



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

09.0042.01

BVD/P090042
Basel, 28. Oktober 2009

Regierungsratsbeschluss
vom 27. Oktober 2009

öV-Programm 2010-2013

Wir beantragen dem Grossen Rat folgende Beschlussfassung:

- ://:
1. Das beigelegte öV-Programm 2010-2013 wird als Planungsgrundlage für die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Zeitraum 2010 bis 2013 genehmigt.
 2. Der beiliegende Vernehmlassungsbericht zum öV-Programm 2010-2013 wird zur Kenntnis genommen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- öV-Programm 2010-2013
- Vernehmlassungsbericht zum öV-Programm 2010-2013

Grossratsbeschluss

ÖV-Programm 2010 – 2013

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in das ÖV-Programm 2010 – 2013, (zugestellt mit Bericht) beschliesst:

- ://:
1. Das ÖV-Programm 2010 – 2013 wird als Planungsgrundlage für die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Zeitraum 2010 bis 2013 genehmigt.
 2. Der Vernehmlassungsbericht zum öV-Programm 2010-2013 wird zur Kenntnis genommen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Vernehmlassungsbericht zum öV-Programm 2010–2013

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Eingegangene Stellungnahmen	3
3.	Zusammenfassung der Stellungnahmen	4
3.1.	Kapitel 3: Ausgangslage: öV-Programm 2006-2009	4
3.2.	Kapitel 4: Strategische Ziele des öV-Programmes 2010-2013	4
3.3.	Kapitel 5: öV-Angebot 2010-2013	5
3.4.	Kapitel 6: Ausblick: Planungen nach 2013	7
4.	Änderungen im öV-Programm 2010-2013	9
4.1.	Kapitel 4: Strategische Schwerpunkte zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs 2010-2013	9
4.2.	Kapitel 5: öV-Angebot 2010-2013	10
4.3.	Kapitel 6: Ausblick: Planungen nach 2013	11
4.4.	Weitere Änderungen	11
5.	Weiteres	12
	Anhang 1: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden	13

1. Einleitung

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

Der Regierungsrat gab den Entwurf des öV-Programms 2010-2013 am 26. Januar 2009 in die Vernehmlassung. Bis zum 30. März 2009 hatten Behörden und interessierte Stellen Zeit, zum Entwurf Stellung zu nehmen. Über fünfzig Stellungnahmen gingen im Amt für Mobilität des Bau- und Verkehrsdepartements ein.

Die Stellungnahmen von Behörden, Gebietskörperschaften des In- und Auslands, Quartiervereinen, Interessensorganisationen und Fachverbänden, Parteien, Vereinen, Unternehmen und Einzelpersonen (siehe Anhang 1) sind zum Teil sehr umfangreich. Das Amt für Mobilität hat die zahlreich eingegangenen Anregungen und Änderungsvorschläge analysiert und im Gesamtzusammenhang beurteilt. Das öV-Programm 2010–2013 wurde auf dieser Basis überarbeitet und vom Regierungsrat am 27. Oktober 2009 beschlossen.

2. Eingegangene Stellungnahmen

Die eingegangenen Stellungnahmen setzen sich zum grossen Teil sehr ausführlich mit dem Entwurf des öV-Programms auseinander und fallen umfangreich aus. Darin findet das öV-Programm 2010-2013 grundsätzlich Zustimmung. Viele Beteiligte drängen auf ein rasches Vorantreiben des öV-Ausbaus und auf einen grösseren Ausbau als im öV-Programm 2010-2013 vorgesehen. Auch ein besseres Lobbying beim Bund betreffend Finanzfragen, insbesondere beim Bahnausbau, wird gefordert.

Das öV-Programm ist ein strategisches Planungsinstrument und bildet die Basis zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den nächsten vier Jahren. Viele Anliegen aus den Stellungnahmen gehen über den Inhalt des öV-Programms hinaus, wie z.B. konkrete Forderungen, wo Wartehallen und Billettautomaten hingestellt werden sollten. Solche Begehren übermittelt das Amt für Mobilität den zuständigen Planungs- und Projektierungsstellen oder den Transportunternehmen.

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

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

3. Zusammenfassung der Stellungnahmen

In diesem Kapitel werden die eingegangenen Stellungnahmen in zusammengefasster Form dargestellt. Sie sind nach den Kapiteln des öV-Programms 2010-2013 geordnet.

3.1. Kapitel 3: Ausgangslage: öV-Programm 2006-2009

Die Verlängerung der Buslinie 38 nach Grenzach-Wyhlen wird zwar grundsätzlich begrüsst, in mehreren Stellungnahmen wird jedoch bemängelt, dass das heutige Angebot der Buslinien 31/38 für die Kundschaft verwirrend und der Fahrplan schwer lesbar sei.

3.2. Kapitel 4: Strategische Ziele des öV-Programmes 2010-2013

Mehrere Beteiligte der Vernehmlassung bemängeln, dass es sich bei den Themen in Kapitel 4 weniger um strategische Ziele handelt, sondern um Mittel zur Zielerreichung. Diese werden jedoch grundsätzlich unterstützt. Auch wird vorgeschlagen, dass sich das öV-Programm stärker an gesetzlichen, politischen und raumplanerischen Zielen ausrichten soll. Auf die Frage, ob weitere strategische Ziele gesehen werden, sind die Antworten sehr themenreich. So betreffen z.B. viele Vorschläge Umweltthemen (Lufthygiene, Energieeffizienz etc.). Auch das Thema „Transportkette“ wird mehrfach genannt. Mehreren Beteiligten fehlen Aussagen zu einer Zielformulierung betreffend Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsträgern (Bus / Tram / S-Bahn) sowie zu Park&Ride und Bike&Ride. Ebenfalls wird in mehreren Stellungnahmen eine Zielsetzung für die Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs gefordert.

Kapitel 4.2: Fahrgastkomfort

Wartehallen: Verschiedene Beteiligte fordern Wartehallen in der Innenstadt und auch bei den Spitälern sowie ein vermehrtes Angebot von Sitzgelegenheiten an allen Haltestellen.

Verkürzung von Fahrzeiten: In diesem Punkt ergeben die Meldungen kein einheitliches Bild. So wird von einzelnen Beteiligten die Vermeidung von Behinderungen durch den MIV, vor allem bei den Lichtsignalanlagen, gefordert. Wenige andere hingegen sind gegen die einseitige Bevorzugung eines Verkehrsträgers.

Kapitel 4.3: Vereinbarung von Qualitätszielen

Eine Vereinbarung von Qualitätszielen mit den Transportunternehmen wird begrüsst. Weitergehende Massnahmen (Bonus-Malus-System) werden z.T. verlangt, z.T. explizit abgelehnt. Einige Aussagen betreffen speziell die Zusammenarbeit der beiden Transportunternehmen BLT und BVB. Die Forderungen gehen von einer engeren Kooperation bis hin zu einer möglichen Fusion.

Kapitel 4.4: Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information

Tarifentwicklung: Mehrere Beteiligte der Vernehmlassung finden die Tarifierung wie auch die Information über den grenzüberschreitenden Verkehr verbesserungswürdig. Die Forderung nach einer transparenten Tarifpolitik wird mehrmals laut, wie auch diejenige nach ei-

nem günstigeren Tarif für die Kurzstrecken. Von einzelnen Teilnehmenden wird die Situation bei der Velobeförderung als völlig unbefriedigend angesehen (Akzeptanz Velo-Tageskarten, Beförderung in Frankreich und Deutschland), wie auch die kostenpflichtige Beförderung von Kindergruppen.

Organisatorische Weiterentwicklung des TNW: Von mehreren Seiten wird eine Weiterentwicklung des TNW zu einem grenzüberschreitenden Tarifverbund oder zu einem Verkehrsverbund gewünscht.

Distributions- und Informationssystem: Die neuen Billettautomaten werden als nicht wirklich neu, somit auch nicht ins öV-Programm 2010-2013 gehörend, und als nicht bedienungsfreundlich wahrgenommen (keine Bezahlung mit Noten möglich etc.). Allgemein fordern die Mitwirkenden, dass noch mehr Haltestellen mit Dynamischen Fahrgast-Informationen ausgestattet werden sollen, z.B. im Bahnhofgebäude der SBB.

Kapitel 4.5: Selbständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung

Die Massnahmen zugunsten einer selbständigen Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung werden unterstützt. Dabei wird erwähnt, dass von diesen Massnahmen auch betagte Fahrgäste und öV-Nutzer mit Kinderwagen oder Gepäck profitieren.

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

Mehrere Beteiligte der Vernehmlassung begrüssen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, wo ein Potenzial zur Nachfragesteigerung besteht, vor allem im landesgrenzenüberschreitenden Verkehr. Auch die Schaffung eines grenzüberschreitenden öV-Fonds wird angesprochen. Einzelne Teilnehmende sehen hingegen einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Nordwestschweiz als dringender an.

3.3. Kapitel 5: öV-Angebot 2010-2013

Die geplanten Angebotsveränderungen im Bus- und Tramnetz in den Jahren 2010-2013 stossen grundsätzlich auf Zustimmung. Zum Teil werden jedoch noch weitergehende Massnahmen und ein zügigeres Tempo bei der Umsetzung verlangt. Auch die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn finden die Vernehmlassungsteilnehmenden wichtig.

Kapitel 5.1: Geplante Angebotsveränderungen Busnetz

Stücki / Erlenmatt: Einzelne Teilnehmende begrüssen die geplante Buserschliessung des Einkaufszentrums Stücki und des Erlenmattareals explizit.

Taktverdichtung Linie 38: Mehrere Beteiligte der Vernehmlassung befürworten die Taktverdichtung der Linie 38 zwischen Schiffflände und dem Bachgrabengebiet in der Morgenspitze.

Bachgraben – Bahnhof SBB: Die Einrichtung einer direkten öV-Verbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof SBB wird begrüsst, längerfristig verlangen mehrere Teilnehmende eine Tram- und nicht eine Busverbindung.

Buslinie 70/80: Die Verschiebung der Haltestelle am Aeschenplatz wird positiv beurteilt. Mehrere Teilnehmende verlangen jedoch mehr Verbindlichkeit hinsichtlich der Verlängerung der Linien 70/80 an den Bahnhof SBB.

Roche: Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende beurteilen die im Entwurf geplante Verlängerung der Buslinie 30 zum Roche-Areal explizit als sinnvoll.

Ausbau Linie 37: Die Ausdehnung des Wochenendangebots auf der Linie 37 wird in mehreren Stellungnahmen begrüsst.

Bruderholz: Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende unterstützen eine verbesserte öV-Erschliessung des Bruderholzspitals. Mehrere Beteiligte fordern explizit eine direkte Verbindung vom / zum Bahnhof SBB oder eine Erschliessung per Tram.

Riehen – Inzlingen: Einzelne Stellungnehmende befürworten eine Verbesserung der Busverbindungen zwischen Riehen und Inzlingen explizit.

Kapitel 5.2: Geplante Angebotsveränderungen im Tramnetz

Anpassungen im Liniennetz: Zum Vorschlag eines neuen Liniennetzes gingen erwartungsgemäss sehr viele und kontroverse Stellungnahmen ein. Mehrere Teilnehmende begrüssen das Ziel „Steigerung der direkten Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs Basel SBB“, das Ziel „Entlastung der Innenstadt von Tramlinien“ lehnen einige hingegen ab. Wenig Zustimmung erhält die vorgeschlagene Linienführung des Trams 14 über den Bahnhof SBB, obwohl eine direkte Tramverbindung St. Jakob - Bahnhof SBB politisch gefordert wird. Die vorgeschlagene Linienführung des Trams 15/16 wird uneinheitlich bewertet, Befürworter und Gegner halten sich die Waage. Eine häufig genannte Idee ist eine bessere Bedienung der Haltestelle „Bahnhofsfeingang Gundeldingen“. Damit könne der Centralbahnplatz entlastet werden.

Anpassungen am Streckennetz: Die geplanten Anpassungen am Streckennetz (Erschliessung Erlenmatt, Margarethenstich, Tramverbindung nach Weil) werden von vielen Teilnehmenden ausdrücklich begrüsst.

Taktanpassungen: Die Taktverdichtung auf den Linien 10 und 17 erhält mehrheitlich positive Rückmeldungen, zum Teil werden jedoch auch Überkapazitäten befürchtet. Mehrere Mitwirkende verlangen eine durchgehende regelmässige Bedienung Riehens durch die Linie 2. Vereinzelt wird eine generelle Taktverdichtung in den Abendstunden sowie auf stark benutzten Strecken gefordert.

Kapitel 5.3: Geplante Angebotsveränderungen der Regio-S-Bahn

Die Bemühungen zu Taktverdichtungen bei der S-Bahn stossen bei vielen Vernehmlassungsteilnehmenden auf grosse Zustimmung und werden als zentral betrachtet. Mehrere fordern zudem ein besseres Umsteigeconcept innerhalb des S-Bahn-Systems.

Nordwestschweiz: Die Planungen zur Verdichtung des S-Bahn-Angebots sowie die dazu notwendigen Infrastrukturmassnahmen finden bei vielen Beteiligten Anklang.

Verbindungen Schweiz-Deutschland: Die Einführung des Halbstundentakts auch an Sonn- und Feiertagen auf der S6 wird mehrfach begrüsst, die deutschen Behörden weisen jedoch auf die noch nicht gesicherte Finanzierung hin. Mehrere Beteiligte verlangen für die S6 auch die definitive Schliessung der Taktlücken am Abend und die Verkürzung der Aufenthaltszeit im Badischen Bahnhof. Die stündliche Führung des RE Freiburg-Basel (S4) bis Basel SBB erfährt mehrfach Zustimmung.

Ausbau Badischer Bahnhof: Die Planungen zu einfachen, schnellen und barrierefreien Zugängen zum Badischen Bahnhof werden vielfach sehr begrüsst.

Verbindungen Schweiz-Elsass: Einige Vernehmlassungsteilnehmende hoffen auf eine möglichst schnelle Wiederaufnahme der Durchmesserlinie Fricktal – Elsass (S1).

Herzstück: Die Planungen zum Herzstück werden kontrovers beurteilt. Nebst Zustimmung und der häufigen Aufforderung, das Projekt schneller voranzutreiben, äussern mehrere Teilnehmende auch Kritik an der vom Regierungsrat favorisierten Variante Mitte.

Kapitel 5.5: Neuer Rahmenplan SBB

Im Zusammenhang mit dem neuen Rahmenplan stösst die Möglichkeit neuer Perronzugänge ab der Margarethenbrücke bei vielen Teilnehmenden auf grosse Zustimmung.

Kapitel 5.6: Geplante Angebote im ergänzenden Verkehr

TNW-Nachtnetz: Einzelne Beteiligte wünschen, dass das Nachtnetz durch eine Tramlinie N6 und die S-Bahnlinie S6 ergänzt wird.

Weitere Anliegen

Auf die Frage, ob weitere bzw. andere öV-Angebote als sinnvoll erachtet werden, formulieren die Vernehmlassungsteilnehmenden zahlreiche Wünsche, die spezifische Linien oder Räume betreffen. So z.B.:

- Taktausdehnung von Buslinien (z.B. Verlängerung der Betriebszeiten der Linie 50, generell 7.5'-Takt tagsüber auf den Buslinien)
- Änderung der Linienführung (Bus 603/604 via Bahnhof St. Johann)
- Neue öV-Erschliessungen (z.B. Rheinhafen/Dreiländereck)
- Genereller Verzicht auf wechselnde Linienführungen und Intervalle

3.4. Kapitel 6: Ausblick: Planungen nach 2013

Kapitel 6.3. Planungen im Tramnetz

Die grosse Mehrheit der Stellungnahmen begrüsst die in Kapitel 6 genannten Tram-Bauvorhaben. Viele Beteiligte fordern bei einigen Projekten mehr Verbindlichkeit und eine schnellere Gangart, so z.B. für die Tramneubaustrecken Stücki, Roche und insbesondere die Verbindungen nach Saint-Louis. Einzelne Teilnehmende der Vernehmlassung äussern Bedenken in finanzieller Hinsicht oder bezweifeln die Notwendigkeit einiger Projekte. Die Bewertung der jeweiligen Projekte in der Vernehmlassung sieht folgendermassen aus:

Tramneubaustrecke Stücki: Diese ist unbestritten. Sie soll verbindlicher und schneller geplant werden.

Tramneubaustrecke Roche: Der vertieften Prüfung wird grossmehrheitlich zugestimmt. Es werden verschiedene Endpunkte vorgeschlagen (Bad. Bahnhof, Bahnhof SBB, Grenzach).

Tramstrecke Claragraben: Dieser wird teilweise nur mit Vorbehalt zugestimmt. Aus Quartiersicht wird das Projekt als fragwürdig beurteilt.

Tramneubaustrecke Broadway Dreispitz: Dieser wird nur teilweise zugestimmt, es werden auch Zweifel an der Notwendigkeit des Vorhabens geäussert.

Prüfung einer besseren Erschliessung des Raums Universität / Spitäler: Dazu äussern sich viele Stellungnehmende:

- Die Beteiligten stimmen einer Tramlinie durch den Petersgraben zur Entlastung der Innenstadt und besseren Erschliessung der Universität / Spitäler grossmehrheitlich zu. Die Planungen sollen frühzeitig an die Hand genommen werden.
- Die Verlegung der Tramlinie 11 von der St. Johannis-Vorstadt in die Spitalstrasse stösst aus unterschiedlichen Gründen eher auf Ablehnung.
- Eine Umstellung der Buslinie 30 auf Trambetrieb findet bei einer grossen Mehrheit Anklang. Diese fordern eine rasche Planung. Aus Quartiersicht wird eine Umstellung teilweise eher kritisch betrachtet.

Kapazitätssteigerung Centralbahnplatz: Diese wird mehrmals begrüsst.

Tramlinie ins Bachgrabengebiet: Eine Prüfung wird allgemein befürwortet.

Tramlinie nach Saint-Louis: Die Planung erhält grosse Unterstützung und zahlreiche Stimmen fordern, das Projekt schneller voranzutreiben. Mehrere Antwortende verlangen zudem den Bau einer P&R-Anlage am Endpunkt der künftigen Linie. Zur Priorisierung zwischen einer Verlängerung der Linie 3 oder 11 fallen die Reaktionen unterschiedlich aus.

Verlängerung der Tramlinie 8 über den Europaplatz in Weil am Rhein hinaus: Diese stösst in der Vernehmlassung mehrfach auf Zustimmung. Das Projekt wird jedoch als weniger dringend erachtet.

Weitere Anliegen: Einige Vernehmlassungsteilnehmende wünschen sich weitere, im öV-Programm 2010 – 2013 nicht vorgesehene Netzausbauten, so z.B. Tramverbindungen Birsfelden / Breite – Badischer Bahnhof, Bahnhof SBB – St. Jakob, Dreispitz – St. Jakob oder eine Trammerschliessung des Bruderholzspitals.

Kapitel 6.4. Planungen zur Regio-S-Bahn

Viele Beteiligte begrüssen die Planung weiterer S-Bahn-Haltestellen sehr und fordern ein zügiges Vorgehen (insbesondere im Raum Morgarten und Breite/Solitude/Roche). Vereinzelt wird die Prüfung weiterer Standorte als die im öV-Programm genannten verlangt.

Kapitel 6.5 Planungen im Eisenbahnfern- und -güterverkehr

Der Schienenanschluss des EuroAirports wird kontrovers beurteilt. Einige Vernehmlassungsteilnehmende unterstützen das Projekt klar und drängen auf eine rasche Realisierung, andere unterstützen es nur mit Vorbehalt oder gar nicht.

Weitere Anmerkungen

Einige Vernehmlassungsteilnehmende fordern eine stärkere Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und eine bessere zeitliche Abstimmung des öV-Programms mit dem Generellen Leistungsauftrag (namentlich auch der Vernehmlassung).

4. Änderungen im öV-Programm 2010-2013

Dieses Kapitel zeigt die *wichtigsten* Änderungen des öV-Programms 2010-2013 aufgrund der Vernehmlassung, nach Kapiteln geordnet. Umformulierungen zum besseren Verständnis, Präzisierungen, Ergänzungen, Kleinstkorrekturen, Vervollständigungen und Aktualisierungen werden nicht einzeln aufgelistet.

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

Da es in diesem Kapitel weniger um übergeordnete Ziele, als um Strategien zur Zielerreichung geht, wurde der Titel von „Strategische Ziele des öV-Programmes 2010-2013“ in „Strategische Schwerpunkte zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs 2010-2013“ verändert.

Kapitel 4.1: Strategische Ziele

Das öV-Programm richtet sich nach gesetzlichen, politischen wie auch nach raumplanerischen Zielen. Diese übergeordnete Ziele und Planungsdokumente werden in diesem neuen Kapitel erläutert.

Kapitel 4.2: Erhöhung des Fahrgastkomforts

Der Titel des Kapitels wurde zur Verdeutlichung des Inhalts von „Fahrgastkomfort“ in „Erhöhung des Fahrgastkomforts“ verändert.

Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten: Der Titel wurde dem Inhalt angepasst und mit dem Zusatz „Fahrplanstabilität“ erweitert.

Kapitel 4.3: Vereinbarung von Qualitätszielen

Die Kundenbefragungen wurden genauer erläutert (Abstimmung mit Nachbarkantonen, Klärung von Verantwortlichkeiten).

Kapitel 4.4: Weiterentwicklung im Bereich Tarife und Information

Distributions- und Informationssystem: Die Ausführungen zu den neuen Billettautomaten wurden gekürzt, da diese Massnahme Ende 2009 abgeschlossen sein wird, und mit einem Hinweis auf die Situation in Frankreich ergänzt.

Kapitel 4.5: Selbständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung

Dieses Kapitel erhielt eine Ergänzung: Durch die Massnahmen zur selbständigen Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung profitieren auch betagte Fahrgäste und öV-Nutzer mit Kinderwagen oder Gepäck.

Kapitel 4.6: Förderung und Verbesserung der Transportkette

Das neu hinzugefügte Kapitel beschreibt die vorgesehenen Strategien, um die Transportkette / Schnittstellen öV-MIV/LV zu fördern und zu verbessern. Auch wurde auf die INTERREG

IV-Studie „Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der Park&Ride-Standorte im Trinationalen Eurodistrict Basel“ hingewiesen.

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

Hier wurden neu die ersten Überlegungen des Regierungsrates über die Schaffung eines öV-Fonds dargelegt.

4.2. Kapitel 5: öV-Angebot 2010-2013

Kapitel 5.1: Geplante Angebotsveränderungen im Busnetz

Das Kapitel 5.1. wurde aufgrund fortgeschrittener Planungen im Busnetz auf den neusten Stand gebracht. Im Wesentlichen betrifft dies folgende Änderungen:

- **Bachgraben:** Zur besseren Verbindung des Gebiets Bachgraben mit dem Bahnhof SBB wird per Dezember 2009 die neue, direkte Buslinie 48 eingerichtet.
- **Bus 70/80:** Die Verschiebung der Haltestelle am Aeschenplatz vor die Migrosbank erfolgt *per Dezember 2009*.
- **Roche:** Die verbesserte Verbindung zwischen der Roche und dem Badischen Bahnhof kann noch nicht per Dezember 2009 eingeführt werden. Die Verbesserung wird so bald als möglich umgesetzt.
- **Bus 37:** Die probeweise eingeführte Verdichtung zwischen Bottmingen und St. Jakob wird gemäss dem Generellen Leistungsauftrag des Kantons Basel-Landschaft mit der Schaffung der neuen Buslinie 47 Bottmingen – St. Jakob – Bahnhof Muttenz definitiv eingeführt. Die Verlängerung der Buslinie 37 zum Karl-Barth-Platz am Wochenende kann noch nicht per Dezember 2009 eingeführt werden, ist aber für den folgenden Fahrplanwechsel geplant.
- **Riehen – Inzlingen:** Es soll auch eine Verbesserung der öV-Verbindung zwischen Riehen und *Bettingen* geprüft werden.

Kapitel 5.2: Geplante Angebotsveränderungen im Tramnetz

Die Empfehlung der Paritätischen Kommission, das im Vernehmlassungsentwurf vorgeschlagene neue Liniennetz umzusetzen, basiert 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. Ohne zwei Ganztageslinien im Leimental kann das vorgesehene Liniennetz jedoch nicht umgesetzt werden. Das geplante neue Liniennetz erfährt in der Vernehmlassung des öV-Programms 2010-2013 mehrheitlich Vorbehalte. Insbesondere lehnen viele Teilnehmende die Führung der Linie 14 an den Bahnhof ab, obwohl eine Direktverbindung St. Jakob - Bahnhof SBB politisch gefordert wird.

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.

Im Kapitel 5.2. wurden im Wesentlichen folgende Änderungen vorgenommen:

- Die Kapitel 5.2.1. und 5.2.3. wurden komplett überarbeitet.
- Der Absatz „Querfahrt Aeschenplatz“ in Kapitel 5.2.2. entfällt.

Kapitel 5.6: Geplante Angebote im ergänzenden Verkehr

Das Kapitel 5.6.2. „TNW-Nachtnetz“ wird wie folgt ergänzt: Bei entsprechender Nachfrage wird ein Ausbau des Nachtnetzes geprüft.

4.3. Kapitel 6: Ausblick: Planungen nach 2013***Kapitel 6.1: Nachfrageentwicklung***

Das Kapitel 6.1. wurde mit einem Hinweis auf die INTERREG IV-Studie „Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der Park&Ride-Standorte im Trinationalen Eurodistrict Basel“ ergänzt.

Kapitel 6.3. Planungen im Tramnetz

Der Abschnitt über die Tramlinien ins Bachgrabengebiet wurde mit dem Hinweis ergänzt, dass auch eine mögliche Stichlinie ab der Linie 6 ins Bachgrabengebiet eine Option darstellt.

Kapitel 6.4. Längerfristige Planungen zur Regio-S-Bahn

Das Kapitel 6.4 wurde wie folgt vervollständigt:

- Darstellung des längerfristig angestrebten Zielzustands der Regio-S-Bahn
- Ausführungen zur Planung neuer S-Bahn-Haltestellen
- Ergänzung des möglichen Ausbaus der Strecke Basel-SNCF – St. Johann gemäss kantonalem Richtplan

4.4. Weitere Änderungen

In einem neuen Kapitel wurden die hängigen politischen Vorstösse aufgelistet (Kapitel 8).

5. Weiteres

Bus 31/38: Mehrere Stellungnahmen befassen sich ausführlich mit dem heutigen Angebot der Buslinien 31/38 (vgl. Kap.3.1). Das neue grenzüberschreitende Angebot stösst zwar auf Zustimmung, aber im schweizerischen Teil der Linie wird die aktuelle Lösung als unbefriedigend und verwirrend beurteilt (insbesondere im Abschnitt Claraplatz - Hörnli Grenze – Otto-Wenk-Platz – Habermatten). Gemeinsam mit der BVB wird das zuständige Amt für Mobilität deshalb nach Massnahmen zur Erhöhung der Kundenfreundlichkeit der Linie 31/38 suchen.

Die Vernehmlassungsteilnehmenden brachten folgende weitere, zum Teil auch alte, Anliegen zur Sprache:

- Anbindung Bahnhof St.Johann nach Westen (z.B. Querspange Bachgraben - St.Johann - Huningue mit Bus 604)
- Gesamtverkehrskonzept Gundeldingen
- Anbindung Rheinhafen/Dreiländereck
- Busverbindungen zwischen der Agglomeration und der Stadt Basel als Ergänzung zur Bahn (insbesondere im Elsass)
- Überprüfung Abendangebot und gegebenenfalls Anpassung an heutige Nachfrage
- Anbindung St. Jakob an den Bahnhof SBB
- Gesamtverkehrskonzept Aeschenplatz

Diese Vorschläge werden in den kommenden Jahren vertieft geprüft. Da sie sich jedoch erst auf Ideenstufe befinden und noch keine Planungen dazu vorhanden sind, werden sie nicht ins öV-Programm 2010-2013 aufgenommen. Der Regierungsrat wird im nächsten öV-Programm darüber berichten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Anhang 1: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden

Basel Tourismus	Basel
BastA! - Basels starke Alternative	Basel
BLT Baselland Transport AG	Oberwil
BVB Basler Verkehrs-Betriebe	Basel
Christlich-Demokratische Volkspartei Basel-Stadt	Basel
F. Hoffmann-La Roche AG	Basel
Freisinnig-Demokratische Partei Basel-Stadt	Basel
Gemeinde Bettingen	Bettingen
Gewerbeverband Basel-Stadt	Basel
Grüne Partei Basel-Stadt	Basel
Gruppe Bahnhof	Basel
Handelskammer beider Basel	Basel
IGÖV Nordwestschweiz	Basel
Jauslin Werner	Muttenz
Jungfreisinnige Basel-Stadt	Basel
Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt	Aarau
Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion	Liestal
Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement	Basel
Kanton Basel-Stadt, Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt	Basel
Kanton Basel-Stadt, Gesundheitsdepartement	Basel
Kanton Basel-Stadt, Justiz- und Sicherheitsdepartement	Basel
Kanton Basel-Stadt, Präsidialdepartement	Basel
Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement	Solothurn
Konferenz der Neutralen Quartiervereine Basels, Verkehrskommission	Basel
Landkreis Lörrach	Lörrach
Liberal-demokratische Partei Basel-Stadt	Basel
Neutraler Quartierverein Breite-Lehenmatt	Basel
Neutraler Quartierverein Bruderholz	Basel
Neutraler Quartierverein Hirzbrunnen	Basel
Neutraler Quartierverein Neubad	Basel
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel	Basel
Neutraler Quartierverein Spalen-Gotthelf	Basel
Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert	Basel
Neutraler Quartierverein St. Johann	Basel
Neutraler Quartierverein Unteres Kleinbasel	Basel
NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Stuttgart
Petitionskomitee P253	Basel
Planungsgruppe Gundeldingen	Basel
ProBahn Schweiz, Sektion Nordwestschweiz	Binningen
Quartierkoordination Gundeldingen	Basel
Quartierverein Niederholz	Riehen
RVL Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH	Lörrach
SBB GmbH	Lörrach
SBB Schweizerische Bundesbahnen, Regionalverkehr Nordwestschweiz	Basel
SBG Sübadenbus GmbH	Freiburg i.B.

Stadt Weil am Rhein	Weil am Rhein
Starke Region	Basel
TCS Touring Club Schweiz, Sektion beider Basel	Füllinsdorf
TNW Tarifverbund Nordwestschweiz	Oberwil
VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel	Basel
WWF, Region Basel	Basel