



An den Grossen Rat

16.0702.02

BVD/P160702

Basel, 16. November 2016

Regierungsratsbeschluss vom 15. November 2016

Vernehmlassungsbericht ÖV-Programm 2018–2021

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Würdigung der Stellungnahmen	3
3. Zusammenfassung der Stellungnahmen	5
3.1 Kap. 4: Zielsetzungen 2018-2021	5
3.2 Kap. 5 ÖV-Angebotsänderungen (2018 – 2021)	8
3.3 Kap. 6 Finanzen	11
3.4 Kap. 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2021	11
3.5 Weitere Anliegen	14
4. Änderungen im ÖV-Programm 2018-2021	15
4.1 Kapitel 3: Rückblick	15
4.2 Kap. 4: Zielsetzungen 2018–2011	15
4.3 Kap. 5: ÖV-Angebotsänderungen (2018-2021)	16
4.4 Kap. 6: Finanzen	16
4.5 Kap. 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2021	17
5. Weiteres (sonstige genannte Anliegen)	17
Anhang: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden (alphabetisch)	19

1. Einleitung

Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat mit dem ÖV-Programm alle vier Jahre eine Übersicht über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs, in der er die Grundzüge des ÖV-Angebots sowie der Infrastruktur-Planung darlegt. Mit dem ÖV-Programm 2018–2021 des Kantons Basel-Stadt treibt der Regierungsrat den Ausbau des Bus- und Tramangebotes sowie der S-Bahn in Basel voran, um die Wohn- und Lebensqualität weiter zu steigern und die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts zu unterstützen.

Das ÖV-Programm 2018–2021 sieht zwei Angebotsausbauten im Tramnetz vor:

- Inbetriebnahme der Tramverbindung Margarethenstich
- Inbetriebnahme der Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis

Im Busnetz ist die Umsetzung von vier Konzepten zu Angebotserweiterungen vorgesehen:

- Schnellbus Hoffmann-La Roche
- Flughafenlinie Basel SBB–EAP
- Raum Erlenmatt/Schoren
- Anbindung Gebiet Bachgraben

Ebenso zeigt das ÖV-Programm Angebotsänderungen bei der S-Bahn sowie im Fern- und Güterverkehr auf.

Der Regierungsrat hat den Entwurf des ÖV-Programms vom 18. Mai bis zum 31. Juli 2016 in die öffentliche Vernehmlassung gegeben und in Form eines strukturierten Fragebogens um Rückmeldung gebeten.

Erstmals hat der Kanton bei einer Vernehmlassung einen Online-Fragebogen zur Verfügung gestellt. Gut die Hälfte der Teilnehmenden nutzte diese Möglichkeit. Von den Stellungnahmen, die per E-Mail oder Post eingingen, verwendeten drei Viertel der Befragten den Fragebogen. Die restlichen Stellungnahmen wurden in freier Form verfasst.

Hinweise zur Gliederung des Berichts

Der vorliegende Vernehmlassungsbericht fasst die Eingaben zusammen und erläutert die am häufigsten genannten Themen. Der Bericht gliedert sich grundsätzlich nach den Kapiteln des ÖV-Programms, nach denen auch der Fragebogen aufgebaut war.

2. Würdigung der Stellungnahmen

Insgesamt sind beim Amt für Mobilität des Bau- und Verkehrsdepartementes 61 teils sehr umfangreiche Stellungnahmen zum ÖV-Programm eingegangen, die insgesamt rund 1000 Einzelanliegen behandeln. Vereine oder Verbände haben die meisten Stellungnahmen eingereicht (> 25%). Des Weiteren haben sich die Gemeinden Riehen und Bettingen, verschiedene Quartiervereine, politische Parteien, Privatpersonen und Nachbarkörperschaften beteiligt. Auch Trans-

portunternehmen, verwaltungsinterne Stellen oder Firmen reichten Stellungnahmen ein. Eine Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden befindet sich im Anhang dieses Berichtes.

Das Spektrum an Rückmeldungen, angesprochenen Themen und unterschiedlichen Haltungen zum ÖV-Programm sowie zur ÖV-Entwicklung im Kanton ist sehr breit. Insgesamt hat die Vernehmlassung gezeigt, dass die Teilnehmenden den meisten Vorhaben des ÖV-Programms grundsätzlich zustimmen. Verschiedene geplante ÖV-Ausbauten werden jedoch auch kontrovers bewertet. Bei einzelnen Stellungnahmen zeigt sich eine ablehnende Haltung gegenüber der Strategie des ÖV-Programms.

Die Teilnehmenden merken mehrfach an, dass der Kanton noch **zu wenige Ausbaupläne** vorsieht, um die gemäss Umweltschutzgesetz notwendige Abnahme des privaten Motorfahrzeugverkehrs von mindestens zehn Prozent bis 2020 im Vergleich zu 2010 zu erreichen¹. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass er mit den geplanten Angebotsausbauten einen grossen Beitrag zur Reduktion des Autoverkehrs leistet. Dazu tragen besonders die Tramnetzentwicklung und der Ausbau der S-Bahn bei. Der Umgang des Regierungsrates mit dem Reduktionsziel ist im verkehrspolitischen Leitbild umfassend dargelegt.

Einige Eingaben fordern eine grössere Berücksichtigung der **Bedürfnisse des privaten Motorfahrzeugverkehrs**. Hier verweist der Regierungsrat auf das verkehrspolitische Leitbild, den kantonalen Richtplan und das Agglomerationsprogramm, die den Verkehr aus einer Gesamtperspektive betrachten. Das ÖV-Programm dagegen behandelt im Sinne einer sektoriellen Planung den öffentlichen Verkehr, dessen Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern im Kapitel „Transportkette“ berücksichtigt sind.

Einige Vernehmlassungsteilnehmende wünschen sich einen **grösseren Einbezug der Bevölkerung** bei der ÖV-Angebotsplanung. Für den Regierungsrat stellt die Vernehmlassung des ÖV-Programms ein wichtiges Instrument dar, um die Bevölkerung in die Planungen einzubeziehen. Er nimmt die Anliegen ernst, z.B. indem er das geplante Busangebot Erlenmatt Ost/Schoren aufgrund einer deutlichen Ablehnung durch die betroffene Quartierbevölkerung überprüft. Zudem bezieht er die Bevölkerung bei grösseren Planungen wie der Tramnetzentwicklung durch öffentliche Veranstaltungen mit Vertretungen aus Quartieren und Verbänden ein.

In den Stellungnahmen wird sehr oft der Wunsch nach Verbesserungen des **grenzüberschreitenden Tarifangebotes** geäussert. Auch der Regierungsrat hält das heutige Tarifangebot ins nahe Ausland für intransparent und unbefriedigend. Er erwartet vom Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und seinen Partnern daher, dass diese die schon lange angekündigten Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr endlich an die Hand nehmen und umsetzen. Der Verkauf der Tickets in der Agglomeration ist derart zu vereinfachen, dass sich die Fahrgäste nicht mehr mit komplizierten Tarifbestimmungen befassen müssen.

Die **Erhöhung des Beitrags der Nutzerinnen und Nutzer** an die Kosten des ÖV wird kontrovers beurteilt. Eine Mehrheit spricht sich gegen eine Erhöhung des Nutzerbeitrags aus. Der Kanton kann über die nationalen Tarife und auch diejenigen des TNW nicht alleine bestimmen. Der Regierungsrat wird sich, soweit es in seiner Kompetenz steht, für faire Tarife einsetzen.

Die Vernehmlassungsteilnehmenden stehen den **neuen Tramstrecken** nach Saint-Louis sowie über den Margarethenstich insgesamt positiv gegenüber. Einige fordern, dass die Tramlinie 17

¹ Mit Annahme des neuen Umweltschutzgesetzes hat das Basler Stimmvolk im November 2010 beschlossen, dass die gesamte Verkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs bis zum Jahr 2020 um zehn Prozent reduziert werden soll (Autobahnen ausgeschlossen).

bereits von Anfang an ganztägig über den Margarethenstich verkehrt. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass das Angebot der Tramlinie 17 mit der Nachfrage Schritt hält und weiter ausgebaut wird. Im Kleinbasel wird als Ersatz für die heute dort verkehrende Linie 17 neu die Linie 16 während der Hauptverkehrszeiten ab Schiffflände bis zum Wiesenplatz verlängert.

Die **Buskonzepte** für den Flughafenbus, die bessere Erschliessung der Roche durch einen Expressbus zum Bahnhof SBB (Linie 42) sowie eine bessere Busanbindung zwischen dem Bachgraben-Gebiet und Basel Nord werden insgesamt sehr positiv eingeschätzt und begrüsst. Deutliche Kritik hat jedoch das Buskonzept Erlenmatt Ost/Schoren erfahren. Der Regierungsrat wird seine Planungen daher nochmals prüfen und überarbeiten.

Der **Ausblick** auf die Entwicklungen im ÖV nach 2021 wird in der Vernehmlassung insgesamt positiv beurteilt. Grundsätzlich begrüssen die Befragten die Planungen für die trinationale S-Bahn und das Herzstück. Die Tramnetzentwicklung hingegen wird kontrovers beurteilt. Einige Stellungnahmen stellen sich gegen die geplanten Tramstrecken Grenzacherstrasse und Claragraben, andere wiederum fordern deren schnellere Realisierung. Das Tramprojekt Klybeck–Kleinhüningen wird generell begrüsst. Der Regierungsrat treibt mit hoher Priorität die Vorstudien der Tramnetzentwicklung voran, dabei berücksichtigt er die vielfältigen Bedürfnisse und wägt die unterschiedlichen Interessen gegeneinander ab. Über den Stand der Planungen berichtet er dem Grossen Rat alle zwei Jahre, das nächste Mal voraussichtlich im Sommer 2017.

3. Zusammenfassung der Stellungnahmen

Die insgesamt 61 eingegangenen Stellungnahmen werden im Folgenden basierend auf der Berichtsstruktur des ÖV-Programms 2018–2021 zusammenfassend dargelegt. Die quantitative Auswertung, die sich in den Grafiken widerspiegelt, basiert ausschliesslich auf den eingereichten Fragebögen. Stellungnahmen, die ohne Fragebogen eingegangen sind, wurden qualitativ ausgewertet und finden sich ebenfalls in der Zusammenfassung wieder.

3.1 Kap. 4: Zielsetzungen 2018–2021

Kap. 4.1 Grundlagen

Einzelne Eingaben fordern die verbesserte Koordination und Abstimmung während des Planungsprozesses. Dies betrifft sowohl die interne Koordination zwischen den verschiedenen Planungen und Amtsstellen als auch die externe Abstimmung mit anderen Städten und Kantonen bzw. Regionen (insbesondere mit dem Kanton Basel-Landschaft).

Kap. 4.2 Strategische Schwerpunkte

Eine deutliche Mehrheit der Befragten ist im Grundsatz mit den strategischen Schwerpunkten des ÖV-Programms einverstanden:

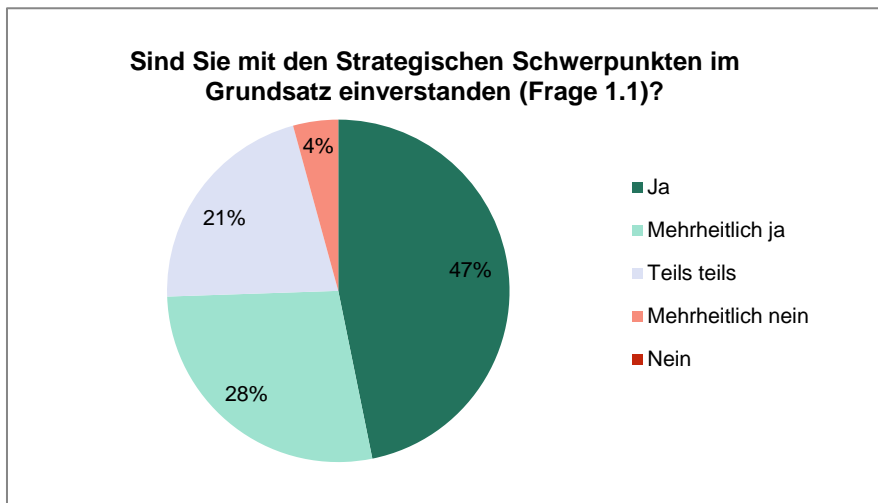


Abbildung 1: Einverständnis mit den strategischen Schwerpunkten im ÖV-Programm 2018–2021 (13 von 61 Stellungnahmen ohne Antworten)

- Fast die Hälfte der Teilnehmenden drückt eine klare Zustimmung aus. Dies entspricht einer deutlichen Zunahme gegenüber dem ÖV-Programm 2014–2017. Damals betrug die Zustimmung 34% („ja“).
- Knapp drei Viertel der Teilnehmenden weisen eine klare oder mehrheitliche Zustimmung zum ÖV-Programm auf („ja“ und „mehrheitlich ja“). Dies entspricht ungefähr dem Wert der Vernehmlassung des letzten ÖV-Programms.
- Nur eine einzelne Stellungnahme lehnt das ÖV-Programm klar ab (nicht in der Abbildung ersichtlich, da keine Eingabe mittels Fragebogen).

Kap. 4.2.2 Erhöhung Fahrgastkomfort

- Neue Fahrzeuge bei Tram und Bus: Mehrere Befragte begrüßen die Beschaffung von (leisen) Elektrobussen (siehe auch 4.2.3). Vereinzelt fordern von der BVB aufgrund der früheren Beschaffung von Gasbussen und der jetzt geplanten Umstellung auf Elektrobusse eine kohärentere Rollmaterialstrategie.
- Fahrgastinformation und Vertrieb: Einzelne Eingaben wünschen dynamische Abfahrtsanzeigen in den Fahrzeugen sowie eine verbesserte Fahrgastinformation am Bahnhof SBB. Weiter fordern einzelne Befragte eine höhere Priorität bei der Digitalisierung im ÖV, beispielsweise bei der Einführung von E-Tickets.
- Wartehallen: Nur wenige Stellungnahmen thematisieren die Wartehallen an den Haltestellen. Einige weisen den Wartehallen und einer guten Haltestellenausstattung eine hohe Priorität zu, während dies für andere von untergeordneter Bedeutung ist.
- Fahrplanstabilität und Verkürzung von Fahrzeiten: Verschiedene Teilnehmende betonen, dass die Fahrplanstabilität wichtiger ist, als die Verkürzung der Fahrzeit. Sie räumen der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit eine hohe Priorität ein. Vereinzelt fordern auch eine verbesserte Priorisierung des ÖV an Lichtsignalanlagen und den vermehrten Einsatz von Eigentrassees für den ÖV (z.B. Busspuren).
- Hindernisfreier Zugang zum ÖV: Im Grundsatz unterstützen die meisten Befragten das Ziel eines hindernisfreien Zugangs zum ÖV. Verschiedene Stellungnahmen fordern explizit eine zeitnahe Umsetzung. Einzelne weisen jedoch darauf hin, dass bei der Umsetzung die Verhältnismässigkeit gewahrt bleiben soll und dass der Velo- und der Fussverkehr durch die Massnahmen nicht eingeschränkt werden dürfen.

Kap. 4.2.3 Einsatz von 100 Prozent erneuerbaren Energieträgern im ÖV

Die Vernehmlassungsteilnehmenden begrüßen im Allgemeinen die Umstellung auf 100 Prozent erneuerbare Energieträger. Im Zusammenhang mit der Einführung von neuen Technologien weisen vereinzelt Stellungnahmen aber auch auf finanzielle Risiken einer Umstellung hin.

Kap. 4.2.4 Förderung und Verbesserung der Transportkette

Diverse Stellungnahmen fordern eine verbesserte Veloinfrastruktur an den Haltestellen besonders am Bahnhof SBB, am Badischen Bahnhof und an Endhaltestellen. Auch der Wunsch nach einem Veloverleihsystem kommt in den Stellungnahmen vereinzelt zum Ausdruck. Weitere Verbesserungswünsche beziehen sich auf die Passerelle als Zugang vom Gundeldingerquartier zum Bahnhof SBB, auf ungünstige Umsteigebeziehungen an Strassenquerungen, auf den Bau von Park&Ride-Anlagen sowie die Verfügbarkeit von Carsharing-Angeboten an wichtigen ÖV-Haltestellen.

Kap. 4.2.5 Weiterentwicklung im Bereich Tarife, TNW und Organisationsstrukturen

Das grenzüberschreitende Tarifsystem ist eines der am häufigsten genannten Themen in der Vernehmlassung. Viele Stellungnahmen fordern ein attraktives, einfaches und transparentes Tarifsystem, das auch den grenzüberschreitenden ÖV berücksichtigt, oder gar einen trinationalen Tarifverbund. Neben Vereinfachungen bei den Einzelbilletten stellt die grenzüberschreitende Anerkennung von U-Abo, Halbtax, GA und Gleis 7 eine gewichtige Forderung dar.

Verschiedene Stellungnahmen beziehen sich auch auf die Ausgestaltung des U-Abos und verlangen eine unveränderte Beibehaltung des heutigen Systems. Gleichzeitig unterstützen andere Eingaben eine Erweiterung des Abo-Sortiments (Abonnemente auch für Teilgebiete / Zonen) oder generell eine Anpassung der Tarifstruktur.

In einigen Stellungnahmen kam der Wunsch nach einer grenzüberschreitenden Bestellerorganisation bzw. einem grenzüberschreitenden Verkehrsverbund zum Ausdruck. Zum Teil beziehen sich diese Anliegen aber primär auf die grenzüberschreitende Tarifierung. Manche Eingaben befürchten, dass die Einführung eines Verkehrsverbundes einen Verlust der Einflussnahme des Parlaments sowie eine Verschlechterung des Angebots für Kunden und der Bedingungen für das Personal der Transportunternehmen bringen könnte. Des Weiteren findet die Forderung nach einer Ausdehnung des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) bis Olten und Delémont in einzelnen Rückmeldungen Erwähnung.

Kap. 4.2.6 Vereinbarung mit Transportunternehmen über Qualitätsziele und Standards

Eine Stellungnahme fordert mehr unternehmerische Freiheit für die BVB.

Kap. 4.2.7 Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen

Eine Erhöhung des Beitrags der Nutzerinnen und Nutzer an den Kosten des ÖV wird kontrovers beurteilt. Unter den Teilnehmenden spricht sich eine Mehrheit gegen eine Erhöhung des Nutzerbeitrags aus, da der ÖV möglichst kostengünstig bleiben sollte. Andere hingegen begrüßen eine Erhöhung des Nutzerbeitrags.

Vereinzelte Befragte äussern die Befürchtung, dass eine Effizienzsteigerung bei den Transportunternehmen mit einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal einhergehen könnte.

Ergänzung um weitere Schwerpunkte (Frage 1.2): Über 40% der Stellungnahmen beinhalten Ergänzungen der strategischen Schwerpunkte. Thematisch sind diese sehr breit gestreut, mehrfach werden folgende Schwerpunkte genannt:

- Verlagerung privater Motorfahrzeugverkehr – ÖV: Einige Teilnehmende fordern eine offensivere ÖV-Entwicklung, die zu einer stärkeren Verlagerung des Autoverkehrs hin zum ÖV führt, so dass das gesetzlich vorgeschriebene Reduktionsziel des privaten Motorfahrzeugverkehrs um 10% (gegenüber 2010) erreicht werden kann.
- Vermehrter und früher Einbezug der Bevölkerung in Planungsprozesse
- Stärkung der trinationalen Zusammenarbeit
- Thematisierung des Güterverkehrs und der Koordination von Güter- und Personenverkehr
- Berücksichtigung der ÖV-Erschliessung von Schwerpunktgebieten (Gebiet Dreispitz, Stücki, Grosspeter, Wolf)

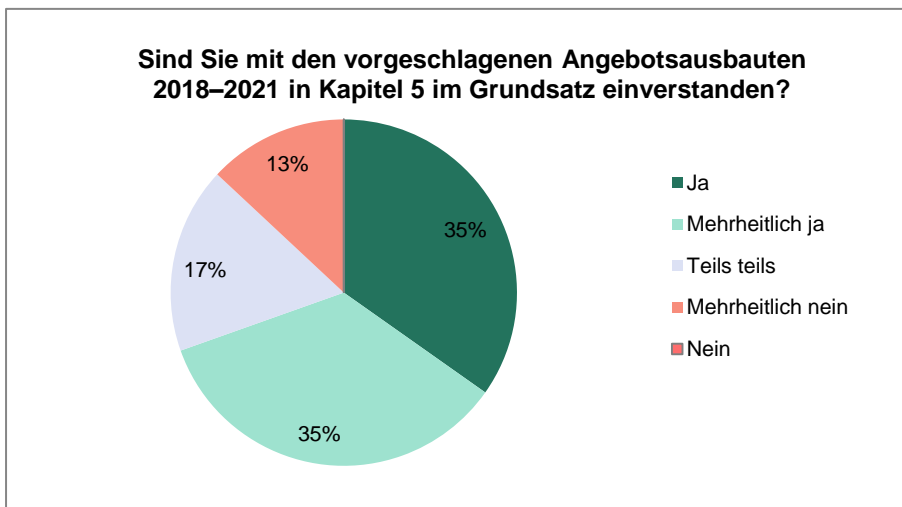
Priorisierung von einzelnen der strategischen Schwerpunkte (Frage 1.3): Mit 40% macht ein wesentlicher Anteil der Teilnehmenden keine Aussage zu einer Priorisierung der strategischen

Schwerpunkte. Von den Befragten, die diesbezüglich eine Aussage machen, befürwortet ein Grossteil die Priorisierung eines einzelnen Schwerpunkts. Am häufigsten wünschen sie die Priorisierung des grenzüberschreitenden Tarifsystems. Ebenfalls häufig genannt ist der Angebots- bzw. Infrastrukturausbau. Die Teilnehmenden sprechen sich dabei mehrheitlich für einzelne, spezifische Angebotsausbauten aus. Die Förderung der Transportkette stellt einen weiteren mehrfach erwähnten Schwerpunkt dar. Hierbei wünschen sich die Befragten eine Optimierung des Zugangs zum ÖV für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch eine Optimierung der Umsteigesituationen.

3.2 Kap. 5 ÖV-Angebotsänderungen (2018–2021)

Unter den Teilnehmenden, die den Fragebogen ausgefüllt haben, gibt es ein grundsätzliches Einverständnis mit den Angebotsausbauten 2018–2021. Gut zwei Drittel befürworten diese mit einem klaren oder mehrheitlichen Ja. Demgegenüber weist keiner der Teilnehmenden eine uneingeschränkte Ablehnung gegenüber den Angebotsausbauten 2018–2021 auf.

Die Mehrheit ist der Ansicht, dass die Angebotsausbauten mit den strategischen Schwerpunkten übereinstimmen. Vereinzelte Stellungnahmen bemängeln, dass nur Massnahmen für den strategischen Schwerpunkt „Weiterentwicklung ÖV-Angebot und Infrastrukturplanungen“ skizziert würden, während Umsetzungsschritte für alle anderen Schwerpunkte unerwähnt blieben. Weitere kritische Eingaben beziehen sich zumeist auf einzelne Angebotsausbauten, wobei sich die kritischen Voten in der Mehrheit nicht auf die im Kapitel 5 beschriebenen Angebotsausbauten beziehen, sondern auf Angebotsausbauten, die erst nach 2021 anstehen.



Kap. 5.1 Tram

Der Margarethenstich ist dasjenige Tramprojekt mit den häufigsten Erwähnungen. Im Grundsatz begrüsst eine Mehrheit die Umsetzung der Tramverbindung Margarethenstich. Diverse Befragte fordern, dass die Linie 17 von Beginn an als Ganztageslinie verkehrt und nicht wie geplant nur zu den Hauptverkehrszeiten. Bedenken betreffen den Wegfall der Linie 17 im Kleinbasel als Verstärkung zu den Hauptverkehrszeiten (neu wird dies künftig die Linie 16 übernehmen) und die zusätzliche Belastung des Centralbahnplatzes.

Nur einzelne Stellungnahmen beziehen sich auf die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis. Sie fordern, dass bei der Einführung des neuen Angebots Begleitmassnahmen getroffen werden, die das Umsteigen auf den ÖV fördern (z.B. Park&Ride am Bahnhof Saint-Louis).

Im Grundsatz begrüßen die Teilnehmenden eine Integration der Linie E11 in die Linie 11 zwecks einer besseren Entlastung der Tramlinie 11. Mehrere Eingaben beinhalten jedoch Bedenken bezüglich der stärkeren Belastung des Centralbahnplatzes und der Achse Schiffflände–Barfüsserplatz.

Einige Stellungnahmen fordern generell Massnahmen zur Entlastung der Achse Schiffflände–Barfüsserplatz vom Tramverkehr. Um dies zu erreichen, regen sie eine bessere zeitliche Koordination, eine Zusammenlegung der Haltestellen Schiffflände und Marktplatz oder eine Reduktion der Anzahl Linien an, beispielsweise durch die Einführung von Ringlinien. Einzelne befürchten die zunehmende Belastung des Wettsteinplatzes infolge der Tramprojekte Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse und Claragraben. Eine Stellungnahme fordert zudem, dass die Tramlinie 2 auch an Wochenenden und abends bis Eglisee verkehrt.

Kap. 5.2 Bus

Die Stellungnahmen zu den Buskonzepten machen deutlich, dass das geplante Angebot für die Gebiete Erlenmatt Ost und Schoren deutlich schlechter abschneidet als die Angebotserweiterungen für den Flughafenbus oder die Verbesserung der Busanbindung zwischen Roche und dem Bahnhof SBB, die fast ausschliesslich positive Feedbacks erhalten.

Buskonzept Erlenmatt Ost / Schoren (Frage 2.3): Trotz einer Zustimmung von knapp der Hälfte der Befragten ist das Buskonzept umstritten (ein Drittel *nein* oder *mehrheitlich nein*). Gegen das Konzept sprechen sich hauptsächlich Privatpersonen aus dem Quartier, Quartierorganisationen und einige politische Parteien aus. Besonders im Vergleich mit den anderen Buskonzepten fällt die Rückmeldung zu dieser Angebotsplanung deutlich kritischer aus. Die Zustimmungen kommen mehrheitlich von Teilnehmenden ohne direkten Bezug zum Erlenmatt- oder Schoren-Quartier. Die zum Teil deutlichen Ablehnungen beziehen sich vor allem darauf, dass die Führung zur Dreirosenbrücke keinem Kundenbedürfnis entspreche und die Nachfrage somit sehr gering wäre. Stellungnahmen, die nur *teils* einverstanden sind, begrüßen häufig die Taktverdichtung im Schoren, oder betonen die Dringlichkeit einer besseren Buserschliessung des Quartiers, lehnen aber die neue Linienführung zwischen Badischem Bahnhof und Dreirosenbrücke ab. Mehrere Eingaben fordern, dass die Linie 36 im Schoren auf den 7.5-Min.-Takt verdichtet wird und damit eine Direktanbindung an Kleinhüningen und das Stückli bestehen bleibt. Ausserdem sind verschiedene Befragte der Ansicht, der Strassenquerschnitt der Müllheimerstrasse sei zu schmal für eine Buslinie. Sie befürchten, dass deshalb eine beachtliche Anzahl an Parkplätzen aufgehoben werden müsse. Zudem kritisieren Einzelne, dass der Betrieb des Busses aufgrund der Verkehrssituation verspätungsanfällig werden könnte.

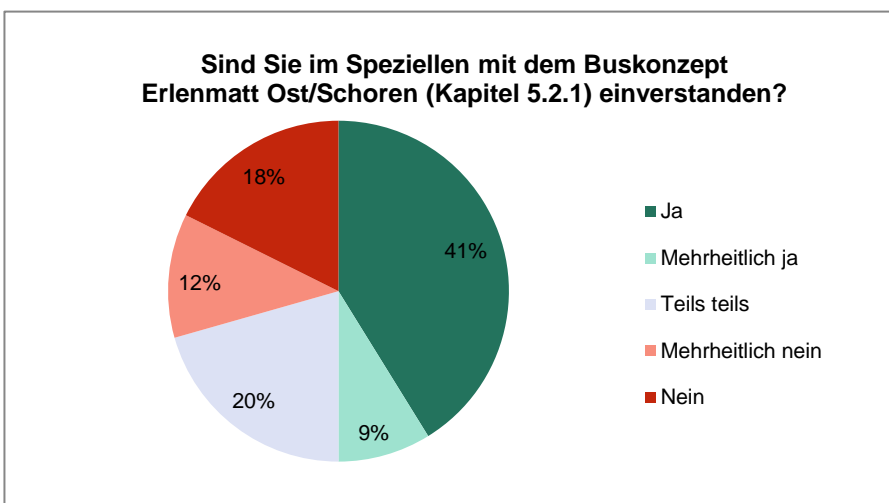


Abbildung 3: Einverständnis zum Buskonzept Erlenmatt Ost/Schoren (27 von 61 Stellungnahmen ohne Antworten)

Buskonzept Flughafenbus (Frage 2.4): Das Konzept des Flughafenbusses erfährt eine deutliche Zustimmung. Über drei Viertel der Teilnehmenden äussern sich positiv (*ja* oder *mehrheitlich ja*) dazu. Gänzlich ablehnende Antworten gibt es nicht, eine Eingabe bewertet das Buskonzept mehrheitlich negativ.

Die Teilnehmenden stehen der Überlagerung der Linie 50 durch eine Expresslinie grundsätzlich positiv gegenüber. Vor allem die Verlängerung einer Buslinie aus dem Kleinbasel zum Flughafen wird von vielen Teilnehmenden begrüsst. Einige wünschen, dass diese zweite Verbindung zum Flughafen bereits früher und unabhängig vom Bahnanschluss realisiert wird. Kritische Stimmen beziehen sich vor allem darauf, dass sich der Takt der Linie 50 zwischenzeitlich auf einen 10-Minuten-Takt reduziert.

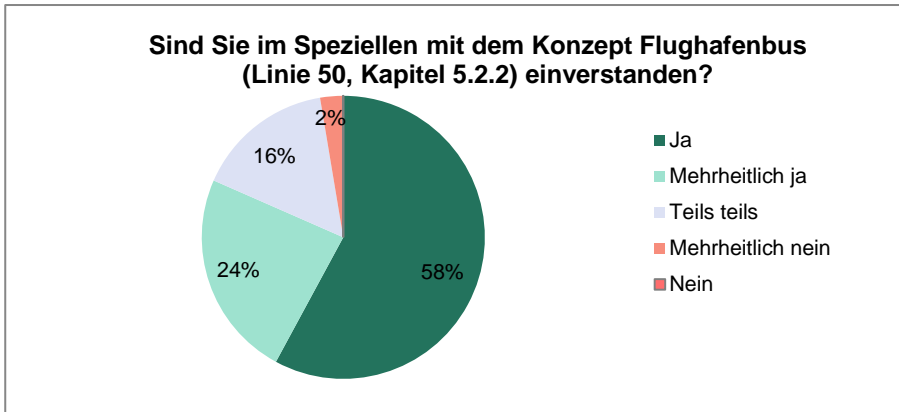


Abbildung 4: Einverständnis zum Buskonzept Flughafenbus (22 von 61 Stellungnahmen ohne Antworten)

Verbesserung der Verbindung Roche–Bhf SBB (Frage 2.5): Die Befragten stimmen dieser Angebotsverlängerung mehrheitlich zu. Mehr als 75% befürworten dieses Konzept (*ja* oder *mehrheitlich ja*). Die Zustimmung zu dieser neuen Verbindung wird nur in einer Stellungnahme klar verneint mit der Begründung, dass ein Bus mit stehenden Passagieren nicht auf der Autobahn verkehren sollte.

Kritisch äussern sich verschiedene Stellungnahmen zur möglichen Stausituation und zu den knappen Platzverhältnissen am bereits heute überlasteten Centralbahnplatz. Einige Eingaben betonen, dass diese Buserschliessung nur eine Übergangslösung darstellen kann, bis die S-Bahn Haltestelle Solitude oder das Tram in der Grenzacherstrasse realisiert ist.

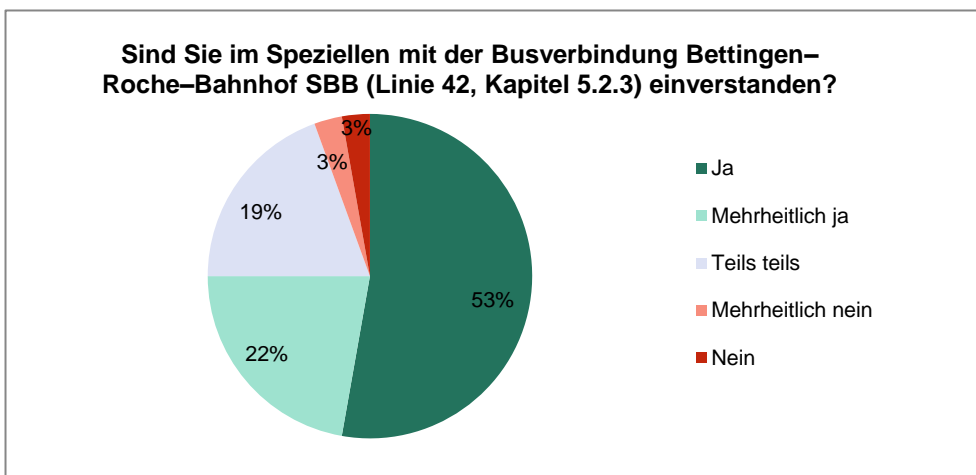


Abbildung 5: Einverständnis zur Verbesserung der Verbindung Roche–Bhf SBB (25 von 61 Stellungnahmen ohne Antworten)

Busverbindung Bachgraben–Bhf. St. Johann–Bad. Bahnhof / Kleinbasel: Eine Mehrheit der Teilnehmenden begrüsst den Angebotsausbau. Vereinzelt bestehen jedoch Zweifel an der zeitnahen Umsetzbarkeit. Die Parallelführung mit der Tramlinie 1 wird zudem kritisch hinterfragt.

Weitere Angebotsausbauten Bus

Die Teilnehmenden erachten die Erwähnung verschiedener weiterer Ausbauprojekte als wichtig. Hierbei handelt es sich jeweils um einzelne Voten:

- Busverbindung zwischen Schweizerhalle und Badischem Bahnhof
- Verbesserung der Busverbindung zwischen Inzlingen und Riehen
- Taktverdichtung der Linie 33

Kapitel 5.3 Bahn

Nur vereinzelte Stellungnahmen erwähnen die Angebotsänderungen der S-Bahn im Zeitraum 2018–2021. Sie beziehen sich auf die Aufnahme einiger spezifischer Angebots- oder Infrastrukturausbauten ins ÖV-Programm wie die Verkürzung der Wartezeit der S6 am Badischen Bahnhof oder die Einführung von Direktverbindungen Elsass–Schweiz über Basel hinaus.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Fernverkehrs fordern einige Eingaben eine bessere Verbindung in die Westschweiz und ins Tessin und damit verbunden eine Priorisierung des Doppelpurbaus im Laufental, ebenso wie den Erhalt der Direktzüge Basel–Zürich–Nordostschweiz. Einzelne Befragte fürchten, dass mit einer Zunahme des Güterverkehrs Kapazitätsengpässe entstehen. Sie betonen in diesem Zusammenhang auch die Wichtigkeit einer besseren Koordination des Güter- und Personenverkehrs sowie die Entflechtung von Fern-, Güter- und Regionalverkehr.

Kapitel 5.4 Ergänzender Verkehr

Aufgrund der Umsetzung des hindernisfreien ÖV befürchten einzelne Befragte eine Reduktion des ergänzenden Angebots für mobilitätseingeschränkte Personen.

Einzelne befürworten die Standortsuche eines Fernbus-Terminals und erachten einen solchen als wichtig für den Standort Basel. Demgegenüber weisen andere darauf hin, dass der Fernbusverkehr den bestehenden ÖV nicht behindern darf. Sie hinterfragen auch kritisch, ob der Kanton die Lärm- und Umweltbelastung wie auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs bei der Suche nach geeigneten Standorten genügend berücksichtigt. Vereinzelt Rückmeldungen geben konkrete Präferenzen für einen Standort an.

Kap. 5.5 Angebotsschema Tram- und Busnetz

Einzelne Teilnehmende fordern Taktverdichtungen sowohl spezifisch für einzelne Buslinien als auch generell im Spätverkehr ab 20 Uhr und in den Aussenquartieren. In einer Stellungnahme wird zudem die Verlängerung der Betriebszeiten bis nach der Sperrstunde gefordert.

3.3 Kap. 6 Finanzen

Das Kapitel Finanzen findet in der Vernehmlassung nur wenig Beachtung. Vereinzelt fordern, dass Angaben zum Kostendeckungsgrad pro Linie ausgewiesen werden. Eine Stellungnahme regt eine stärkere Beteiligung der betreffenden Länder bei grenzüberschreitenden Tramausbauten an.

3.4 Kap. 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2021

Knapp zwei Drittel der Teilnehmenden drücken eine grundsätzliche Zustimmung (*ja* oder *mehrheitlich ja*) zu den geplanten Angebotsausbauten nach 2021 aus. Rund ein Drittel ist mehrheitlich nicht oder nur teilweise einverstanden mit den geplanten Angebotsausbauten.

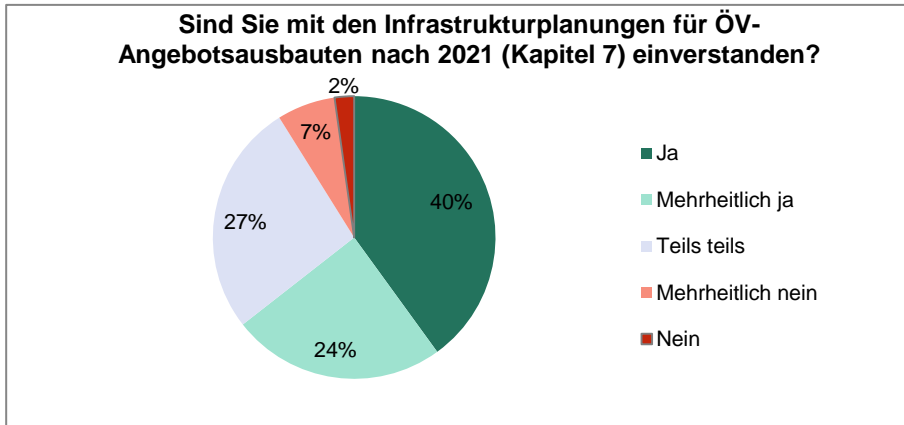


Abbildung 6: Grundsätzliches Einverständnis mit den Infrastrukturplanungen für ÖV-Angebotsausbauten nach 2021 (15 von 61 Stellungnahmen ohne Antworten)

Auf die Frage, welche langfristigen Massnahmen nach 2021 Priorität haben sollten, nennen die Vernehmlassungsteilnehmenden folgende Schwerpunkte:

- Umsetzung des Herzstücks und Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn (explizit genannt werden in diesem Zusammenhang auch die neuen Haltestellen Solitude, Morgartenring, Wolf, St. Jakob)
- Bahnanschluss EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
- Verschiedene Tramprojekte (Tram 30, Tram Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse, Tram Claragraben, Tram Klybeck–Kleinhüningen, Abzweiger Güterstrasse aus Margarethenstrasse)
- Verbesserung der Transportkette, insbesondere Park&Ride, Bike&Ride, sowie Verbesserung der Umsteigeverbindungen
- Angebotsausbau im Bahnverkehr (Fernverkehrsverbindungen nach Biel und in die Westschweiz, Ausbau Hoch- und Oberrheinstrecke)
- Ausbau des Bahnhofs Basel SBB
- Umsetzung der trinationalen Tarifierung

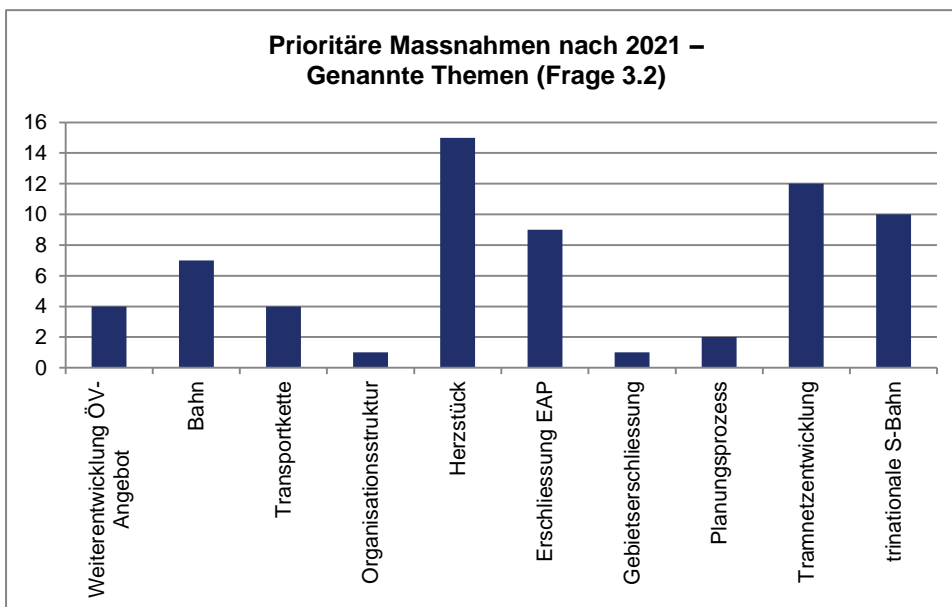


Abbildung 7: Priorität der Massnahmen nach 2021

Kap. 7.1 Tramnetzentwicklung

Grundsätzlich befürworten die Befragten die Tramnetzentwicklung. Verschiedene Ausbauprojekte werden namentlich genannt:

Die geplante neue **Tramstrecke Klybeck–Kleinhüningen** ist bei den Vernehmlassungsteilnehmenden grundsätzlich unbestritten. Einige Stellungnahmen ziehen eine Streckenführung durch das Klybeck-Areal einer Streckenführung über die Hochbergerstrasse vor. Andere wiederum empfehlen eine bessere ÖV-Anbindung des Stücki-Areals.

Die Mehrheit der Stellungnahmen befürwortet die Einführung der **Tramlinie 30**. Einzelne Eingaben von Anwohnern oder Quartiervereinen stellen sich jedoch gegen dieses Tramprojekt.

Das geplante **Tram Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse** stellt bei den Teilnehmenden der Vernehmlassung das umstrittenste Tramprojekt dar. Es sind ähnlich viele befürwortende wie ablehnende Stellungnahmen eingegangen.

Ein Teil der Befragten möchte, dass die Planungen zum Tram Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse, zum Tram Claragraben wie auch zum Tram 30 schneller voranschreiten. Ein anderer Teil dagegen befürchtet eine Überlastung des Wettsteinplatzes, die Beeinträchtigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs oder eine übermässige Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Erschütterung. Zudem hält ein weiterer Teil eine Umstellung von Bus- auf Trambetrieb aus Kapazitätsgründen nicht für nötig.

Mehrere Stellungnahmen begrüssen eine Entlastung der Achse Schiffflände–Barfüsserplatz; eine Umlegung der Tramlinie 8 über die Wettsteinbrücke findet dagegen nicht nur Zustimmung. Befürworter und Gegner der geplanten Tramverbindung durch den Claragraben halten sich in etwa die Waage.

Zusätzlich zu den im ÖV-Programm aufgezeigten Tramprojekten werden für die Periode nach 2021 die folgenden Massnahmen gefordert, die jedoch fast ausnahmslos ausserhalb des Kantons Basel-Stadt liegen:

- Verlängerung der Tramlinie 6 nach Lörrach
- Weitere Verlängerung der Tramlinie 8 durch die Stadt Weil am Rhein
- Verlängerung der Tramlinie 11 nach Saint-Louis
- Verlängerung der Tramlinien 3 und 11 bis zum EuroAirport
- Bildung einer Ringlinie zur Entlastung Innenstadt

Kap. 7.2 Anpassungen im Busangebot

Für die Periode nach 2021 fordern die Teilnehmenden einzelne Busausbauten wie Linienverlängerungen nach Hégenheim und Hésingue, eine Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Gebiet Schweizerhalle oder einer Verbindung zwischen Riehenstrasse und Grenzacherstrasse. Zudem verlangen einzelne ein Gesamtbuskonzept analog zum Studienauftrag Tramnetz 2020.

Kap. 7.3 Hafen- und Stadtentwicklung /3 Land

Diverse Stellungnahmen vermissen im ÖV-Programm Aussagen zur ÖV-Erschliessung der Entwicklungsareale Dreispitz, Grosspeter, Wolf, CityGate und Stücki.

Kap. 7.4 Bahn

FABI/STEP: Nur wenige Stellungnahmen beziehen sich auf das Strategische Entwicklungsprogramm basierend auf der Gesetzesgrundlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI/STEP). Einzelne Stellungnahmen weisen darauf hin, dass im Zusammenhang mit den ÖV-Ausbauten auch der Ausbau der Publikumsanlagen des Bahnhofs Basel SBB mitberücksichtigt werden muss, da dieser die steigenden Fahrgastzahlen bewältigen muss.

Trinationale S-Bahn: Mehrere Teilnehmende der Vernehmlassung erachten den Ausbau der S-Bahn als prioritäre Massnahme. Ein besonderer Schwerpunkt in den Forderungen liegt auf der Realisierung der geplanten Haltestellen Solitude und Morgartenring. Zusätzlich fordern verschiedene Teilnehmende Verbesserungen des S-Bahn-Angebots nach Deutschland und Frankreich. Eine Stellungnahme nennt eine durchgängige S-Bahnverbindung Mulhouse–Basel–Olten. Je eine weitere Eingabe fordert für die Wiesentalstrecke sowohl die Prüfung einer Tieflage der S6 im Riehener Dorfzentrum, einen Doppelspurausbau zwischen Lörrach und Riehen als auch die Planung einer Mobilitätsdrehscheibe am Zoll.

Herzstück: Die Mehrheit der Teilnehmenden erachtet das Herzstück als wichtiges Element im S-Bahn Netz, das zeitnah in Betrieb gehen soll. Vereinzelt gibt es auch kritische Stimmen, die Zweifel am Nutzen des Projekts haben und sich einen Nachweis des Nutzens wünschen.

Bahnanschluss EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg: Die Mehrheit der Teilnehmenden befürwortet einen Bahnanschluss des EuroAirports. Es gibt jedoch auch kritische Voten hierzu, die darin eine Förderung des Flugverkehrs am Standort Basel-Mulhouse sehen und den Bahnanschluss aus diesem Grunde ablehnen. Vereinzelt werden auch alternative Erschliessungsmöglichkeiten beschrieben bzw. gefordert:

- Trammerschliessung
- Verbesserte Anbindung des Flughafens an die bestehende Bahnlinie Basel–Mulhouse
- Anbindung an den Fernverkehr

Elektrifizierung Hochrheinstrecke Basel–Waldshut–Erzingen: Mehrere Befragte befürworten ausdrücklich die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke.

Weitere Massnahmen für den Zeitraum nach 2021

In der Vernehmlassung hat der Regierungsrat nach weiteren Massnahmen gefragt, die es in einem langfristigen Zeithorizont zu berücksichtigen gelte. Die einzelnen Forderungen sind in die Auswertungen nach Kapitel eingeflossen.

3.5 Weitere Anliegen

In mehreren Stellungnahmen werden einzelne weitere Themen angesprochen, die sich keinem Kapitel des ÖV-Programms klar zuordnen lassen. Diese sind im Folgenden aufgeführt.

Velo

Einzelne Stellungnahmen weisen darauf hin, dass die ÖV-Infrastruktur und deren Ausbau die Velofahrenden nicht beeinträchtigen dürfen.

Koordination privater Motorfahrzeugverkehr

Einzelne Eingaben wünschen sich eine Berücksichtigung und Förderung des privaten Motorfahrzeugverkehrs (u.a. durch ein Strategisches Programm für den Strassenverkehr). Demgegenüber fordern andere Stellungnahmen einen Verzicht auf weitere Ausbauten der Strasseninfrastruktur.

Wirtschaft

Einzelne fordern eine verstärkte Unterstützung und Berücksichtigung von Interessen der Wirtschaft. Auch flexible Arbeitszeiten zur Abflachung der Verkehrsspitzen ist Gegenstand einzelner Stellungnahmen.

4. Änderungen im ÖV-Programm 2018–2021

Dieses Kapitel zeigt die wichtigsten Änderungen am ÖV-Programm 2018–2021 auf, die der Regierungsrat aufgrund der Vernehmlassung vorgenommen hat. Umformulierungen, Präzisierungen, kleine Ergänzungen oder Korrekturen, Vervollständigungen und Aktualisierungen aufgrund des Fortschritts der Planungen sind nicht im Einzelnen aufgelistet.

4.1 Kapitel 3: Rückblick

Kap. 3.1 Änderungen während des ÖV-Programms 2014-2017

Der Abschnitt zur Taktverdichtung im Spätverkehr enthält neu die Aussage, dass der Regierungsrat die Entwicklung der Nachfrage permanent verfolgt und bereit ist, allenfalls entsprechende Massnahmen zu prüfen. Die nun vorliegenden Kennzahlen des Jahres 2015 ergänzen die Nachfrageentwicklungen Tram und Bus sowie S-Bahn.

Das Kapitel wurde zudem mit der Aussage ergänzt, dass, basierend auf dem revidierten Gütertransportgesetz des Bundes mit dem Netznutzungskonzept und dem Netznutzungsplan, neue verbindliche Instrumente für eine Abstimmung der Trassennutzung zwischen Personen- und Güterverkehr vorhanden seien.

4.2 Kap. 4: Zielsetzungen 2018–2021

Kap. 4.2: Strategische Schwerpunkte

- Kapitel 4.2.1 Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und der Infrastrukturplanung: Neu werden an dieser Stelle die Zielkonflikte ÖV-Ausbau vs. Lärmbelastung und ÖV-Beschleunigung vs. Aufenthaltsqualität erwähnt.
- Kapitel 4.2.2 Erhöhung Fahrgastkomfort: Dieses Kapitel enthält nun konkrete Massnahmen zur Erhöhung des Fahrgastkomforts und Verbesserung des Vertriebs. Der Abschnitt Fahrplanstabilität enthält die seit 2016 umgesetzte LSA-Priorisierung der Buslinien 80/81 in der Breite. Im Abschnitt hindernisfreier Zugang zum ÖV ist nun erwähnt, dass die Planungen die Bedürfnisse des Velo- und Fussverkehrs berücksichtigen und allenfalls Verbesserungsmassnahmen umfassen werden. Ebenso ist bei den Kosten die Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen.
- Kapitel 4.2.3 Einsatz von 100 Prozent erneuerbaren Energieträgern im ÖV: Die Aussage, dass ein erster Schritt in die Zukunft der ab 2018 vorgesehene Einsatz von Elektrobussen in Riehen sein dürfte, ist nicht mehr aktuell.
- Kapitel 4.2.4 Förderung und Verbesserung der Transportkette: Dieses Kapitel enthält neu den Stand der Planungen zu neuen Veloabstellplätzen am Bahnhof SBB und Badischen Bahnhof, einen Hinweis auf Carsharing-Angebote in Basel sowie die Aussage, dass im Rahmen der hindernisfreien Gestaltung der Haltestellen auch die Lage der Haltestellen überprüft werden.
- Kapitel 4.2.5 Weiterentwicklung im Bereich Tarife, TNW und Organisationsstrukturen: Der Abschnitt Organisationsstrukturen ist aktualisiert worden, da der Landrat des Kanton Basel-Landschaft das Projekt der Prüfung eines gemeinsamen Verkehrsverbunds gestoppt hat und die Beteiligten es daher nicht mehr weiterführen.
- Kapitel 4.2.7 Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen: Hier findet sich neu die Ergänzung, dass die erwähnten Effizienzsteigerungen keine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und der Qualität mit sich bringen sollen.

4.3 Kap. 5: ÖV-Angebotsänderungen (2018–2021)

Kap. 5.1 Tram

Das Kapitel 5.1.2 Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis enthält neu die Anzahl an Park&Ride- sowie Bike&Ride-Parkplätzen.

Kap. 5.2 Bus

Das Kapitel 5.2.1 **Buskonzept Erlenmatt Ost /Schoren** wurde überarbeitet, da der Regierungsrat das im Vernehmlassungsentwurf präsentierte Buskonzept aufgrund der Vernehmlassungsrückmeldungen überprüfen und überarbeiten lässt.

Das Kapitel 5.2.2 **Konzept Flughafenbus** erwähnt nun, dass als zweite Buslinie zum Flughafen entweder die Linie 31 oder die Linie 38 verlängert werden könnte. Gleichzeitig macht eine Umformulierung deutlich, dass die heutige Buslinie 50 mit einem Bahnanschluss zum EAP nicht überflüssig wird, sondern ihre heutige Bedeutung verliert.

Ein neues Unterkapitel (5.2.5) **Sonstige Angebotsänderungen Bus** enthält neu die Busangebotsoptimierungen in Allschwil des Kantons Basel-Landschaft sowie die Planungen für eine Verbesserung der Busanbindung zwischen Riehen und Inzlingen. Auch allenfalls nötig werdende nachfragebedingte Verdichtungen des Fahrplankontakts finden hier Kapitel Erwähnung.

Kap. 5.3 Bahn

Das Kapitel 5.3.1 S-Bahn enthält neu die Ergänzung, dass das Land Baden-Württemberg die Leistungen der Regionalbahn Basel–Waldshut(–Lauchringen) bereits auf Ende 2017 ausschreiben wird. Des Weiteren findet im Kapitel 5.3.2 Fernverkehr die Aussage Erwähnung, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat im Herbst 2016 eine Mitfinanzierung des Kantons BS am Bauprojekt beantragt hat und bei der Vorfinanzierung des Baus vorgesehen ist, dass BS diese beim Herzstück und der Kanton BL diese beim Doppelspurausbau mittragen soll. Voraussetzung ist die Aufnahme der beiden Vorhaben in den Ausbauschritt 2030 durch den Bund.

Kap. 5.4 Ergänzender Verkehr

Der Abschnitt Fernbus-Terminal verweist neu auf die anstehende Beantwortung des Anzugs Peter Bochsler und Konsorten betreffend Fernbuslinien in Basel.

Kap. 5.5 Angebotsschema Tram- und Busnetz

Die Tabellen machen nun deutlich, dass die Linie 38 nur betrieblich mit der Linie 48 verknüpft ist, und dass das Angebot der Linien 36 und 46 noch nicht bekannt ist, da der Regierungsrat dieses im Rahmen des Buskonzeptes Erlenmatt Ost /Schoren noch überprüfen und überarbeiten lässt.

4.4 Kap. 6: Finanzen

Kap. 6.3 Investitionsvorhaben 2018–2021

Die Daten für die voraussichtliche Projektdauer des Schienenanschlusses EuroAirport wie auch der Tramverbindung Margarethenstich wurden aktualisiert.

4.5 Kap. 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2021

Kap. 7.1 Tramnetzentwicklung

Ein neuer Abschnitt verweist auf weitere geplante Tramnetzausbauten in der Agglomeration Basel, die jedoch ausserhalb des Kantonsgebietes Basel-Stadt liegen und daher von den Nachbargemeinden und -regionen vorangetrieben werden.

Kap. 7.3 Hafen- und Stadtentwicklung/3 Land

Dieses Kapitel heisst neu „Arealentwicklungen“ und enthält auch Aussagen zur ÖV-Anbindung des Dreispitz sowie des Gebiets Grosspeter / CityGate / Areal Wolf.

Kap. 7.4 Bahn

Das Kapitel 7.4.1 FABI/STEP enthält nun die Information, dass die Finanzierung der Publikumsanlagen im Bahnhof SBB im Ausbauschnitt 2025 noch nicht gesichert ist.

Im Kapitel 7.4.2 Trinationale S-Bahn findet sich neu der Hinweis, dass sich die sieben Bestellbehörden in einem Memorandum of Understanding im April 2016 dafür ausgesprochen haben, eine gemeinsame Plattform für die Planung der trinationalen S-Bahn unter dem neuen Namen „trireno“ zu gründen. Zudem wurde ergänzt, dass eine neue Haltestelle Lörrach Zollweg in Planung ist.

Der Abschnitt zum Bahnanschluss EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg verweist auf die Bauherrschaft und enthält nun die Aussage, dass Finanzierungszusagen des französischen Staates, der Région Grand Est sowie der EU noch ausstehen.

5. Weiteres (sonstige genannte Anliegen)

Die Vernehmlassungsteilnehmenden brachten weitere Anliegen zur Sprache. Einige davon wird der Regierungsrat in den kommenden Jahren zur Aufnahme in nachfolgende ÖV-Programme prüfen, andere wiederum kann er erst zu einem späteren Zeitpunkt und in Abhängigkeit zu anderen Projekten angehen.

- **Gemeinsames ÖV-Programm mit BL:** Der Kanton Basel-Stadt hat das ÖV-Programm 2018–2021 erstmals nicht nur inhaltlich, sondern auch zeitlich mit dem Kanton Basel-Landschaft abgestimmt. Dies ermöglicht eine gleichzeitige oder sogar partnerschaftliche Behandlung der Vorlagen in den Parlamenten bzw. Kommissionen. Der Regierungsrat ist bereit, künftig noch intensiver mit dem Kanton Basel-Landschaft zusammenzuarbeiten, um das gemeinsame ÖV-Angebot weiterzuentwickeln.
- **Kostendeckungsgrade pro Linie darstellen:** Mehrere Stellungnahmen regen an, analog zum Kanton Basel-Landschaft die Kostendeckungsgrade pro Linie darzustellen. Der Regierungsrat ist bereit, dieses Anliegen umzusetzen und wird für das nächste ÖV-Programm prüfen, wie er in dem Zusammenhang mit (kantons-)grenzüberschreitenden Linien, die nicht nur vom Kanton Basel-Stadt finanziert werden, umgehen soll und wie er die Vergleichbarkeit zur Darstellung im Kanton Basel-Landschaft sicherstellen kann.
- **Erarbeitung eines Gesamtkonzept Bus:** Der Kanton entwickelt das Busnetz selbstverständlich zusammen mit dem Tramnetz weiter. Im Rahmen der Tramnetzstudie hat er daher auch das Busnetz betrachtet. Dieses ist jedoch stark abhängig von der Etappierung der neuen Tramstrecken, sodass die Anpassungen im Busnetz sich danach richten.
- **Querverbindung Hirzbrunnen:** Die geforderte Bus-Querverbindung im Hirzbrunnen-Quartier würde nur sehr wenigen Fahrgästen dienen und würde eine sehr geringe Nach-

frage bei vergleichsweise hohen Kosten verzeichnen. Der Regierungsrat will diese Idee daher nicht weiterverfolgen.

- **Zusätzliche Bushaltestelle in der Fasanenstrasse:** Der Regierungsrat wird dieses Anliegen in künftigen Planungen prüfen.
- **Roche-Bus Linie 42 Halt am Grosspeter-Tower:** Der Regierungsrat wird dieses Anliegen in künftigen Planungen prüfen.
- **Direktverbindung Schweizerhalle–Bad. Bhf:** Der Regierungsrat wird dieses Anliegen in künftigen Planungen prüfen.
- **Verkürzung der Wartezeiten der S6 am Badischen Bahnhof:** Diverse Anpassungen haben bereits zu teilweisen Verkürzungen der Wartezeiten geführt. Hierbei sind jedoch diverse Abhängigkeiten zu beachten wie die Fahrplanstabilität im Wiesental und die Kapazität im Bahnhof SBB.
- **Tieflage S6 in Riehen:** Zu diesem Anliegen hat der Regierungsrat bereits 2003 und 2008 im Rahmen von politischen Vorstössen² Stellung genommen. Derzeit ist die Tieflage für den Regierungsrat kein Thema, da gemäss neuer Rechtslage neu der Bund für den Ausbau der Bahninfrastruktur zuständig ist.

Begehren oder Anmerkungen, die über den Inhalt des Programms hinausgehen oder nicht in der (alleinigen) Zuständigkeit des Kantons Basel-Stadt liegen, leitet das Amt für Mobilität weiter an die zuständigen Planungs- oder Projektierungsstellen, an die jeweiligen Partner oder auch an die Transportunternehmen.

² Anzug Bruno Mazzotti und Konsorten betreffend Tiefbahn Riehen (06.5039) und Anzug Kaspar Gut und Konsorten betreffend Tieflegung der neuen S-Bahnlinie durch Riehen-Dorf (01.6796)

Anhang: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden (alphabetisch)

Eingabe durch	Institution / Körperschaft
Agglo Basel	Verein / Verband
Autobus AG Liestal	Transportunternehmen
Basel Tourismus	Verein / Verband
BaselArea.swiss	Verein / Verband
Basler FDP.Die Liberalen	Politische Partei
BastA!	Politische Partei
Benkler Christoph	Privatperson
BVB Basler Verkehrs-Betriebe	Transportunternehmen
CVP Basel-Stadt	Politische Partei
Dorfverein pro Kleinhüningen	Verein / Verband
EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg	Unternehmen
Evangelische Volkspartei	Politische Partei
Gemeinde Allschwil	Nachbarkörperschaft
Gemeinde Bettingen	Gemeinde BS
Gemeinde Inzlingen	Nachbarkörperschaft
Gemeinde Reinach	Nachbarkörperschaft
Gemeinde Riehen	Gemeinde BS
Gewerbeverband Basel-Stadt	Verein / Verband
Grüne Partei Basel-Stadt	Politische Partei
Handelskammer beider Basel	Verein / Verband
Honold Bruno	Privatperson
IGK Interessengemeinschaft Kleinbasel	Verein / Verband
Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz	Verein / Verband
Kanton Aargau, Dep. Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr	Nachbarkörperschaft
Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion	Nachbarkörperschaft
Kanton Basel-Stadt, Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt	Verwaltung BS
Kanton Basel-Stadt, Kantonspolizei, Abt. Verkehr, Dienst für Verkehrssicherheit	Verwaltung BS
Kanton Basel-Stadt, Präsidialdepartement, Kantons- und Stadtentwicklung	Verwaltung BS
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Öffentlicher Verkehr	Nachbarkörperschaft
Käppeli Heinz	Privatperson
Konferenz der Neutralen Quartiervereine Basels	Verein / Verband
LDP Kleinbasel	Politische Partei
LDP Liberal-Demokratische Partei Basel-Stadt	Politische Partei
Müller Jost	Privatperson

Eingabe durch	Institution / Körperschaft
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH	Verein / Verband
Neue Gruppe Bahnhof	Verein / Verband
Neutraler Quartierverein Bruderholz	Quartierverein / Gemeinde BS
Neutraler Quartierverein Hirzbrunnen	Quartierverein / Gemeinde BS
Neutraler Quartierverein Neubad	Quartierverein / Gemeinde BS
Neutraler Quartierverein Niederholz Riehen	Quartierverein / Gemeinde BS
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel	Quartierverein / Gemeinde BS
Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert	Quartierverein / Gemeinde BS
Niklaus Nadine	Privatperson
NQV Unteres Kleinbasel	Quartierverein / Gemeinde BS
PostAuto Schweiz AG, Region Nordschweiz	Transportunternehmen
Pro Velo beider Basel	Verein / Verband
Regio Basiliensis	Verein / Verband
Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine (Grand Est)	Nachbarkörperschaft
Regionalverband Hochrhein-Bodensee	Verein / Verband
SBB AG, Infrastruktur, Netzentwicklung Mitte	Unternehmen
SBG SüdbadenBus GmbH	Transportunternehmen
Silvestrini Claudio	Privatperson
SP Basel-Stadt	Politische Partei
Stuckert Daniela	Privatperson
SVP Basel-Stadt	Politische Partei
TNW Tarifverbund Nordwestschweiz	Verein / Verband
VCS beider Basel	Verein / Verband
Verein 55+ Basler Seniorenkonferenz	Verein / Verband
Verein Hauseigentümer und Anwohner im Wettsteinquartier (HEAW) und NQV OKB	Verein / Verband
Vischer Georg	Privatperson
WWF Region Basel	Verein / Verband