



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

# ÖV-Programm 2006 – 2009

Vom Regierungsrat verabschiedet am 27. September 2005

## Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung .....	4
2.	Einleitung .....	5
2.1	Bedeutung des öffentlichen Verkehrs .....	5
2.2	Zweck des ÖV-Programms .....	6
2.3	Ausgangslage; Rückblick auf den Zeitraum 1999-2005 .....	7
3.	Rahmenbedingungen .....	12
3.1	Inkraftsetzung ÖVG und BVB-OG .....	12
3.2	Bundespolitische Rahmenbedingungen .....	12
4.	Strategische Weiterentwicklung .....	14
4.1	Einleitung .....	14
4.2	Ausdehnung des städtischen Netzes in die Agglomeration .....	14
4.3	Ausbau der Regio-S-Bahn und Verknüpfung mit dem Tram- und Busnetz .....	15
4.4	Verstetigung und Verkürzung der Fahrzeiten im städtischen Netz .....	15
4.5	Weiterentwicklung der Fahrgastinformation .....	15
4.6	Weiterentwicklung des Tarifverbundes .....	16
4.7	Selbständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung .....	16
4.8	Förderung und Verbesserung der Transportkette .....	17
5.	Verkehrsleistungen 2006 - 2009 .....	17
5.1	Tram und Bus .....	17
5.1.1	Systematik Haupt-/Ergänzungslinien .....	17
5.1.2	Anpassungen im Tramnetz .....	18
5.1.3	Anpassungen im Busnetz .....	18
5.1.4	Hauptlinien .....	20
5.1.5	Ergänzungslinien .....	22
5.1.6	Zusatzleistungen .....	25
5.1.7	ÖV-Beschleunigung .....	25
5.2	Regio-S-Bahn .....	26
5.2.1	Einleitung .....	26
5.2.2	S-Bahn-Angebot in der Nordwestschweiz; «Blaue Linie» S3 .....	27
5.2.3	S-Bahn-Verbindung Schweiz-Elsass; «Grüne Linie» S1 .....	28
5.2.4	S-Bahn-Verbindung Deutschland-Schweiz; «Rote Linie» S6 .....	28
5.3	Qualitätsziele im Linienverkehr .....	29
5.4	Ergänzendes Fahrangebot für Menschen mit einer Behinderung .....	30
6.	Infrastrukturmassnahmen 2006 - 2009 .....	31
6.1	Optimierung bestehendes Netz und Infrastruktur .....	31
6.1.1	Substanzerhalt .....	31
6.1.2	Wartehallen .....	31
6.1.3	Claragraben-Verbindung .....	31
6.2	Netzergänzungen .....	32
6.2.1	Erschliessung neuer Gebiete im Kanton BS .....	33
6.2.2	Ausdehnung des Netzes über die Kantons-/Landesgrenzen .....	35
7.	Finanzen .....	40
7.1	Laufende Kosten .....	40
7.2	Investitionsplanung .....	43
7.2.1	Stellenwert des ÖV-Programms .....	43
7.2.2	Investitionsentscheide .....	43
7.2.3	Übersicht über Investitionsvorhaben 2006-2009 .....	43
7.2.4	Ablauf einer §17-Investition am Beispiel der Beschaffung von neuen Trams .....	45
8.	Sonstige Leistungen .....	46

8.1	Entwicklung Fernverkehr .....	46
8.2	Güterverkehr .....	47
9.	Parlamentarische Vorstösse und Volksbegehren .....	48
9.1	Hängige Parlamentarische Vorstösse und Volksbegehren .....	48
9.2	Relevantes hängiges Volksbegehren – Trolleybusinitiative .....	49
10.	Abkürzungsverzeichnis .....	50
11.	Abbildungsverzeichnis .....	51
12.	Anhangverzeichnis .....	51

## 1. Zusammenfassung

Das ÖV-Programm (ÖV-P) beschreibt die Grundsätze der Angebots- und Infrastrukturplanung im öffentlichen Verkehr des Kantons Basel Stadt (BS). Dieses Planungsdokument löst das bisherige „Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr“ ab. Der vorliegende Bericht erläutert zunächst den Zweck des ÖV-P (Kapitel 2) und blickt zurück auf die Empfehlungen des letzten Ausbauprogramms und des dazu gehörenden Berichts des Grossen Rates (GR). Die meisten dieser Empfehlungen konnten in den letzten Jahren umgesetzt oder in Angriff genommen werden. Weiter entwickelt hat sich insbesondere das Angebot der Regio-S-Bahn, die Vernetzung zwischen Tram und Eisenbahn, die Qualität des Rollmaterials (Tram, Bus) sowie das Busliniennetz (mehr Direktverbindungen).

Daran anschliessend werden im ÖV-P die strategischen Ziele des Kantons beschrieben (Kapitel 4). Im Vordergrund steht hier die weitere Vernetzung mit der trinationalen Agglomeration, die Verbesserung der Dienstleistungs*qualität* und die höhere Mobilität für behinderte Menschen.

Das Angebotskonzept für die Berichtsperiode 2006-09 (Liniennetz, Taktdichte; Kapitel 5) weist nur marginale Veränderungen gegenüber dem Ausgangszustand 2005 auf. Diese Konsolidierung ist Ausdruck der überaus erfreulichen Zufriedenheit der Basler Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr und des geringen finanziellen Spielraums für eine Erhöhung der Angebotsdichte in den kommenden Jahren.

Grössere Neubauprojekte sind im Zeitraum 2006-09 nur wenige vorgesehen (Kapitel 6). Umso wichtiger ist es, diesen Zeitraum zu nutzen, um die Ausdehnung des Tramnetzes – insbesondere über die Landesgrenzen hinaus – planerisch und politisch in die Wege zu leiten und noch in dieser Legislatur verbindliche Beschlüsse zu fassen. Auch sind kleinere Netzergänzungen in Angriff zu nehmen, um Stadtentwicklungsgebiete attraktiv an das Netz des öffentlichen Verkehrs anzubinden.

Wichtiger Bestandteil des ÖV-P ist das Kapitel 7 zum voraussichtlichen Finanzbedarf: Während die Betriebskosten im S-Bahnbereich aufgrund der neuen Fahrzeuge leicht ansteigen, kann insgesamt mit einer stabilen Entwicklung sowohl der laufenden Kosten als auch der benötigten Investitionsmittel gerechnet werden. Die neuen gesetzlichen Grundlagen führen aber zu geänderten finanztechnischen Instrumenten (ÖV-Globalbudget) und verändern auch die Prozeduren im Zusammenhang mit Investitionsvorhaben (Gewährung von Darlehen bzw. Finanzierung aus Eigenmitteln der BVB). Auch hierzu sei auf die Ausführungen in Kapitel 7 verwiesen. Über das Globalbudget an sich wird der GR im Rahmen der Budgetbeschlüsse entscheiden, da eine ausführliche Darstellung zum Zeitpunkt der Redaktion des ÖV-P aufgrund der laufenden Arbeiten im Rahmen der Verselbständigung der BVB noch nicht möglich war. Dieses Vorgehen ist auch deshalb zweckmässig, weil der Beschluss zum Globalbudget jährlich zu fällen ist, das ÖV-P hingegen eine vierjährige Laufzeit aufweist.

Der Regierungsrat unterbreitet dem GR dieses erste ÖV-P gemäss neuem Gesetz über den öffentlichen Verkehr zur Genehmigung. Das ÖV-P ist ein Planungsdokument, das den Leistungsvereinbarungen mit den einzelnen Transportunternehmungen (TU) als Grundlage dient. Die beschlossene Verselbständigung der BVB stellt die Organisation des öffentlichen Verkehrs in Basel-Stadt (BS) vor eine neue Ausgangslage. Zusammen mit einigen wichtigen Bundesgesetzen, die im Entstehen sind, werden sich die Rahmenbedingungen insgesamt in den kommenden Jahren spürbar ändern. Alle Beteiligten werden mit dem ÖV-P erst einmal Erfahrungen sammeln und Optimierungsmöglichkeiten identifizieren. Diese Erkenntnisse werden dann in die Arbeiten am kommenden ÖV-P 2010-2013 einfließen, das dann auch erstmals synchron mit dem Generellen Leistungsauftrag des Kantons Basel-Landschaft (BL) erstellt werden kann.

## **2. Einleitung**

### **2.1 Bedeutung des öffentlichen Verkehrs**

Die regionale Erreichbarkeit ist ein Schlüsselfaktor für die Attraktivität eines Wirtschaftsstandortes. Für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen, Städten und Regionen ist es von grösster Bedeutung, optimal an den Verkehr angeschlossen zu sein. Erreichbarkeit schafft den Unternehmungen Zugang zu den Beschaffungsmärkten, zum Arbeitsmarkt und zu den Kunden. Vor allem auch die Erreichbarkeit innerhalb der Region verringert die Transaktionskosten für alle Wirtschaftsakteure.

Basel steht bezüglich interregionaler Erreichbarkeit auf Schiene, Strasse und in der Luft in der Schweiz insgesamt auf Platz zwei<sup>1</sup>. Auch innerhalb der Region ist die Erreichbarkeit optimal sichergestellt: In der überschaubaren Agglomeration Basel sind die Verkehrswege kurz, das Verkehrssystem übersichtlich und das umfassende Angebot an öffentlichen Verkehrsdienstleistungen kann sich im Vergleich zu anderen Agglomerationen sehen lassen. Rund 56% der Basler Bevölkerung besitzen entweder ein U-Abonnement, Generalabonnement oder Halbtaxabonnement. Der Modal Split, d.h. der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr (ohne Langsamverkehr), ist mit rund 37% in der Agglomeration entsprechend hoch. Dadurch werden sowohl die Umwelt als auch das Strassennetz signifikant entlastet. Der umweltschonende, bequeme und preisgünstige öffentliche Verkehr leistet so einen wichtigen Beitrag an die Funktion des gesamten Verkehrsnetzes in der Agglomeration.

Der öffentliche Verkehr ist auch ein bedeutenden Wirtschaftssektor. In der Schweiz beträgt dessen Wertschöpfung insgesamt fast 11 Milliarden Franken pro Jahr, das sind rund 2.5% des Brutto-Inlandproduktes. Der Sektor bietet direkt und indirekt rund 93'000 Menschen Arbeit und Einkommen.

In der 2005 durchgeführten Bevölkerungsbefragung haben 94.7% der befragten 1510 Personen erklärt, dass sie mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs in Basel sehr oder eher zufrieden sind. Der gut ausgebaute ÖV ist auch ein wichtiger Grund am jetzigen Wohnort zu bleiben: Rund zwei Drittel der Befragten möchten nicht aus ihrer heutigen Wohnung wegziehen. Von diesen Leuten schätzen 72% das gute ÖV-Angebot als einen wichtigen Grund zum bleiben.

---

<sup>1</sup> Vgl. Basel Economics (BAK), IBC Modul Erreichbarkeit, 2003-2005

Mit diesem ersten ÖV-Programm legt der Regierungsrat ein klares politisches Bekenntnis zum Erhalt des bisher hohen Standards im öffentlichen Verkehr und dessen moderaten Ausbau in den nächsten Jahren ab. Dies basierend auf § 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)<sup>2</sup>, in dem „die Verbesserung der Standortqualität des Kantons als Wirtschafts- und Wohnstandort durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personen- und Güterverkehr, die Erschliessung des Kantonsgebietes und die Abwicklung eines grösstmöglichen Teils des Personen- und Gütertransports mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln“ gefordert wird.

Die dank der bilateralen Abkommen mit der EU voraussichtlich bald Wirklichkeit werdende weitere Verschmelzung der trinationalen Agglomeration Basel bietet der gesamten Wirtschaft und auch dem öffentlichen Verkehr einmalige Chancen. In den nächsten Jahren soll – darauf abgestimmt – vor allem die Netzerweiterung und Tarifabstimmung in Richtung der trinationalen Agglomeration – in enger Zusammenarbeit mit unseren Partnern in der TAB (Trinationale Agglomeration Basel) – Realität werden.

Wie im Vorfeld der Abstimmung über das Gesetz zum öffentlichen Verkehr und dem neuen BVB-Organisationsgesetz versprochen, ist es das Ziel des Regierungsrates, der Bevölkerung „mehr ÖV für das gleiche Geld“ anzubieten, denn in der Zeit knapper Staatsfinanzen muss auch der ÖV bezahlbar bleiben. Neue Projekte werden demnach einer strengen Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen, vor allem sind auch einfache und kosteneffiziente Ausbauvarianten zu prüfen. Bei Neubauprojekten ist auf die optimale Eingliederung ins bestehende Netz zu achten, um so die jährlich wiederkehrenden Betriebskosten und damit den zusätzlichen Abgeltungsbedarf tief zu halten.

## 2.2 Zweck des ÖV-Programms

Beim vorliegenden Dokument handelt sich um das erste ÖV-Programm (ÖV-P), das den Bestimmungen des am 27. Februar 2005 vom Souverän angenommen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) entspricht. Dieses ÖV-P ist mit weiteren Planungsdokumenten, dem Agglomerationsprogramm, dem Richtplan, dem Verkehrsplan, dem Politikplan sowie auf Bundesebene mit dem Sachplan Verkehr abgestimmt.

Das ÖV-P bildet die Grundlage für die (jährliche) Festlegung des Globalbudgets für den öffentlichen Verkehr durch den Grossen Rat (GR) und schafft zudem den Rahmen für die Leistungsvereinbarungen, die der Kanton mit den Transportunternehmungen (TU) abschliesst. Entsprechend § 4 Abs. 2 ÖVG beantragt der Regierungsrat die Genehmigung des ÖV-P 2006-2009 durch den GR .

Das Instrument des ÖV-P löst dasjenige des Ausbauprogramms ab, das bisher zusammen mit dem Verkehrsplan Basel 2001 die Leitplanken der Planung im öffentlichen Verkehr definierte. Das letzte Ausbauprogramm wurde vom GR am 14. März 2001 genehmigt. Das ÖV-P setzt die beim Ausbauprogramm bereits eingeleitete Entwicklung fort, indem es der Angebotsentwicklung gegenüber den Infrastrukturmassnahmen noch grösseres Gewicht beimisst und zudem die in Basel wichtigsten Verkehrsmittel Tram und Bus ausführlich behandelt. Als Grundlage für die Festlegung des Globalbudgets enthält das neue ÖV-P zudem finanzielle Planungswerte und es umschreibt die angestrebten Qualitätsziele. Die Umsetzung dieser

<sup>2</sup> Vgl. hierzu die Beilage des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)

Planung wird letztlich von der Finanzierbarkeit und der damit zusammenhängenden Prioritätensetzung abhängig sein.

Ausdrücklich nicht Bestandteil des ÖV-P ist der Luftverkehr, dessen Angebotsgestaltung ausserhalb des kantonalen Einflussbereichs ist. Dies gilt zwar grundsätzlich auch für den Eisenbahnfern- und -güterverkehr. Da innerhalb des Eisenbahnsystems starke Abhängigkeiten bestehen zwischen Regional-, Fern- und Güterverkehr, werden diese Verkehrsträger im ÖV-P berücksichtigt. Ebenfalls nur summarisch behandelt wird die Schifffahrt.

Etwas ausführlicher geht das vorliegende ÖV-P auf das Thema Behindertentransporte ein (Kapitel 5.4 sowie Anhang 2). Die Finanzierung der Behindertentransporte basiert auf der „Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten“ vom 13. Oktober 1998 mit dem Kanton BL (ergänzt mit GRB vom 15. November 2000). Mit dem ÖV-P wird der GR über die weitere Entwicklung der Transporte und des Finanzbedarfs informiert. Die Zustimmung zum ÖV-P dient damit gleichzeitig als Grundlage für die Überstellung der aus dem Staatsvertrag resultierenden Gebundenen Ausgabe zur Finanzierung des Basel-städtischen Anteils an den Behindertentransporten in das ab 2006 wirksame ÖV-Globalbudget.

Die Gültigkeitsdauer des ÖV-P beträgt gemäss § 4 Abs. 1 ÖVG vier Jahre. Die Laufzeit dieses Programms wurde bewusst so gewählt, dass ihr Ende im Jahr 2009 zusammen fällt mit dem Ende der Gültigkeitsperiode des Generellen Leistungsauftrags des Kantons Basel-Landschaft (GLA BL). Ab dem folgenden Programm kann somit die Erarbeitung mit der Erstellung des GLA BL koordiniert und zeitlich synchronisiert werden. Da immerhin neben der Regio-S-Bahn 7 Tram- und 5 Buslinien beide Kantone tangieren, ist diese Koordination unerlässlich.

Von der Ausrichtung jedoch bleiben ÖV-P BS und GLA BL unterschiedlich. Die Spezialkommission ÖVG/BVB-OG hat dazu in ihrem Bericht an den GR festgehalten: *„Die Kommission entscheidet sich damit gegen die Übernahme des im Kanton Basel-Landschaft angewandten Instruments des sog. ‚Generellen Leistungsauftrags‘, mit dem der Landrat BL nicht nur die Finanzmittel und die zu verfolgenden Zielsetzungen bestimmt, sondern auch zahlreiche Details der Umsetzung des ÖV-Angebots. Das im ÖVG vorgesehene Modell wird dagegen als stufengerechter erachtet, indem der Grosse Rat mit der Genehmigung des ÖV-Programms und der jährlichen Budgetzuweisung die Leitlinien der ÖV-Politik verankern kann und in diesem Rahmen der Regierungsrat den Handlungsspielraum für die konkrete Gestaltung und Umsetzung eines vielschichtigen ÖV-Angebots hat.“* Dieser Unterschied ergibt sich auch als logische Folge der unterschiedlichen Netzstrukturen (in BS im Wesentlichen städtisches Netz der BVB, in BL fast ausschliesslich Regionalverkehr der SBB, BLT und anderer Anbieter).

### **2.3 Ausgangslage; Rückblick auf den Zeitraum 1999-2005**

Seit Vorliegen des letzten regierungsrätlichen Ausbauprogramms für den regionalen öffentlichen Verkehr vom 9. Februar 1999 sind viele Vorhaben realisiert worden. In Abbildung 1 ist das Liniennetz Basel und Umgebung und in Abbildung 2 die Regio-S-Bahn dargestellt. Erwähnt seien insbesondere:

- EuroVille
  - Einführung der BLT-Linien 10 und 11 über den Centralbahnplatz auf Ende Juni 2001
  - Neue Bahnhofs-Passerelle (RailCity) auf September 2003
  - Ausbauten und Verlängerungen von Perrons
- Angebotskonzept 1999-2001 der BVB
  - Optimierung des Tram- und Busliniennetzes (Neuordnung der Tramlinien im Bereich Messeplatz / Bad Bahnhof [Linien 1, 2, 14, 15] und sukzessive bis 2005 fast des gesamten Busnetzes)
  - Neues Rollmaterial im Tram- und Bussektor
  - Integraler 7 ½-Min.-Takt bis ca. 19.45 Uhr
- Regio-S-Bahn
  - Fahrplanverdichtungen auf dem elsässischen Abschnitt der «Grünen Linie» S1 auf Juni 1999
  - «Blaue Linie» S3 Olten – Basel – Laufen (- Delémont – Porrentruy) seit Juni 2001 im Halbstundentakt, seit Dezember 2004 stündlich bis Porrentruy
  - Verknüpfung deutsches und schweizerisches Regionalverkehrsnetz mit der «Orangen Linie» S4 Offenburg – Freiburg i. Br. – Basel SBB auf Januar 2002

Zum regierungsrätlichen Bericht hat sich auch die seinerzeitige Gesamtverkehrskommission geäußert. In ihrem Bericht Nr. 9064 an den GR betreffend „Weiterführung des Ausbauprogramms für den regionalen öffentlichen Verkehr 1999 – 2008 (Schreiben Nr. 0345) vom 16. Januar 2001 / 981056 hat sie weitergehende Anträge gestellt.

Davon sind erfüllt:

- Verbesserung der Erschliessung des unteren Ergolz- und Rheintals (neue Buslinie 80 und veränderte Linie 70)
- Aktives Marketing für bestehende Angebote der Regio-S-Bahn (zusammen mit TNW)
- Sachgerechte und faire Anwendung des Territorialprinzips zwischen BVB und BLT<sup>3</sup>
- Verbesserungen rund um den Bad. Bahnhof (neue Tramhaltestelle am Bahnhofsgelände inkl. Wendeschleife). In den nächsten Jahren (nach Inkrafttreten von Schengen/Dublin) soll noch geprüft werden, wie der Badische Bahnhof besser „geöffnet“ werden kann, so dass er zum Beispiel auch aus dem Hirzbrunnenquartier direkt zugänglich ist

Teilweise erfüllt sind:

- Ausbau der attraktiven Tarife für grenzüberschreitende Abonnemente: Mit dem Regio-Verkehrsverbund Lörrach GmbH und dem TNW besteht eine grenzüberschreitende Abonnements-Vereinbarung (RegioCardPlus sowie RegionCardPlus light). Auf französischer Seite besteht jedoch noch kein Abkommen

---

<sup>3</sup> Vgl. Beantwortung des Anzugs Kurt Bachmann und Konsorten betreffend Untersuchung und Ueberprüfung der Abweichungen von den staatsvertraglich festgehaltenen Grundsätzen des Territorialprinzips bei den BVB und BLT-Baselland Transport AG durch die Finanz- und Geschäftsprüfungskommission.



- Halbstundentakt auf der gesamten Strecke der „Grünen Linie“ (derzeit nur im Schweizer Teil)
- Detaillierte Informationen zum Landesgrenzen überschreitenden Tramverkehr

In Bearbeitung sind:

- Verlängerung der Roten Linie S6 aus dem Wiesental bis Basel SBB (Kredit für Gleisumbau im Bad. Bf. ist am 12. Januar 05 vom Grossen Rat genehmigt; näheres hierzu siehe unter Kapitel 5.2.4)
- Neue Haltestelle Rauracher bzw. Riehen Niederholz (Projektierung; Inbetriebnahme voraussichtlich Ende 2006)
- 2. Eisenbahnbrücke über den Rhein (Plangenehmigungsverfahren)
- S-Bahn Durchmesserstrecke mit Haltestelle Marktplatz: Der Bericht zum Innentunnel/Herzstück wird dem Grossen Rat in den nächsten Monaten separat vorgelegt. Gestützt darauf soll – während der Laufzeit dieses öV-Programms – in Zusammenarbeit mit den betroffenen Partnern über die Fortführung des Projektes entschieden werden.
- Ausbau der Kapazität aus dem Leimental (Ausschreibung für die Beschaffung von neuem Rollmaterial der BLT eingeleitet, Ausbau der Kapazität ab 2007 möglich)
- Haltestelle Dreispitz (im Bau)

Noch nicht erfüllt sind:

- Verlängerung der Linie 8 nach Allschwil, als erster Schritt wird die Linie 33 von der Wanderstrasse voraussichtlich nach Allschwil und Schönenbuch verlängert (ab Dezember 2005).

Die Forderung nach einem 10 Minuten-Takt im Spätbetrieb wird aus finanziellen Gründen nicht weiter verfolgt.

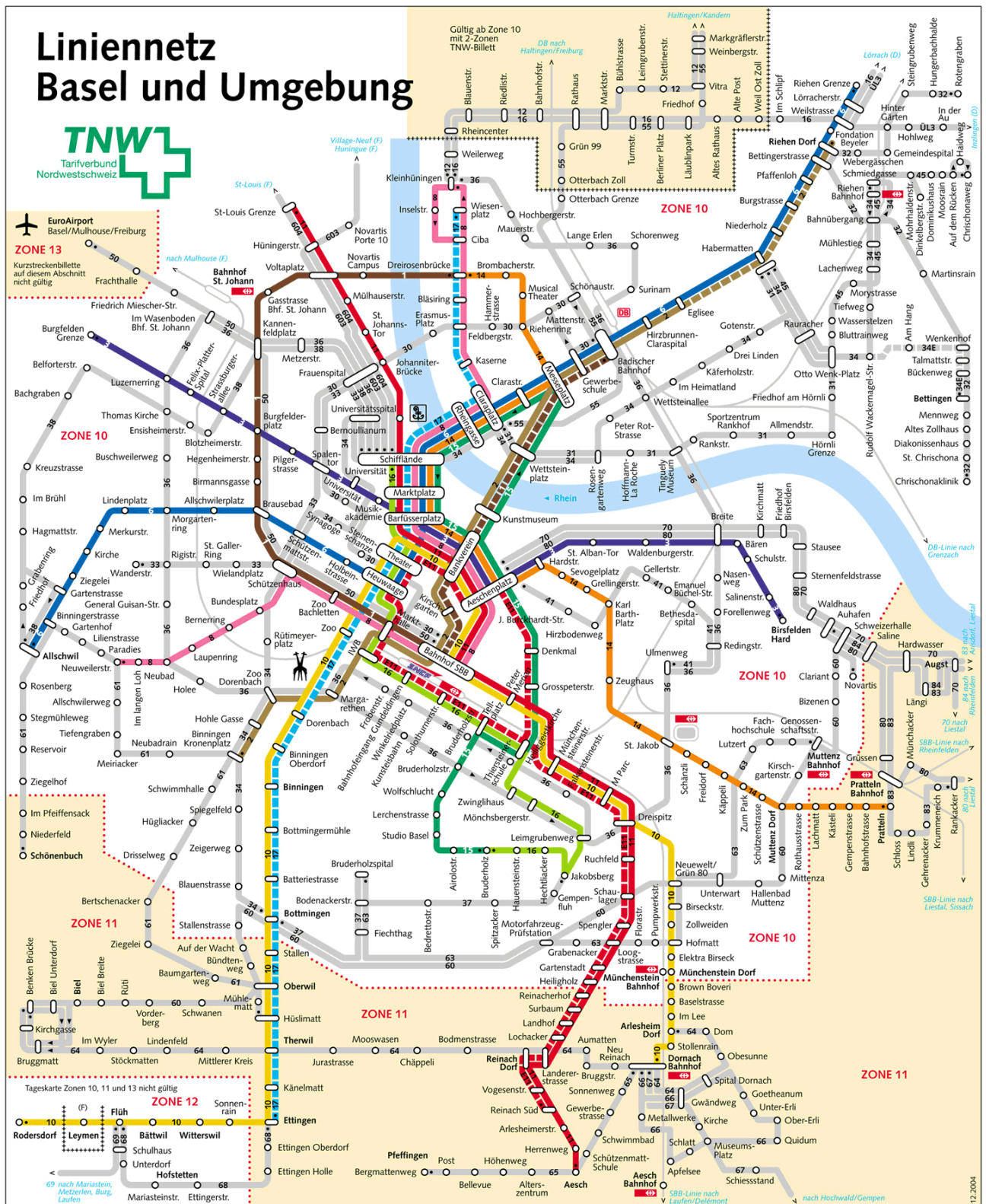


Abbildung 1: Liniennetzplan Basel und Umgebung (Ausgangslage 1. Halbjahr 2005)

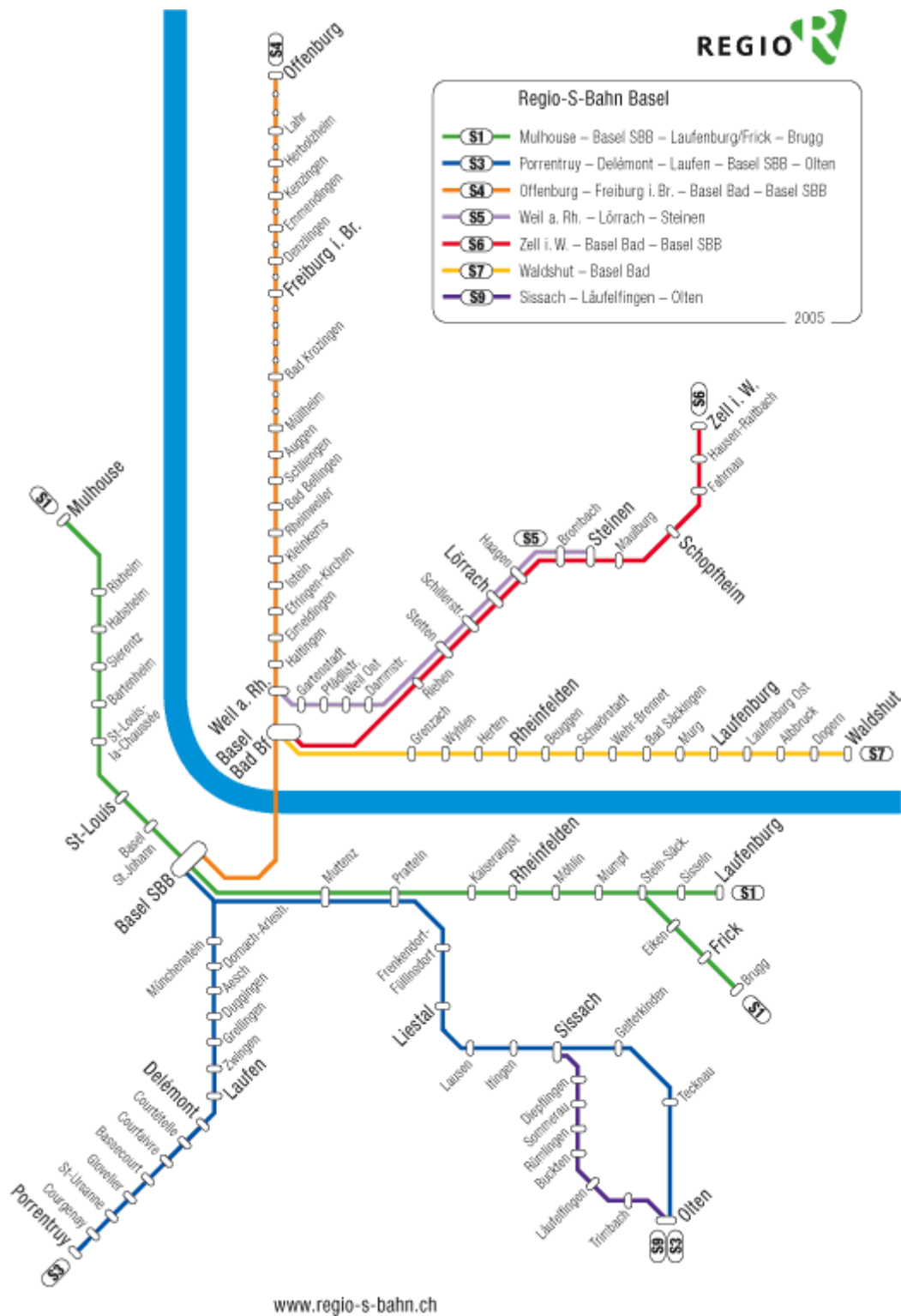


Abbildung 2: Netzplan Regio-S-Bahn (Ausgangslage 2005)

### **3. Rahmenbedingungen**

#### **3.1 Inkraftsetzung ÖVG und BVB-OG**

Am 27. Februar 2005 haben die Stimmberechtigten dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) und dem neuen BVB-Organisationsgesetz<sup>4</sup> (BVB-OG) zugestimmt. Der Regierungsrat beabsichtigt, beide Gesetze auf den 1. Januar 2006 in Kraft zu setzen. Daraus ergeben sich, was die Organisation des öffentlichen Verkehrs anbelangt, verschiedene Änderungen.

Der Regierungsrat unterbreitet, basierend auf dem ÖV-P, jährlich ein Globalbudget, das insbesondere zur Finanzierung der im Rahmen von Leistungsvereinbarungen bestellten Leistungen dient. Auf Basis der Genehmigung des ÖV-P und des Globalbudgets durch den GR wird der Regierungsrat eine erste Leistungsvereinbarung mit der BVB abschliessen.

Der Kanton tritt neu auch im Ortsverkehr als Besteller der Leistungen des öffentlichen Verkehrs auf, wie dies schon bisher im Regionalverkehr<sup>5</sup> der Fall war. Zu diesem Zweck werden mit den Transportunternehmungen, im Falle des Ortsverkehrs die BVB, Leistungsvereinbarungen abgeschlossen, welche Umfang, Qualität der bestellten Leistung und die Abgeltung, welche die Transportunternehmungen vom Kanton erhalten, regeln. Operativ zuständig ist das Wirtschafts- und Sozialdepartement, Bereich öffentlicher Verkehr (WSD-ÖV).

Die BVB wird auf den 1. Januar 2006<sup>6</sup> von einer kantonalen Dienststelle zu einer eigenständigen öffentlich rechtlichen Anstalt. Die bisherige Defizitgarantie entfällt ab diesem Datum. Der Service Public wird über die in der Leistungsvereinbarung geregelte kantonale Abgeltung finanziert.

Investitionen werden neu in Bahn-Infrastruktur (z.B. Gleisanlagen, Fahrleitungen Sicherungsanlagen gem. BVB-OG § 16) und „übrige Investitionen“ (Rollmaterial, Depots, Werkzeuge, Einrichtungen etc., gem. BVB-OG § 17) unterschieden. Investitionen in die Bahn-Infrastruktur werden durch den Kanton à fonds perdu finanziert, während die übrigen Investitionen durch die BVB zu amortisieren und im Falle der Kapitalaufnahme beim Kanton zu verzinsen sind.

#### **3.2 Bundespolitische Rahmenbedingungen**

Die ÖV-Planung des Kantons BS ist insbesondere in finanzieller Hinsicht abhängig von bundespolitischen Vorgaben.

---

<sup>4</sup> Vgl. hierzu die Beilage zum Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG).

<sup>5</sup> Zum Regionalverkehr zählen die Linien der Regio-S-Bahn, die Tramlinien 6 und 14 zwischen Barfusserplatz und Riehen Grenze bzw. Schänzli, die Tramlinie 11 zwischen Barfusserplatz und Aesch, die Buslinien zum EuroAirport und nach Bettingen, die BLT-Tramlinien 10 und 17 und die AAGL-Buslinie 70.

<sup>6</sup> Planungsstand September 2005; die Inkraftsetzung des revidierten BVB-OG ist vom RR zu beschliessen.

Im Regionalverkehr<sup>7</sup> beteiligt sich der Bund gemäss Eisenbahngesetz bzw. den zugehörigen Verordnungen an den Investitionen und an den ungedeckten Kosten der Verkehrsleistungen. Der Kanton BS kam allerdings bisher kaum in den Genuss von Investitionsbeiträgen, da der Bund die ÖV-Infrastruktur innerhalb von Städten grundsätzlich nicht als abgeltungsberechtigt anerkennt.

Immerhin rund CHF 1.8 Mio. leistet der Bund derzeit jährlich als Beiträge an die ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs in BS. Die Höhe dieser Beiträge ist in naher Zukunft mehreren Unwägbarkeiten ausgesetzt:

1. Allgemeine Reduktion der Bundesleistungen im Rahmen des Entlastungsprogramms 2004; Kürzung der Kantonsquoten<sup>8</sup> für 2006 und 2007 um je rund CHF 42'000.-.
2. Neuberechnung der Kantonsanteile aufgrund der Rahmenbedingungen des Neuen Finanzausgleichs; hierbei ist zwar die Stossrichtung bekannt (Reduktion des Bundesanteils schweizweit von durchschnittlich 63% auf 50%), die vom Bundesamt für Verkehr vorgeschlagene Verteilung auf die Kantone<sup>9</sup> ist aber bestritten und noch nicht definitiv.
3. Beteiligung des Bundes an Kosten des Agglomerationsverkehrs. Gemäss dem Gesetzesentwurf zum Dringlichkeits- und Infrastrukturfonds sollen die Bundesbeiträge ausschliesslich an Infrastrukturinvestitionen und nicht an die Betriebskosten ausgerichtet werden<sup>10</sup>.

Tendenziell und bei allen Unwägbarkeiten müssen wir zum heutigen Zeitpunkt davon ausgehen, dass die Beiträge des Bundes an neue Infrastrukturen eher zunehmen werden, der Kanton bei der Finanzierung der laufenden Kosten aber stärker noch als bisher auf eigene Mittel angewiesen sein wird. Aufgrund der eigenen finanziellen Ausgangslage wird sich der Kanton daher in den kommenden Jahren noch mehr als bisher darauf konzentrieren in Anlagen zu investieren, die dazu beitragen, die laufenden Betriebskosten zu reduzieren oder aber die Erträge zu steigern. Dieser Grundsatz bildet eine wichtige Grundlage für die in den folgenden Kapiteln beschriebenen Massnahmen.

---

<sup>7</sup> Der öffentliche **Regionalverkehr** gehört zu den sogenannten Verbundaufgaben, die vom Bund und den Kantonen gemeinsam getragen werden. Keine Beiträge leistet der Bund an die laufenden Kosten des **Ortsverkehrs**, also der städtischen Tram- und Buslinien.

<sup>8</sup> Summe aus Bundesbeitrag an die ungedeckten Kosten der Verkehrsleistungen des Regionalverkehrs plus Beitrag des Kantons an dieselben Leistungen.

<sup>9</sup> Gemäss KAV (Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr) wird der Anteil des Bundes an den Investitions- und Betriebskosten des Regionalverkehrs für jeden Kanton individuell berechnet. Die NFA schafft hier eine neue Ausgangslage, deren Auswirkungen noch nicht abschliessend bekannt sind.

<sup>10</sup> Zur entsprechenden Botschaft hat der Bundesrat im Mai 2005 die Vernehmlassung gestartet. Sie sieht die Schaffung eines Infrastrukturfonds' vor, der auch der Finanzierung von Projekten des Agglomerationsverkehrs dienen soll. Die Zeit bis zum Einsatz des Infrastrukturfonds' soll mit einem sogenannten Dringlichkeitsfonds überbrückt werden.

## 4. Strategische Weiterentwicklung

### 4.1 Einleitung

Die strategische Grundausrichtung des ÖV-P wird einerseits durch die finanzielle Ausgangslage vorgegeben. Diese verlangt ein behutsames Vorgehen insbesondere in Bezug auf die Entwicklung der laufenden Kosten. Andererseits ist die Qualität des öffentlichen Verkehrs im Kanton sehr hoch und die Zufriedenheit der Bevölkerung derart gross<sup>11</sup>, dass sich grössere Veränderungen oder eine grundsätzliche Neuausrichtung gar nicht aufdrängen. In den kommenden Jahren ist daher im wesentlichen mit einer Konsolidierung des heutigen Angebots (vgl. Kapitel 5) zu rechnen. Im Bereich der Investitionen geht es im Wesentlichen um den Ersatz vorhandener Betriebsmittel (vgl. hierzu Kapitel 7).

### 4.2 Ausdehnung des städtischen Netzes in die Agglomeration

Zahlreiche Bus- und Tramlinien wenden heute unmittelbar an der Stadt- bzw. Kantonsgrenze (z.B. Bourgfelden Grenze, Wanderstrasse, Neuweilerstrasse, Riehen Grenze). Die zunehmende Vernetzung von Stadt und Agglomeration führt dazu, dass die Verkehrsbeziehungen zwischen der Stadt Basel und ihren Vororten einen immer höheren Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen erhalten. Der Regierungsrat sieht daher ein wichtiges strategisches Ziel darin, bestehende städtische Linien in die benachbarte Agglomeration zu verlängern. Dadurch kann der Nutzen des ÖV-Netzes mit relativ begrenzten Investitionen (allfällige Ausbauten finden nicht im dicht besiedelten Stadtgebiet statt) und zu beschränkten Mehrkosten (Bedienung der neuen Linienabschnitte im 15-Minuten-Takt genügt oft; Verlängerung bringt höhere Nachfrage und damit höhere Erträge entlang der ganzen Linie) substanziell erhöht werden. Besonders hoch ist das potenzielle Wachstum im grenzüberschreitenden Verkehr, da hier der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs noch besonders tief ist.

Der grösste Effekt bezüglich Modal Split<sup>12</sup> kann nach Einschätzung des Regierungsrates mit einem grenzüberschreitenden Netzausbau erreicht werden. Im Verkehr mit den südbadischen und elsässischen Agglomerationsgemeinden liegt der Modal Split etwa zwischen 12 % (F-BS) und 17% (D-BS). Verglichen mit dem Modal Split zwischen BS und dem schweizerischen Agglomerationsteil von knapp 37% ist dies ein sehr tiefer Wert, was angesichts des wenig attraktiven grenzüberschreitenden Angebotes (Fahrplan, Linienführung, Tarif) nicht weiter verwundern kann. Es wird davon ausgegangen, dass der Modal Split zwischen dem Kanton BS und den in Frankreich und Deutschland liegenden Agglomerationsgemeinden mit einem attraktiven und in den TNW integrierten Angebot, vergleichbar mit demjenigen in Richtung BL, mittelfristig auf rund 25 bis 30% erhöht werden kann.

<sup>11</sup> Die Bevölkerungsbefragung in Basel-Stadt von 2003 und 2005 ergaben für den öffentlichen Verkehr äusserst erfreuliche und konstante Ergebnisse: Die Nähe zum öffentlichen Verkehr wird als wichtigster Faktor für das Beibehalten des Wohnortes in der Stadt gewertet. Rund 95% sind mit dem ÖV sehr zufrieden oder eher zufrieden.

<sup>12</sup> Weitere positive Effekte einer Modal-Split-Erhöhung liegen in der Reduzierung der Staus in den Ein- und Ausfahrstrassen sowie in einer Reduktion der Lärm- und Luftbelastung.

### **4.3 Ausbau der Regio-S-Bahn und Verknüpfung mit dem Tram- und Busnetz**

Die Regio-S-Bahn verbindet als Grobverteiler die Stadt mit der Region. Ihr Nutzen kann und soll durch zweierlei Massnahmen weiter gesteigert werden:

- Angebotsverbesserungen auf den grenzüberschreitenden Linien (Fahrplanangebot und neues Rollmaterial)
- Neubau von S-Bahnstationen an Verknüpfungspunkten mit Linien des Agglomerationsverkehrs (Basel St. Johann, Dreispitz, Riehen Niederholz; bereits realisiert am Bad. Bahnhof und im Zuge von EuroVille am Bahnhof SBB)

Der weitere Ausbau der Regio-S-Bahn ist im Kapitel 5.2 beschrieben.

### **4.4 Verstetigung und Verkürzung der Fahrzeiten im städtischen Netz**

Der Betrieb der Tram- und Buslinien ist im Stadtverkehr vielfältigen Störquellen und Verzögerungen ausgesetzt. Verspätungen führen zu unregelmässigen Taktfolgen und damit zu ungleichmässiger Auslastung der Kurse. Dies wiederum vergrössert die Fahrzeitunterschiede, die Verspätung "schaukelt sich auf". Für den Fahrgast resultieren daraus Wartezeiten, Gedränge in überfüllten Fahrzeugen, verpasste Anschlüsse und somit ein unzuverlässiger Tram- und Busverkehr. Die TU benötigt mehr Fahrzeuge und Personal, um den Betrieb trotz verlängerter Fahrzeit aufrecht zu erhalten, sie muss Einsatzkurse bereit halten, um dispositiv eingreifen zu können, das Fahrpersonal leidet unter verkürzten oder gänzlich verpassten Erholungspausen und unter der Unzufriedenheit der Kundschaft. Unter dem Strich bedeutet jede Störquelle höhere Betriebskosten und einen Verlust von Nachfrage und damit von Fahrgeldertrag. Die Beseitigung von Störquellen ist damit das vielleicht wichtigste strategische Ziel des Regierungsrats. Es ist auch in § 8 ÖVG rechtlich verankert<sup>13</sup>.

### **4.5 Weiterentwicklung der Fahrgastinformation**

Der Information kommt eine zunehmend höhere Bedeutung zu. Der Kanton unterstützt und fördert diesbezüglich die Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der mit ihnen abzuschliessenden Leistungsvereinbarungen. Insbesondere unterstützt er folgende Vorhaben:

- den weiteren Ausbau des beim Publikum beliebten Netzes der „Dynamischen Fahrgast-Information“ (DFI);
- die Integration aller am Öffentlichen Nahverkehr (Ortsverkehr) beteiligten Unternehmen und Subunternehmen in die Betriebsleitstelle der BVB;
- den Aufbau und Betrieb einer „Mobilitätszentrale“ im Kanton zu überprüfen (wie im Luftreinhalteplan beider Basel als mögliche Massnahme vorgesehen); diese dient als

---

<sup>13</sup> § 8. Abs.2 ÖVG: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs erfolgt im Rahmen des Gesamtverkehrssystems. Der Kanton trifft Massnahmen der Verkehrsplanung, der Verkehrstrennung sowie der Verkehrsregelung zugunsten des öffentlichen Verkehrs, um dessen Fahrzeiten zu verkürzen und zu verstetigen und so die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen.

unabhängige Beratungs- und Informationsstelle für die Bevölkerung mit dem Ziel der Förderung der nachhaltigen Mobilität (Langsamverkehr, ÖV).

#### **4.6 Weiterentwicklung des Tarifverbundes**

Das durch den TNW ausgegebene Umweltschutz-Abonnement (U-Abo) gilt auch weiterhin als zentraler Pfeiler der kantonalen ÖV-Produktpolitik. Im Jahr 2004 sind im TNW 68% aller Einnahmen aus Fahrten mit dem U-Abo entstanden<sup>14</sup> (im Einflussbereich der BVB sind es sogar gegen 80%). Dieser hohe Abonnementsanteil bewirkt eine starke Kundenbindung, die der Kanton stärken und fördern will.

Der Kanton unterstützt insbesondere folgende Bestrebungen:

- Modernisierung des TNW-Distributionssystems (S-POS);
- Bildung eines echten trinationalen Tarifverbundes unter Einbezug der gesamten Region und des ganzen Tarifsortimentes;
- die Prüfung und allenfalls Einführung eines Mehrzonen-Abonnements als Ersatz des heutigen Einheitsabonnements;
- die Förderung weiterer attraktiver Produkte wie Jobticket, Kombiticket bei Grossveranstaltungen, Kombiticket Parking/ÖV usw.

#### **4.7 Selbständige Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung**

Grundsätzlich sollen behinderte und betagte Menschen – basierend auf den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes und des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG § 13) – selbständigen Zugang zu den regulären öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten. Der Kreis der behinderten Personen umfasst nicht nur Personen, die primär mehr Raum beanspruchen, sondern z.B. auch Seh- oder Hörbehinderte, die auf eine ihren Bedürfnissen entsprechende Ausstattung angewiesen sind. Um dieses Ziel zu erreichen sind für die Jahre 2006 bis 2009 folgende Massnahmen vorgesehen, resp. in Prüfung:

- Behindertengerechte Gestaltung der Haltestellen bezüglich Zugänglichkeit und Abmessungen (erhöhte Haltekanten, ausreichend bemessene Flächen für Rollstuhlfahrende);
- Verbesserung der Information für die Zielgruppe der behinderten und betagten Menschen;
- Behindertengerechte Ausgestaltung der neuen Generation von Billetautomaten (Projekt S-POS).<sup>15</sup>

Zur Beförderung von behinderten Menschen, deren Bedürfnisse mit den regulären öffentlichen Verkehrsmitteln nicht abgedeckt werden können, unterhalten die beiden Basler Halbkantone einen speziellen Fahrdienst (KBB, siehe Kapitel 5.4, sowie im Anhang 2). Dieser soll

<sup>14</sup> Siehe Einnahmenverteilung des TNW im Jahre 2004.

<sup>15</sup> Kommunikationssysteme und Billetausgabe müssen spätestens zehn Jahre nach dem Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) behindertengerecht angeboten werden (Art. 22 BehiG). Dies unter Vorbehalt, dass der Nutzen in keinem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand steht (Art. 11 BehiG).



im bisherigen Rahmen weitergeführt und unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten verbessert werden.

Ab 2006 sollen im Dialog mit den Behinderten- und Betagtenorganisationen die Prioritäten in diesem Bereich weiter präzisiert werden.

#### **4.8 Förderung und Verbesserung der Transportkette**

Im Rahmen der Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs soll die Intermodalität zwischen diesem und dem öffentlichen Verkehr weiter verbessert werden. Dabei geht es vor allem um die Optimierung der Fusswege zu den ÖV-Haltestellen und den Ausbau der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Der Verkehrssicherheit und dem subjektiven Sicherheitsempfinden (z.B. in der Nacht) soll besondere Aufmerksamkeit zukommen.

### **5. Verkehrsleistungen 2006 - 2009**

Das ÖV-P beschreibt in Form eines Planungsdokuments die Grundstrukturen der Angebotsplanung. Vorbehalten bleibt die Kompetenz des Regierungsrats gemäss § 4 Abs. (2) ÖVG während dessen Laufzeit im Rahmen des vom GR beschlossenen Globalbudgets Anpassungen des Angebots zu beschliessen.

Leistungen von Linien, welche die Grenze zum Kanton BL überschreiten, können nur in gegenseitigem Einvernehmen zwischen den beiden Halbkantonen bestellt werden (siehe auch Landratsvorlage „Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 – 2009“ des Kantons BL (GLA)). Analog sind sämtliche Leistungen der Regio-S-Bahn mit den zuständigen Stellen der beteiligten Kantone bzw. des benachbarten Auslands gemeinsam zu planen und zu bestellen. BS ist bei der Regio-S-Bahn grundsätzlich nicht federführend.

Aufgrund der Zufriedenheit der Basler Bevölkerung mit dem derzeitigen Netz ist eine grundsätzliche Veränderung des bisherigen Angebotes in den kommenden Jahren nicht geplant.

#### **5.1 Tram und Bus**

##### **5.1.1 Systematik Haupt-/Ergänzungslinien**

Das Tram- und Busnetz im Kanton BS wird in diesem Programm aufgeteilt in:

- Hauptlinien; diese umfassen diejenigen Linien, die täglich (Mo-So) und den ganzen Tag (ca. von 6-24 Uhr) verkehren sowie mindestens einen Grundtakt von 20 Minuten aufweisen; siehe Kapitel 5.1.4
- Ergänzungslinien, siehe Kapitel 5.1.5

## **5.1.2 Anpassungen im Tramnetz**

Im Trambereich sind kleinere Anpassungen vorgesehen: Ab Dezember 2006 entfallen im Zusammenhang mit der Weiterführung der Regio-S-Bahn-Linie S6 bis Basel SBB die Fahrten der Tramlinie 2 zu den Hauptverkehrszeiten im Abschnitt Eglisee – Riehen. Diese Massnahme wurde im Rahmen des Programms der Reduktion der staatlichen Aufgaben und Leistungen (A&L) vom Regierungsrat beschlossen. Ebenfalls im Rahmen des A&L-Pakets vorgesehen ist der Wegfall der Tramlinie 17 im Abschnitt Schiffflände – Wiesenplatz, zumindest in der Morgenspitze. Aufgrund früherer Vereinbarungen mit dem Kanton BL ist diese Massnahme vorerst sistiert. Die Führung der BLT-Verstärkungslinien in der Hauptverkehrszeit wird aber im Zusammenhang mit der geplanten Taktverdichtung der Linie 17 und des bereits heute vorhandenen Überangebots im Abschnitt Claraplatz – Wiesenplatz etwa 2007/8 wieder mit dem Kanton BL zu diskutieren sein. Als dritte Veränderung im Tramnetz sei auf die Aufwertung des Bahnhofs St. Johann hingewiesen. Ab 2008 wird der Bahnhof St. Johann an die Tramlinie 1 angeschlossen, die dann im Abschnitt Voltaplatz – Kannenfeldplatz eine neue Linienführung erhält (siehe Kapitel 6.2.1.1).

## **5.1.3 Anpassungen im Busnetz**

### **5.1.3.1 Vorbemerkung**

Die Planung der Netzentwicklung im Busbereich hängt nicht zuletzt von der Frage ab, ob der Trolleybusbetrieb aufrecht erhalten bleibt oder nicht. Das ÖV-P geht vom Status Quo aus, also von der Annahme, dass die Linie 31 mit Trolleybussen betrieben wird. Der Regierungsrat hat ein externes Gutachten „Ökonomische und ökologische Effizienz verschiedener Busantriebssysteme im Kontext der Basler Verkehrs-Betriebe“ in Auftrag gegeben, dessen Resultate bis Anfang 2006 vorliegen sollten. Die hängige Trolleybusinitiative, welche den Erhalt und die Weiterentwicklung des Trolleybusbetriebes in BS fordert, dürfte voraussichtlich im Winterhalbjahr 2006/07 zur Abstimmung gelangen. Nachdem die Stimmberechtigten diesen Grundsatzentscheid gefällt haben, soll dann, entsprechend dem geäußerten Volkswillen, eine Strategie im Bereich Busantrieb erarbeitet werden. Diese Strategie bildet dann eine neue Ausgangslage für die künftige Angebotsentwicklung.

### **5.1.3.2 Verlängerung der Buslinie 33 bis Schönenbuch**

Ab Fahrplanwechsel 2005/06 wird jeder zweite Kurs der bestehenden BVB-Buslinie 33 (Schiffflände – Wanderstrasse) über Allschwil Dorf nach Schönenbuch verlängert.<sup>16</sup> Zwischen Allschwil Fabrikstrasse und Schönenbuch ersetzt die Linie 33 die BLT-Linie 61, die künftig von der Fabrikstrasse nach Oberwil verkehrt. Dank der Verlängerung der Linie 33 erhält die Bevölkerung von Schönenbuch und der westlichen Quartieren Allschwils (total 3500 Einwohner) eine Direktverbindung nach Basel. Durch die damit verbundenen Taktverdichtung (neu tagsüber alle 15 Minuten statt alle 30 Minuten bis Schönenbuch) wird ein positiver Effekt auf den Modal Split erwartet. Dies dürfte die Auslastung der heute eher frequenzschwachen Buslinie 33 auch auf dem Gebiet unseres Kantons signifikant verbessern.

<sup>16</sup> Vorbehältlich dem Landratsbeschluss Kanton BL. Vgl. hierzu Abbildung 13 im Anhang 1.

Die Linie wird weiterhin durch die BVB betrieben und demnach – gemäss der „Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die Baselland Transport AG“ (sog. Staatsvertrag) – durch BS bestellt und gemäss Staatsvertrag mit den Leistungen der BLT auf Gebiet BS verrechnet. Für den Kanton BS ist die Verlängerung der Linie 33 kostenneutral.

Diese Änderung tritt, vorbehältlich der Genehmigung des 5. Generellen Leistungsauftrages öffentlicher Verkehr des Kanton BL durch den Landrat, in Kraft.

### **5.1.3.3 Verlängerung der Buslinie 37 bis St Jakob**

Ab Fahrplanwechsel 2005/06 wird die bestehende BLT-Buslinie 37 Bottmingen – Bruderholzspital – Jakobsberg) vom Jakobsberg via Dreispitz-Areal, S-Bahnhaltestelle Dreispitz, St. Jakob und – durch Verknüpfung mit der Linie 41 - bis zum Aeschenplatz. Das Fahrplanangebot beruht auf dem Viertelstundetak mit Verdichtung in der morgendlichen Hauptverkehrszeit.

Die Linie wird weiterhin von der BLT betrieben und demnach – gemäss der „Vereinbarung über die Basler Verkehrsbetriebe und die Baselland Transport AG“ (sog. Staatsvertrag) – durch den Kanton BL bestellt und mit den Leistungen der BVB auf Gebiet BL verrechnet.<sup>17</sup> Gemäss Berechnungen der BVB sind die beschriebenen Angebotsanpassungen der Linien 33 und 37 für den Kanton BS aufgrund der Abgeltungsmechanismen mit dem Kanton BL haushaltsneutral. Die aus der Verlängerung der Linie 37 an den Aeschenplatz zu verrechnenden Mehrkosten dürften durch die aus dem Verzicht auf die Linie 41 resultierende Einsparungen und durch den Mehrertrag auf der verlängerten Linie 37 mindestens kompensiert werden.

Auch die Verlängerung der Linie 37 steht unter dem Vorbehalte der Genehmigung des 5. Generellen Leistungsauftrages öffentlicher Verkehr des Kanton BL durch den Landrat.

### **5.1.3.4 Anbindung von Grenzach und Wyhlen an das Busnetz**

Von Seiten der Gemeinden Grenzach und Wyhlen besteht ein Wunsch für eine Anbindung an das Basler Busnetz. Je nach Ausgang der spätestens für Winter 2006/07 geplanten Abstimmung über die Trolleybus-Initiative gibt es verschiedene Lösungsansätze. Eine Variante bestünde darin, die bestehende Buslinie 31 ab Station „Hörnli-Grenze“ zu gabeln, was zwischen Basel und Grenzach/Wyhlen tagsüber einen Viertel- oder Halbstundenstundentakt ergäbe. Die zu treffende Lösung hängt einerseits vom noch abzuschätzenden Potential der neuen Linie und andererseits von der Bereitschaft der Gemeinden Grenzach und Wyhlen, einen Beitrag an die Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten zu leisten, ab.

Die Frage wird nach erfolgter Abstimmung über die Trolleybusinitiative behandelt.

---

<sup>17</sup> Vorbehältlich dem Landratsbeschluss Kanton BL. Vgl. Abbildung 13 im Anhang 1.

### 5.1.4 Hauptlinien

Angebotsschema 2006-2009 Linienverkehr  
Hauptlinien

Beteiligte Besteller	Linie	TU	Linienweg (fett: Kantonsgebiet BS)	Montag-Freitag			Samstag		Sonn- und Feiertag		täglich	Anmerk.	
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/abends	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt			Spätverkehr
	Tram	1	BVB	Dreirosenbrücke - Bahnhof SBB (- Bad.Bahnhof)	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	G
				<i>im Abschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof</i>		7.5	7.5						
  	Tram	2	BVB	Binningen - Zoo Dorenbach - Bad.Bahnhof (-Eglise - Riehen Schlaufe)	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	
				<i>im Abschnitt Bad.Bahnhof - Eglise</i>	7.5	7.5	7.5	10	7.5				A
				<i>bis Ende 2006: im Abschnitt Eglise - Riehen Schlaufe</i>		15	7.5						B
 	Tram	3	BVB	Burgfelden Grenze - Breite - Birsfelden Hard	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	
	Tram	6	BVB	Allschwil - Morgartenring - Riehen Grenze	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	
 	Tram	8	BVB	Neuwellerstrasse - Bahnhof SBB - Kleinhüningen	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	
 	Tram	10	BLT	(Rodorsdorf - Flüh -) Ettingen - Zoo - Theater - Dreispitz - Dornach	10	10	15	15	15	15	15	15	
 	Tram	11	BLT	Aesch - Dreispitz - Bahnhof SBB - St.Louis Grenze	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	
	Tram	14	BVB	(Pratteln -) Rothausstrasse - Schänzli - Dreirosenbrücke	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	
	Tram	15	BVB	Bruderholz - Aeschenplatz - Messeplatz	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	
	Tram	16	BVB	Bruderholz - Markthalle - Schiffflände	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	
	Bus	30	BVB	Bahnhof SBB - Johannerbrücke - Bad Bahnhof	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	J
	TrBus	31	BVB	Claraplatz - Friedhof am Hörnli - Habermatten	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	J
 	Bus	32	BVB	(Chrischonaklinik -) Bettingen - Bettingerstrasse (- Riehen Dorf - Rotengraben)	15	15	7.5	20	15	15	10	15	C
				<i>im Abschnitt Chrischonaklinik - Bettingen</i>	15	15	15	20	15	15	10	15	D
				<i>im Abschnitt Bettingerstrasse - Rotengraben</i>	15	15	15	20	15	15	20	15	L
 	Bus	33	BVB	Schiffflände - Spalenter - Wanderstrasse - Allschwil - (Schönenbuch)	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	H, I, J
 	Bus	34	BVB	Bottmingen - Zoo Dorenbach - Gotenstr. (- Habermatten oder Riehen Bahnhof)	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	
				<i>im Abschnitt Gotenstr. - Habermatten</i>	15	15	15	20	15	15	10	15	
				<i>im Abschnitt Gotenstr. - Riehen Bahnhof</i>	15	15	15	20	15	15	10	15	M
	Bus	36	BVB	(Kleinhüningen -) Bad. Bahnhof - Dreispitz - Kannenfeldplatz - Schiffflände	7.5	7.5	7.5	10	7.5	15	10	15	
				<i>im Abschnitt Kleinhüningen - Bad. Bahnhof</i>	15	15	15	20	15	15	10	15	E
 	Bus	37	BLT	Bottmingen - Bruderholzspital - Bedrettostrasse - Jakobsberg - St. Jakob (- Aeschenplatz)	15	7.5	15	15	15	15	15	15	
				<i>im Abschnitt St. Jakob - Aeschenplatz</i>	15	15	15						F
	Bus	50	BVB	Bahnhof SBB - Kannenfeldplatz - EuroAirport	15	10	10	15	15	20	15	20	K

- Legende der beteiligten Besteller**
- Kanton Basel-Stadt
  - Kanton Solothurn
  - Gemeinde Riehen
  - Gemeinde Bettingen
  - Bund

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

**Erläuterung zu den Anmerkungen**

- A MF nicht von 8:30 bis 11:30; SA: erst ab 9:00 Uhr
- B verkürzte Morgenspitze; Ausnahme Frühkurse Riehen Grenze - Bahnhof SBB
- C ab Dez. 2005 Änderungen der Linienführung vorgesehen; MF zusätzliche Kurse zw. 12:00 - 14:00
- D MF nicht zwischen 08:00 - 12:00; SA erst ab 11:00; SO erst ab 09:00
- E SA 17:00 - 19:45 alle 10'
- F Verknüpfung L37 mit L41 ab Dez. 2005; ev. nicht immer via Dreispitzareal
- G ab 2008 via Bahnhof St. Johann

- H Reduktion des Angebots bei ungenügender Auslastung vorbehalten
- I ab Wanderstrasse nur alle 15 Minuten
- J Antriebsart ggf. abhängig von Abstimmung zur Trolleybusinitiative
- K teilweise Bedienung der Haltestelle Frachthalle
- L nachts Bettingerstrasse - Steingrubenweg, wird von den Fahrzeugen der Linie 34 übernommen
- M nachts Gotenstrasse - Bahnübergang - Steingrubenweg, ab Bahnübergang als Linie 32

**Abbildung 3: Angebotsschema 2006-2009 Linienverkehr, Hauptlinien**

Auf den Hauptlinien werden jährlich 150 Mio. Personen befördert und erbringen eine Verkehrsleistung von ca. 370 Mio. Personenkilometer (Pkm).

### Nachfragedaten (2004)

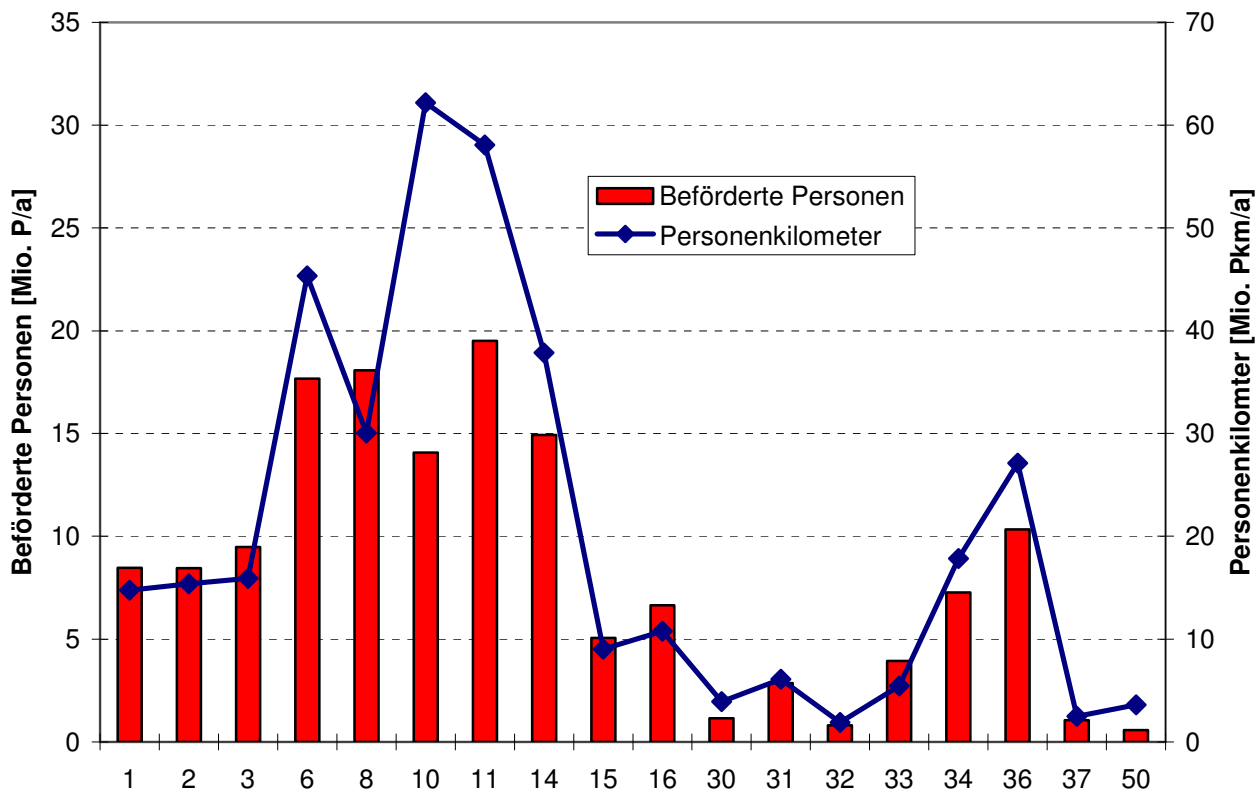


Abbildung 4: Nachfragedaten der Hauptlinien (2004)

## 5.1.5 Ergänzungslinien

### Angebotsschema 2006-2009 Linienverkehr

#### Ergänzungsnetz

Beteiligte Besteller	Linie	TU	Linienweg (fett: Kantonsgebiet BS)	Montag-Freitag			Samstag		Sonn- und Feiertag		täglich	Anmerk.
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens/abends	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt	Spätverkehr	
	Tram 17	BLT	Ettingen - Bottmingen - Zoo - Barfüsserplatz - Claraplatz - Wiesenplatz		10	10		15				A
	Tram 11E	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Aeschenplatz - Theater - Heuwaage - Heiliggeistkirche - Dreispitz		7.5							
	Tram 11E	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Heiliggeistkirche - Theater - Aeschenplatz - Dreispitz - Reinach Süd			7.5						
	Bus 34E	BVB	Bettingen - Otto Wenk-Platz - Drei Linden - Claraplatz		15							
	Bus 35	BVB	Habermatten - Lachenweg - Riehen Bahnhof - Inzlingen Zoll	30	30	30	40	30				B
	Bus 38	BVB	Schifflande - Kannenfeldplatz - Bachgraben - (Allschwil)	15	15	7.5	15	15	15	15		C
	Bus 45	BVB	Habermatten - Lachenweg - Riehen Bahnhof - Chrischonaweg	30	30	30	40	30				D
	Bus 55	BVB / SWEG	Claraplatz - Otterbach Zoll - Haltingen (-Kandern)	30	30	30	30	30	alle 3 Std.			E
	Bus 70	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Augst - Liestal - Reigoldswil	30	30	30	30	30	60	30	60	F
	Bus 80	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Pratteln - Liestal	30	30	30	30	30				G
	Bus 603	Métro Cars	Schifflande - Zoll Huningue - Village Neuf	14 Fahrten/Rtg.			5 Fahrten/Rtg.		2 Fahrten/Rtg.			H
	Bus 604	Métro Cars	Schifflande - Zoll St. Louis - St. Louis	35 Fahrten/Rtg.			16 Fahrten/Rtg.		5 Fahrten/Rtg.			I

#### Legende

fette Schrift	Angebot auf Kantonsgebiet BS
normale Schrift	Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
kursive Schrift	Angebotsabweichung 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
	Bund

#### Erläuterung zu den Anmerkungen

A	SA 14:00 - 17:00, nach Ablieferung der Vorserie der neuen BLT-Fahrzeuge ist eine Verdichtung auf 7 1/2'-Betrieb vorgesehen
B	neue Linie ab August 2005; im Abschnitt Habermatten - Moosrain alternierend mit Linie 45
C	SO nur während Badesaison
D	ab August 2005; im Abschnitt Habermatten - Moosrain alternierend mit Linie 35
E	wird alternierend von SWEG und BVB betrieben, SO nur SWEG; nur SWEG fährt bis Kandern
F	L70 und L80 alternierend, so dass bis Schweizerhalle 15'-Betrieb
G	fährt nicht MF von 09:00 - 12:00; verkehrt SA ab 08:00
H	unregelmässiger Fahrplan
I	unregelmässiger Fahrplan

Abbildung 5: Angebotsschema 2006-2009 Linienverkehr, Ergänzungslinien

Hinweis zur Angebotsgestaltung (Abbildung 3 und Abbildung 5): Die sehr detaillierten Tabellen zu den Haupt- und Ergänzungslinien zeigen die Struktur des vorgesehenen Angebotes, Stand Fahrplanwechsel 2005/2006. Während der Laufzeit des ÖV-P kann der Regierungsrat im Rahmen des Globalbudgets Anpassungen des Angebotes beschliessen.

Nicht dargestellt in Abbildung 5 sind die Linien der SWEG, die zwar Kleinhüningen und Riehen bedienen, aber vom BS weder bestellt noch mit finanziert werden.

In der nachstehenden Graphik sind Kennzahlen der Nachfrage für einige Ergänzungslinien zu sehen.

### Nachfragedaten (2004)

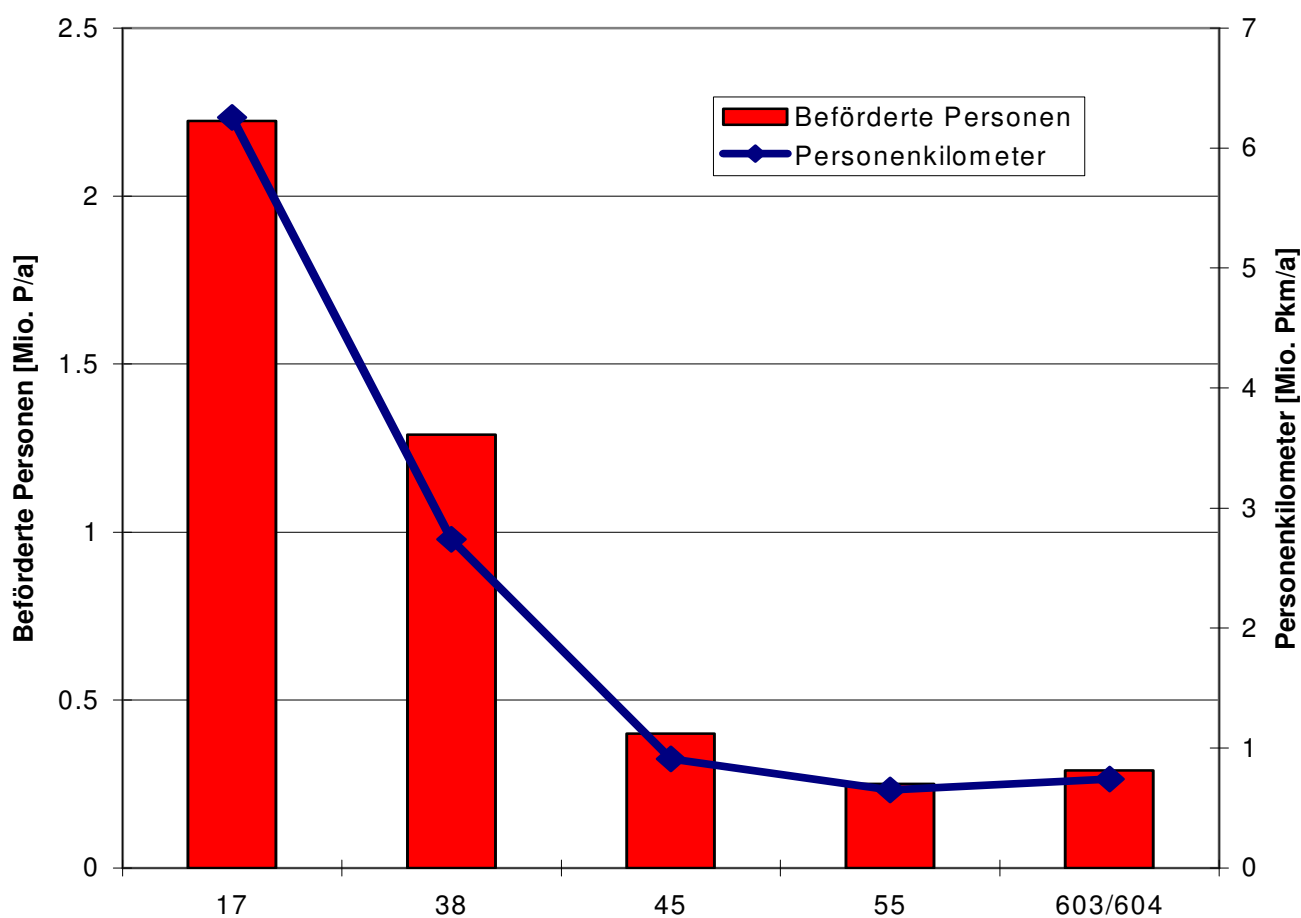


Abbildung 6: Nachfragedaten der Ergänzungslinien (2004)

In dem nachfolgenden Liniennetzplan sind die **Haupt-** und **Ergänzungslinien** dargestellt.

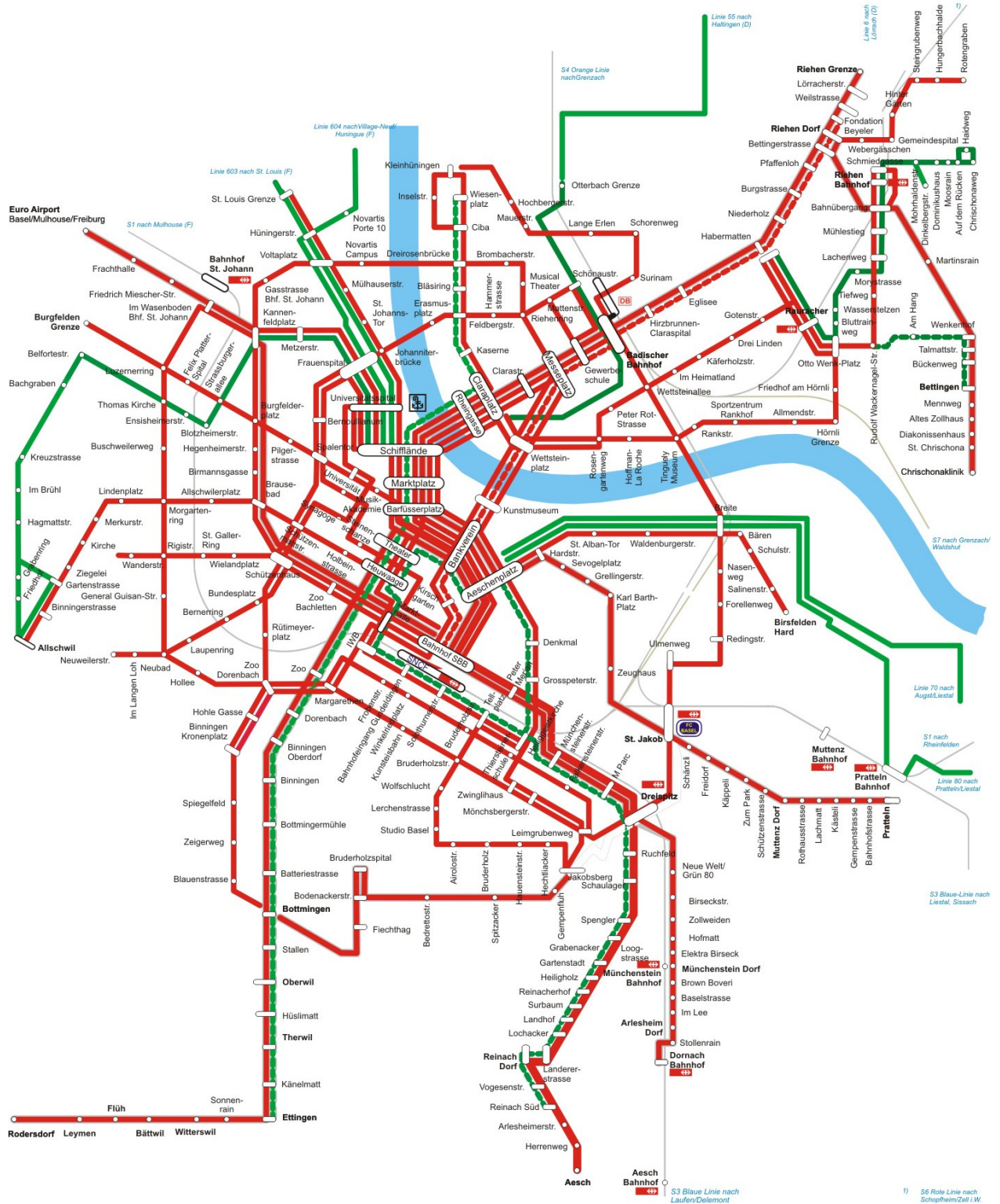


Abbildung 7: Haupt- (rot) und Ergänzungslinien (grün)



### 5.1.6 Zusatzleistungen

Zusätzlich zum Linienverkehr setzen die TU bei Grossanlässen (Fasnacht, 1. August-Feier, Veranstaltungen im St. Jakobs-Park etc.), Publikumsmessen und unvorhergesehenen Ereignissen Verstärkerkurse ein. Die Grundsätze hierzu werden in den Leistungsvereinbarungen zwischen Kanton und TU geregelt.

In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag setzen die BVB und BLT<sup>18</sup> auf bestimmten Verbindungen Nachtbusse ein. Die SBB fährt ebenfalls an Wochenenden Spätzüge nach Olten, Laufen und ins Wiesental. Der Regierungsrat strebt an, dass das Nachtbus-Angebot der BVB zukünftig ohne Beiträge der öffentlichen Hand erbracht wird, so wie dies bei anderen Transportunternehmungen der Fall ist. Zusätzliche Einnahmen wären u.a. über gezielte Marketingmassnahmen, eine bessere Koordination mit BLT und SBB, Sponsoring oder höhere Tarife zu erzielen.

Namentlich bei Veranstaltungen im St. Jakobs-Park verkehrt auf Bestellung des Kantons BS der sogenannte «Joggeli-Shuttle» zwischen Basel SBB und St. Jakob. Dies sind pro Jahr zwischen 25 und 30 Züge. Die daraus resultierenden jährlichen betrieblichen Mehrkosten werden heute zu einem Grossteil von den Veranstaltern abgegolten. Bis jetzt erfolgt dies indirekt über die Veranstalterpauschale gemäss § 4a und 4b der Hausierverordnung (SG 562.530). Aufgrund des Grossratsbeschlusses vom 8. Dezember 2004 zum Überbauungsplan St. Jakobs-Park kann voraussichtlich ab der EURO 2008 (Fussball-Europameisterschaft) mit höheren Beiträgen der Veranstalter gerechnet werden (verbindliche Einführung eines Kombi-Tickets). Damit soll auch zumindest ein Teil der hohen Kosten des Zusatzangebots im BVB-Netz (insbesondere Verstärkerkurse der Linien 14 und 36) im Zusammenhang mit Grossveranstaltungen im St. Jakobs-Park von den Veranstaltern übernommen werden.

### 5.1.7 ÖV-Beschleunigung

Die durch die Verkehrsbehinderungen verursachten Verlustzeiten entstehenden Mehrkosten wurden bisher der BVB durch den Kanton jährlich abgegolten. In den letzten Jahren ausbezahlten Beträge sind in der unten stehenden Tabelle ersichtlich.

Rechnung 01	Rechnung 02	Rechnung 03	Rechnung 04	Budget 05	Planung 06
8.92	8.78	8.94	8.78	8.90	8.80

**Abbildung 8: Jährliche kantonale Abgeltungen an die BVB für Verkehrsbehinderungen in Mio. CHF gemäss bisherigem BVB-Organisationsgesetz**

Mit dem Abschluss einer Leistungsvereinbarung Kanton/BVB entfällt die separate Ausrichtung einer Abgeltung. Sie wird Bestandteil des ohnehin zu vereinbarenden Preises der von der BVB angebotenen Leistungen. Dennoch zeigen die genannten Beträge welches grosses Potenzial zur Kostenreduktion in diesem Bereich besteht. Teil des regierungsrätlichen Pro-

<sup>18</sup> Das Basellandschaftliche Wochenend-Nachtangebot (inkl. „Bluenite“ und BLT-Nachtbuss) wird vom Kanton BL bestellt und abgegolten.

gramms „Aufgaben und Leistungen“ ist die Reduktion von Behinderungen des ÖV, die für die BVB kostensenkende Wirkung hat. In diesem Bereich sind Vorbereitungsarbeiten für Beschleunigungsmassnahmen auf den Tramlinien 2 und 8 sowie auf der Buslinie 36 im Gang. Als erste Massnahme auf der Buslinie 36 ist die Verlängerung der Busspur in der Hoeelestrasse vor dem Dorenbachkreisel vorgesehen. Der GR hat den entsprechenden Kredit im Juni 2005 bewilligt.

Für die Nachrüstung und Installation eines Busanmeldesystems an Lichtsignalanlagen, welche noch nicht oder nur ungenügend mit Buspriorisierung ausgestattet sind, hat der GR im Dezember 2004 den entsprechenden Kredit bewilligt. Dies verbessert die Betriebsqualität der Linien 30, 33 sowie 34.

Ein Rahmenkredit für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen wurde dem GR im August 2005 beantragt. Hiermit sollen weitere Massnahmen zur Verkürzung und Verstetigung der Reisezeiten umgesetzt werden.

Die konkrete Ausarbeitung von Massnahmen zur Verkürzung und Verstetigung der Fahrzeiten ist Gegenstand konkreter Planungen, die in den kommenden Jahren umzusetzen sind. Eine Element dieser Planungen ist die Ausarbeitung einer Strategie für die Lichtsignalsteuerung innerhalb des Kantons. Entsprechende Arbeiten sind im Frühsommer 2005 gestartet worden.

## **5.2 Regio-S-Bahn**

### **5.2.1 Einleitung**

Das trinationale Regio-S-Bahn-Netz<sup>19</sup> reicht weit über das Gebiet des Kantons BS hinaus. Auf allen Linien, mit Ausnahme des Abschnitts Basel SBB - Basel Bad. Bahnhof, ist deshalb unser Kanton bei der Angebotsgestaltung nicht federführend, sondern ist auf die Zusammenarbeit mit den betreffenden Partnern angewiesen (insbesondere Kantone Basel-Landschaft und Aargau, Land Baden-Württemberg und Région Alsace).

Nach der Phase der Studien, Planungen und Projektierungen wird die Regio-S-Bahn Basel in den nächsten Jahren weiter entwickelt. Die hierfür erforderlichen Beschlüsse sind fast überall gefasst. So hat der GR am 12. Januar 2005 dem Kreditanteil des Kantons BS zugestimmt. Für detaillierte Ausführungen zur Regio-S-Bahn 2005, insbesondere zur neuen Haltestelle Dreispitz und zum Gleisumbau im Badischen Bahnhof zwecks Verlängerung der sogenannten «Roten Linie» S6 bis Basel SBB sei auf den Ratschlag Nr. 9397 vom 2. November 2004 verwiesen. In Abbildung 9 ist die Regio-S-Bahn dargestellt. Dieses Angebot bleibt im Grundsatz in den nächsten Jahren unverändert. Wichtige Änderung ist die geplante Verlängerung der S6 im Halbstundentakt bis Basel SBB ab 2007. Die Anfang 2002 provisorisch im Stundentakt bis Basel SBB verlängerte Orange Linie S4 wird dann wieder am Badischen Bahnhof wenden, da die Nachfrage auf der Verbindungsbahn Badischer Bahnhof – Basel SBB einen parallelen Betrieb beider Linien nicht rechtfertigt. Auch würden die Kapazitäten der Rheinbrücke und des Bahnhofs Basel SBB ein solches Angebot nicht zulassen.

<sup>19</sup> Vgl. hierzu Abbildung 2: Netzplan Regio-S-Bahn (Ausgangslage 2005).

Das S-Bahn-Angebot wird von fünf Kantonen und den zuständigen Partnern im Elsass und in Baden-Württemberg gemeinsam gestaltet. Gegenüber dem bisherigen Zustand sind daher insbesondere Anpassungen auf den Strecken im benachbarten Ausland, auf die BS nur bedingt Einfluss nehmen kann, möglich (z.B. Fahrplangefüge der Grünen Linie S1 zwischen Basel und Mulhouse; Bedienung der Zwischenhalte durch die Orange Linie S4 zwischen Basel und Freiburg).

## Angebotsschema 2006-2009 Linienverkehr Regio-S-Bahn

Beteil. Besteller	Linie	Betreib.	Linienweg	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerk.
	S-Bahn S1	SBB/SNCF	Frick/Laufenburg - Basel SBB - Mulhouse	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt	A / E
	S-Bahn S3	SBB	Olten - Basel - Laufen (- Delémont - Porrentruy)	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt	B / E
	S-Bahn S4	DB	Offenburg - Freiburg i. Br. - Basel Bad Bf - Basel SBB	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt	C / D
			ab Dez. 2006: nur bis Basel Bad Bf				
	S-Bahn S5	SBB	Weil am Rhein - Lörrach - Steinen	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Stundentakt	
	S-Bahn S6	SBB	Basel Bad Bf - Lörrach - Zell im Wiesental	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Stundentakt	D
			ab Dez. 2006: ab Basel SBB	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Stundentakt	
	Regionalbahn	DB	Lauchringen - Waldshut - Basel Bad Bf	Halbstundentakt	Stundentakt	Stundentakt	F
	S-Bahn S9	SBB	Olten - Läfelfingen - Sissach	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt	G

### Legende der beteiligten Besteller

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

### Erläuterung zu den Anmerkungen

A	Basel SBB - Mulhouse annähernd Stundentakt (Besteller: Région Alsace)
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	Kanton Basel-Stadt ist Mitbesteller, aber nicht federführend
F	Halbstundentakt MF nicht durchgängig
G	Umstellung auf Bus möglich; Entscheidung liegt bei den Kantonen BL und SO

Abbildung 9: Angebotsschema 2006-2009 Linienverkehr, Regio-S-Bahn

### 5.2.2 S-Bahn-Angebot in der Nordwestschweiz; «Blaue Linie» S3

Im Rahmen der Umsetzung von «Regio-S-Bahn 2005», einem Gemeinschaftsprojekt der Kantone BL, BS, AG, SO, JU und der SBB, werden per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 auf der S3 Olten – Basel – Delémont - Porrentruy sukzessive 20 neue Regionalfahrzeuge (FLIRT, siehe Abbildung 10) eingesetzt. Gegenüber heute wird dies vor allem auf der sehr dicht befahrenen Strecke Basel – Olten zu kürzeren Fahr- und Aufenthaltszeiten führen, was insbesondere die halbstündliche Bedienung von Lausen und Tecknau ermöglichen wird. Das Fahrplanangebot basiert auf dem heutigen Halbstundentakt zwischen Olten, Basel und Laufen bzw. dem Stundentakt zwischen Laufen, Delémont und Porrentruy.

Der Einsatz des neuen Rollmaterials, an deren jährlichen Aufwendungen sich die Kantone beteiligen werden (u.a. Abschreibung und Verzinsung), wird ab 2007 zu einer höheren Abgeltung der betrieblichen Mehrkosten führen. Diese belaufen sich (gemäss heutiger Planrechnung) für den Kanton BS auf ca. Fr. 0,3 Mio./Jahr (ohne Bundesbeitrag) bzw. ca. Fr. 0,2 Mio. (mit Bundesbeitrag). Genauere Angaben hierzu werden mit der Offerte der SBB für das Fahrplanjahr 2007 vorliegen.

Bis 2008 sollen sämtliche Bahnhöfe entlang der S3 auf S-Bahnstandard umgebaut werden. Hinzu kommt die neue Haltestelle Basel Dreispitz an der Strecke Basel – Delémont. Mit dem Bau wurde im April 2005 begonnen. In Betrieb gehen soll sie im Frühjahr 2006.



Abbildung 10: Neuer Fahrzeugtyp "FLIRT" der Firma Stadler

### 5.2.3 S-Bahn-Verbindung Schweiz-Elsass; «Grüne Linie» S1

Im Zeitraum 2008-2009 sollen auch auf der «Grünen Linie» S1 zwischen Mulhouse und dem Fricktal FLIRT eingesetzt werden. Wegen der unterschiedlichen Stromsysteme in Frankreich und in der Schweiz werden ab 2008 12, speziell für den 2-Frequenz-Betrieb ausgerüstete FLIRT beschafft werden. Dies setzt verbindliche Zusagen der Région Alsace – sie hat im November 2004 zur FLIRT-Beschaffung eine Absichtserklärung abgegeben - und einen Kreditbeschluss des GR des Kantons Aargau voraus. Letzterer ist am 28. Juni 2005 nahezu einstimmig gefasst worden. Der Kredit umfasst insbesondere den Umbau von Bahnhöfen im Fricktal und den Bau der beiden neuen Haltepunkte Pratteln Längi und Rheinfelden Augarten.

Wegen grosser Fahrplanänderungen im elsässischen Regionalverkehr, bedingt durch die Einführung des TGV Est auf Sommer 2007, und verbunden mit dem Einsatz von FLIRT soll zwischen Basel und Mulhouse neu der Halbstundentakt eingeführt werden. Hierzu müssen die schweizerischen und elsässischen Fahrpläne optimal aufeinander abgestimmt werden. Entsprechende (schwierige) Verhandlungen sind im Gange (Stand Juli 2005).

### 5.2.4 S-Bahn-Verbindung Deutschland-Schweiz; «Rote Linie» S6

Im Wiesental verkehren ab Herbst 2005 auf der S5 (Weil a. Rh. – Lörrach – Steinen) und S6 (Zell i.W. – Basel Bad. Bf.) ebenfalls neue Triebwagen des Typs FLIRT.

Der Umbau der Gleisanlagen im Bad. Bahnhof, der für die Verlängerung der S6 bis Basel SBB notwendige Voraussetzung bildet, soll vertragsgemäss bis Oktober 2006 realisiert sein. Der GR hat diesem Vorhaben am 12. Januar 2005 zugestimmt. Spätestens ab Fahrplanwechsel 2007 (Dezember 2006) soll die S6 halbstündlich aus dem Wiesental bis Basel SBB<sup>20</sup> verkehren. Die Orange Linie S4 Offenburg - Freiburg i.Br. – Basel SBB soll dafür im

<sup>20</sup> Vgl. Abbildung 13 im Anhang 1.

Bad. Bahnhof eingekürzt werden. Der Betrieb der S6 auf dem Abschnitt Basel SBB – Basel Bad. Bahnhof wird den Kanton BS voraussichtlich jährlich CHF 0,34 Mio. netto kosten.

Ebenfalls auf den Fahrplanwechsel 2007 ist die Inbetriebnahme der zweiten Haltestelle Riehen Niederholz vorgesehen. Den entsprechenden Ratschlag wird der Regierungsrat dem GR in Abstimmung mit der Gemeinde Riehen voraussichtlich noch im Herbst 2005 unterbreiten. Falls alles reibungslos verläuft, können auf denselben Zeitpunkt die Umbauarbeiten an der heutigen Station Riehen abgeschlossen werden.

Noch bevor die S6 bis Basel SBB verkehren wird, ist die Strecke Basel Bad. Bahnhof – Riehen auf den 1.1.2005 in den TNW integriert worden. Auf 2006 sollen auf diesem Abschnitt nicht nur die TNW- sondern alle nationalen Fahrausweise anerkannt sein.

Als weitere flankierende Massnahme beabsichtigt ist, den Badischen Bahnhof aufzuwerten, und seine Zugänglichkeit aus den umliegenden Quartieren und seine Verknüpfung mit dem Tram-/Busnetz zu verbessern. Im Vordergrund steht die Öffnung der sogenannten Riehener Unterführung, die heute noch aus zolltechnischen Gründen geschlossen ist. Diese ist vor dem Hintergrund des weiteren Abbaus der Grenzkontrollen mit den zuständigen Grenzbehörden und der DB zu verhandeln.

Fernziel ist, dass künftig nebst der halbstündlichen S6 auch wieder die S4 nach Basel SBB fährt. Voraussetzung dafür ist in jedem Fall die zweite Rheinbrücke und Änderungen am Fahrplankonzept.

### **5.3 Qualitätsziele im Linienverkehr**

Im Rahmen der von ihm abzuschliessenden Leistungsvereinbarungen wird der Regierungsrat zunehmend auch verbindliche Qualitätsziele mit den TU festlegen. Im Bereich der Regio-S-Bahn ist dies bereits erfolgt (siehe unten). Im Zentrum stehen aus Kundensicht die Zuverlässigkeit des Angebots (inkl. Pünktlichkeit und Anschlussqualität), Komfort, Niederflureinstieg (im Regelbetrieb mindesten ein Niederflureinstieg pro Kurs) und Zugänglichkeit auch für in ihrer Mobilität behinderte Menschen sowie Sauberkeit, Sicherheit und Information. Im Bereich der Verbrennungsbusse ist vorgesehen, Vorgaben bezüglich des Schadstoffausstosses, respektive der einzuhaltenden Umweltstandards zu setzen.

Gestützt auf die jeweiligen Kundenansprüche werden für diese Kriterien zusammen mit den TU im Rahmen der Leistungsvereinbarung konkrete Qualitätsstandards entwickelt. Auch werden die Messung und das Reporting gemeinsam festgelegt.

Für die Nordwestschweizer Seite sind in einem Anhang zur Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005, die am 12. November 2004 von der SBB und den ÖV-Direktoren der Kantone BS, BL, SO, AG und JU unterzeichnet worden ist, die Servicequalität 2002 und deren Entwicklung bis 2010 festgehalten. Die vereinbarten Qualitätskriterien beziehen sich im Wesentlichen auf Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit und Kundeninformation.

Die SBB definiert für diese Kriterien konkrete Qualitätsstandards und entwickeln diese für die kommenden Jahre weiter.

Die Kantone werden regelmässig (halbjährlich) mit einem Bericht über die Realisierung der vereinbarten Servicequalität bedient.

Für die «Rote Linie» S6 sind die Qualitätskriterien grundsätzlich im Verkehrsvertrag zwischen der SBB, dem Land Baden-Württemberg und dem Kanton BS (unterzeichnet am 21. Februar 2003) festgehalten.

#### **5.4 Ergänzendes Fahrangebot für Menschen mit einer Behinderung**

Die Kantone BS und BL betreiben einen Fahrdienst für behinderte und betagte Personen, welche aufgrund ihrer Behinderung die öffentlichen Verkehrsmittel nicht benutzen können. Zur Organisation und Durchführung besteht eine Koordinationsstelle „Fahrten für Behinderten beider Basel“ (KBB). Der Transportauftrag wurde 1999, nach einem Submissionsverfahren, der 33er Taxi AG, Basel, übertragen.

Den fahrberechtigten Personen (vom Arzt bescheinigte Mobilitätsbehinderung) mit Wohnsitz in den Kantonen BS und BL können innerhalb der Kantone BS, BL, und den Bezirken Dorneck-Tierstein und Rheinfelden gefahren werden. Betriebszeiten und Tarife sind vergleichbar mit denjenigen des öffentlichen Verkehrsmittels.

Die beiden Halbkantone haben die Modalitäten ihrer Zusammenarbeit 1998 in einem Staatsvertrag<sup>21</sup> vereinbart. Der von den beiden Halbkantonen gemeinsam zu leistende Maximalbeitrag wurde, mit Grossratsbeschluss vom 15. November 2000 und Landratsbeschluss vom 5. Dezember 2000, von CHF 1.9 Mio. auf CHF 2.1 Mio. erhöht.

Die Kosten werden gemäss einem Schlüssel<sup>22</sup> auf die beiden Kantone aufgeteilt. Für die Jahre 2005 und 2006 wurde der Anteil des Kantons BS auf 48.4% berechnet, d.h. bei einer vollständigen Ausschöpfung des Kostendachs liegt dieser bei maximal CHF 1'016'400. Für die Periode 2007 bis 2009 dürfte der Anteil des Kantons BS zwischen 48 und 50% liegen.

Mit der Genehmigung des ÖV-P stimmt der GR einer Weiterführung der bewährten Zusammenarbeit mit dem Kanton BL im bisherigen Rahmen zu. Die entsprechenden Finanzmittel sind Bestandteil des vom GR separat zu beschliessenden Globalbudgets ÖV.

Das Thema „ergänzende Fahrangebote zu Gunsten mobilitätsbehinderter Menschen“ wird im Anhang 2 detaillierter behandelt (Entwicklung, Angebot und Perspektiven).

<sup>21</sup> Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten vom 13.10.1998 (SG 953 930).

<sup>22</sup> Die Verteilung basiert auf dem Anteil des jeweiligen Kantons (Wohnsitz der Berechtigten) an den Fahrten.

## 6. Infrastrukturmassnahmen 2006 - 2009

### 6.1 Optimierung bestehendes Netz und Infrastruktur

#### 6.1.1 Substanzerhalt

Im Rahmen der zyklischen Sanierung der Gleisanlagen werden in den Jahren 2006-2009 jährlich rund CHF 10-13 Mio. in die Erneuerung der Traminfrastruktur investiert (siehe Kapitel 7.2). Die meisten dieser Projekte gehen einher mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, der städtebaulichen Gestaltung und/oder des Fahrgastkomforts. Ausserhalb dieser ohnehin anstehenden Sanierungsprojekte sind bis 2009 keine weiteren grösseren Verbesserungs- und Modernisierungsmassnahmen an der Infrastruktur geplant.

#### 6.1.2 Wartehallen

Marktuntersuchungen zeigen grossen Handlungsbedarf bei den Wartehallen an ÖV-Haltestellen. Zur Zeit führen das Baudepartement (HPA-P) und die BVB einen Wettbewerb für eine neue Normwartehalle durch. Normwartehallen werden – aufgrund ihrer Kosten von weniger als CHF 300'000 – über die laufende Rechnung als Kleininvestition finanziert. Ziel ist dabei, insbesondere diejenigen Haltestellen mit witterungsgeschützten Unterständen auszustatten, bei denen das Fahrgastaufkommen hoch und der Komfort heute besonders schlecht ist. (siehe Abbildung 11).

Daneben fallen in den nächsten Jahren auch zwei grössere Projekte an: Umbau/Renovation der Wartehalle/Kiosk/WC-Anlage Claraplatz (ca. CHF 700'000) und die Renovation, respektive neue Wartehallen auf dem Wettsteinplatz (ca. CHF 500'000).



Abbildung 11: Haltestelle Marktplatz

#### 6.1.3 Claragraben-Verbindung

Im Jahre 1997 hat der Regierungsrat einen Kredit für den Bau einer neuen Tramstrecke durch den Claragraben (Verbindung Wettsteinplatz – Claraplatz) beantragt. Das Parlament hat diesen Antrag am 18. Februar 1998 an die Regierung zurückgewiesen. Ziel dieser Strecke war eine Entlastung der Innenstadt durch eine bessere Anbindung der Achse über die Wettsteinbrücke auf Kleinbasler Seite. Der Regierungsrat verspricht sich von diesem Gleisabschnitt mehr Flexibilität in der Netzgestaltung, nicht zuletzt einen besseren Kundenservice und niedrigere Kosten bei Umleitungen infolge Bauarbeiten, Betriebsstörungen, Grossveranstaltungen etc.. Der Regierungsrat beabsichtigt dieses Projekt nochmals zu überarbeiten und zu prüfen, ob er dem GR einen neuen Antrag stellen soll.

## 6.2 Netzergänzungen

Die Agglomeration Basel verfügt über ein sehr gut ausgebautes S-Bahn-, Tram- und Busnetz auf dem Gebiet des Kantons BS und in Richtung der südlich gelegenen Agglomerationsgemeinden (Kantone BL, SO und AG). Auch in Richtung Norden (elsässische und südbadische Agglomerationsgemeinden) konnten, vor allem im Bereich der Regio-S-Bahn, grössere Fortschritte erzielt werden. (siehe Kapitel 5.2) Noch stark verbesserungswürdig ist hingegen die Anbindung der benachbarten Gemeinden Bourgfelden, St. Louis, Weil am Rhein und Grenzach-Wyhlen an den Nahverteiler (Tram/Bus).<sup>23</sup>

Angesichts des engen finanziellen Spielraums wird es bei den nachfolgenden Projekten darum gehen, durch optimale Planung und optimale Eingliederung ins Netz und vor allem auch das Ansprechen neuer Kunden und Kundinnen, den zusätzlichen aus dem Betrieb der neuen Infrastrukturen resultierenden Nettokosten so tief wie möglich zu halten, beziehungsweise nach Möglichkeit durch andere Optimierungsmassnahmen zu kompensieren.

Basierend auf der oben dargestellten Ausgangslage, wird es in den nächsten vier Jahren darum gehen, einerseits die ÖV-Erschliessung der neuen Stadtentwicklungsgebiete und andererseits die Verlängerung des Tram- und Busnetzes in Richtung der südbadischen und elsässischen Nachbargemeinden zu planen und soweit möglich umzusetzen. Die Planungsprozesse für diese Netzerweiterungen sind zum Teil bereits weit fortgeschritten und zudem Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel, welches die Kantone BS, BL, AG und SO im Mai 2005 beim Bund eingereicht haben.

In den neuen Stadtentwicklungsgebieten sollen von Anfang an gute Voraussetzungen für den ÖV geschaffen werden. Die Infrastruktur ist so zu planen, dass die neuen Strecken optimal ins bestehende Netz eingegliedert werden können. Die Verbindungen müssen für die Kunden attraktiv sein und sollten zudem ohne zusätzlichen Nettoaufwand betrieben werden können. Dabei werden Konfliktsituationen zwischen städtebaulichen Konzepten und der Angebotskonzeption im ÖV nicht immer zu vermeiden sein. Aus diesem Grund wird eine frühzeitige Koordination der beiden Politikbereiche benötigt. Eine ÖV-Erschliessung dieser Gebiete ist für den Wirtschafts- und Wohnstandort Basel von entscheidender Bedeutung und wird damit ebenfalls eine hohe Priorität geniessen.

Die geplante Netzerweiterung in Richtung der trinationalen Agglomeration trägt den sozio-ökonomischen Entwicklungen der letzten Jahre Rechnung. Die fortschreitende wirtschaftliche Verflechtung und Integration über die Grenzen hinweg, welche nach Inkrafttreten der Verträge von Schengen und Dublin noch verstärkt werden dürfte, ruft nach einer raschen Integration der Nachbargemeinden in das ÖV-Netz der Agglomeration. Ziel ist es, den Modal Split in den grenzüberschreitenden Verkehren rasch zu Gunsten des ÖV zu erhöhen, was letzten Endes auch der Wohnqualität in den Basler Quartieren nahe den Landesgrenzen (St. Johann, Kleinbasel) zugute kommt.

---

<sup>23</sup> Zu prüfen ist auch eine Verlängerung der Kleinbuslinie 35 nach Inzlingen-Wasserschloss.



## 6.2.1 Erschliessung neuer Gebiete im Kanton BS

Eine Übersicht über die grösseren Stadtentwicklungsareale ist in Abbildung 12 enthalten. Verschiedene dieser Areale sollen in den kommenden Jahren besser an das ÖV-Netz angeschlossen werden.

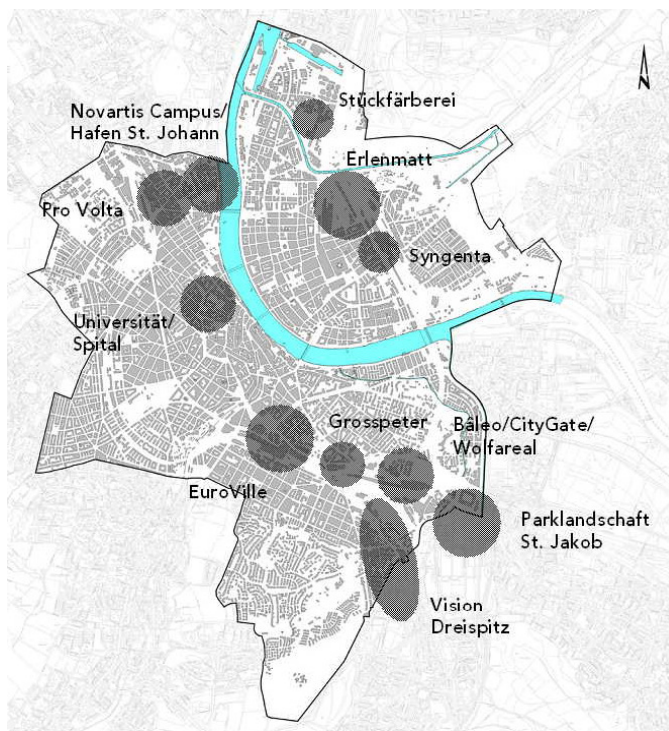


Abbildung 12: grössere Stadtentwicklungsareale in Basel

### 6.2.1.1 Bahnhof St. Johann / ProVolta

Nach Abschluss der Bauarbeiten zur Nordtangente wird der Bahnhof St. Johann im Jahre 2008 einen Tramanschluss erhalten und so zu einer Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden. Zu diesem Zweck hat der GR im Sommer 2004 einen ÖV-Investitionskredit von CHF 18,2 Mio. gesprochen. Dieser beinhaltet die Verlegung der Tramlinie aus der Gasstrasse in die Voltastrasse, das Erstellen einer Fussgängerverbindung zwischen Tramhaltestelle und S-Bahn-Haltestelle und den Bau einer Wendeschleife beim St. Johann-Bahnhof.

Der Bahnhof St. Johann und das Stadtentwicklungsgebiet ProVolta sollen über die Linie 1 mit dem Bahnhof SBB und dem Kleinbasel verbunden werden. Ein Betriebskonzept für die zeitweise direkte Anschliessung des Stadtentwicklungsgebietes ProVolta an die Innerstadt soll in den nächsten zwei Jahren geprüft werden.

### 6.2.1.2 Erlenmatt

Kurzfristig kann das Stadtentwicklungsgebiet Erlenmatt durch eine Anpassung des umliegenden Busnetzes erschlossen werden.

Mittelfristig, d.h. bis spätestens 2015, soll die Erlenmatt, als das derzeit bedeutendste Stadtentwicklungsgebiet, durch das Tram erschlossen werden. Die diesbezüglichen Planungsarbeiten sollen vor 2009 abgeschlossen werden. Dabei stehen verschiedene Konzepte zur Diskussion, so eine Tramstrecke durch die Erlenstrasse und eine Tramstrecke durch den Riehenring mit Schlaufe am Rande des Erlenmattareals. Als langfristige Option könnte diese Tramstrecke weiter durch die Hochbergerstrasse und entlang des auf dem Stückfärbereiareal geplanten Einkaufszentrums nach Kleinhüningen (und Weil am Rhein) verlängert werden.

### 6.2.1.3 Dreispitz

Das Dreispitzareal gehört – neben der Erlenmatt – zu den grossen Entwicklungsgebieten im Kanton BS. Damit die Nutzungsintensität – Arbeiten und gebietsweise Öffnung für Wohnen – wie angestrebt erhöht werden kann, ist eine bessere Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr unabdingbar. Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn Haltestelle Dreispitz im Frühjahr 2006 wird bereits ein erster Schritt in diese Richtung getan.

Die öV-Erschliessung wird vorrangig in Form einer neuen Tramlinie durch den sogenannten „Broadway“, die „Hauptstrasse“ im Entwicklungskonzept Dreispitz, geprüft. Die Station Dreispitz soll zu einer Umsteigeplattform zwischen Tram, Bus und S-Bahn ausgebaut werden.

Die Planung wird voraussichtlich bis Ende 2006 abgeschlossen werden, mit einer Beschlussfassung wird im Zeitraum 2008 bis 2010 gerechnet. Baubeginn wäre demnach frühestens 2010<sup>24</sup>.

### 6.2.1.4 Bâleo / City Gate

Ein weiteres Entwicklungsareal befindet sich entlang der Achse vom Bahnhof SBB zum St. Jakob-Park. Auf dem sogenannten Miba-Areal ist das Projekt „City Gate“ geplant. Entscheidendes Merkmal dieser Bebauung ist die Umzonung vom Industrieareal zum hochflexiblen Büro-, Gewerbe- und Wohnareal. Zudem soll das sich in der Projektierungsphase befindliche Einkaufszentrum Bâleo, unmittelbar westlich von City Gate zu einer Aufwertung des Gesamtareals beitragen.

Geprüft wird die Erschliessung dieses Gebiets mittels einer neuen Tramverbindung zwischen Zeughaus und Münchensteinerbrücke. Die Integration einer solchen Achse in das Liniennetz ist derzeit noch offen. Mit einer Inbetriebnahme ist kaum vor 2012 zu rechnen.

Bis zur Schaffung einer Tramverbindung soll das Areal provisorisch mit einem Bus erschlossen werden. Im Vordergrund steht dabei die Schaffung einer Fussgänger Verbindung zur bestehenden Haltestelle Hirzbodenweg (Linie 41, ab 2006 voraussichtlich Linie 37)<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Vgl. hierzu auch den Anzug Susanne Signer betreffend neue Tramstrecken oder neue Tramlinien-Führungen in Basel-Südost, den der RR in einem separaten Bericht beantworten wird.

<sup>25</sup> Vgl. hierzu auch den Anzug Susanne Signer betreffend neue Tramstrecken oder neue Tramlinien-Führungen in Basel-Südost, den der RR in einem separaten Bericht beantworten wird.

## 6.2.2 Ausdehnung des Netzes über die Kantons-/Landesgrenzen

### 6.2.2.1 Tramnetz

Die Ausdehnung des Tramnetzes in die Agglomeration ist eine wichtige Voraussetzung zum Erhalt der wirtschaftlichen Standortgunst der Region Basel, die diesbezüglich in Konkurrenz zu anderen Agglomerationen steht. Diese Ausdehnung ist seit einigen Jahren ein bedeutendes politisches Anliegen und gehört zu den strategischen Zielen des Regierungsrats im Bereich öffentlicher Verkehr (siehe Kapitel 4.2).

Zur Zeit werden folgende, das Territorium des Kanton BS berührende Ausbauprojekte des Tramnetzes, geprüft, respektive geplant:

- Verlängerung der Tramlinie 3 ab der heutigen Endhaltestelle Bourgfelden Grenze bis St. Louis Bahnhof (Baubeginn optimalerweise ab ca. 2009, Inbetriebnahme ab ca. 2012).
- Verlängerung der Linie 11 ab St. Louis Grenze bis St Louis Gare (Baubeginn ab ca. 2010-12, Inbetriebnahme ab ca. 2013-14)
- Verlängerung der Tramlinie 8 ab Kleinhüningen bis Weil am Rhein Bahnhof (Baubeginn optimalerweise ab ca. 2010, Inbetriebnahme ab ca. 2013).
- Verlängerung der Tramlinie 8 ab Neuweilerstrasse bis Allschwil (Realisierung sicher erst nach 2010, gemäss Entwurf zum kantonalem Richtplan BL bis ca. 2020 vorgesehen).

Die Planung der grenzüberschreitenden Tramverbindungen ist Gegenstand einer intensiven Machbarkeits- und Nutzen/Kosten-Untersuchung, die 2003 vom Verein TAB in Auftrag gegeben und deren Ergebnisse im Herbst 2005 präsentiert werden sollen. Einzelheiten zu dieser Studie werden Gegenstand eines separaten Berichtes des Regierungsrates sein (Beantwortung des Anzugs Lachenmeier grenzüberschreitender Ausbau des Tramnetzes). Der Regierungsrat wird alles daran setzen, dass die politischen Weichen für mindestens zwei grenzüberschreitenden Tramprojekte noch in dieser Legislaturperiode gestellt werden können. Der Entscheid liegt aber bei keinem dieser Vorhaben alleine bei BS. Insofern ist eine enge Zusammenarbeit mit den benachbarten Partnern im Elsass, Südbaden und BL unerlässlich.

#### **6.2.2.1.1 Verlängerung der Tramlinie 3 ab Bourgfelden Grenze bis St. Louis Gare**

**Infrastruktur:** Neubau einer ca. 3,25 km langen doppelspurigen Strecke, davon 2.4 km auf französischem Boden. Auf Basler Gebiet würde nordwestlich der heutigen Endhaltestelle eine zusätzliche Haltestelle nahe der Landesgrenze entstehen. Von dort führt die Strecke weiter nach Bourgfelden und erreicht den Bahnhof St. Louis (Anschluss an die Regio-S-Bahn nach Mulhouse und an den Fernverkehr Richtung Strasbourg / Paris) von Westen. In diesem Bereich sind im Rahmen der TAB-Planungen eine neue Überbauung und ein Parkhaus für Park and Ride vorgesehen. Die Investitionskosten für die Tramverlängerung werden gemäss Machbarkeitsstudie der TAB auf Euro 16 Mio. (ca. CHF 24.5 Mio.) exkl. MWSt. geschätzt.

**Angebot:** Geplant ist eine Bedienung des Abschnitts Bourgfelden Grenze – St. Louis Gare durch jeden zweiten Kurs der Linie 3. Für die Gemeinden Bourgfelden und St. Louis ergibt sich damit je nach Tageszeit ein 15, 20 oder 30 Minuten-Takt.

#### **6.2.2.1.2 Verlängerung der Tramlinie 11 ab St. Louis Grenze bis St. Louis Gare**

**Infrastruktur:** Neubau einer ca. 2.35 km langen doppelspurigen Strecke vor, davon 2.25 km auf französischem Boden. Auf Basler Boden erfolgt lediglich der Anschluss an die bestehenden Tramgleise im Bereich der heutigen Wendeschleife nahe dem Zoll Lysbüchel. Von dort führt die Strecke entlang der Hauptstrasse (rue de Bâle) ins Zentrum von St. Louis. Sie endet östlich des Bahnhofs (Anschluss an die Regio-S-Bahn und an den Fernverkehr). Die Investitionskosten werden gemäss Machbarkeitsstudie der TAB auf Euro 12 Mio.(ca. CHF 18.4 Mio. exkl. MWSt. geschätzt.

**Angebot:** Geplant ist eine Bedienung des Abschnitts St Louis Grenze – St. Louis Gare grundsätzlich durch jeden zweiten Kurs der Linie 11. Für St. Louis ergibt sich damit je nach Tageszeit ein 15, 20 oder 30 Minuten-Takt.

**Betriebskosten und Erlöse der beiden Projekte nach St. Louis:** Die Bedienung zwischen Bourgfelden Grenze und St. Louis Gare und St. Louis Grenze und St. Louis Gare erfordert den Einsatz je 1 eines zusätzlichen Tramzugs auf den Linien 3 und 11. Die betrieblichen Mehrkosten dafür werden insgesamt auf ca. CHF 2.2 Mio. geschätzt<sup>26</sup>.

Modellrechnungen gehen von rund 2700 zusätzlichen ÖV-Fahrten<sup>27</sup> pro Werktag für beide Linien zusammen aus. Aufgrund der Schätzung der Billeterlöse kann der zusätzliche Abgeltungsbedarf des Betriebs der beiden Linienverlängerungen nach St. Louis auf rund CHF 700'000 bis CHF 900'000 pro Jahr beziffert werden. Diese Summe wäre zwischen dem Kanton BS und der „Communauté de Communes des Trois Frontières“ aufzuteilen.

**Nutzen:** Die Verlängerung der Tramlinien 3 und 11 dient in erster Linie der besseren Vernetzung der Trinationalen Agglomeration. Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr ist das Potenzial für eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV noch sehr gross. Gemäss Machbarkeitsstudie der TAB können täglich 2'700 zusätzliche ÖV-Fahrten generiert werden, das sind ca. 820'000 Fahrten pro Jahr. Rund 6 bis 7 Mio. Pkw-km jährlich könnten mit der Verlängerung der Linien 3 und 11 eingespart werden.

Beide Projekt sind mit hoher Priorität in den Entwurf des Agglomerationsprogramm Basel aufgenommen worden, welches im Oktober 2006 in die Vernehmlassung geht<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> Der tägliche Einsatz eines zusätzlichen Kurses zwischen 5.30h und 24.00h kostet rund 1.1Mio. CHF pro Jahr (Fahrzeugkosten, inkl. Abschreibung und Kapitalverzinsung, Energie, Löhne). Eingerechnet sind kleinere Wartungsarbeiten an der Strecke, nicht aber deren Substanzerhalt und Erneuerung.

<sup>27</sup> Schätzung der zusätzlichen ÖV-Fahrten (vom MIV verlagerter plus induzierter Verkehr) mit dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) Basel. Nicht eingerechnet sind die bisherigen Fahrgäste des heutigen Bussystems.

<sup>28</sup> Die Projekte der Tramlinienverlängerungen nach St. Louis und Weil sind sowohl nach der deutschen standardisierten Bewertung als auch gemäss dem französischen monetarisierten Verfahren bewertet worden. Es hat sich gezeigt, dass sie nach beiden Verfahren einen positiven gesamtwirtschaftlichen Nutzen stiften.

### **6.2.2.1.3 Verlängerung der Tramlinie 8 ab Kleinhüningen bis Weil am Rhein Bahnhof**

**Infrastruktur:** Neubau einer ca. 2.8 km langen doppelspurigen Strecke, davon 1.8 km auf deutschem Boden. Auf Basler Gebiet würde die verlängerte Tramlinie die heutige Bushaltestelle „Weiler Weg“ und damit das nördlich der Wiese gelegene Gebiet Kleinhüningens erschliessen. Ab dort führt die Strecke über die Hiltalinger Brücke zum Zoll Friedlingen zum Rheincenter und durch die Hauptstrasse Friedlingens an den Bahnhof Weil am Rhein (Anschluss an die Regio-S-Bahn nach Freiburg und ins Wiesental). Die Investitionskosten werden gemäss Machbarkeitsstudie der TAB auf Euro 20 Mio. (ca. CHF 30 Mio.) exkl. MWSt. geschätzt. Eine Realisierung in zwei Etappen wäre allenfalls denkbar (Etappe 1 bis Friedlingen, Etappe 2 Friedlingen bis Bahnhof Weil).

**Angebot:** Geplant ist eine Bedienung des Abschnitts Kleinhüningen – Weil Bahnhof durch jeden zweiten Kurs der Linie 8. Für Weil ergibt sich damit je nach Tageszeit ein 15, 20 oder 30 Minuten-Takt.

**Betriebskosten:** Die Verlängerung bis Weil Bahnhof erfordert den Einsatz eines zusätzlichen Tramzuges auf der Linie 8. Insgesamt betragen die betrieblichen Mehrkosten ca. CHF 1.1 Mio. (s. Fussnote 26).

Erste Schätzungen gehen von 1550 zusätzlichen ÖV-Fahrten pro Tag aus. Aufgrund der Schätzung der Billeterlöse kann der zusätzliche Abgeltungsbedarf auf rund CHF 200'400'000 pro Jahr<sup>29</sup> geschätzt werden, dessen Verteilung zwischen den Beteiligten auszuhandeln ist.

**Nutzen:** Die Verlängerung der Tramlinien 8 dient einerseits der besseren Erschliessung des Basler Quartiers Kleinhüningen und andererseits der besseren Vernetzung der Trinationalen Agglomeration. Dies betrifft vor allem den Pendler- und Einkaufsverkehr. Gemäss Machbarkeitsstudie der TAB können täglich 1550 zusätzliche ÖV-Fahrten generiert werden, das sind ca. 550'000 Fahrten pro Jahr. Rund 3.5 bis 4 Mio. Pkw-km jährlich könnten mit der Verlängerung der Linien 8 eingespart werden.

Das Projekt ist mit hoher Priorität in den Entwurf des Agglomerationsprogramms Basel aufgenommen worden.

### **6.2.2.2 Bahnanschluss des EuroAirport (EAP)**

Der Bahnanschluss als ein wichtiges Vorhaben in der trinationalen Regio steht auf politischer Ebene seit Jahrzehnten im Gespräch.

Aufgrund der Besonderheit als binationaler Landesflughafens liegt die Federführung für einen Bahnanschluss des EAP beim französischen Staat, vertreten durch die DRE (Direction Régionale de l'Équipement) Alsace. Weitere wichtige Partner in Frankreich sind die Région Alsace, die Bahnunternehmen RFF und SNCF sowie die betroffenen lokalen Gebietskörperschaften (Stadt St. Louis, Communauté de Communes des Trois Frontières). Auf Schweizer

<sup>29</sup> Eine genauere Schätzung hängt davon ab, ob und inwiefern heutige Buslinien in Weil am Rhein parallel zum Tram aufrecht erhalten bleiben.

Seite ist das Bundesamt für Verkehr als Repräsentant des Bundes federführend. Die regionale Seite wird durch die Konferenz der kantonalen ÖV-Direktoren der Nordwestschweiz und insbesondere den Kanton Basel-Stadt als Standortkanton vertreten. Weitere wichtige Partner sind die (binationale) Flughafengesellschaft und die SBB.

Zum Bahnanschluss gibt es bereits zahlreiche Studien und Planungen. Aktuell liegt eine Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsstudie der beiden Staaten vor, die von 2001 bis 2003 unter Federführung der DRE Alsace durchgeführt und im Juni 2003 dem politischen Lenkungsausschuss präsentiert wurde. Der Lenkungsausschuss hat aber keine endgültigen Beschlüsse gefasst sondern Zusatzaufträge erteilt. Die Studie und die Ergebnisse der Zusatzaufträge wurden politisch bis heute nicht offiziell abgenommen. Der französische Staat betrachtet das Vorhaben nach allen vorliegenden Erkenntnissen zurzeit nicht als Priorität. So ist der Bahnanschluss EAP nicht in die Liste aufgenommen worden, welche die Ministerkonferenz zur Raumplanung am 18. Dezember 2003 erstellte. Zudem sind sowohl auf Seiten des Staates als auch der Région Alsace die Geldmittel für Infrastrukturinvestitionen derzeit sehr knapp. Auch der EuroAirport ist derzeit zu einer Mitfinanzierung nicht in der Lage. Aufgrund der Finanzierung der Flughafenbahnhöfe in Genf und Zürich besteht aber die klare Erwartung der Region Basel, dass sich der Bund auch für den Anschluss des EAP finanziell engagiert. Immerhin hat die Bundesversammlung im Rahmen des HGV-Kredits einen Beitrag von CHF. 25 Mio. bewilligt, nicht zuletzt aufgrund des grossen Engagements der Region.

Für einen Schienenanschluss spricht vor allem die Tatsache, dass 2004 und 2005 auf dem EAP die Nachfrage im Flugverkehr wieder spürbar angezogen hat. Zudem hat sich die Struktur der Kundschaft mit dem Ausbau des Angebots von EasyJet verändert: Einerseits nimmt der Anteil der Freizeitreisen gegenüber den Businessreisen zu, was tendenziell auch die Nachfrage nach Angeboten des öffentlichen Verkehrs steigert. Andererseits nimmt der Anteil der Kundschaft aus der Schweiz gegenüber derjenigen aus Frankreich und Deutschland zu. Der Druck auf eine Verbesserung der Zugänglichkeit des Flughafens kommt daher vor allem von Schweizer Seite, insbesondere als die Schweizer Kundschaft ohnehin eher bereit und interessiert daran ist, mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen. Sehr interessiert an dieser Verbesserung ist auch der EuroAirport selber, da der direkte Anschluss an die Eisenbahn als erheblicher Standortvorteil gegenüber anderen Flughäfen gewertet wird bzw. die heute mässige ÖV-Anbindung eindeutig eine schlechte Ausgangslage im Wettbewerb insbesondere mit den anderen beiden Schweizer Landesflughäfen, aber auch mit konkurrierenden Flughäfen in Deutschland und Frankreich bedeutet. Nicht zuletzt dient ein Bahnanschluss der umweltfreundlichen Abwicklung des Verkehrs der Beschäftigten der Firmen auf dem Flughafenareal.

Aus diesen Gründen ist ein vollwertiger Anschluss mit einem unterirdischen Bahnhof am Flughafen und mit Verschwenkung der Bahnstrecke Basel – Mulhouse mittelfristig unerlässlich. Angesichts der aktuellen Finanzlage und auch unter dem Aspekt der Nachfrageentwicklung ist es allerdings heute offen, ob dieser in den nächsten Jahren realisiert wird. Kurz- bis mittelfristig sind daher kostengünstige Übergangslösungen ins Auge zu fassen.

In diesem Sinne wurde im November 2004 im Grossen Rat der Anzug Stephan Maurer und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen, der die Prüfung einer kostengünstigeren und damit rascher realisierbaren Lösung zum Inhalt hat, konkret zu prüfen.

Zur Zeit ist ein Positionspapier von Schweizer Seite in Arbeit, das es dem Bund, nach Zustimmung aller wichtigen Partner, erlauben wird, mit Frankreich Verhandlungen aufzunehmen.

### 6.2.2.3 Ausblick 2009 bis 2013

#### 6.2.2.3.1 *Verlängerung der Tramlinie 8 ab Neuweilerstrasse bis Allschwil Dorf*

**Infrastruktur:** Neubau einer ca. 1.3 km langen doppelspurigen Strecke, davon rund 100 Meter auf Boden des Kantons BS. Die Schlaufe an der Neuweilerstrasse würde eventuell zurückgebaut<sup>30</sup>. In diesem Fall würden Landreserven frei. Die Investitionskosten werden provisorisch auf rund CHF 22 Mio. (ohne MWSt.) geschätzt und fallen zum allergrössten Teil auf dem Gebiet des Kantons BL an.

**Angebot:** Geplant ist die Verlängerung aller Kurse der Linie 8 nach Allschwil.

**Betriebskosten:** Die Zusatzleistungen fallen weitestgehend auf dem Gebiet des Kantons BL an und würden gemäss „Vereinbarung über die Basler Verkehrsbetriebe und die Baselland Transport AG“ (sog. Staatsvertrag) zwischen den beiden Halbkantonen verrechnet.

Das Projekt ist mit tiefer Priorität in das Agglomerationsprogramm Basel aufgenommen worden. Es wird kaum mit einem Planungsbeginn noch in diesem Jahrzehnt gerechnet.

**Nutzen:** Mit dem Projekt kommen einerseits weite Teile Allschwils in den Genuss einer Direktverbindung zum Bahnhof SBB und andererseits werden die südlich der Tramlinie 6 gelegenen Quartiere Allschwils, inklusive des Einkaufszentrums „Paradies“, besser an das ÖV-Netz angeschlossen.

#### 6.2.2.3.2 *Projekte ausschliesslich auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft*

Von grosser Bedeutung für den baselstädtischen ÖV sind die Pläne des Kantons BL, die durch die BVB betriebene Linie 2 von Binningen Kronenplatz mit neuer Infrastruktur nach Bottmingen und mit Mitbenutzung der Trasse der Tramlinien 10 und 17 ins Leimental verlängert werden. Dieses Projekt, welches mit hoher Priorität in das Agglomerationsprogramm Basel aufgenommen worden ist, liegt sehr im Interesse unseres Kantons, ist es doch geeignet eine bessere Verteilung der Pendler und Pendlerinnen aus dem Leimental auf die Arbeitsplatzgebiete in der Stadt sicherzustellen. Es wird von einer Realisierung in ca. 10 Jahren ausgegangen.

---

<sup>30</sup> Dies muss sorgfältig abgeklärt werden, da die Schlaufe im Falle von Betriebsstörungen zum vorzeitigen Wenden der Züge der Linie 8 gebraucht werden könnte.

Weitere mittel- bis langfristige Projekte in BL sind die Verlängerung eines Astes der Tramlinie 3 in das Sternenfeldquartier (Birsfelden) und die Verlängerung der Linie 14 von Pratteln Dorf nach Pratteln Längi. Letzteres ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel.

## 7. Finanzen

### 7.1 Laufende Kosten

Die Budgetierung der bestellten Leistungen erfolgt gemäss §14 ÖVG neu in Form eines Globalbudgets. Dieses wird für das Budgetjahr 2006 erstmals erstellt. Aufgrund des Systemwechsels liegen dem Regierungsrat zum Zeitpunkt der Erstellung des ÖV-P noch nicht alle relevanten Informationen vor, um dem GR mit diesem Bericht ein präzises und vollständiges ÖV-Globalbudget zu unterbreiten. Auch zukünftig werden die beiden Beschlüsse des GR zum Budget und zum ÖV-P entkoppelt, schon alleine deshalb, weil die Budgetierung jährlich erfolgt, während das Programm eine Laufzeit von vier Jahren aufweist.

Die Budgetierung im Bereich öffentlicher Verkehr erfolgt bisher über zwei Dienststellen: Die Dienststelle Öffentlicher Verkehr (als Profitcenter innerhalb des Departementssekretariats WSD) zahlt über sein Budget neben den eigenen Personal- und Sachkosten insbesondere die kantonalen Subventionen an den Verkauf der U-Abos (ca. CHF 20 Mio. /a), die Abgeltungen zugunsten der BVB für gemeinwirtschaftliche Leistungen gemäss §17 des bisherigen BVB-OG (ca. CHF 14 Mio. /a), die Abgeltungen für die mit dem Bund gemeinsam bestellten Leistungen des Regionalverkehrs (ca. CHF 3 Mio. /a) sowie die Beiträge an die Behinderten Transporte der KBB (ca. CHF 1 Mio. /a). Die BVB ihrerseits fungiert als Dienststelle mit eigenem Budget. Die o.g. Abgeltungen des Kantons an die BVB sind dort als Einnahmen verbucht. Da diese Abgeltungen zusammen mit den sonstigen Einnahmen die laufenden Ausgaben nicht decken, verbleibt in der Rechnung der BVB bisher jährlich ein Defizit, das vom Kanton nachträglich gedeckt wird.

Mit der Inkraftsetzung des neuen BVB-OG wird die BVB zu einer öffentlich rechtlichen Unternehmung. Ihre Rechnung ist damit nicht mehr Bestandteil der Staatsrechnung. Die Defizitdeckung entfällt ebenso wie die o.g. spezifische Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Statt dessen vereinbaren künftig Kanton und BVB jährlich eine Gesamt-Abgeltung zum Ausgleich der ungedeckten Kosten der öffentlichen Verkehrsleistungen.

Grundsätzlich umfassen die Beträge im Globalbudget die bisherigen Einnahmen und Ausgaben der Dienststellen Öffentlicher Verkehr und BVB. Das Globalbudget wird dem GR separat unterbreitet.

Was die Abschreibungen von unter § 17 BVB-OG fallenden Investitionsgütern, wie zum Beispiel Rollmaterial, Werkzeugmaschinen oder Billetautomaten anbelangt (vgl. Kapitel 7.2), wird es zu Verschiebungen innerhalb der Staatsrechnung kommen:

Neu erscheinen diese Abschreibungen nicht mehr in der Staatsrechnung, sondern fliessen in die Linienrechnung und die vom Kanton zu leistende Abgeltung ein. Wenn sich die Höhe der



Abschreibungen in der selbständigen BVB nicht ändert, ist dieser Vorgang haushaltsneutral. Auch hier sind die Details noch in Arbeit.

Nicht Bestandteil des Globalbudgets ist die Abgeltung der Leistungen der Basler Personenschiffahrtsgesellschaft (BPG), die vom RR für die Jahre 2006-09 mit separatem Ratschlag beantragt wurde.

In der unten stehenden Tabelle werden die wesentlichen Beträge, die im künftigen Globalbudget öffentlicher Verkehr enthalten sind, beschrieben. Dargestellt ist auch die tendenzielle Entwicklung der entsprechenden Beträge in den kommenden Jahren.

**Hinweis zur Tabelle:** Die nachfolgenden Budgetzahlen haben reinen Planungscharakter. Die allfällige Erhöhung einzelner Posten und deren allfällige Kompensation im Budget erfolgen im Rahmen des ordentlichen Budgetprozess.

Position	Budget 2006 [Mio. CHF]	Tendenz 2007 – 2009	Bemerkungen
<b>Tram und Bus</b>			
Abteilung Linienverkehr BVB	***	leicht abnehmend	aufgrund des vorgeschlagenen Angebotskonzepts keine grösseren Veränderungen der ungedeckten Kosten; leichte Abnahme im Zusammenhang mit A&L
	Hinweis: Dieser Betrag entspricht der bisherigen Defizitdeckung (Budget 2006: ca. 6 Mio. CHF exkl. Abschreibung und Verzinsung des Anlagevermögens) und der Abteilung gemeinwirtschaftl. Leistungen gemäss §17 BVB-OG alt (Budget 2006: ca. 14 Mio. CHF); noch nicht fest stehen mögliche Verschiebungen innerhalb der Staatsrechnung, die sich aus der Verselbständigung der BVB ergeben		
Abteilung Regionalverkehr BVB	1,90	2,0 → 2,2	Ab 2008 ev. reduzierte Bundesbeiträge <sup>31</sup>
Abteilung Regionalverkehr BLT und AAGL	0,13	0,14 → 0,15	Federführung Kanton BL; Ab 2008 ev. reduzierte Bundesbeiträge
Saldo Abteilungsrechnung BS/BL	0	Voraussichtlich stabil	Wir rechnen mit einem weitgehend ausgeglichenem Saldo der Abteilungsrechnung
<b>Eisenbahn</b>			
Abteilung Regionalverkehr Regio S-Bahn	1.10	1.4 → 1.5	Gemeinsame Bestellung mit BL (Federführung), AG, SO, JU und Bund; ab 2008 ev. reduzierte Bundesbeiträge; Stufenweise Erhöhung um ca. CHF 200'000 zwischen 2006 und 2009 wegen Inbetriebnahme des neuen Rollmaterials
<b>Zusatzverkehr</b>			
Abteilung Nachtbus BVB	0,08	Reduktion auf 0	Kostendeckender Betrieb angestrebt (ggf. Sponsoring)
Behindertentransport KBB	1,02	1,03 → 1,05	Leichte Zunahme des Anteils BS (vgl. hierzu Anhang 2)
Grossanlässe SBB Shuttle	0,40	0,4	SBB Sonderzüge zum Stadion St. Jakob; 2008 vsl. einmalig höherer Aufwand (Fussball EM)
<b>Beiträge U-Abo</b>			
Kantonale Beiträge an verkaufte U-Abos	20,00	20,0	Gemäss TNW-Vereinbarung von 1989 leistet BS einen Beitrag von 25 Fr. 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.

<sup>31</sup> Im Rahmen des NFA soll die Formel zur Berechnung der durch den Bund an die Abteilung für den regionalen Personenverkehr (RPV) an die Kantone zu leistende Beitrag neu erstellt werden. Sollten die (umstrittenen) Vorschläge des Bundesamtes für Verkehr umgesetzt werden, würde sich der Bundesanteil an die Abteilung des RPV im Kanton BS von 37 auf 26% verringern.

## 7.2 Investitionsplanung

### 7.2.1 Stellenwert des ÖV-Programms

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.

### 7.2.2 Investitionsentscheide

Mit Inkraftsetzung des revidierten BVB-OG verändern sich Vorgehen und Entscheidkompetenzen im Zusammenhang mit Investitionen der BVB. Neu wird zwischen folgenden zwei Investitionsarten unterschieden:

- **Investitionen in feste Anlagen der Bahninfrastruktur auf dem Gebiet des Kanton Basel Stadt (§ 16 BVB-OG):** Darunter fallen insbesondere Gleisunterbau, Gleisoberbau, Fahrleitungen inkl. Energieversorgung, Bahnsignal- und Sicherungsanlagen, Tiefbaubereich bei Haltestellen, Abstellanlagen auf dem Netz, Wartehallen. Diese Investitionen erfolgen in Form von à-fonds-perdu Investitionen des Kantons, gemäss den Kompetenzregelungen des Finanzhaushaltsgesetzes, d.h. es gibt keine Änderungen.
- **Übrige Investitionen, die für den Betrieb der ÖV-Linien erforderlich sind, für welche der Kanton BS der BVB aus dem Verwaltungsvermögen rückzahlbare und verzinsliche Kontokorrent-Darlehen gewähren kann (§ 17 BVB-OG):** Darunter fallen zum Beispiel Rollmaterial, Dienstfahrzeuge, Depot-, Werkstattgebäude und Bürogebäude, Büro- und Depoteinrichtungen, Verkaufsstellen, Billetautomaten, Leitstelle und Telekommunikationssysteme. Die vom Kanton auf Antrag der BVB gewährten Darlehen erscheinen in der Staatsrechnung unter der Rubrik „Darlehen und Beteiligungen im Verwaltungsvermögen“ und sind durch den Grossen Rat zu genehmigen. Da sie rückzahlbar und zu verzinsen sind, sind sie per Saldo über die gesamte Laufzeit für den Staatshaushalt neutral (siehe Beispiel im Kapitel 7.2.4).

Hinweis: Übrige Investitionen gemäss § 17 können in Ausnahmefällen auch durch à-fonds-perdu-Kredite des Kantons finanziert werden, wenn diese volkswirtschaftlich und nicht betrieblich motiviert sind. In diesem Fall kommen die Kompetenzregelungen des Finanzhaushaltsgesetzes zum Tragen, d.h. gegenüber dem heutigen Ablauf ändert sich nichts.

### 7.2.3 Übersicht über Investitionsvorhaben 2006-2009

Nachfolgend eine Übersicht über die grösseren Investitionsvorhaben (> CHF 3 Mio. ), die im Zeitraum 2006-2009 geplant sind. Sie besteht aus einer Tabelle, die den Stand der Planung des Investitionsbereichs „öffentlicher Verkehr“ im September 2005 wieder gibt. Auf eine detaillierte Beschreibung und Begründung der jeweiligen Vorhaben wird hier verzichtet. Sie ist Gegenstand der Einzelvorlagen, die dem GR zu den Vorhaben, die in seine Kompetenz fallen, jeweils unterbreitet werden.

Projekt	Kredit Total [in CHF Mio.]	Voraussichtl. Projektdauer	Bemerkungen
<b>Neuerschliessungen, Infrastruktur-Aufwertungen etc.</b>			
Stadtentwicklung St. Johann - ÖV-Erschliessung (Verlegung der Tramgeleise von der Gas- in die Voltastr., Tramwendeschleufe)	18,5; Kredit durch GR genehmigt	2006-2009	vgl. Kap. 6.2.1.1
ÖV-Erschliessung des DB Güterbahnareals (Erlenmatt) mit Tram und/oder Bus	8	2007-2010	vgl. Kap. 6.2.1.2, Planung im Gange
Tramverlängerung nach Weil am Rhein	14	2007 – 2012 (2007-09: nur Planungskredite)	Die Verteilung der totalen Investitionskosten von rund CHF 30 Mio. ist noch zwischen den beteiligten Gemeinden/Gebietskörperschaften auszuhandeln, vgl. Kap. 6.2.2.1.3.
Tramverlängerung St. Louis (Linien 3 und Linie 11)	28	2008 –2012 (2008/09: nur Planungskredite)	Die Verteilung der totalen Investitionskosten von rund ca. 43 Mio. CHF für beide Projekte ist noch zwischen den beteiligten Gemeinden/ Gebietskörperschaften noch auszuhandeln, vgl. Kap. 6.2.2.1.1/2.
Lärmsanierung Tramgeleise Steinenberg / Theaterstrasse (Musikssall Stadtcasino)	4,4; Kredit durch GR genehmigt	2006	Zusätzliche Kosten der Lärmsanierung mittels eines „Schweren Feder-Masse-Systems“). Die 3 Mio. private Sponsorenmittel sind abgezogen. Die Kosten für die ordentlichen Gleiserneuerung sind unter „Substanzerhalt Infrastruktur“ aufgeführt.
Regio S-Bahn; Infrastrukturanpassungen Bad. Bahnhof (Gleisumbau Bad. Bahnhof)	5,68; Kredit durch GR genehmigt	2005 – 2007	Einbau von zusätzlichen Weichen am Badischen Bahnhof, die notwendig sind, um die Züge der „roten“ Linie der Regio-S-Bahn an den Bahnhof SBB zu verlängern, vgl. Kap. 5.2.4.
Regio S-Bahn; neue Haltestelle Dreispitz	5,6; Kredit durch GR genehmigt	2005 – 2006	Bau der neuen Haltestelle Dreispitz, inkl. Erneuerung der Walkewegbrücke, vgl. Kap. 5.2.2.
Rheinhafen: Vertikalabschluss Klybeckquai bis Wiesemündung	5,42	2006 – 2008	Reparatur/Erneuerung der beschädigten Schrägböschung.
<b>Substanzerhalt</b>			
Substanzerhalt BVB-Infrastruktur, total 2006 bis 2009	52	Laufend, jährlich ca. 13 Mio.	Gebundene Investitionen zur laufenden Erneuerung der Tram-Infrastruktur.
<b>Verzinsliche und rückzahlbare Kontokorrent-Kredite des Kantons an die BVB (§17-Investition)</b>			
Genannt wird das voraussichtliche totale Investitionsvolumen, wofür die BVB ein Kontokorrent-Darlehen beim Kanton beantragen kann. Sie kann aber auch einen Teil oder die gesamte Investition aus verfügbaren Eigenmitteln finanzieren.			
BVB (TNW): Neues Billettkonzept "Easy Ticket"	10	2006 – 2009	Erneuerung des Fahrausweis-Distributionssystems des TNW.
BVB: Tramdepot Wiesenplatz	50	2007 – 2009	Renovation und Sanierung des Tramdepots Wiesenplatz
Ersatzbeschaffung Bus	14,3	2007 – 2008	Bus-Ersatzbeschaffung (26 Fahrzeuge), Art der Beschaffung hängt vom Ausgang der Abstimmung über die Trolleybus-Initiative ab, vgl. Kap. 9.2.

## 7.2.4 Ablauf einer §17-Investition am Beispiel der Beschaffung von neuen Trams

Am Beispiel der Beschaffung von 15 Gelenk-Trams im Wert von je CHF 4.5 Mio. (totales Investitionsvolumen CHF 68 Mio.) soll dargelegt werden, wie eine nicht im Bereich der Bahninfrastruktur (gemäss §16 BVB-OG) liegende Investition in Zukunft abgewickelt wird.

### A. Art der Finanzierung

Die Investition fällt unter §17 BVB-OG, übrige Investitionen<sup>32</sup>. Die BVB kann diese entweder über ein verzinsliches und rückzahlbares Konto-Korrentdarlehen des Kantons oder aus eigenen Mitteln (stammen aus den Abschreibungen des ihr vom Kanton übertragenen Vermögens) finanzieren. Bei einer Investition dieser Grössenordnung dürfte eine Mischvariante zur Anwendung kommen. Im Beispiel wird davon ausgegangen, dass die BVB CHF 18 Millionen aus eigenen Mitteln und CHF 50 Millionen über eine Darlehen des Kantons finanziert.

### B. Kompetenzregelung

Für die von der BVB eingesetzten Eigenmittel liegt die abschliessende Kompetenz beim Verwaltungsrat BVB (BVB-OG §10, Abs. g). Weiter muss der BVB-VR der Geschäftsleitung die Aufnahme eines Darlehen von 50 Mio. CHF genehmigen (BVB-OG §10, Abs. j).

Für die Gewährung eines Darlehens des Kantons aus dem Verwaltungsvermögen in der Höhe von CHF 50 Mio. liegt die Kompetenz beim Grosse Rat.

### C. Vorgehen

- Der BVB-Verwaltungsrat genehmigt die Aufnahme eines Kredites und die Verwendung von Eigenmitteln.
- Die BVB ersucht das zuständige Departement, beim Regierungsrat und Grosse Rat ein verzinsliches und rückzahlbares Kontokorrent-Darlehen des Kantons zu beantragen.
- Der Regierungsrat unterbreitet dem Grosse Rat einen Ratschlag zur Gewährung eines Konto-Korrent-Darlehens von 50 Mio. an die BVB zum Zwecke der Beschaffung von Gelenk-Trams.
- Wird der Ratschlag gutgeheissen, kann die BVB die Verträge zur Trambeschaffung unterzeichnen.

### D. Auswirkungen der Tram-Beschaffung auf den Staatshaushalt

Ein verzinsliches und rückzahlbares Konto-Korrent-Darlehen ist, ausserhalb der Abgeltungen an die BVB durch den Kanton, für den Staatshaushalt grundsätzlich neutral, da es linear zur Abschreibung der Trams amortisiert und zu den Durchschnittskosten des Schuldenportfolios des Kantons verzinst wird.

---

<sup>32</sup> Investitionen über CHF 300'000, die für den öV-Betrieb notwendig sind (Absatz 1).

Die Netto-Verschuldung des Kantons nimmt kurzfristig zwar zu, da es sich um ein Darlehen aus dem Verwaltungsvermögen handelt, wird aber über die Rückzahlung und Verzinsung durch die BVB über die Laufdauer amortisiert<sup>33</sup>.

Die Kosten für den Kapitaldienst (Amortisation und Verzinsung) fliessen bei der BVB über die Fahrzeugkosten in die laufende Rechnung ein. Finanziert werden die Fahrzeugkosten, die Teil der Linienrechnung sind, einerseits über die Fahrgeldeinnahmen und andererseits über die vom Kanton geleistete Abgeltung. Die vom Kanton an die BVB geleistete Abgeltung ist Teil ÖV-Globalbudgets.

**Fazit:** Der Kanton leistet über das verzinsliche und rückzahlbare Kontokorrent-Darlehen eine teilweise Vorfinanzierung der Fahrzeuge, dieser Vorgang ist – über die Laufdauer betrachtet – für den Staatshaushalt neutral.

Der Grosse Rat und die Stimmberechtigten können wie bisher über das Finanzreferendum bei der Beschaffung von neuen Trams mitentscheiden.

Rechnungsrelevant erscheinen die Fahrzeugkosten im jährlichen ÖV-Globalbudget. Sie werden über die mit der BVB in der Leistungsvereinbarung vereinbarten Abgeltung finanziert.

Grundsätzlich gilt das beschriebene Vorgehen für alle Investitionen gemäss §17 BVB-OG, sofern die BVB ein Kontokorrent Darlehen des Kantons beanspruchen muss, wie zum Beispiel die Beschaffung neuer Billetautomaten, die Modernisierung eines Depots oder den Umbau eines Verwaltungsgebäudes.

Investitionen in die Infrastruktur (Geleise, Fahrleitungen etc.) erfolgen jedoch wie bis anhin à fonds perdu durch den Kanton (§16 BVB-OG).

## 8. Sonstige Leistungen

### 8.1 Entwicklung Fernverkehr

Grundsätzlich gehört der Personenfernverkehr wie auch der Güterverkehr zum marktwirtschaftlichen Geschäftsbereich der Bahnen. Der Einfluss der öffentlichen Hand und damit auch des Kantons BS ist daher sehr beschränkt. Dennoch sollen hier im Sinne eines Gesamtbildes die Entwicklungsperspektiven für den Zeitraum 2006-9 dargestellt werden.

Im nationalen Fernverkehr wurde mit der Realisierung der erste Etappe von Bahn 2000 am 12.12.04 das Angebot schweizweit stark aufgewertet. Auch Basel profitiert von häufigeren, kürzeren und komfortableren IC-Verbindungen nach Bern, Chur und in die Westschweiz. Nach dieser umfassenden Attraktivitätssteigerung ist in den kommenden Jahren nur mit weniger bedeutsamen Angebotsverbesserungen zu rechnen. Ein wichtiger Meilenstein für die Nord-Süd-Achse Richtung Italien ist die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels Ende 2007. Zusammen mit dem neuen IC-Halt Visp verkürzt sich die Fahrzeit auf den meisten Relationen zwischen Basel und dem Wallis um rund eine Stunde gegenüber heute. Im interna-

<sup>33</sup> Bilanztechnisch handelt es sich um eine neutrale Verlängerung der Bilanz da den aufgenommen Fremdmitteln in der Bilanz die ausstehende Schuld der BVB in gleicher Höhe gegenübersteht.

tionalen Verkehr sollen zwischen Basel und Mailand via Lötschberg-Simplon täglich sechs Neigezugspaare mit einer Fahrzeit von ca. vier Stunden verkehren (Cisalpino 2). Ebenfalls auf den Zeithorizont 2008/10 verbessert werden soll das IC-Angebot zwischen Basel, Luzern und dem Tessin via Gotthard. Wichtigstes Anliegen im Schweizer Fernverkehr ist für Basel-Stadt aber die Schaffung halbstündlicher IC-Verbindungen nach Zürich.

Einen weiteren Meilenstein im internationalen Fernverkehr bildet die Einführung des TGV Est auf Sommer 2007: Vorgesehen sind täglich vier TGV-Zugspaare Paris – Basel via Strassburg. Die Fahrzeit verkürzt sich von fünf auf dreieinhalb Stunden. Nach 2010 soll auch die Neubaustrecke Belfort – Dijon (TGV Rhin-Rhône) in Betrieb gehen. Dies verkürzt nochmals die Fahrzeiten Paris – Basel und schafft schnelle Verbindungen Richtung Lyon / Südfrankreich.

Richtung Deutschland werden sich die Fahrzeiten der ICE-Züge etwa ab 2010 um 10 Minuten verkürzen. Im Mai 2005 hat der Bau des Katzenbergtunnels zwischen Schliengen und Eimeldingen begonnen, der viergleisige Ausbau zwischen Eimeldingen und Basel soll ebenfalls in Angriff genommen werden. Vorderhand offen bleibt, ob und wann in den kommenden Jahren der integrale Halbstundentakt auf der Achse Basel – Karlsruhe – Mannheim eingeführt wird.

Die Entwicklung des Fernverkehrs wird auch davon abhängen, welche Angebote die Bahngesellschaften den günstigen Tickets der Billig-Airlines entgegen halten, nach welchen Kriterien die verfügbaren Fahrplantrassen zwischen den einzelnen Anbietern im Fern-, Regional- und Güterverkehr aufgeteilt werden und welche Auswirkungen die zunehmende Liberalisierung des Bahnverkehrs (Stichwort „open access“) in diesem Zusammenhang hat.

## 8.2 Güterverkehr

Der Kanton BS bekennt sich zu einer möglichst umweltfreundlichen Abwicklung des Güterverkehrs. In Einklang mit Art. 2 und 3 Abs. c ÖVG unterstützt er die vom Bund angestrebte Verlagerungspolitik. In diesem Sinne wird sich der Kanton auch in den kommenden Jahren dafür einsetzen, dass der Güterverkehr auf Schiene und Wasser im Raum Basel günstige Rahmenbedingungen vorfindet. Im Zeitraum 2006-09 unterstützt der Kanton insbesondere folgende Massnahmen:

- Neuordnung der Rangier- und Güteranlagen von DB und SBB
- Verdopplung der Kapazität auf der Basler Verbindungsbahn durch den Bau der zweiten Rheinbrücke
- Aufwertung der Rheinschifffahrt durch Fusion der Rheinhäfen BS und BL, durch Konzentration der Basler Hafenanlagen auf das Areal in Kleinhüningen und durch Verbesserung des Anschlusses an die Autobahn A2
- Erarbeiten einer trinational tragfähigen Lösung für die Bewältigung des europäischen Transitgüterverkehrs im Raum Basel und für die Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs

Ein besonderes Augenmerk wird der Regierungsrat in diesem Zusammenhang auf die für spätestens 2006 angekündigte Botschaft des Bundes zu einem Güterverkehrsgesetz rich-

ten. Das Güterverkehrsgesetz wird das „Bundesgesetz zur Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene“ (Verkehrsverlagerungsgesetz) ablösen, das 2001 in Kraft getreten ist.

## **9. Parlamentarische Vorstösse und Volksbegehren**

### **9.1 Hängige Parlamentarische Vorstösse und Volksbegehren**

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

#### **Vorstösse zum Ausbau des Tramnetzes**

- 01.6824 Anzug A. Lachenmeier grenzüberschreitender Ausbau des Tramnetzes
- 03.7674 Anzug Susanne Signer und Konsorten betreffend neue Tramstrecken oder neue Traminien-Führungen in Basel - Südost
- 04.7816 Anzug Urs Müller und Konsorten betreffend Heuwaage-Gleisgerade Auberg - Innere Margarethenstrasse hilft BVB-Betriebskosten sparen

#### **Vorstösse zum Ausbau des Eisenbahnnetzes**

- 98.1056 Präsidialbeschluss 26/P60, GVK GR-Bericht Nr. 9064 Ausbau Regio-S-Bahn (Innenstadttunnel)
- 04.8025 Anzug Stephan Maurer und Konsorten betreffend einfachen Schienenanschluss an den EuroAirport Basel-Mulhouse
- 04.7968 Antrag Daniel Stolz und Konsorten betreffend Standesinitiative für die Aufhebung des Planungsstopp bei der Bahn 2000, 2. Etappe (3. Juradurchstich Wisenberg)
- 04.8069 Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Verhinderung einer Verzögerung des Baus des Wisenbergtunnels

#### **Vorstösse zur Finanzierung von Verkehrsanlagen**

- 03.7730 Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Zentrums-Maut zur verbreiterten finanziellen Abstützung von städtischen Zentrumslasten
- 04.7863 Anzug Beat Jans und Konsorten betreffend Einreichung einer Standesinitiative zur Entlastung des Agglomerationsverkehrs
- 04.8021 Motion Patrizia Bernasconi und Konsorten betreffend Verwendung kantonale LSVA-Anteile



### **Vorstösse zum Antriebssystem der Busflotte**

- 04.1871 Initiative; Ja zum Trolleybus
- 04.7808 Anzug Thomas Baerlocher und Konsorten betreffend Einsatz von Autobussen mit Brennstoffzellen
- 05.8150 Anzug Gabi Mächler und Konsorten betreffend ein unabhängiges Gutachten zu den ökologischen und ökonomischen Folgen anstehender Busflottenentscheide

### **Vorstösse zum Tarifsystem**

- 04.8066 Anzug Dr. Eva Herzog und Konsorten betreffend Änderung der Bestimmungen im Tarifverbund TNW betreffend kostenlosem Transport von Kinder in Gruppen unter 6 Jahren (Kindergarten, Kinderhorte, etc.)
- 05.8214 Anzug R. Engeler und Konsorten betreffend Tarifverbund TriRegio

## **9.2 Relevantes hängiges Volksbegehren – Trolleybusinitiative**

Einziges hängiges Volksbegehren mit Bedeutung für die mehrjährige ÖV-Entwicklung in BS ist die Initiative „Ja zum Trolleybus“ (04.1871). Diese wurde mit Beschluss vom 06.04.2005 vom GR für gültig erklärt und fordert insbesondere die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des Systems Trolleybus und die besondere Berücksichtigung der Lärm- und Abgasemissionen bei der Beschaffung von Bussen. Die Initiative wurde dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen. Der Regierungsrat wird – als Grundlage für diese Berichterstattung – die verschiedenen Strategien im Bereich der Antriebstechnik durch einen unabhängigen Experten auf ihre ökonomischen und ökologischen Auswirkungen untersuchen lassen. Die entsprechenden Arbeiten sind im Frühjahr 2005 eingeleitet worden.

Bis zur Abstimmung der Trolleybusinitiative wird der Regierungsrat keine Schritte unternehmen, die eine Umsetzung der Initiative behindern oder verunmöglichen. Die bis Ende 2004 genutzte Infrastruktur (Fahrleitungen, Masten) werden daher bis auf weiteres nicht abgebaut. Auch sind im Angebotsschema (siehe Kapitel 5.1.4) keine Vorschläge enthalten, die eine Umstellung der derzeit einzigen Trolleybuslinie 31 auf thermischen Antrieb voraussetzen würden. Der GR wird den Bericht des Regierungsrats zur Initiative im Laufe 2006 beraten und damit ausserhalb des ÖV-P an diesem Systementscheid teilhaben können.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Dr. Ralph Lewin

Dr. Robert Heuss

## 10. Abkürzungsverzeichnis

AAGL	Autobus AG Liestal
A&L	Aufgaben und Leistungen
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLT	Baselland Transport AG
BPG	Basler Personenschiffahrtsgesellschaft
BS	Basel Stadt
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
BVB-OG	Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe vom 10. März 2004
DB	Die 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
KAV	SR: 742.101.2, Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr vom 18. Dezember 1995 (Stand am 4. November 2003)
KBB	Koordinationsstelle Fahrten für Behinderte beider Basel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
NWCH	Nordwestschweiz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖV-P	ÖV-Programm
ÖVG	Gesetz für den öffentlichen Verkehr vom 27. Februar 2005
RPV	Regionaler Personenverkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
TAB	Trinationale Agglomération Basel
TGV	Train à grande vitesse, Hochgeschwindigkeitszug der SNCF
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TU	Transportunternehmung (z.B. BVB, BLT, SBB usw)
U-Abo	Durch die Kantone und Gemeinden verbilligtes Abonnement im TNW
UVEK	Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
WSD	Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt

## 11. **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Liniennetzplan Basel und Umgebung (Ausgangslage 1. Halbjahr 2005) .....	10
Abbildung 2: Netzplan Regio-S-Bahn (Ausgangslage 2005) .....	11
Abbildung 3: Angebotsschema 2006-2009 Linienverkehr, Hauptlinien .....	20
Abbildung 4: Nachfragedaten der Hauptlinien (2004) .....	21
Abbildung 5: Angebotsschema 2006-2009 Linienverkehr, Ergänzungslinien .....	22
Abbildung 6: Nachfragedaten der Ergänzungslinien (2004) .....	23
Abbildung 7: Haupt- (rot) und Ergänzungslinien (grün) .....	24
Abbildung 8: Jährliche kantonale Abgeltungen an die BVB für Verkehrsbehinderungen in Mio. CHF gemäss bisherigem BVB-Organisationsgesetz .....	25
Abbildung 9: Angebotsschema 2006-2009 Linienverkehr, Regio-S-Bahn .....	27
Abbildung 10: Neuer Fahrzeugtyp "FLIRT" der Firma Stadler .....	28
Abbildung 11: Haltestelle Marktplatz .....	31
Abbildung 12: grössere Stadtentwicklungsareale in Basel .....	33
Abbildung 13: Beschlossene Änderungen .....	52
Abbildung 14: Nachfragestruktur der Behindertentransporte .....	53
Abbildung 15: Entwicklung der Kosten und deren Finanzierung .....	54

## 12. **Anhangverzeichnis**

- Anhang 1: Beschlossene Änderungen
- Anhang 2: Spezielle Fahrangebote für mobilitätsbehinderte Menschen

Anhang 1: Beschlossene Änderungen im Liniennetz

In der nachfolgenden Graphik sind die beschlossenen Änderungen dargestellt:

Die neue Führung der Buslinien 33 und 37 ab 2006 (vorbehältlich dem Landratsbeschluss Kanton BL) (dargestellt als Nummer 1 und 2 in nachfolgender Abbildung), die Rote Line nach Basel SBB ab 2007 (Nummer 3), die Verknüpfung der Tramlinie 1 mit dem Bahnhof St. Johann (Nummer 4).

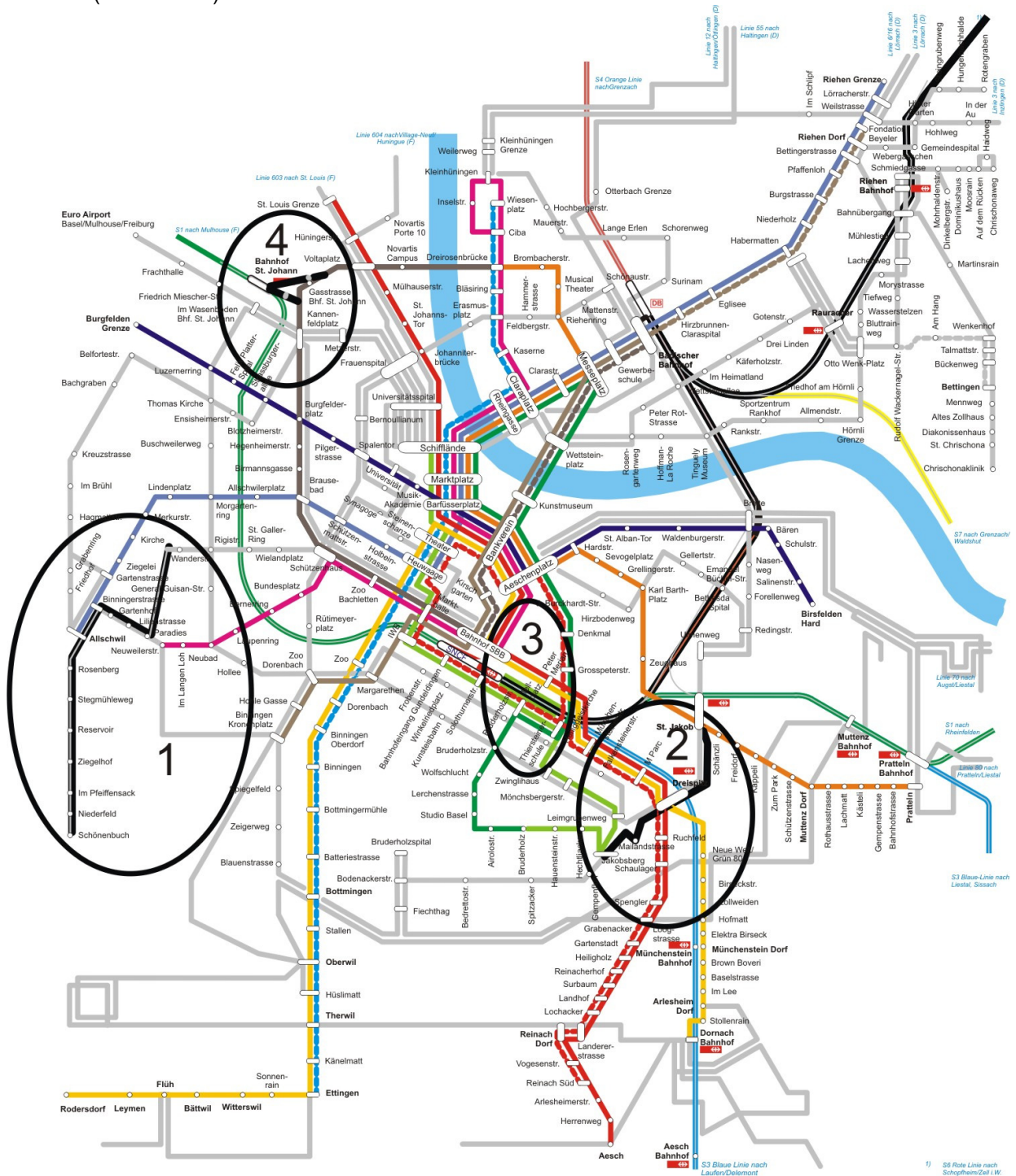


Abbildung 13: Beschlossene Änderungen

## Anhang 2: Spezielle Fahrangebote für mobilitätsbehinderte Menschen

Mit Beschluss vom 15. November 2000 hat der GR die Weiterführung der „Vereinbarung über die Beitragsleitung an die Fahrten vom Behinderten“ vom 13. Oktober 2005 mit dem Kanton BL gutgeheissen und gleichzeitig den von den beiden Halbkantonen gemeinsam zu leistenden Maximalbeitrag auf CHF 2'100'000 erhöht.

Die Kantone BS und BL betreiben einen Fahrdienst für behinderte und betagte Personen, welche aufgrund ihrer Behinderung das öffentliche Verkehrsmittel nicht benutzen können. Zur Organisation und Durchführung besteht eine Koordinationsstelle „Fahrten für Behinderten beider Basel“ (KBB). Der Transportauftrag wurde 1999, nach einem Submissionsverfahren, der 33er Taxi AG, Basel, übertragen.

### Angebot und Tarife:

Fahrberechtigte Personen mit Wohnsitz in den Kantonen BS und BL können innerhalb der Kantone BS, BL, und den Bezirken Dorneck-Tierstein und Rheinfelden gefahren werden. Das Fahrangebot steht zwischen 06.00 und 24.00 zur Verfügung, die Betriebszeiten sind also mit denjenigen der öffentlichen Verkehrsmittel vergleichbar. Seit 2004 besteht ein gesplitteter Tarif: Der sehr stark (ca. zu 75%) subventionierte Tarif A, vergleichbar mit den Tarifen des öffentlichen Verkehrsmittels, gilt für alle Freizeitfahrten der fahrberechtigten Personen. Für Fahrten, welche von einem anderen Kostenträger (z.B. Krankenkasse, Ergänzungsleistungen, IV) übernommen werden, kommt ein etwa zu 50% kostendeckender Tarif B zur Anwendung. Dank der Einführung des gesplitteten Tarifes konnte der Kostendeckungsgrad der KBB-Dienstleistung von 16 auf 30% erhöht werden. Das Budget konnte – dank dieser Massnahme – ohne die früher einmal vorgesehene Kontingentierung der Anzahl Fahrten pro Person eingehalten werden. Die Kunden und Kundinnen werden dabei im Endeffekt nicht stärker belastet, da sie die Mehrkosten des Tarifs B mit den Sozialversicherungsträgern abrechnen können.

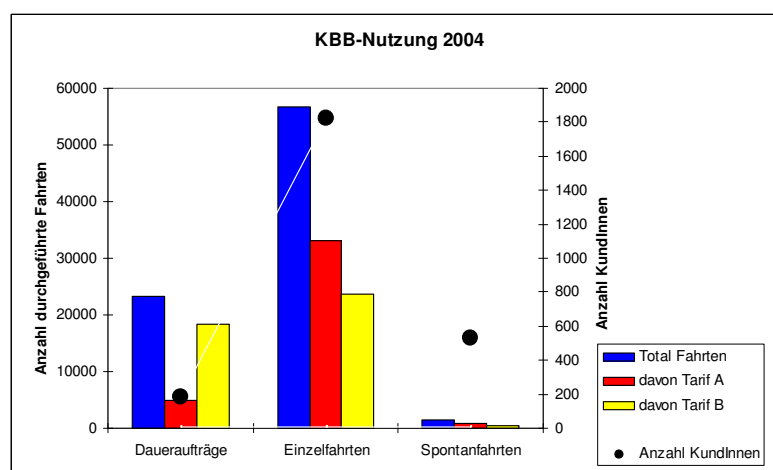


Abbildung 14: Nachfragestruktur der Behindertentransporte

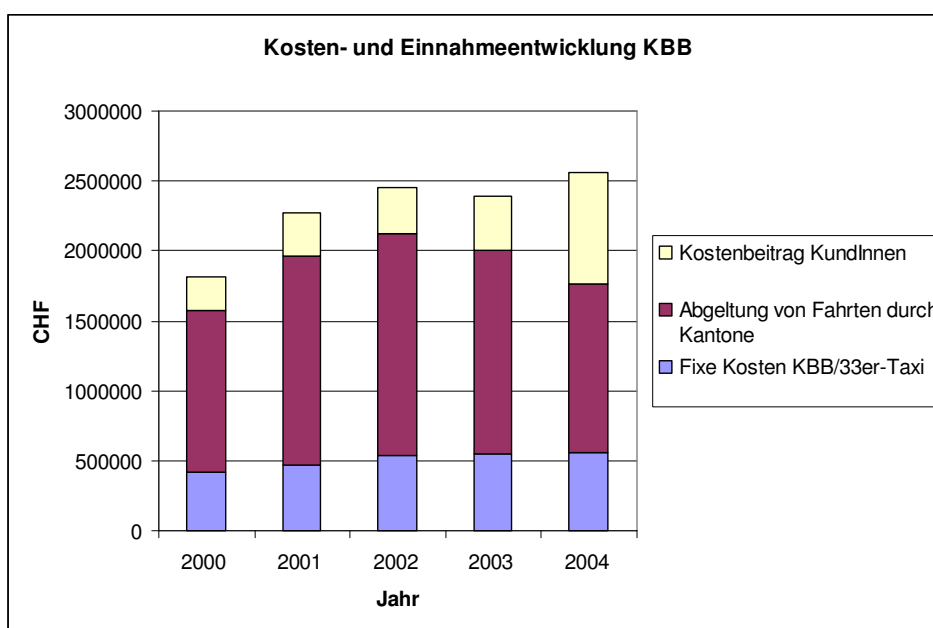
Die KBB hat im Jahre 2004 im Auftrag von behinderten Menschen 81'524 Fahrten durchgeführt und dabei fast 500'000 km zurückgelegt. 1866 der insgesamt 2662 angemeldeten fahrberechtigten Personen (schwarze Punkte in der Grafik) haben diese Leistungen in Anspruch genommen. 70% der Fahrten fallen in den Bereich der vorangemeldeten Einzelfahrten, gut ein Viertel auf Daueraufträge (insgesamt 162 Personen hatten Daueraufträge) und nur ein Anteil von 1.6% auf Spontanfahrten.

Grundsätzlich müssen die Fahrten vorangemeldet werden, da nur eine beschränkte Anzahl rollstuhlgängiger Fahrzeuge zur Verfügung steht. Spontanfahrten sind möglich, wenn ein geeignetes Fahrzeug frei ist.

### Finanzierung:

Gemäss Staatsvertrag<sup>34</sup> steht der KBB pro Jahr ein Budget von CHF 2.1 Mio. zur Verfügung. Die Kosten werden gemäss einem Schlüssel (Anzahl Fahrten und durchschnittliche Fahrdistanz je Fahrgast, gewichtet zu je 50%) auf die beiden Kantone aufgeteilt. Für die Jahre 2005 und 2006 wurde der Anteil des Kantons BS auf 48.4% berechnet, d.h. bei einer vollständigen Ausschöpfung des Kostendachs liegt dieser bei maximal CHF 1'016'400. Für die Periode 2007 bis 2009 dürfte der Anteil des Kantons BS zwischen 48 und 50% liegen. Insbesondere wegen des gegenüber der Landschaft höheren Anteils betagter Menschen ist eher mit einer leichten Steigerung zu Ungunsten des Stadtkantons zu rechnen.

Im Jahre 2004 wurde das Kostendach von CHF 2.1 Mio. zu 85% ausgeschöpft. Aufgrund der moderat zunehmenden Anzahl Fahrten, der steigenden Bekanntheit des Angebotes und auch dessen Beliebtheit rechnen wir damit, dass die budgetierten Mittel ab 2006 weitgehend ausgeschöpft werden.



**Abbildung 15: Entwicklung der Kosten und deren Finanzierung**

Die Grafik zeigt, dass rund 20% der Kosten als fixe Kosten (Geschäftsstelle, Disposition etc., blaue Farbe) anfallen und rund 80% direkt auf die Fahrten zuteilbar sind (rote und gelbe Farbe). Aus dem KBB-Budget werden die fixen Kosten (blau) und eine pro Fahrt ausbezahlte Subvention (=Abgeltung, violett) finanziert. Gelb eingetragen ist die Kostenbeteiligung der Kunden und Kundinnen, welche einen Tarif entrichten, der mit den Fahrpreisen des ÖV vergleichbar ist.

<sup>34</sup> Rechtliche Grundlage ist der Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Beitragsleistung an Fahrten von Behinderten, in Kraft seit dem 1.1.1999.

**Zufriedenheit und Entwicklungsperspektiven:**

In einer 2004 durchgeführten Befragung waren 88% der Fahrtberechtigten mit dem Angebot zufrieden und nur 2% nicht zufrieden. Beanstandet wurde in erster Linie die teilweise schlechte Verfügbarkeit für Spontanfahrten.

Das Problem der Spontanfahrten ist nicht ganz einfach zu lösen, stehen doch vor allem während den Spitzenzeiten nicht unbeschränkt rollstuhlgängige Fahrzeuge zur Verfügung. Es soll versucht werden, die Verfügbarkeit für Spontanfahrten durch folgende Massnahmen zu entschärfen:

- Anschaffung einer neuen Dispositionssoftware im Jahr 2006/2007 durch die 33er-Taxi AG. Dadurch kann vor allem auch die Fahrzeugallokation verbessert werden.
- Ausdehnung der Stand-by-Zeiten, in welchen ein Dispofahrzeuge für Spontanfahrten vorgehalten wird; dies an den Wochenenden und an Abenden (ab 2006).
- Falls das Problem weiterhin besteht: Prüfung der Akkreditierung von Drittunternehmen, welche über rollstuhlgängige Fahrzeuge verfügen (durch Zuteilung eines gewissen subventionierten Fahrtenkontingentes an Drittunternehmen).

Die jährliche Befragung zur Kundenzufriedenheit und zu den Kundenwünschen soll ab 2005 ausgebaut und verfeinert werden. Im ÖV-P 2010 bis 2013 werden wir darüber berichten.