



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

09.0042.02

Basel, 19. Mai 2010

Kommissionsbeschluss
vom 19. Mai 2010

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum ÖV-Programm 2010-2013

1. Ausgangslage

Gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) unterbreitet der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dem Grossen Rat alle vier Jahre ein Programm des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Programm). Darin stellt er die Grundzüge seiner Angebots- und Infrastrukturplanung im öffentlichen Verkehr dar. Beim ÖV-Programm handelt sich um ein Planungsdokument, das der Grosse Rat zu genehmigen hat. Das ÖV-Programm 2010 bis 2013 ist das zweite seiner Art; es hat im Jahr 2006 das frühere „Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr“ abgelöst.

Das ÖV-Programm dient in erster Linie als Grundlage für die Entwicklung des mit staatlichen Geldern finanzierten öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt sowie der Agglomeration im In- und Ausland. Ausserdem bildet es die Basis für das vom Grossen Rat jährlich zu beschliessende ÖV-Globalbudget sowie die Leistungsvereinbarungen, die der Regierungsrat mit den Transportunternehmungen (SBB, BVB etc.) abschliesst. Obwohl das ÖVG die „Förderung und Finanzierung des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft“ regelt, sind die Luft- und Schifffahrt nicht Gegenstand des ÖV-Programms.

Mit der Genehmigung des ÖV-Programms durch den Grossen Rat sind keine Entscheidungen über Projekte oder Finanzen verbunden. Konkrete Investitionsvorhaben legt der Regierungsrat dem Grossen Rat gemäss den Vorgaben des Finanzhaushaltgesetzes (FHG) separat vor, über die übrigen Finanzen entscheidet der Grosse Rat jährlich mit dem ÖV-Globalbudget. Im Rahmen der Beratung des ÖV-Programms kann der Grosse Rat politische Wertungen vornehmen, die dem Regierungsrat Hinweise darauf geben, welche Akzeptanz die für die Planungsperiode vorgesehenen Projekte bei Parteien und Interessenvertretungen finden könnten. Nicht zuletzt ist das ÖV-Programm auch Anknüpfungspunkt für parlamentarische Vorstösse.

2. Vorgehen und Vorbemerkungen

Der Grosse Rat hat das ÖV-Programm 2010 bis 2013 am 9.12.2009 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich am 6.1.2010 im Rahmen einer Doppelsitzung, am 3.3.2010 und am 14.4.2010 mit dem ÖV-Programm auseinandergesetzt. Sie beauftragte anschliessend eine Subkommission mit der Klärung von Detailfragen sowie der Erstellung eines Berichtsentwurfs. Diese Subkommission hielt am 21.4.2010 ihre einzige Sitzung ab.

Aus dem Bau- und Verkehrsdepartement hat die UVEK Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Benno Jurt (Leiter Mobilitätsplanung) und Bettina Heiniger (Mobilitätsplanung) zu ihren Beratungen beigezogen. Den vorliegenden Bericht hat sie an ihrer Sitzung vom 19.5.2010 eingehend diskutiert und verabschiedet.

Unglücklich zeigt sich die UVEK mit dem späten Erscheinen des ÖV-Programms. Es ist ihr erst drei Wochen vor Beginn der Planungsperiode überwiesen worden. Auch wenn Regierungsrat Hans-Peter Wessels gegenüber der UVEK betonte, das Funktionieren des öffentlichen Verkehrs hänge nicht vom ÖV-Programm bzw. dessen Genehmigung durch den Grossen Rat ab, hatte das späte Erscheinen doch zweierlei Konsequenzen: Der Grosse Rat

konnte es erstens – was zumindest wünschbar wäre – nicht vor Beginn der Planungsperiode behandeln, und musste zweitens – was tragischer ist – das ÖV-Globalbudget 2010 ohne dessen Grundlage beschliessen. Dies führte letztlich auch dazu, dass in der Budgetdebatte im Dezember 2009 ein Antrag auf Streichung der Mittel für die Buslinie 48 gestellt wurde. Hätte der Grosse Rat diese Frage im Rahmen des ÖV-Programms diskutieren können, hätte er seinen Einfluss bereits frühzeitig geltend machen können – und nicht erst nach bereits erfolgter Inbetriebnahme der genannten Linie. Die UVEK bittet den Regierungsrat deshalb, dem Grossen Rat das ÖV-Programm in Zukunft bis spätestens im Mai vor Beginn einer neuen Planungsperiode zuzustellen. Sie hat bereits in ihrem Bericht 05.1577.02 zum ÖV-Programm 2006 bis 2009 darauf hingewiesen, dass nur eine frühzeitige Zustellung des ÖV-Programms eine eingehende politische Diskussion ermöglicht.

3. Aus- und Rückblick

3.1 ÖV-Programm 2010 bis 2013

Der öffentliche Verkehr ist ein Schlüsselfaktor für die Attraktivität der Wirtschaftsregion Basel. Der Regierungsrat will ihn deshalb weiter ausbauen. Das Tramnetz soll in den nächsten vier Jahren mit der neuen Linie nach Weil am Rhein, Neubaustrecken bei der Erlentmatt und am Margarethenstich und mit neuen Eckverbindungen in der Innenstadt erweitert werden. Unter Einbezug der neuen Infrastrukturen ist zudem eine Netzoptimierung (neues Liniennetz) angedacht. Beim Busnetz sind u.a. Verbesserungen rund um Erlentmatt / Stückli und in Richtung Bachgraben vorgesehen, bei der Regio-S-Bahn sollen die Planungen zum Ausbau der Zulaufstrecken und zum Projekt Herzstück intensiv vorangetrieben werden.

Nachdem der Regierungsrat beim ÖV-Programm 2006 bis 2009 noch darauf verzichtet hatte, schickte er das ÖV-Programm 2010 bis 2013 in einer Vernehmlassung. Die Verlautbarungen zum Entwurf des ÖV-Programms 2010 bis 2013 waren grundsätzlich positiv; gefordert wurde ein weiterer und baldiger Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Das ÖV-Programm 2010 bis 2013 enthält neu ein Kapitel, das einen Bezug zu den übergeordneten Zielen und Planungsdokumenten wie dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm herstellt. Strategische Schwerpunkte bilden die Erhöhung des Fahrgastkomforts, die Vereinbarung von Qualitätszielen mit den Transportunternehmen, Verbesserungen bei Tarifen und Informationen, die Optimierung der Zugänglichkeit für Menschen mit einer Mobilitätsbehinderung und die Förderung und Verbesserung der Verknüpfung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln.

Neben vielen weiteren Aspekten wirft das ÖV-Programm auch einen Blick über das Jahr 2013 hinaus. Ins Auge gefasst wird unter anderem ein weiterer Ausbau des Tramnetzes. Die UVEK verweist für detaillierte Informationen auf das ausführliche und sorgfältig erarbeitete ÖV-Programm des Regierungsrats. Es gibt einen sehr guten Überblick über die Perspektiven des öffentlichen Verkehrs in und rund um Basel in den nächsten Jahren bis Jahrzehnten und ist deshalb sehr lesenswert.

3.2 Rückblick auf ÖV-Programm 2006 bis 2009

In den Jahren 2006 bis 2009 ist es im städtischen Tram- und Busnetz nur zu geringfügigen Anpassungen gekommen: So fährt die Buslinie 38 neu nach Grenzach-Wyhlen und die Tramlinie 1 bedient den Bahnhof St. Johann. Deutliche Verbesserungen lassen sich bei Qualität und Komfort feststellen: Die wichtigsten Haltestellen verfügen heute über dynamische Fahrgastinformationen, eine neue Generation von Billetautomaten ist installiert, die BVB haben 30 neue Biogasbusse in Betrieb gesetzt und die neue Norm-Wartehalle „Parapluie“ ist bereits an mehreren Standorten aufgestellt. Der kontinuierliche Ausbau der Regio-S-Bahn (FLIRT-Züge, neue Haltestellen Dreispitz und Riehen Niederholz, Zusatzzüge in Spitzenzeiten etc.) hat zu einer deutlichen Nachfragesteigerung geführt.

Erfreut zur Kenntnis genommen hat die UVEK auch, dass die meisten der von ihr im Bericht zum ÖV-Programm 2006 bis 2009 aufgeführten Anliegen inzwischen entweder umgesetzt oder aufgenommen worden sind:

- Verlängerung von Tramlinien ins Ausland: Linie nach Weil am Rhein im Bau, Linie nach St. Louis in Planung.
- Ausweitung des Tarifverbunds über die Landesgrenzen hinaus / gemeinsamer Auftritt des ÖV in der Triregio: Studie beim Trinationalen Eurodistrict Basel in Arbeit.
- Verbesserung der Busanbindung des Euroairports: Verdichtung des Taktes auf der Buslinie 50 seit Dezember 2007.
- Verstetigung und Verkürzung der Fahrzeiten des ÖV / Abbau von Behinderungen: Erarbeitung einer Lichtsignalanlage-Strategie beim Amt für Mobilität im Gang, Rahmenkredit für den Abbau von Behinderungen im ÖV allerdings noch kaum in Anspruch genommen.
- Planung der Erschliessung von Erlenmatt und Dreispitz mit dem ÖV zeitgleich mit der Entwicklung dieser Gebiete: Bus- und Tramerschliessung der Erlenmatt vom Grossen Rat bewilligt, Planungsstudie für Tram auf dem Dreispitz in Erarbeitung.
- Erhöhung Fahrgastkomfort (Warteunterstände an jeder Haltestelle, Perronkanten auf Trittbreithöhe): Ratschlag betreffend Kredit für die Errichtung von neuen Normwartehallen für die BVB vom Grossen Rat bewilligt, Fahrgastkomfort als strategischen Schwerpunkt in das ÖV-Programm 2010 bis 2013 aufgenommen.
- Vertaktetes Nachtbusssystem: TNW-Nachtnetz seit Dezember 2008 in Betrieb, seit Dezember 2009 zusätzlich Tramlinie N6.
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen zur Tramlinie 10: 7,5'-Takt ab Dezember 2011 auf Linien 10 und 17.
- Zentrale Anlaufstelle für ÖV-Belange innerhalb der Verwaltung: Schaffung Amt für Mobilität im Rahmen der RV09.

4. Erörterungen der UVEK zum ÖV-Programm 2010 bis 2013

4.1 Rückweisung des ÖV-Programms

Auch wenn das ÖV-Programm gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) Bestandteil der regierungsrätlichen Planung ist, können die Mitglieder des Grossen Rats darauf nicht – wie früher beim Politikplan und künftig beim Budget – mit Planungsanzügen Einfluss nehmen. Weil der Grosse Rat das ÖV-Programm überdies wie den Leistungsauftrag an die IWB nur genehmigt, können auch keine Anträge auf Veränderung des ÖV-Programms gestellt werden. In ihrem Bericht zum ÖV-Programm 2006 bis 2009 hat die UVEK den Einbezug des Grossen Rats in die Planung des öffentlichen Verkehrs mit folgenden Worten angeregt:

„Geprüft werden muss in den kommenden Jahren bis zur Vorlage des nächsten ÖV-Programms 2010 – 2013, in welcher Form der Grosse Rat in die Planung einbezogen wird. Festgestellt wurde, dass der Planungsanzug gemäss § 33c der Geschäftsordnung des Grossen Rates – anders als teilweise angenommen – nur für die parlamentarische Mitwirkung bei der regierungsrätlichen Planung im Politikplan, nicht aber beim ÖV-Programm vorgesehen ist.“

Der in diesem Zusammenhang am 24.1.2007 von Gabi Mächler und Jürg Stöcklin eingereichte Anzug zur Anwendung des Planungsanzugs auf das ÖV-Programm liegt derzeit beim Regierungsrat. Frist zur Beantwortung ist der 7.1.2011. Den Mitgliedern des Grossen Rats blieb es also verwehrt, in irgendeiner Form Einfluss auf das ÖV-Programm 2010 bis 2013 zu nehmen.

Vor diesem Hintergrund stand die UVEK vor der Wahl, dem Grossen Rat Antrag auf Genehmigung oder auf Rückweisung des ÖV-Programms 2010 bis 2013 zu stellen. Auch wenn sie mit dem Inhalt des ÖV-Programms grundsätzlich sehr zufrieden ist, hat sie sich für die zweite Variante entschieden. Ohne die Arbeit der Verantwortlichen diskreditieren zu wollen erachtet sie es als wichtig, im ÖV-Programm einige zusätzliche Punkte (vgl. Kapitel 4.2) zu verankern. Die Rückweisung ist der einzige Weg, der dies möglich macht. Um künftig in ähnlichen Fällen nicht mehr den Umweg über eine Rückweisung einschlagen zu müssen, empfiehlt die UVEK, die Kompetenzen des Grossen Rats zu erhöhen und ihn künftig das ÖV-Programm beschliessen zu lassen. Sie ist der festen Meinung, der Grosse Rat müsse im öffentlichen Verkehr angebots- und kostenrelevante Vorgaben machen können. Heute könnte er beispielsweise nicht beschliessen, es solle am Abend im städtischen ÖV-Netz ein 10'- statt ein 15'-Takt gelten. Der Bericht 9312 der *Spezialkommission OeV-G/BVB-OG* aus dem Jahr 2004 macht aus Sicht der UVEK keine eindeutigen Aussagen zur Kompetenzaufteilung zwischen Regierungsrat und Grosse Rat. Das ÖVG ist hingegen klar: Es erklärt die Planung eindeutig zur Sache des Regierungsrats. Die UVEK möchte die im Raum stehenden Fragen klären und wird die Diskussion über eine Änderung des ÖVG mittels einer Kommissionsmotion anstossen.

4.2 Gründe für Rückweisung

Die UVEK hält an dieser Stelle nochmals fest, dass sie das ÖV-Programm als sehr wertvolle Informationsbasis für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs bis ins Jahr 2013 betrachtet. Für eine Rückweisung hat sie sich entschieden, weil sie das ÖV-Programm gerne um einige Punkte ergänzen würde – dies auf dem sonst üblichen Weg via Antrag an den Grossen Rat aber nicht möglich ist. Um die Verwaltung nicht mit unnötiger Arbeit zu beauftragen und um keine zweite Rückweisung zu riskieren, macht die UVEK dem Grossen Rat beliebt, im Falle einer Zustimmung zur Rückweisung zu den im Folgenden dargestellten Anträgen der UVEK jeweils separat abzustimmen. Die mehrheitsfähigen Anliegen sollen dann in das überarbeitete ÖV-Programm einfließen.

4.2.1 Verkehrsleistungen im Tram- und Busnetz

Hauptgrund für die Rückweisung ist für die UVEK das Angebotsschema für das Tram- und Busnetz, das auf den Seiten 25/26 des ÖV-Programms abgedruckt ist. Es handelt sich dabei um das im Jahr 2009 gefahrene Angebot (ab Fahrplanwechsel Ende 2008). Gemäss ÖV-Gesetz beschreibt das ÖV-Programm aber nicht den Status quo, sondern das in den nächsten vier Jahren vorgesehene Angebot. Das ÖV-Programm 2006 bis 2009 enthielt beispielsweise ein Angebotsschema 2006 bis 2009 für das Busnetz; beim Tramnetz sah es keine Veränderungen vor.

Die UVEK erwartet, dass die in Kapitel 5 des ÖV-Programms beschriebenen Angebotsänderungen in das Angebotsschema integriert werden. Dies erhöht dessen Verbindlichkeit. Nimmt man als Ausgangslage das Jahr 2009, öffnet man dem Regierungsrat gewissermassen Tür und Tor, was Veränderungen am Netz angeht. Oder man könnte die in Kapitel 5 genannten Veränderungen als abschliessende Auflistung interpretieren. Dann hätte der Regierungsrat mit seinen Ausführungen in Kapitel 5 seine Kompetenz gemäss ÖVG § 4 Abs. 3, während der Laufzeit eines ÖV-Programms im Rahmen der Globalbudgets Anpassungen des Angebots beschliessen zu können, bereits vorweggenommen. Nur wenn die vorgesehenen Angebotsänderungen in das Angebotsschema auf den Seiten 25/26 integriert werden, kann man dies als Ausgangslage betrachten, basierend auf der der Regierungsrat weitere Anpassungen vornehmen kann.

4.2.2 Nachtnetzzuschlag

Der Grosse Rat hat in seiner Budgetdebatte vom 16.12.2009 im ÖV-Globalbudget eine Erhöhung des Ordentlichen Nettoaufwands um CHF 210'000 beschlossen, um den Nachtnetzzuschlag auf dem TNW-Nachtnetz abschaffen zu können. Dieser Beschluss muss im ÖV-Programm nachvollzogen werden. Insbesondere ist die in Kapitel 3.1.7 formulierte Erwartung, das Nachtangebot solle nach einer fünfjährigen Einführungsphase kostendeckend sein, unter dieser Gegebenheit zu revidieren. Aus Sicht der UVEK handelt es sich beim Nachtnetz überdies nicht um ein ergänzendes Angebot, sondern um einen integrierten Bestandteil des Gesamtangebots.

4.2.3 Taktverdichtung Linie 30

Der Takt auf der Buslinie 30 wird in Spitzenzeiten im Sinne einer Angebotsverbesserung verdichtet und damit der Nachfrage angepasst. Die UVEK erachtet diese Massnahme aufgrund der Passagierzahlen als vordringlich. Im ÖV-Programm ist diese Massnahme in Kapitel 5 einzufügen und die Kosten sind zu beziffern.

4.2.4 Taktverdichtung in Abendstunden und an Feiertagen

Zur Steigerung der Attraktivität verkehren alle Tram- und Buslinien am Freitag und Samstagabend bis Betriebsschluss und an Sonn- und Feiertagen bis 20 Uhr im 10'-Takt. Im ÖV-Programm ist diese Massnahme in Kapitel 5 einzufügen. Das Amt für Mobilität schätzt die Kosten auf CHF 1,7 – CHF 2,5 Mio. pro Jahr.

4.2.5 Entflechtung der Linien 31 und 38

Das derzeit geltende Angebot auf den Linien 31 und 38 ist für die Fahrgäste nicht nachvollziehbar. Zwischen dem Claraplatz und Hörnli Grenze verkehren alle Kurse der beiden Linien auf derselben Strecke. Die Kurse der Linie 31, die ab Claraplatz fahren, haben ihre Endhaltestelle alle an der Station Habermatten, diejenigen, die von Allschwil her kommen, wenden hingegen – mit einigen Ausnahmen – bereits am Otto Wenk-Platz. Die Linie 38 verkehrt von Basel her kommend ab Hörnli Grenze nach Grenzach-Wyhlen – und als Linie 38 auch wieder zurück bis nach Allschwil. Auf dem Ast zwischen Habermatten und Hörnli Grenze verkehren ebenfalls Kurse der Linie 38, allerdings nur in Richtung Basel. Ein Grossteil dieser Busse fährt am anderen Ende der Linie allerdings nicht bis Allschwil, sondern nur bis Bachgraben. Der Sonntags-Fahrplan dieses Angebots gilt im Übrigen nur während der Badesaison des Gartenbades Bachgraben. Und nach Grenzach-Wyhlen fahren die Busse nur von Montag bis Samstag bis etwa 20 Uhr.

Dieses Angebot einem Fahrgast zu erläutern ist ein Ding der Unmöglichkeit. Gemäss Bau- und Verkehrsdepartement ist zwar eine Verbesserung vorgesehen, das ÖV-Programm lässt sich dazu aber nicht aus. Die UVEK erwartet eine saubere Entflechtung der beiden Linien, eine verständliche Fahrplangestaltung und ein zusätzliches Angebot zu den Spitzenzeiten zwischen dem Claraplatz und dem Badischen Bahnhof zur Anbindung der Roche. Als problematisch am heutigen Angebot erachtet sie insbesondere die Flügelung an beiden Enden mit hinkendem Takt ab Hörnli Grenze Richtung Habermatten. Ohne zusätzliche Finanzen erachtet sie eine Verbesserung allerdings als schwierig umzusetzen. Im ÖV-Programm sind mögliche Massnahme in Kapitel 5 einzufügen und die Kosten sind zu beziffern.

4.2.6 Erneuerbare Energien und CO₂-Neutralität

Die UVEK wünscht, dass der Kanton seine Vorbildfunktion in ökologischen Fragen auch im öffentlichen Verkehr wahrnimmt und für die auf seinem Kantonsgebiet verkehrenden Fahrzeuge entsprechende Vorgaben macht. In den Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmen sind deshalb – mit entsprechender finanzieller Abgeltung – klare Ziele bezüglich erneuerbarem Stromanteil und CO₂-Neutralität der Treibstoffe zu setzen. Die Vorgaben sollten nicht dazu führen, dass die Transportunternehmen ihre Preise erhöhen müssen; denn dann könnte die Umweltbilanz unter dem Strich sogar negativ werden. Im ÖV-

Programme sind mögliche Massnahmen in Kapitel 4 als strategischer Schwerpunkt einzufügen und die Kosten sind zu beziffern.

4.3 Weitere Anliegen der UVEK

Im Rahmen der Behandlung des ÖV-Programms hat die UVEK weitere Anregungen, Wünsche und Erwartungen an den ÖV zusammengetragen. Sie fasst diese im Folgenden in der Erwartung zusammen, dass sie der Regierungsrat in geeigneter Form berücksichtigt:

4.3.1 Infrastruktur

- Der Regierungsrat setzt sich für eine rasche Erstellung von Abgängen von der Margarethenbrücke zu den Perrons des Bahnhofs Basel SBB ein.
- Der Regierungsrat lässt für die mögliche Wiederinbetriebnahme der Tramlinie auf der Achse Feldbergstrasse – Johanniterbrücke – Bahnhof Basel SBB wenn immer möglich vor der Volksabstimmung über die Tram-Initiative eine Machbarkeitsstudie erstellen.

4.3.2 Angebot

- Der Regierungsrat führt den Probetrieb der Buslinie 48 im Jahr 2011 fort und legt dem Grossen Rat nach zwei Jahren zur Beurteilung des Erfolgs Fahrgastzählungen, Ziel-Quell-Erhebungen und Verlagerungsanalysen vor. Er setzt sich dafür ein, dass der Bus ab dem Fahrplanwechsel 2010 auch die Haltestelle Schützenhaus bedient.
- Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass die Buslinien 70 und 80 stadtauswärts auch wieder die Haltestelle beim „Hammering Man“ am Aeschenplatz bedienen. Die Verlegung der Haltestelle vor die Migrosbank hat dazu geführt, dass viele Passagiere neu den Aeschenplatz überqueren müssen.
- Der Regierungsrat kann zwar gemäss ÖV-Gesetz im Rahmen des Globalbudgets Anpassungen des Angebots beschliessen, über die Budgethoheit – und damit de facto ein Vetorecht – verfügt aber der Grosse Rat. Mit einer frühzeitigen Orientierung über Angebotsänderungen kann Opposition, wie sie beispielsweise gegen die Einführung der Buslinie 48 bestanden hat, mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit bereits im Voraus erkannt – und darauf reagiert werden, bevor der Fahrplan bewilligt und gedruckt ist. Die Idee, den Grossen Rat Angebotsänderungen während der Laufzeit eines ÖV-Programms mit dem ÖV-Globalbudget beschliessen zu lassen, hat die UVEK verworfen. Dies würde in den meisten Fällen zu Verzögerungen von einem Jahr führen und wäre deshalb nicht im Sinne eines attraktiven öffentlichen Verkehrs. Hingegen wünscht sie, dass der Regierungsrat ihr auf den Fahrplanwechsel im Dezember anstehende Angebotsänderungen (Linien, Takt etc.) sowie die Aufhebung von Haltestellen mit dem ÖV-Jahresbericht, spätestens jedoch im zweiten Quartal des jeweiligen Jahres, ankündigt. Weiter möchte die UVEK künftig regelmässig über die Beschlüsse der paritätischen Kommission BVB/BLT orientiert werden.

4.3.3 Fahrgastkomfort

- Der Regierungsrat fördert das bargeldlose Zahlen im ÖV. Es soll möglichst an jeder Haltestelle eine bargeldlose Zahlungsmöglichkeit bestehen. Vor dem Hintergrund, dass der Kanton letztlich das Defizit der Transportunternehmen trägt, liegt es in seinem Interesse, dass die Zugänglichkeit zu Billetten möglichst einfach ist. Sonst fahren die Leute schwarz oder benutzen den ÖV gar nicht.
- Der Regierungsrat wirkt bei der BVB im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hin, dass diese die dynamische Fahrgastinformation (DFI) an jenen Haltestellen, die noch über keine solche verfügen, auf den Billettautomaten aufschaltet. Technisch ist dies bei den Automaten der neuesten Generation bereits vorgesehen. Weiter setzt sich der Regierungsrat dafür ein, dass alle auf dem Kantonsgebiet von Basel-Stadt verkehrenden Trams und Busse (nicht nur diejenigen der BVB) an die DFI angeschlossen werden.
- Der Regierungsrat wirkt bei den Leistungserbringern (insbesondere BVB und BLT) auf eine koordinierte Öffentlichkeitsarbeit hin. Die enge Verzahnung der Linien von BLT und BVB erfordert es, über Angebotsänderungen koordiniert und gemeinsam zu orientieren. Für die Kundschaft ist die Leistung des gesamten Systems entscheidend, nicht diejenige der darin operierenden Anbieter.
- Der Regierungsrat unterstützt die eidgenössische Tarifrevision und die dabei angestrebte Harmonisierung der Gültigkeit von Billetten. Auch in Basel soll künftig das Prinzip gelten, wonach innerhalb der gelösten Tarifzone(n) und der vorgegebenen Zeit der ÖV unbeschränkt (also z.B. für Hin- und Rückfahrt) benutzt werden kann.

5. Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 19. Mai 2010 mit 10:0 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 6:4 Stimmen die Rückweisung des ÖV-Programms an den Regierungsrat.

Stimmt der Grosse Rat der Rückweisung des ÖV-Programms an den Regierungsrat zu, stellt die UVEK folgende zusätzliche Anträge:

1. Das Angebotsschema für das Tram- und Busnetz in Kapitel 3.3.2 des ÖV-Programms ist zu ergänzen um die in Kapitel 5 des ÖV-Programms beschriebenen geplanten Angebotsänderungen. (9:0 Stimmen bei 1 Enthaltung)
2. Beim Nachtnetz handelt es sich um einen Bestandteil des „normalen“ Angebots, nicht um ein ergänzendes Angebot. Entsprechend werden auf dem Nachtnetz wie auch beim restlichen Angebot keine kostendeckenden Preise angestrebt. (10:0 Stimmen)
3. Der Takt auf der Linie 30 wird in Spitzenzeiten im Sinne einer Angebotsverbesserung verdichtet und damit der Nachfrage angepasst. Im ÖV-Programm sind die Kosten dafür zu beziffern. (10:0 Stimmen)
4. Zur Steigerung der Attraktivität verkehren alle Tram- und Buslinien am Freitag und Samstagabend bis Betriebsschluss und an Sonn- und Feiertagen bis 20 Uhr im 10'-Takt. Im ÖV-Programm sind die Kosten dafür zu beziffern. (7:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen)

5. Die Buslinien 31 und 38 sind im Interesse der Kundenfreundlichkeit zu entflechten und zu den Spitzenzeiten rund um die Roche zu verdichten. Die Mehrkosten sind im ÖV-Programm zu beziffern. (8:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen)
6. Der Kanton macht in den Rahmenvereinbarungen mit den Transportunternehmen auch ökologische Vorgaben. (9:1 Stimmen)

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Wüthrich', written in a cursive style.

Michael Wüthrich
Präsident