilweise zu genügen. Gewünscht werden insbesondere einfache und barrierefreie Zugangsmöglichkeiten zum Bahnhof, innerhalb des Bahnhofs und zu den Perrons. Darunter fällt die Öffnung der zweiten Personenunterführung (der so genannten "Riehener Unterführung"), die kurze Wege von der S-Bahn zu Tram und Bus ermöglicht. Der Kanton hat Verhandlungen mit den schweizerischen und deutschen Zollbehörden aufgenommen. Der Regierungsrat spricht sich für die Verlängerung der bestehenden Personenunterführungen in Richtung Hirzbrunnen und für weitere Perronzugänge ab der Riehen- und Maulbeerstrasse aus. Gemäss kantonalem Richtplan ist vorgesehen, diese Verbesserungen in einem Konzept zur Ausbildung der Zentrumsfunktion des Badischen Bahnhofs zu konkretisieren und umzusetzen.

5.3.4 Verbindungen Schweiz - Elsass

Die FLIRT, die Ende 2008 den Betrieb auf der S1 aufgenommen haben, sind in Frankreich nicht zugelassen. Die KöV (Nordwestschweizerische Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs) hat im Sommer 2008 beim Vorsteher des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation interveniert. Darauf hin wurde am 12.1.2009 eine Absichtserklärung mit Frankreich über die Zusammenarbeit der zwei nationalen Sicherheitsgremien im Bereich der Eisenbahnen unterzeichnet. Damit sollen Hindernisse im grenzüberschreitenden Bahnverkehr abgebaut werden. Die durchgehende Verbindung Mulhouse - Frick bleibt jedoch vorerst unterbrochen.

Die SBB hat eine neue Serie von 14 FLIRT bestellt, die speziell den französischen Anforderungen genügen sollen. Gemäss heutigem Planungsstand kann davon ausgegangen werden, dass auf den Fahrplan 2011 die FLIRT auch zwischen Mulhouse und Basel eingesetzt werden und eine Durchbindung ins Fricktal bzw. die Wiedereinführung der Durchmesserlinie dann möglich sein wird. Zu hoffen ist auch, dass die Einführung des integralen Taktfahrplans im Elsass (vgl. Kapitel 5.4) sich positiv auf die S1 auswirken wird.

5.3.5 Planungen zum Herzstück

Ende 2008 verabschiedeten die Regierungen beider Basel einen Planungskredit zu Handen des Grossen Rates bzw. des Landrates²⁶ für Vorarbeiten zu einem Innenstadt-Tunnel, d.h. einer unterirdischen Regio-S-Bahn Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Bad. Bahnhof unter der Basler Innenstadt. Diese Vorarbeiten sollen alle notwendigen Randbedingungen so klären, dass ab 2011 in ein Vorprojekt eingestiegen werden kann.

Das Herzstück zielt vor allem auf eine bessere Verbindung einerseits der Region mit der Basler Innenstadt und andererseits der städtischen Bahnhöfe untereinander. Mit dem Herzstück erfährt der Bahnhof SBB durch die Möglichkeit neuer Durchmesserlinien sowie durch neue Umsteigepunkte an anderen S-Bahn-Stationen eine Entlastung.

Aufgrund der politischen Diskussionen in den parlamentarischen Kommissionen wird im Rahmen der anstehenden Vorarbeiten zum Vorprojekt das Variantenstudium nochmals vertieft und mit einer vom Kanton Basel-Landschaft neu eingebrachten Variante „Ring“ ergänzt.

5.4 Geplante Leistungen im Fern- und Güterverkehr

Das Angebot wurde in den letzten Jahren bereits deutlich verbessert. Jedoch sind aufgrund der infrastrukturellen Engpässe im nationalen Fernverkehr gemäss heutigem Planungsstand bis 2013 keine nennenswerten Verbesserungen ab Basel zu erwarten. Es gilt die Struktur des Fahrplans 2009 (vgl. Kapitel 3.1.6)

Ein Meilenstein wird die Inbetriebnahme des ersten Abschnitts des Ostasts TGV Rhin-Rhône zwischen Auxonne und Belfort (Petit-Croix) auf 2011/12 sein. Die Fahrzeit Basel - Paris wird nur noch knapp über drei Stunden betragen. Gemäss den aktuellen Angebotsplanungen sind stündliche TGV-Verbindungen zwischen Basel und Paris vorgesehen. Ob dies auch die Kapazitäten auf der stark belasteten Neubaustrecke Lyon - Paris zulassen, ist zurzeit noch Gegenstand von Untersuchungen. Andernfalls ist es möglich, dass gewisse TGV weiterhin über Strassburg verkehren werden.

Vorgesehen ist, dass in den nächsten Jahren auch in Frankreich der integrale Taktfahrplan sukzessive (von Lyon aus) eingeführt wird. Dies wird sich spätestens mit der Realisierung der ersten Etappe des TGV Rhin-Rhône aufs Elsass auswirken. Vor allem für den Regionalverkehrs-Fahrplan, insbesondere für die S1, könnte dies (positive) Folgen haben.

Auf deutscher Seite wird voraussichtlich auf Ende 2012 der Katzenbergtunnel in Betrieb genommen. Obwohl die rund 15 km lange Neubaustrecke Schliengen - Haltingen für die ICE Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h zulässt, wird sich vorerst die Fahrzeit zwischen Basel und Freiburg i.Br. nur um max. 5 Minuten verkürzen. Gründe dafür sind zum einen die provisorischen Anbindungen an die Stammstrecke in Schliengen und Haltingen und zum anderen die umfangreichen Bauarbeiten, die dann auf dem Abschnitt Weil am Rhein zu erwarten sind. Hingegen könnten diese Fahrzeitgewinne auch leichte Verschiebungen der Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Bahnhof SBB zur Folge haben.

²⁶ Vgl. Ausgabenbericht P082020 vom 16.12.2008 betreffend Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn

5.5 Neuer Rahmenplan SBB

Der Rahmenplan ist ein strategisches Planungsinstrument der SBB. Der Untersuchungsraum umfasst die Bahnanlagen zwischen Pratteln im Osten und der Elsässerbahn im Westen. Wichtige Aspekte des Rahmenplans sind die beabsichtigte Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs Frankreich-Schweiz durch den Personenbahnhof und die Planungen zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn, insbesondere zum Herzstück. Der Kern des Rahmenplans ist der Bahnhof Basel SBB mit seinen räumlich begrenzten Zuläufen im West- und Ostkopf. Der Rahmenplan soll aufzeigen, wie sich die Bahnareale im Raum Basel und insbesondere der Bahnhof SBB langfristig entwickeln können und welche Optionen dazu planerisch zu sichern sind. Die Anbindung des Bahnhofs an die Stadt und an die städtischen Verkehrsnetze ist dabei von zentraler Bedeutung. Künftig soll die Zugänglichkeit zum Bahnhof mit neuen Erschliessungsachsen für Bahnreisende verbessert werden, beispielsweise mit neuen Passerellen oder Unterführung sowie neuen Abgängen von der Margarethenbrücke auf die Perrons.

Nachdem die SBB die Grundlagen aktualisiert hat, erfolgt die Rahmenplanung in enger Zusammenarbeit mit den Fachstellen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft und in Abstimmung mit deren raumplanerischen und städtebaulichen Zielsetzungen.

5.6 Geplante Angebote im ergänzenden Verkehr

Das Grundangebot im öV besteht aus dem Fahrplanangebot von Regio-S-Bahn, Tram und Bus zwischen Betriebsbeginn und Betriebschluss kurz nach Mitternacht. Ergänzend dazu werden Fahrten für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung angeboten. Als ergänzendes Angebot gelten auch die Nachtfahrten zwischen 1.30 Uhr und 3.30 Uhr in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag sowie die Zusatzfahrten bei Grossanlässen.

5.6.1 Ergänzendes Angebot für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung

Ein strategisches Ziel des öV-P besteht darin, die Zugänglichkeit des Grundangebotes im öffentlichen Verkehr für Menschen mit einer Behinderung weiter zu verbessern (vgl. Kapitel 4.5). An sensiblen Orten der Stadt ist jedoch die stadtgestalterische Umsetzung von optimalen Lösungen für mobilitätseingeschränkte Personen zum Teil schwierig.

Es wird daher trotz dem gesetzten Ziel immer Menschen geben, die aufgrund einer Mobilitätsbehinderung den regulären öV nicht nutzen können. Daher bieten die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft gemeinsam die ergänzenden Fahrdienste der KBB an (vgl. Kapitel 3.1.7).

Aufgrund der demografischen Entwicklung ist damit zu rechnen, dass die Anzahl der fahrberechtigten Personen steigen wird. Dennoch ist derzeit eine Tarifierhöhung für die Kundschaft nicht geplant.

Das Angebot am Abend wird – in Anlehnung an die Betriebszeiten des öV – um eine Stunde verlängert (Betriebschluss ist 01.00 Uhr).

5.6.2 TNW-Nachtnetz

Das Nachtnetz wurde per Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2008 in enger Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft ausgebaut (vgl. Kapitel 3.1.7). Die Regierungen der beiden Kantone erwarten, dass das Nachtangebot nach einer fünfjährigen Einführungsphase kostendeckend angeboten werden kann. Ein regelmässiges Controlling des Angebots ist vorgesehen. Die Besteller überprüfen jährlich die Auslastung der einzelnen Linien sowie den Kostendeckungsgrad. So können Fein Anpassungen am Angebot vorgenommen werden, falls die Auslastung die Erwartungen und Prognosen nicht erfüllt. Bei positiver Entwicklung der Nachfrage wird auch ein Ausbau des Nachtnetzes in Erwägung gezogen.

5.6.3 Zusatzfahrten bei Grossanlässen

Bei Grossveranstaltungen im St. Jakobs-Park (v. a. Fussballspiele) verkehrt der so genannte "Joggeli-Shuttle" zwischen Basel SBB und der Bedarfshaltestelle Basel St. Jakob sowie zurück. Im Jahr ist dies in Abhängigkeit von der Anzahl Spiele rund 30-mal der Fall.

6. Ausblick: Planungen nach 2013

Dieses Kapitel beschreibt Projekte deren Umsetzung erst nach 2013 Auswirkungen auf das Angebot haben wird.

6.1 Nachfrageentwicklung

Grundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs ist das Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM).²⁷ Im GVM wurde ein Prognosezustand 2030 berechnet, der aufzeigt, wie das Verkehrsgeschehen zukünftig aussehen dürfte. Um diesen zu ermitteln, fliessen neben den heute bereits beschlossenen Netzänderungen (sowohl im öV als auch im IV) auch Prognosen zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur in die Berechnungen ein. In der Abbildung 29 ist die prognostizierte Entwicklung der Einwohnenden (in der Abbildung als rote Balken dargestellt) und der Beschäftigten (blaue Balken) zu erkennen. Für Basel Stadt wird ein leichter Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Die Anzahl der Arbeitsplätze und die Verkaufsflächen (vgl. Abbildung 30) werden primär in den zentrumsnahen Entwicklungsgebieten steigen.

²⁷ GVM Basel: Modelloptimierung 2003 und Prognosezustand 2030, Kurzbericht Mai 2007 siehe http://www.bd.bs.ch/200705_gesamtverkehrsmodell_kurzbericht.pdf.

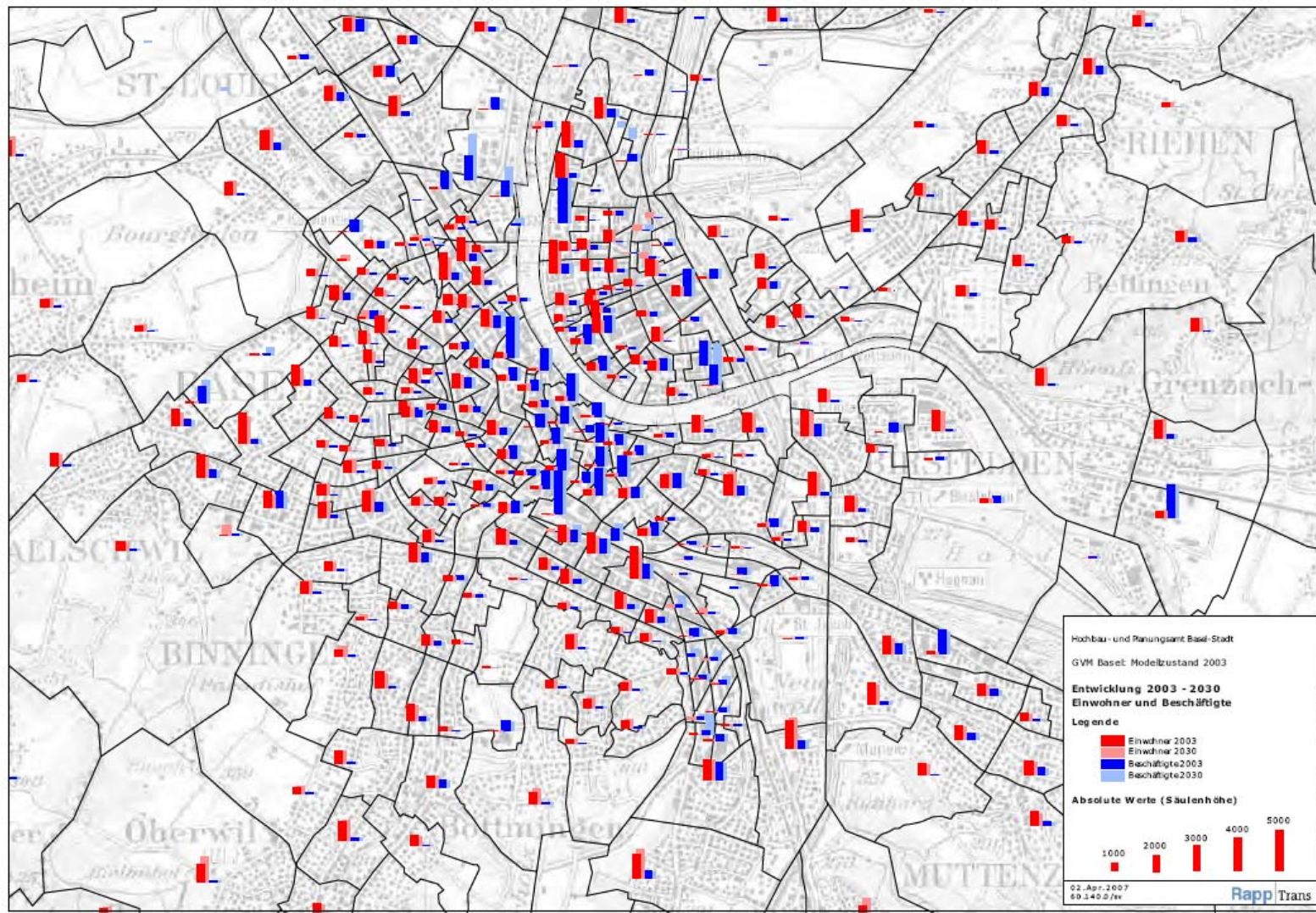


Abbildung 29 Entwicklung Einwohner und Beschäftigte

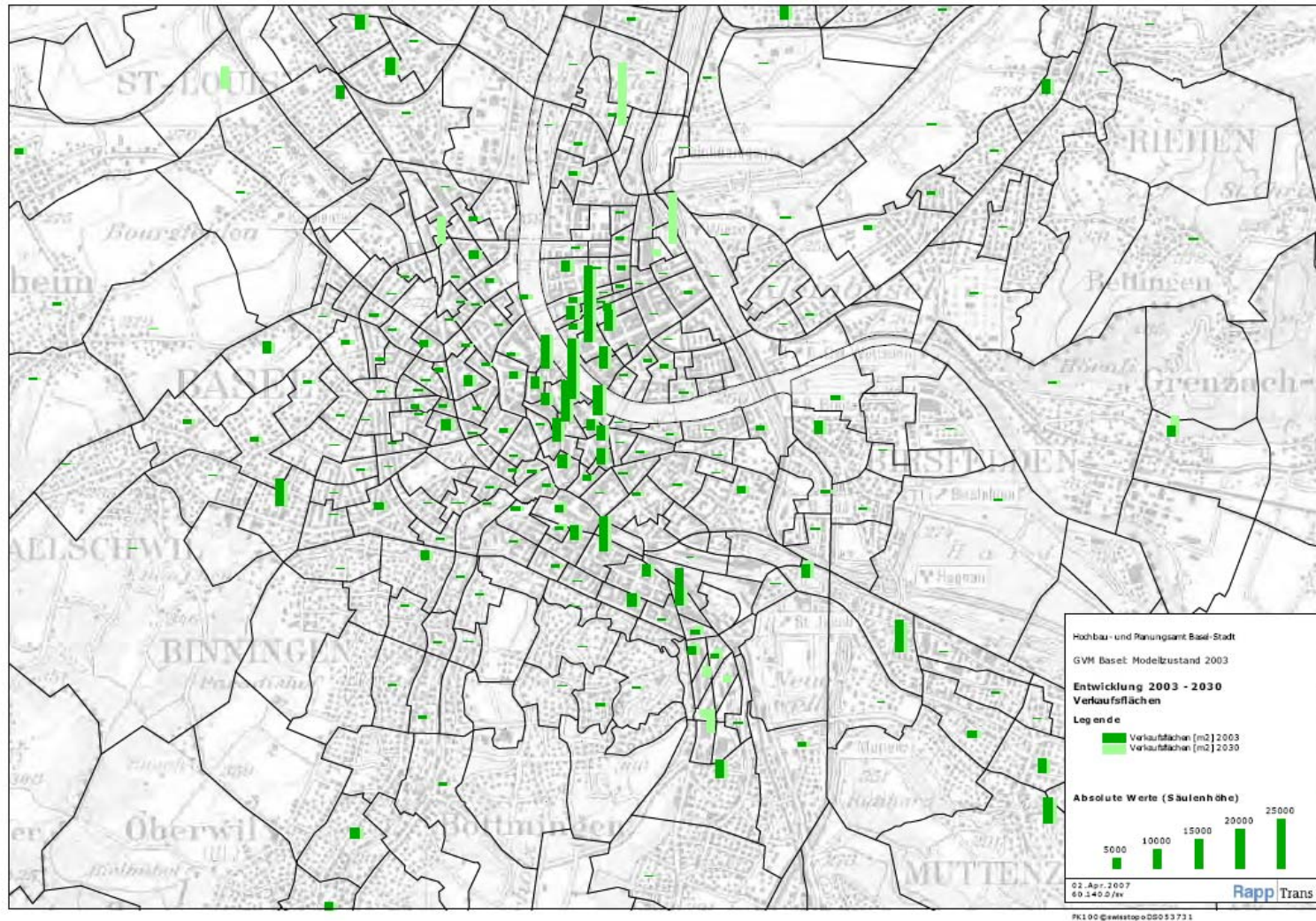


Abbildung 30 Entwicklung Verkaufsflächen

Aus den getroffenen Prognoseannahmen ergibt sich die Entwicklung des Verkehrs. Bis 2030 nimmt das Verkehrsaufkommen insgesamt nicht nur im MIV (um 11 %) sondern auch im öV (14%) zu.²⁸ Die nachstehende Abbildung, zeigt die Entwicklung der Verkehrssituation zwischen 2003 und 2030 im öffentlichen Verkehr.

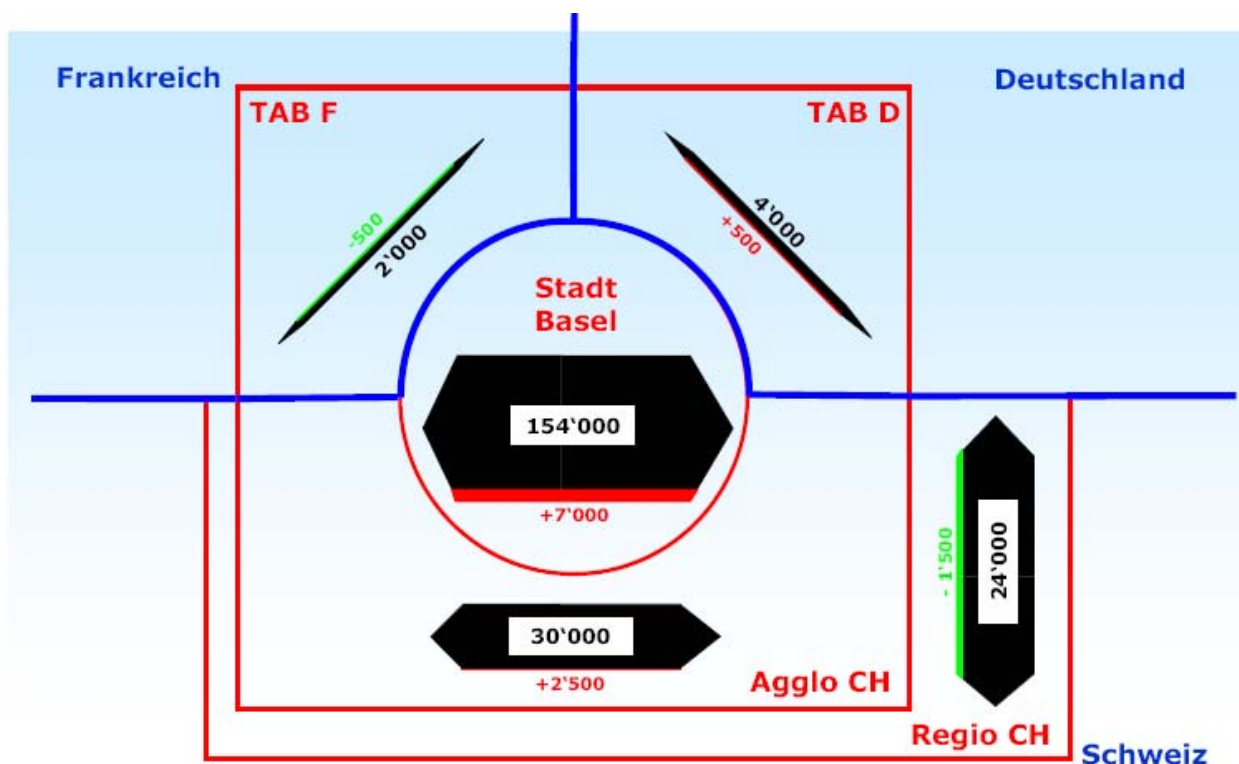


Abbildung 31 Entwicklung öV-Binnenverkehr 2003-2030 innerhalb der jeweiligen Teilräume (rot sind die Verkehrszunahmen und grün die -abnahmen dargestellt)

Im städtischen Tram- und Busnetz wächst das öV-Aufkommen nur geringfügig. Ausnahmen ergeben sich primär im Bereich der Entwicklungsgebiete. Die öV-Anteile innerhalb von Deutschland und Frankreich liegen deutlich unter den schweizerischen Werten. Der Prognosezustand zeigt innerhalb dieser Nachbarländer nur wenige Veränderungen, da in diesen im Modell nur marginale Verbesserungen hinterlegt sind.

Starke Zunahmen im öffentlichen Verkehr sind zwischen der Agglomeration (inkl. der deutschen und französischen Teile) und der Stadt festzustellen. Überdurchschnittliche Zunahmen im öV sind auf den Ausbau des Bahnangebots der Regio-S-Bahn und des Fernverkehrs zurückzuführen.

²⁸ GVM der Region Basel, 21. August 2008, S. 10

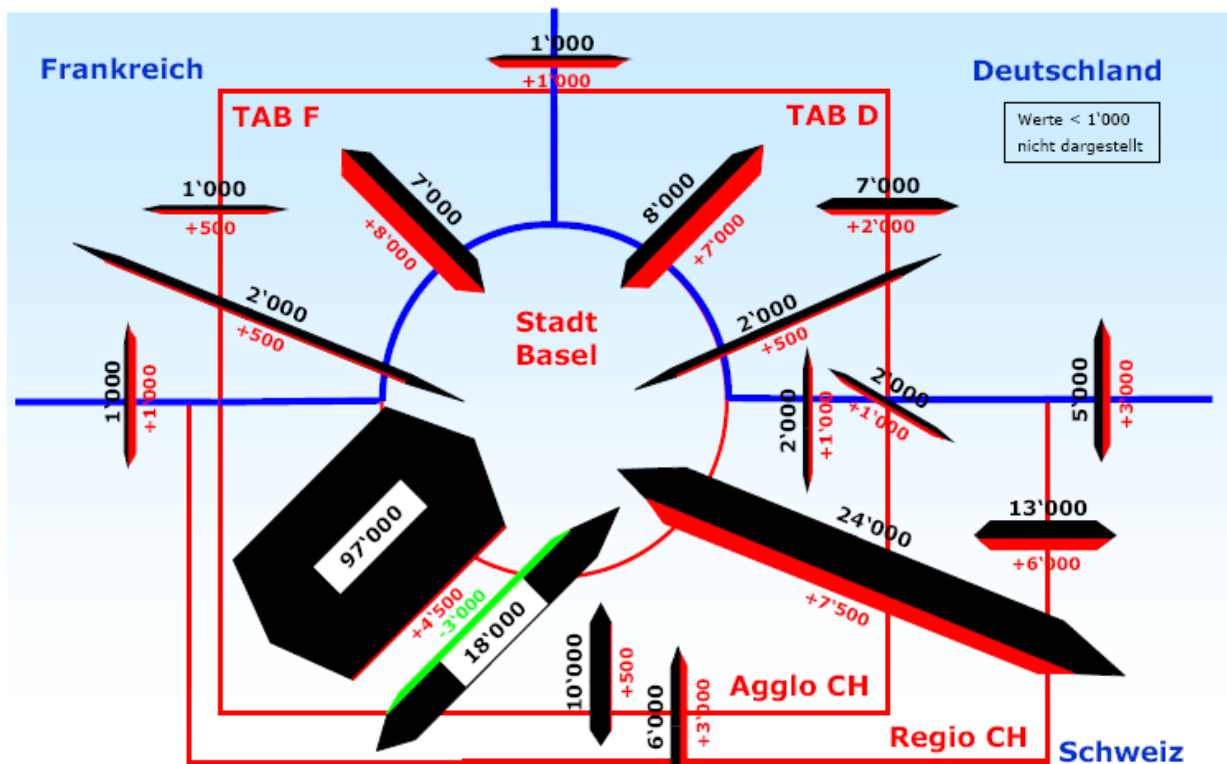


Abbildung 32 Binnenverkehr zwischen den Teilräumen (Grobzonen)

Diese dargestellten Entwicklungen stellen eine Basis dar, um mögliche Konflikte und Engpässe zu erkennen und den Handlungsbedarf für die öV-Planung abzuleiten.

Im Rahmen des TEB wird anhand von ergänzenden Erhebungen zum grenzüberschreitenden Verkehrsverhalten auf deutscher und französischer Seite (siehe hierzu auch Kapitel 4.7) versucht, den Handlungsbedarf für die öV-Planung zu konkretisieren. Dazu wird ein Massnahmenkonzept für eine Verbesserung des Angebots im grenzüberschreitenden öV sowie die Verknüpfung von öV und LV (B&R) bzw. öV und MIV (P&R) erstellt.

6.2 Planungen im Busnetz

Buslinien können flexibel und rasch an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden. Konkrete langfristige Planungen liegen deshalb nicht vor. Im Zusammenhang mit Veränderungen von Tram- und Bahnlinien werden aber immer auch die notwendigen Anpassungen im Busnetz vorgenommen.

6.3 Planungen im Tramnetz

Der Regierungsrat hat sich bei den im Ausblick dargestellten Projekten zum Ziel gesetzt, einen Grundsatzentscheid innerhalb der Laufzeit des öV-Programms zu fällen, inwieweit die einzelnen Projekte weiterverfolgt werden sollen.

6.3.1 Tramneubaustrecke Stücki (Hochbergerstrasse - Kleinhüningen)

Aufgrund der prognostizierten Entwicklung der Verkaufsflächen im Raum Stücki und weiteren Neu- bzw. Umnutzungen wird es erforderlich, die öV-Erschliessung im Raum des Stücki-Areals zu verbessern. Dies könnte mittel- bis langfristig durch das Verlängern der Tramlinie 14 von der Erlenmatt nach Kleinhüningen erfolgen (vgl. Kapitel 5.2.2). Eine Tramlinie Erlenmatt - Kleinhüningen weist laut Modellrechnung zusätzliches Fahrgastpotenzial auf. Aus diesem Grund ist die öV-Erschliessung im Raum Stücki-Areal als Vororientierung im kantonalen Richtplan des Kantons Basel-Stadt aufgeführt.

6.3.2 Tramneubaustrecke Roche

Eine direkte Tramverbindung zum Roche-Areal dürfte ein hohes Nachfragepotenzial aufweisen, vor allem wenn eine weitere Konzentration von Arbeitsplätzen stattfindet. Denkbar ist eine neue Tramstrecke Wettsteinplatz – Grenzacherstrasse – Roche – Schwarzwaldallee – Badischer Bahnhof. Die Idee ist auf ihre technische Machbarkeit und auf ihr Nutzen-Kosten-Verhältnis noch nicht geprüft. Die Tramverbindung zur Roche ist bisher weder Bestandteil des kantonalen Richtplans noch des Agglomerationsprogramms Basel.

6.3.3 Tramstrecke Claragraben

Bereits im letzten öV-Programm hat der Regierungsrat das Projekt erwogen. Der Regierungsrat ist nach wie vor der Ansicht, dass mit der Tramverbindung durch den Claragraben, die den Claraplatz mit dem Wettsteinplatz verbindet, die Grossbasler Innenstadt entlastet und der Raum Claraplatz besser und schneller mit dem Grossbasel (insbesondere mit dem Bahnhof SBB und dem Aeschenplatz) verbunden werden könnte.

Der Claragraben wurde im Rahmen der Tramnetzoptimierungsstudie untersucht. Die Studie sollte zeigen, mit welchen öV-Ausbauten mehr Fahrgäste für den öV gewonnen werden können. Da dieser Infrastrukturausbau voraussichtlich nicht zu einer Steigerung der Anzahl Fahrgäste führt, aber für die Transportunternehmen betriebliche Vorteile (mehr Flexibilität bei der Netzgestaltung, niedrigere Kosten bei Umleitungen infolge Bauarbeiten, Betriebsstörungen, Grossveranstaltungen) bietet, hat der Regierungsrat beschlossen eine Kosten-Nutzen-Analyse zu erstellen.

Im kantonalen Richtplan Basel-Stadt ist das Projekt als Zwischenergebnis aufgenommen.

6.3.4 Tramneubaustrecke Broadway Dreispitz

Das Stadtentwicklungsgebiet Dreispitz ist heute nur am Rand, das heisst mit den Linien 10 und 11 ab der Haltestelle Dreispitz, mit der Linie 11 ab der Haltestelle Schaulager und mit den Linien 16, 36 und 37 ab der Haltestelle Leimgrubenweg erschlossen. Auch die neue S-Bahnhaltestelle liegt rund 400 Meter vom geplanten „Broadway“, dem Zentrum des Dreispitz-Areals, entfernt.

Um den angestrebten hohen Modal-Split im Stadtentwicklungsgebiet Dreispitz zu erreichen, wird geprüft, dieses mit einer Tramstrecke zu erschliessen. Eine neue Tramlinie im Dreispitzareal spielt für die Unterstützung des angestrebten Transformationsprozesses hin zu einem lebendigen und urbanen Agglomerationsteil mit verbesserter Anbindung an die benachbarten Quartiere eine Schlüsselrolle. Das Vorhaben wurde in den kantonalen Richtplan Basel-Stadt mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgenommen. Im Agglomerationsprogramm Basel ist das Projekt für den Zeitraum nach 2015 aufgeführt.

Nach den bisherigen Voruntersuchungen im Rahmen der Entwicklungsplanung Dreispitz soll die neue Tramlinie im Bereich der heutigen Haltestelle Dreispitz von der Stammstrecke abzweigen und durch den Broadway in Richtung Münchenstein führen und dann im weiteren Verlauf wieder in die heutige Linie 11 einmünden.



Abbildung 33 Übersichtsplan Dreispitz

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass ein neues Angebotskonzept dann betrieblich vertretbar ist, wenn – neben der im Dreispitz-Areal erwarteten Entwicklung – auch weiteres Kundenpotenzial im Birseck erschlossen werden kann, sei dies durch den Bau einer neuen Tramlinie in das Industriegebiet Kägen oder aber aufgrund einer Zunahme der Wohnbevölkerung in den beiden Gemeinden Reinach und Aesch. Das im Dreispitz-Areal erwartete Fahrgastpotenzial alleine rechtfertigt den Bau und Betrieb einer neuen Tramlinie unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten noch nicht.

Eine Ende 2008 aufgegleiste Planungsstudie unter der Federführung des Kantons Basel-Landschaft hat den Variantenfächer für die Linienführung nochmals geöffnet. Die Studie soll den Nachweis der Zweckmässigkeit, der generellen Machbarkeit und die optimale Linienführung für eine Tramlinie Dreispitz erbringen. Die Studienergebnisse bilden die Grundlage für die politische Entscheidung.

6.3.5 Prüfung einer besseren Erschliessung des Raums Universität/Spitäler (Tramstrecken Cityring, Spitalstrasse, Petersgraben)

Den aktuellen Planungen zufolge ist damit zu rechnen, dass die absehbare Entwicklung der Universität und der Spitäler zu einer deutlichen Steigerung des öV Aufkommens in diesem Raum führen wird. Auch mit der beginnenden Bebauung des Erlenmatt-Areals ist für den öV eine steigende Nachfrage absehbar.

Mit einer Tramlinie durch den Petersgraben könnte eine Entlastungsrouten zur Innenstadt geschaffen und das Kollegiengebäude der Universität, dem Rosshof und das Universitätsspital mit dem Tram erschlossen werden. Eine zweite Tramlinie (neben der jetzigen Tramlinie 11) könnte die neue Route in Richtung St. Johann-Quartier, mit Endhaltestelle St. Johann Bahnhof, befahren. Um die Trasse zu sichern, ist das Projekt Petersgraben als Vororientierung in den kantonalen Richtplan des Kantons Basel-Stadt eingeflossen.

Im Rahmen einer möglichen Optimierung des Tramnetzes im genannten Raum wird auch geprüft, ob es sinnvoll ist, die heutige Strecke der Linie 11 von der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse zu verlegen.

Geprüft wird darüber hinaus eine mögliche Umstellung der über die Johanniterbrücke führenden Buslinie 30 auf Trambetrieb.²⁹ Die logische Weiterführung eines von Kleinbasel über die Johanniterbrücke führenden Trams, wie in einer Volksinitiative angeregt, geht in Richtung Heuwaageviadukt – Bahnhof SBB. Eine solche Linie könnte entweder über den Petersgraben oder den City-Ring führen. Mit dieser Lösung ist es möglich die Buslinie 30 auf ihrer ganzen Länge durch das Tram zu ersetzen und den Kundenbedürfnissen entsprechend in das Netz einzubinden.

Die Möglichkeiten einer besseren Erschliessung des Raums Universität/Spitäler und die hierfür benötigten Infrastrukturausbauten (Spitalstrasse, Cityring, Petersgraben)³⁰ werden vertieft untersucht.

²⁹ Vgl. Beantwortung der Interpellation Nr. 64 Christoph Wyder betreffend einer Tramlinie auf dem Heuwaageviadukt, 24. September 2008, P085246

³⁰ Hierzu sind verschiedene parlamentarische Vorstösse hängig.

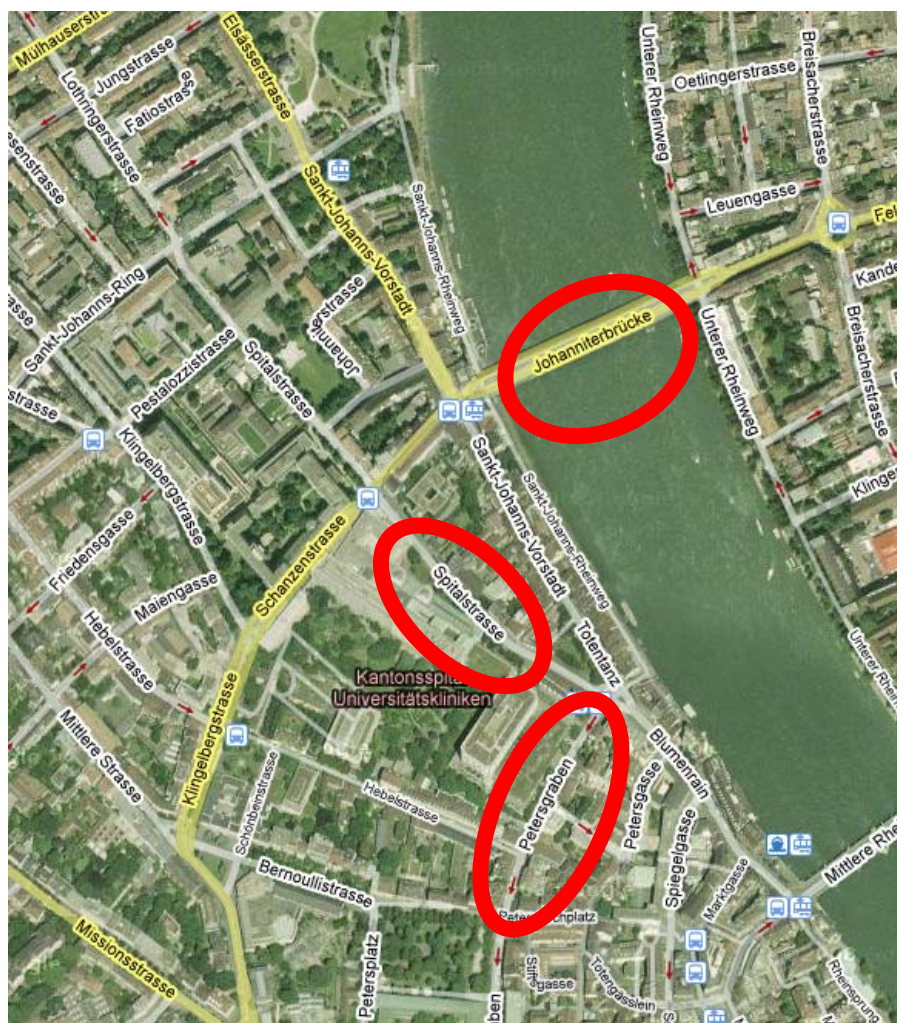


Abbildung 34 Situationsplan: Spitalstrasse/Johanniterbrücke/Petersgraben

6.3.6 Kapazitätssteigerung Centralbahnplatz

Ein betrieblicher Engpass besteht im Tramnetz im Bereich des Centralbahnplatzes und der Querung der Nauenstrasse. Da auch der Individualverkehr in diesem Bereich reibungslos fließen muss besteht hier keine leichte Aufgabe. Es soll geprüft werden, wie die Kapazität auf dem Knoten gesteigert werden kann. In diesem Zusammenhang steht der Bau einer Vorsortierspur aus Richtung Aeschenplatz zur Diskussion. Sollte eine weitere Tramlinie über den Centralbahnplatz fahren, ist diese Kapazitätssteigerung Voraussetzung.

6.3.7 Tramlinie ins Bachgrabengebiet

Das Projekt einer Verlängerung der Tramlinie 8 von der Endhaltestelle Neuweilerstrasse bis Allschwil Dorf wird auf Wunsch des Kantons Basel-Landschaft und der Gemeinde Allschwil derzeit nicht weiter verfolgt. Neu in die Diskussion gekommen ist hingegen die Möglichkeit einer Verlängerung der Tramlinie 8 von der Neuweilerstrasse in Richtung Industriegebiet Bachgraben. Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt stellt dies eine interessante planerische Option dar, die weiter verfolgt werden soll. Aus diesem Grund wird das Projekt im kantonalen

Richtplan Basel-Stadt erwogen. Eine Realisierung käme aber frühestens in der Phase III des Agglomerationsprogramms, d.h. ab 2019 in Frage. Alternativ könnte auch ab der Linie 6 eine Stichlinie ins Bachgrabengebiet gebaut werden.

6.3.8 Tramlinie nach Saint Louis

Saint-Louis soll mittel- bis langfristig mit zwei Tramlinien an die Agglomeration Basel angebunden werden.

1. Verlängerung der Linie 3 ab Bourgfelden Grenze nach Saint-Louis Gare Ouest
Die gut drei Kilometer lange Strecke führt von der heutigen Endhaltestelle der Linie 3 „Bourgfelden Grenze“ zum Zoll und von dort auf die Westseite des Bahnhofs von Saint-Louis. Hier sind eine neue Überbauung und eine Park-and-ride Anlage geplant.
2. Verlängerung der Linie 11 von Saint-Louis Grenze bis Saint-Louis Gare
Die rund 2,5 Kilometer lange Strecke führt von der heutigen Endhaltestelle der Linie 11 über die Grenze und durch die Hauptstrasse von Saint-Louis bis zum Bahnhofplatz.

Eine im Rahmen der Trinationalen Agglomeration Basel durchgeführte Studie hat gezeigt, dass beide Linien umsetzbar sind und einen positiven volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen.

Die Communauté des Communes des Trois Frontières hat sich dafür ausgesprochen, dass die Verlängerung der Linie 3 von Bourgfelden Grenze über Bourgfelden nach Saint-Louis Gare Ouest priorisiert werden soll. Seit Sommer 2008 laufen Arbeiten und Studien zur Grundlagenausweitung und Machbarkeitsüberprüfung. Ebenso wurde eine Kostenschätzung und eine Variantenanalyse in Auftrag gegeben.

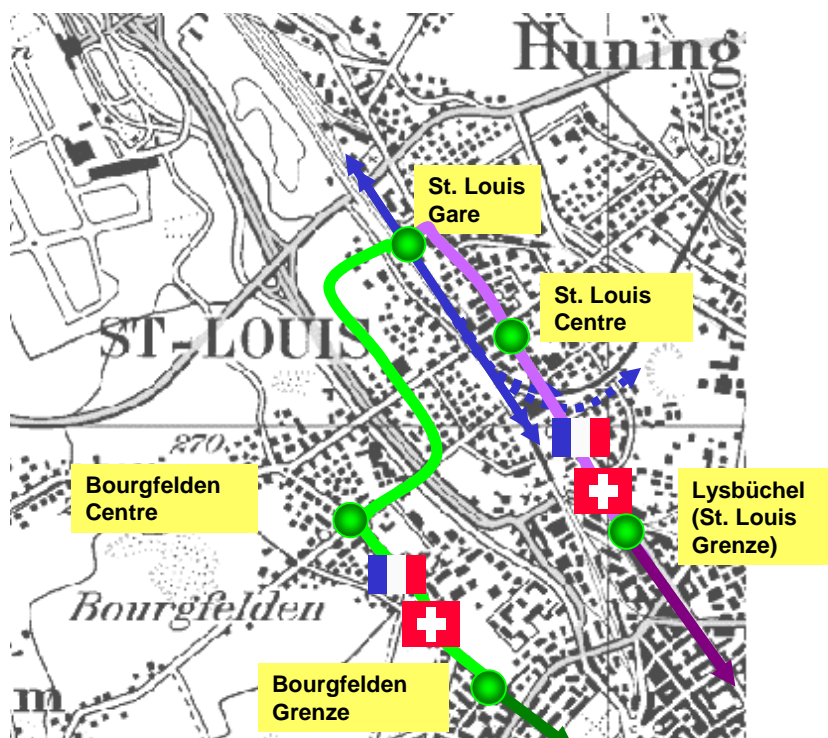


Abbildung 35 mögliche Tramverbindungen zwischen Basel und Saint-Louis

Im Agglomerationsprogramm Basel ist seitens der Agglomeration die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis für den Zeitraum 2011 bis 2014 (Baubeginn) und der Linie 11 für den Zeitraum nach 2018 eingereicht worden. Gemäss ihrem Planungsstand sind die bei-

den Tramlinien als Festsetzung (Verlängerung der Linie 3) bzw. als Zwischenergebnis (Verlängerung der Linie 11) im kantonalen Richtplan aufgenommen.

Das für das Agglomerationsprogramm federführende Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) vertritt die Ansicht, dass aus fachlichen Überlegungen grundsätzlich die Linie 11 prioritär zu verlängern wäre. Gemeinsam mit den Partnern in Frankreich sind die politischen und fachlichen Argumente zugunsten der Bevorzugung der Linie 3 ermittelt und auch mit dem kofinanzierenden ARE diskutiert worden. Der definitive Entscheid seitens Bund steht Ende 2009 mit dem „Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr“ an.

6.3.9 Verlängerung der Tramlinie 8 über den Europaplatz in Weil am Rhein hinaus

Der Kanton Basel-Stadt steht einer späteren weiteren Verlängerung der Tramlinie 8, sei dies in Richtung Haltingen und/oder Altweil positiv gegenüber. Mittels einer solchen Verlängerung könnte der Nutzen des 2012 zu eröffnenden Abschnittes Kleinhüningen - Weil am Rhein Bahnhof (Europaplatz) (erste Bauetappe) vergrössert und das Stadtgebiet von Weil am Rhein noch besser mit dem Tram erschlossen werden. Ein solches Projekt könnte frühestens für die Phase 2015 bis 2018 beim Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms zur Kofinanzierung eingegeben werden.

6.4 Längerfristige Planungen zur Regio-S-Bahn

Die Weiterentwicklung des Angebots der Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz ist in Kapitel 5.3 dargestellt. Im besten Fall ist die Realisierung der erforderlichen Infrastruktur ab 2016 möglich. Langfristig wird ein trinationales S-Bahn-System angestrebt, das sich durch folgende Merkmale auszeichnet: 15'Minutentakt in der näheren Agglomeration, einheitliche Fahrzeuge, einheitliches Tarifsystem innerhalb des Perimeters, hohe Zuverlässigkeit sowie attraktive Haltestellen. Der Kanton Basel-Stadt ist dabei nur eine von vielen beteiligten Behörden.

Im kantonalen Richtplan werden als weitere neue S-Bahnhaltestellen Morgartenring, Breite / Wettstein und Riehen / Lörrach Stettenfeld aufgeführt. Diese Vorhaben wurden mit dem Koordinationsstand Vororientierung aufgenommen. Erste Resultate einer Studie zur Prüfung dieser Standorte sollen 2010 vorliegen. Die Planung neuer Haltestellen umfasst nicht nur die eigentlichen Standorte, sondern auch ein Angebots- resp. Linienkonzept. Aus diesem Grund erfolgt die Planung in Abstimmung mit den Nachbarkantonen resp. -ländern.

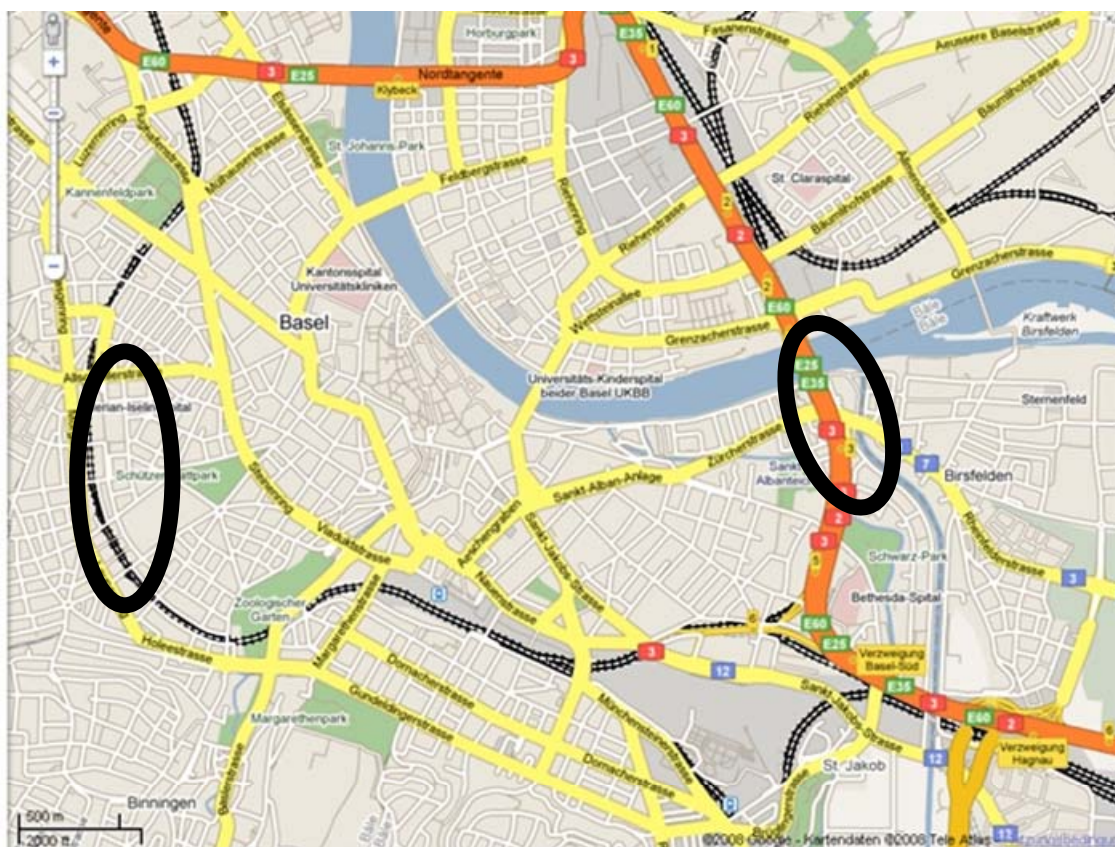


Abbildung 36 Mögliche S-Bahnhaltestelle Morgartenring sowie Breite/Solitude

Nach dem Erfolg im Wiesental plant die deutsche Seite gleichwertige S-Bahn-Systeme am Ober- und Hochrhein. Im Vordergrund steht die Modernisierung bestehender Bahnhöfe und Stationen, während beim Fahrplanangebot der Halbstundentakt realisiert werden soll. An der Oberrheinstrecke müssen im Rahmen des Viergleisausbaus ohnehin gewisse Haltepunkte modernisiert werden wie beispielsweise Eimeldingen, Haltingen und Weil am Rhein. Auch an

der Hochrheinstrecke nach Waldshut ist die Modernisierung von Haltepunkten vorgesehen. Dabei steht auch die Elektrifizierung von Basel bis Schaffhausen zur Diskussion. Eine Studie, die in der ersten Jahreshälfte 2009 im Auftrag des Kantons Schaffhausens und des Landes Baden-Württemberg durchgeführt worden ist, geht von Baukosten von CHF 120 – 170 Mio. aus. Dem stehen aber zahlreiche betriebliche Vorteile entgegen (u.a. Ausbau auf S-Bahn Standard). Das Land Baden-Württemberg wird die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke wahrscheinlich während der Laufzeit des öV-Programms 2010-2013 zusammen mit den betroffenen schweizerischen Grenzkantonen vorantreiben.

Die Planungen auf deutscher Seite sind zeitlich darauf abgestimmt, dass im Jahre 2016 der Verkehrsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und DB Regio ausläuft und die Linien neu vergeben werden sollen. Auch der Verkehrsvertrag mit der SBB GmbH im Wiesental läuft Mitte des Jahrzehnts aus. Da die betroffenen Linien grenzüberschreitenden Charakter haben, beziehen die deutschen Behörden die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Région Alsace in ihre Planungen ein.

Im Falle von positiven Ergebnissen aus den ersten Planungen zum Herzstück (vgl. Kapitel 5.3.5), der Regelung der Finanzierung mit Bund, den anderen Kantonen, der SBB etc. und der Freigabe von weiteren Krediten durch die politischen Instanzen soll die Projektierung bis zur Baureife fortgeführt werden. Mit einer Realisierung wäre bestenfalls ab dem Jahr 2023 zu rechnen. Über die Planungen und die Verhandlungen zum Herzstück wird der Regierungsrat laufend berichten.

Der kantonale Richtplan enthält zudem die Option eines Ausbaus der Strecke Basel-SNCF – St.Johann auf vier Geleise. Dieses Vorhaben ist mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgeführt.

6.5 Planungen im Eisenbahnfern- und -güterverkehr

6.5.1 Fernverkehr

Nach 2015 werden in der Schweiz wieder Infrastruktur-Grossprojekte realisiert sein. Ein Meilenstein wird die Inbetriebnahme der beiden Basistunnel am Gotthard (voraussichtlich 2017) und am Ceneri (voraussichtlich 2019) sowohl für den Fern- als auch Güterverkehr sein. Im Fernverkehr zwischen Basel, dem Tessin und Italien werden sich die Fahrzeiten um bis zu einer Stunde gegenüber heute verkürzen. Von grosser Bedeutung wird auch die Inbetriebnahme der neuen Zürcher Durchmesserlinie (für den Fernverkehr voraussichtlich 2015) sein. Auf diesen Zeitpunkt hin wird der Fahrplan auf den Verbindungen in Richtung Zürich Flughafen und Ostschweiz neu gestaltet. Für Basel wird eine direkte IC-Verbindung zum Flughafen (anstelle des heutigen FlugZugs) und evt. weiter nach St. Gallen von Interesse sein. Des Weiteren wird auf denselben Zeithorizont mit dem Eppenbergtunnel ein Nadelöhr zwischen Olten und Aarau beseitigt, was sich auch direkt auf den Fernverkehr Basel - Zürich auswirken wird. In Liestal wird mit einer Überwerfung das Problem der Abkreuzungen und gegenseitigen Behinderungen aus dem Adlertunnel gelöst sein. Hingegen wird der Kapazitätsengpass im oberen Ergolzthal solange bestehen bleiben, bis ein neuer Juradurchstich (Wisenbergertunnel) realisiert ist. Die Bedeutung dieses Grossvorhabens ist zwar unbestritten, jedoch

bleibt die Finanzierung nach wie vor ungewiss. Im Rahmen von Planungen zur zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB bzw. Bahn 2030) wird der Bedürfnisnachweis erbracht und die Finanzierung geregelt werden müssen.

Auf deutscher Seite ist im Rahmen des Viergleisenausbaus Karlsruhe - Basel mit der Realisierung weiterer Abschnitte zu rechnen. Da es die wichtigste nördliche Zulaufstrecke zu den neuen Alpenbasistunneln ist, wird sie, Schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage (gemäss Vertrag von Lugano von 1996³¹), ausgebaut. Im Raum Basel ist der Abschnitt Haltingen - Basel Bad. Bf., der direkt an die Neubaustrecke Schliengen - Haltingen (mit dem Katzenbergtunnel) anschliesst, von besonderem Interesse. Speziell zwischen der Landesgrenze und dem Badischen Bahnhof bedarf es aufgrund des geltenden Staatsvertrags einer besonderen Regelung. Wenn einmal Karlsruhe - Basel durchgehend auf vier Gleise ausgebaut sein wird, ist mit einer Fahrzeitverkürzung von rund einer halbe Stunde gegenüber heute zu rechnen.

In Frankreich kann für den Zeitraum 2015 und folgende mit der Realisierung der zweiten Etappe der LGV Est (mit der Neubaustrecke Beaudrecourt - Vendenheim) bis Strassburg gerechnet werden. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit Basel - Paris um eine weitere halbe Stunde. Ein weiteres Ziel besteht darin, im selben Zeitraum bei der LGV Rhin Rhone auch den Ostast von Petit-Croix bis Lutterbach und den Südast von Dijon in den Raum Lyon zu verlängern.

6.5.2 Schienenanschluss EuroAirport

Politisch gewünscht wird bereits seit Jahren ein Anschluss des Flughafens Basel-Mulhouse (EuroAirport, EAP) ans Schienennetz. Unter anderem haben bereits am 15. Dezember 1989 Staatspräsident Mitterrand, Bundeskanzler Kohl und Bundespräsident Delamuraz in der gemeinsam unterzeichneten Déclaration tripartite ihren Willen zum Schienenanschluss als grenzüberschreitendes Vorhaben bekräftigt.

Der Bund hatte am 8. März 2005 einen Verpflichtungskredit für den HGV-Anschluss der Schweiz gesprochen, von dem CHF 25 Mio. zur Verbesserung des Anschlusses des EAP an das schweizerische Fernverkehrsnetz bestimmt sind. Der Betrag ist für den Bau eines Flughafenbahnhofs gedacht, der unter Federführung Frankreichs realisiert würde. Die baulichen Massnahmen müssten bis 2010 in Angriff genommen und 2015 abgeschlossen sein, sonst verfallen die Mittel. Der Schweizerische Bundesrat kann die Fristen um 5 Jahre verlängern.

Im Jahr 2007 klärte im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) eine Arbeitsgruppe mit Fachpersonen der SBB und beider Basel, unter Beizug eines externen Büros, die Frage, ob der genannte Betrag von CHF 25 Mio. kurz- bis mittelfristig für Massnahmen nur auf Schweizer Territorium verwendet werden und damit quasi eine Vorleistung zum künftigen Bahnanschluss sein könnte. Die Studie hat aber ergeben, dass für denkbare Angebotsvarianten auf Schweizer Seite Infrastrukturmassnahmen möglich sind, die sich zwar im Rahmen des Kredits bewegen, jedoch nicht die Ziele und Vorgaben eines HGV-Anchlusses erfüllen (u. a.

³¹ Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz, (SR 0.742.140.313.69)

bezüglich kürzerer Reisezeiten etc.). Aus diesem Grund sind die Schweizer Partner übereingekommen, den Kredit weiterhin für den Bau des eigentlichen Bahnanschlusses vorzuhalten.

Zudem hat 2007 der Flughafen von der ETH Lausanne prüfen lassen, inwiefern sich ein Flughafenbahnhof etappenweise, aber aufwärtskompatibel realisieren lässt und ob dabei Einsparungen bei den Baukosten möglich sind. Die Studie hat ergeben, dass in einer ersten Etappe Einsparungen von rund CHF 60 Mio. möglich sind, wenn die Infrastruktur eines Flughafenbahnhofs auf das Notwendigste beschränkt bleibt. Das Angebotskonzept für diese erste Etappe sieht eine Bedienung durch die Regio-S-Bahn und Regionalschnellzüge (elsässische TER 200) vor, weniger hingegen eine solche auch durch TGV und Fernzüge aus der Schweiz.

Eine erste Etappe des Schienennetzes hätte zum einen den Vorteil, dass sie Bedürfnissen der Region und dem Zweck des EAP als wichtiger Flughafen im europäischen Regionalluftverkehr am besten entspricht. Zum anderen wäre eine solche Lösung aufwärtskompatibel mit einem Vollausbau. Alles in allem ist beim heutigen Preisstand dennoch mit Kosten von schätzungsweise CHF 255 Mio. zu rechnen.

Aufgrund dieser veränderten Ausgangslage fokussiert der Regierungsrat seine Anstrengungen auf eine etappenweise Realisierung des vollen Bahnanschlusses und sieht von Übergangslösungen und alternativen Lösungen einer öV-Anbindung (wie z.B. People Mover oder Tapis roulant) ab. Er ist daher bereit, zu gegebener Zeit zu prüfen, ob ein angemessener Beitrag an die Investition zu leisten ist. Dafür spricht insbesondere auch, dass sich Frankreich in dieser Angelegenheit Ende 2008 gegenüber der Schweizer Seite (Eidgenossenschaft, Kanton Basel-Stadt) gesprächsbereit gezeigt und eine Wiederaufnahme der Planung in Aussicht gestellt hat. Das Land Baden-Württemberg hat bereits im März 2009 eine finanzielle Beteiligung am Schienenanschluss in Höhe von rund CHF 15 Mio. in Aussicht gestellt, diese aber an besondere Bedingungen geknüpft. Angesichts der komplexen rechtlichen Situation bietet auch der Bund Hand zu einer Lösung, falls der Bahnanschluss nötigenfalls erst nach dem Jahr 2015 realisiert werden könnte.

6.5.3 Güterverkehr

Namentlich für den Güterverkehr ist die Inbetriebnahme des Gotthard- und Ceneribasistunnels ein Quantensprung, denn mit diesen Bauwerken wird erstmals eine durchgehende Flachbahn zwischen Nord- und Südeuropa geschaffen. Sollte trotz gegenwärtiger Rezession die bisherige Entwicklung im europäischen Transitverkehr Nord-Süd anhalten, was in den kommenden Jahren durch den wachsenden Hinterlandverkehr ab den Nordsee- und Mittelmeerhäfen verstärkt wird, ist mit wachsenden Tonnagen (und Zügen) über den Knoten Basel zu rechnen. Aufgrund der harmonisierten Prognosen in der Trinationalen Langfristplanung Knoten Basel (TLB) ist je nach Szenario mit Zuwächsen von bis zu 70 % zu rechnen. Dies hat ab ca. 2017 erhebliche Auswirkungen auf die für den Personenverkehr zur Verfügung stehenden Kapazitäten in der Nordwestschweiz.

Bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der NEAT am Gotthard und Ceneri und in den ersten Jahren danach lässt sich dieser Verkehr auf den nördlichen Zufahrtsstrecken mit betrieblichen Massnahmen (z.B. kürzere Zugfolgezeiten) und ohne Infrastrukturausbauten bewälti-

gen. Bis 2030 hingegen ist speziell im Ergolz- und Fricktal mit gravierenden Kapazitätsengpässen zu rechnen, vor allem wenn der Fahrplan der Regio-S-Bahn-Fahrplan verdichtet werden soll (z. B. auf einen Viertelstundentakt). Spätestens für diesen Zeithorizont erweisen sich für die Regio-S-Bahn die geplanten Infrastrukturausbauten (Kapitel 5.3 und 6.4) als mildernde Massnahmen. Die Kapazitätsproblematik an den Juraübergängen wird damit aber nicht gelöst sein, so dass ein neuer Juradurchstich dringend werden könnte. Die Frage ist daher frühzeitig anzugehen. Hingegen steht ein möglicher Bypass Hochrhein kaum mehr zur Diskussion.

7. Finanzen

7.1 Laufende Kosten

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

Das Globalbudget öV umfasst einen ordentlichen Nettoaufwand von rund CHF 78 Mio. Davon entfallen knapp CHF 55 Mio. auf die Produktgruppe Tram und Bus mit dem Schwergewicht der Leistungsbestellung bei der BVB. Die Produktegruppe Regio-S-Bahn beläuft sich auf rund CHF 3 Mio. /Jahr. Diese Summe fällt relativ tief aus, weil der Kanton Basel-Stadt – aufgrund des interkantonalen Verteilers – nur rund 6% der Bestellerkosten der Regio-S-Bahn auf Schweizer Seite (S1 und S3) bezahlen muss. Für die Linien nach Deutschland (S6 nach Zell im Wiesental und fünf Zugspaare der S4/RE nach Freiburg) bezahlt der Kanton Basel-Stadt lediglich die gesamte Abgeltung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof, während das Land Baden-Württemberg die Leistungen ab Badischem Bahnhof bestellt und finanziert.³²

Die Produktegruppe Tarife und Verbünde, zur Hauptsache bestehend aus den kantonalen Subventionen an das U-Abo umfasst ein Finanzvolumen von rund CHF 20 Mio. Jahr.

Ziel des Regierungsrates ist es, den Kostendeckungsgrad der durch die Transportunternehmen erbrachten Leistungen mindestens konstant zu halten und diesen mittelfristig tendenziell zu erhöhen. Mit der BVB soll in der vierjährigen Rahmenvereinbarung 2010-2013 ein entsprechendes Ziel vereinbart werden. Die Abgeltung soll – bei gleich bleibendem Leistungsvolumen – grundsätzlich nur im Rahmen der Teuerung erhöht werden. Es liegt damit im Verantwortungsbereich der Transportunternehmen, dass auch ihre Einnahmen im Rahmen der Teuerung wachsen. Dies durch die Gewinnung neuer Kunden und durch regelmässige, angemessene Tarifierhöhungen. Vom Kanton zusätzlich bestellte Leistungen (Erhöhung des Leistungsumfangs) werden separat abgegolten.

³² Die Gemeinde Riehen leistet einen Beitrag in Höhe von CHF 280'000 pro Jahr (Stand 2009)

Position (nur die Wichtigsten)	Budget 2010 [Mio. CHF]	Tendenz 2011 – 2013	Bemerkungen
Tram und Bus			
Abgeltung Ortsverkehr BVB	52.9	Steigend	Ein gewisser finanzieller Sprung ist am Anfang der Laufzeit des öV-Programms aufgrund der Erneuerung des Depots Wiesenplatz und nach der Beschaffung von neuem Tram-Rollmaterial absehbar (Kosten für Amortisation und Verzinsung des investierten Fremdkapitals ³³). Mit einer weiteren Kostensteigerung ist gegen Ende der Laufzeit des öV-Programms aufgrund des neuen Liniennetzes zu rechnen. ³⁴
Abgeltung Regionalverkehr BVB	2,90	konstant	
Saldo Abgeltungsrechnung BS/BL	2.3 zu Gunsten Kt BS	Saldo abnehmend	Beschlossene bzw. mögliche Verbesserungen /Ausbauten auf den durch die BLT/AAGL betriebenen Linien, die über den Saldo der Abgeltungsrechnung durch den Kt. BS zu finanzieren sind ³⁵ .
Eisenbahn			
Abgeltung Regionalverkehr Regio S-Bahn	2.9	leicht steigend	Punktuellder Angebotsausbau
Zusatzverkehr			
Anschubfinanzierung für das neue vertaktete Nachtzetz	0,4	Ab 2010 stufenweise Reduktion	Dank Angebotsverbesserungen und einem intensiven gemeinsamen Einführungsmarketing der beteiligten Transportunternehmen ist mit steigender Nachfrage und somit mit einem sich reduzierenden Abgeltungsbedarf zu rechnen. Mittelfristig wird Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt.
Behindertentransport KBB	1,3	leicht steigend.	Inflationsbedingt und wegen der steigenden Treibstoffkosten ist dem Leistungserbringer eine Kostensteigerung von rund 7% (seit 2004) abzugelten. Ab 2011 ist eine Neuorganisation vorgesehen.
Beiträge U-Abo			
Kantonale Beiträge an verkaufte U-Abos	20,2	stabil	Gemäss TNW-Vereinbarung von 1989 leistet BS einen Beitrag von CHF 25 für jedes an Einwohnende des Kantons verkaufte U-Abo. Aufgrund der tendenziell sinkenden Einwohnerzahl kann bei leicht steigendem Modal Split von einem konstanten Beitrag ausgegangen werden.

Abbildung 37 Tendenz der Ausgabenpositionen im Globalbudget für die Jahre 2010-2013

Hinweis: Folgende grosse betriebliche Investitionen der Transportunternehmungen haben einen Einfluss auf die Abgeltung, da der Abschreibungsbedarf steigt:

- Beschaffung von neuem Niederflurrollmaterial des Typs „Tango“ durch die BVB und die BLT im Zeitraum 2010 bis 2014
- Umbau / Sanierung des Depots Wiesenplatz

³³ Bei der Beschaffung von Fahrzeugen und bei der Modernisierung des Depots Wiesenplatz handelt es sich um Investitionen, die die BVB gemäss § 17 BVB-OG selber finanzieren muss. Der Kanton stellt ihr dazu verzinsbare und rückzahlbare Darlehen zur Verfügung. Die Zinskosten und die Abschreibungen fließen in die Betriebsrechnung ein und erhöhen die Gestehungskosten für die BVB-Dienstleistungen.

³⁴ Ein Teil dieser Kosten wird voraussichtlich bei der Abgeltungsrechnung BVB/BLT anfallen. Die genaue Aufteilung der Kosten kann erst bestimmt werden, wenn klar ist, welches Transportunternehmen welche Linie fährt. Die Grundlagen hierzu regelt der Staatsvertrag (SG 953.800)

³⁵ Gemäss Staatsvertrag werden die BLT-Leistungen auf Gebiet des Kantons BS mit den BVB-Leistungen auf Gebiet des Kantons BL verrechnet und der Saldo ausgeglichen. Wenn die BLT oder AAGL zusätzliche Leistungen auf dem Gebiet des Kantons BS erbringt, verändert sich der Saldo zu Lasten des Kantons BS.

7.2 Investitionsvorhaben 2010-2013

Nachfolgend eine Übersicht über die grösseren Investitionsvorhaben, die im Zeitraum 2010-2013 geplant sind. Die Tabelle zeigt den Stand der Planung des Investitionsbereichs „öffentlicher Verkehr“ im Januar 2009. Auf eine detaillierte Beschreibung und Begründung der jeweiligen Vorhaben wird hier verzichtet. Sie ist Gegenstand der Einzelvorlagen, die dem Grossen Rat zu den Vorhaben, die in seine Kompetenz fallen, jeweils unterbreitet werden.

Projekt	Kredit Summe [CHF Mio.]	Voraussichtl. Projektdauer	Bemerkungen
Neuerschliessungen, Infrastruktur-Aufwertungen etc.			
Tramverlängerung Kleinhüningen - Weil am Rhein: Bahnanlagen und Brücken auf Gebiet des Kt. BS und Beteiligung an den Planungskosten in Weil am Rhein	31.0 3.0	2009 – 2012	Ausführungsplanung und Bau der Bahnanlagen auf Gebiet des Kt. BS , inkl. Neubau der Hiltalingerbrücken. Die Bundesbeiträge (50% der Baukosten) sind berücksichtigt.
Tramverlängerung nach Saint-Louis: - Planung - Bahnanlagen auf Gebiet BS	ca. 1.3 offen	2009 – 2011 ab 2012 -14	Ausgabenbericht soll dem GR vsl. 2009 vorgelegt werden. Der Ratschlag wird dem GR vsl. im Laufe der Jahre 2010 / 11 vorgelegt.
Planung Trammerschliessung Erlenmatt	1.0	2009 - 2011	Der Ratschlag wird voraussichtlich Anfang des Jahres 2009 dem RR vorgelegt.
Planungskredit Regio-S-Bahn	0.8	2009-12	Ausgabenbericht ist vom RR Ende 2008 genehmigt worden.
Substanzerhalt			
Substanzerhalt BVB-Infrastruktur	ca. 12.5 pro Jahr	jährlich	<u>Gebundene</u> Investitionen zur laufenden Erneuerung der Tram-Infrastruktur.
Rahmenkredite			
Rahmenkredit zur Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen	0.75	2010/2011	Im Laufe des Jahres 2010 soll ein Folgeantrag vorbereitet werden.
Massnahmen zu Gunsten von Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung	offen	ab 2009	Dieser Kredit ist für Massnahmen zur Erfüllung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes vorgesehen, die nicht im Rahmen der ordentlichen Infrastrukturerneuerung realisiert werden können.

Abbildung 38 grössere Investitionsvorhaben 2010-2013

Hinweis: Das öV-P ist ein Planungsdokument, das die Grundsätze der Angebots- und Infrastrukturplanung über einen vierjährigen Zeitraum beschreibt. Die Genehmigung des öV-P durch den Regierungsrat und durch den GR ersetzt aber nicht die gemäss Finanzhaushaltsgesetz vorgesehenen sachlichen und finanziellen Entscheide über die Investitionen. Die entsprechenden Kredite werden dem jeweils zuständigen Organ mittels Einzelvorlagen zur Genehmigung unterbreitet.

8. Hängige Parlamentarische Vorstösse und Begehren

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

Vorstösse zum Busnetz

- 06.5348 Anzug D. König-Lüdin und Konsorten betr. Verbesserung Haltestelle J. Burckhardt-Strasse Buslinie 37
- 06.5353 Anzug J. Vitelli und Konsorten betr. Verlängerung der Buslinie 70 bis zum Bahnhof SBB
- 07.5292 Anzug R. Engeler-Ohnemus und Konsorten betr. Stärkung des Quartierzentrums Riehen Niederholz
- 08.5016 Anzug R. Engeler-Ohnemus und Konsorten betr. Grenzüberschreitende Busverbindung Riehen – Inzlingen
- 08.5020 Anzug St. Maurer und Konsorten betr. Ausbau der Bushaltestellen am Bahnhof Basel SBB
- 08.5067 Anzug R. Engeler-Ohnemus und Konsorten betr. optimale Streckenführung der deutschen Buslinie 16 in Riehen
- 08.5110 Anzug J. Vitelli und Kosorten betr. Tram- und Busspur auf dem Dorenbachviadukt
- 08.5140 Anzug A. Pfeifer und Konsorten betr. Optimierung der Busverbindungen in Riehen

Vorstösse zum Tramnetz

- 98.5932 Anzug J. Goepfert und Konsorten betr. künftige Gestaltung des Aeschenplatzes
- 06.5162 Anzug J. Vitelli und Konsorten betr. Tram-Doppelspurausbau beim Zolli
- 07.5047 Anzug J. Vitelli und Konsorten betr. Schienenbogen Margarethenbrücke – Viaduktstrasse (Richtung Birsigviadukt)
- 07.5231 Anzug P. von Falkenstein betr. Schaffung einer direkten Tram- oder Busverbindung zwischen Bahnhof SBB und St. Jakob
- 07.5265 Anzug Chr. Wydler und Konsorten betr. Tramquerung Nauenstrasse
- 07.5268 Anzug St. Maurer und Konsorten betr. Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB

- 07.5347 Anzug Chr. Egeler und Konsorten betr. Tramverlegung in die Spitalstrasse
- 08.5061 Anzug M. Wüthrich und Konsorten betr. Schienenstück IWB-Kurve im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich
- 08.5109 Anzug J. Vitelli und Konsorten betr. Tramverbindung Erlenmatt – Kleinhüningen
- 08.5111 Anzug U. Müller-Walz und Konsorten betr. die Johanniterbrücke als Tram-Brücke? Oder: Entlastung der Innenstadt via Tramverbindung Johanniterbrücke
- 08.5131 Anzug R. Engeler-Ohnemus und Konsorten betr. umweltverträgliche Bewältigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Bereich der Hoffmann-La Roche

Vorstösse zum Eisenbahnnetz

- 07.5159 Anzug S. Suter und Konsorten betr. Fussgängererschliessung des Bad. Bahnhofs
- 07.5322 Anzug St. Gassmann und Konsorten betr. Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle „Solitude“
- 08.5019 Anzug St. Maurer betr. einem Masterplan für den Badischen Bahnhof Basel
- 08.5023 Anzug Chr. Egeler und Konsorten betr. S-Bahnstationen Morgartenring-Allschwil
- 08.5035 Anzug E. Jost und Konsorten für den Fussgängerzugang von der Margarethenbrücke zu den Perrons des Bahnhofs SBB

Vorstösse zu Finanzierungsmethoden des öV

- 04.8021 Motion P. Bernasconi und Konsorten betr. Verwendung kant. LSVA-Anteile
- 07.5323 Anzug L. Engelberger und Konsorten betr. neue Finanzierungsmethoden für den öffentlichen Verkehr
- 07.5370 Anzug P. Bernasconi und Konsorten betr. der Einführung eines ÖV-Fonds
- 08.5122 Anzug H. Hersberger und Konsorten für einen trinationalen Verbund (EVTZ) für öffentlichen Verkehr in der Metropolregion Oberrhein

Vorstösse zum Tarifverbund

- 05.8214 Anzug R. Engeler und Konsorten betr. Tarifverbund TriRegio
- 07.5083 Anzug A. Bollinger und Konsorten betr. Einbezug der Regio-S-Bahnlinie 5 und 6 in das schweizerische Tarifsysteem
- 07.5211 Anzug A. Heer und Konsorten betr. Weiterentwicklung Tarifverbund Nordwestschweiz zu einem Verkehrsverbund

9. Abkürzungsverzeichnis

AAGL	Autobus AG Liestal
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BL	Basel-Landschaft
BLT	Baselland Transport AG
BS	Basel-Stadt
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
BVB-OG	Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe vom 10. März 2004
B&R	Bike und Ride
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgast-Information
DRE	Direction Régionale de l'Équipement
EAP	EuroAirport
GLA	Genereller Leistungsauftrag (Kanton Basel-Landschaft)
GR	Grosser Rat
GRB	Beschluss des Grossen Rates
GVM	Gesamtverkehrsmodell der Region Basel
IC	InterCity; Schnellzug, der rasch zwischen Zentren verkehrt
ICE	InterCityExpress, Hochgeschwindigkeitszug der DB
ICN	InterCity-Neigezug
IR	InterRegio
IV	Individualverkehr
KBB	Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel
LGV	Ligne à grande vitesse
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NPZ	Neuer Pendel Zug
NWCH	Nordwestschweiz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖV-P	ÖV-Programm
ÖVG	Gesetz für den öffentlichen Verkehr vom 27. Februar 2005
P&R	Park und Ride
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH
SBG	SüdbadenBus GmbH
SWEG	Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
TAB	Trinationale Agglomeration Basel
TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
TGV	Train à grande vitesse, Hochgeschwindigkeitszug der SNCF
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TU	Transportunternehmung (BVB, BLT, SBB usw.)
U-Abo	Durch die Kantone und Gemeinden verbilligtes Abonnement im TNW
UVEK	Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

WSD Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt
 ZEB Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

10. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	schematische Darstellung des alten und neuen Angebots der Buslinie 31 und 38.....	10
Abbildung 2	Ausschnitt des TNW-Nachtnetzes.....	16
Abbildung 3	Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Teilräume.....	17
Abbildung 4	Gesamtverkehr zwischen Teilräumen (Grobzonen).....	18
Abbildung 5	Beförderte Personen in Mio. pro Jahr im Vergleich auf den Hauptlinien.....	19
Abbildung 6	Personenkilometer in Mio. pro Jahr im Vergleich auf den Hauptlinien.....	20
Abbildung 7	Beförderte Personen in Mio. pro Jahr auf den Ergänzungslinien.....	21
Abbildung 8	Personenkilometer in Mio. pro Jahr auf den Ergänzungslinien.....	21
Abbildung 9	Entwicklung der Verkehrsleistungen bei der Regio-S-Bahn in der NWCH und im Elsass (Linien S1 und S3).....	22
Abbildung 10	Entwicklung der Verkehrsleistungen bei der Regio-S-Bahn im Wiesental (RE).....	22
Abbildung 11	Güteklassen der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.....	23
Abbildung 12	Güteklassen der öV-Erschliessung in der Agglomeration Basel.....	23
Abbildung 13	Tram und Buslinien in Basel und Umgebung.....	24
Abbildung 14	Angebotsschema im Jahr 2009 (ab Dez. 2008), Hauptlinien.....	25
Abbildung 15	Angebotsschema im Jahr 2009 (ab Dez. 2008), Ergänzungslinien.....	26
Abbildung 16	Linienetzplan Regio-S-Bahn 2009.....	27
Abbildung 17	Angebotsschema im Jahr 2009 (ab Dez. 2008), Regio-S-Bahn.....	28
Abbildung 18	Auszug aus dem kantonalen Richtplan (vom Regierungsrat am 20.1.2009 erlassen).....	29
Abbildung 19	Auszug aus dem Agglomerationsprogramm Basel.....	30
Abbildung 20	Tango-Niederflurtram.....	30
Abbildung 21	Wartehalle Parapluie am Bahnhofsingang Gundeldingen.....	31
Abbildung 22	Wartehalle am Wettsteinplatz.....	31
Abbildung 23	Buserschliessung Erlenmatt.....	36
Abbildung 24	Tram-Erschliessung Erlenmatt.....	39
Abbildung 25	Situationsplan Margarethenstich.....	40
Abbildung 27	Angebotskonzept der Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz.....	42
Abbildung 28	Infrastrukturbedarf für das Angebotskonzept.....	43
Abbildung 29	Entwicklung Einwohner und Beschäftigte.....	49
Abbildung 30	Entwicklung Verkaufsflächen.....	50
Abbildung 31	Entwicklung öV-Binnenverkehr 2003-2030 innerhalb der jeweiligen Teilräume.....	51
Abbildung 32	Binnenverkehr zwischen den Teilräumen (Grobzonen).....	52
Abbildung 33	Übersichtsplan Dreispitz.....	54
Abbildung 34	Situationsplan: Spitalstrasse/Johanniterbrücke/Petersgraben.....	56
Abbildung 35	mögliche Tramverbindungen zwischen Basel und Saint-Louis.....	57
Abbildung 36	Mögliche S-Bahnhaltestelle Morgartenring sowie Breite/Solitude.....	59
Abbildung 37	Tendenz der Ausgabenpositionen im Globalbudget für die Jahre 2010-2013.....	65
Abbildung 38	grössere Investitionsvorhaben 2010-2013.....	66