



An den Grossen Rat

19.1281.01
------------

BVD/P191281

Basel, 20. November 2019

Regierungsratsbeschluss vom 19. November 2019

## **Ratschlag**

**zur Rahmenausgabenbewilligung als Darlehen an die BVB für eine kundenorientierte, einheitliche Ausrüstung der ÖV-Haltestellen gemäss Haltestellenausstattungskonzept**

## Inhalt

<b>1. Begehren.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Ausgangslage.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Handlungsbedarf.....</b>	<b>4</b>
3.1 Standardisierungsbedarf .....	4
3.2 Erhaltungsbedarf .....	4
<b>4. Haltestellenausstattungskonzept: Standardisierung mittels Ausstattungsgraden .....</b>	<b>5</b>
<b>5. Umsetzung .....</b>	<b>6</b>
5.1 Fahrgastinformationsstele.....	8
5.2 Abfallkübel.....	8
5.3 Sitzbänke.....	8
5.4 Wartehallen .....	9
5.5 Dynamische Fahrgastinformation DFI .....	9
5.6 Billettautomaten .....	10
<b>6. Kosten .....</b>	<b>11</b>
6.1.1 Gesamtkosten .....	11
6.1.2 Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung .....	13
6.1.3 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung .....	14
<b>7. Wirtschaftlichkeit .....</b>	<b>15</b>
7.1 Nutzen von Synergien.....	15
7.2 Ersatzzeitpunkt der Anlagen erreicht .....	15
7.3 Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Standardisierung mittels Ausstattungsgraden .....	16
<b>8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....</b>	<b>16</b>
<b>9. Antrag.....</b>	<b>17</b>

## 1. Begehren

Auf dem Haltestellennetz der BVB stehen im Rahmen der ordentlichen Erhaltungsplanung auch umfangreiche Anpassungen aufgrund der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an. Zudem kündigt sich zeitgleich beim Bestand von 129 Wartehallen der Typen Furrer und Schuhschachtel als auch bei 220 Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) auf Haltestellen zwischen 2020 und 2028 umfassender Ersatzbedarf an.

Bislang folgte die Ausstattung der Haltestellen der BVB keinem übergeordneten Konzept. Künftig sollen die Haltestellen konsequent gemäss den durch das Haltestellenausstattungskonzept BVB definierten Kriterien ausgestattet werden. Das Haltestellenausstattungskonzept BVB wurde mit Beschluss 19/35/48 vom 19. November 2019 vom Regierungsrat verabschiedet. Die konzeptionellen Grundlagen gewährleisten, dass jede Haltekannte ihrer jeweiligen Bedeutung entsprechend und nachvollziehbar mit Standardelementen ausgerüstet wird und den Fahrgästen damit eine adäquate Infrastruktur angeboten werden kann.

Für die Umsetzung beantragen wir mit vorliegendem Ratschlag dem Grossen Rat, eine Rahmenausgabenbewilligung in Höhe von insgesamt 28,8 Mio. Franken zu erteilen. Diese teilen sich in neue und gebundene Ausgaben auf. Der Anteil neue Ausgaben von 13,3 Mio. Franken teilt sich wie folgt auf:

Fr.	12.0 Mio.	neue Ausgaben für Beschaffung und Montage von zusätzlichen 131 Normwartehallen des Typs Parapluie und 31°DFI (Dynamische Fahrgastinformation) durch die BVB zu Lasten des Investitionsbereichs 2 „Öffentlicher Verkehr“ als Darlehen an die BVB
Fr.	0.9 Mio.	als jährliche Folgekosten infolge Mehraufwand für Unterhalt, Wartung und Reinigung durch die BVB zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget ÖV
Fr.	0.4 Mio.	neue Ausgaben für Beschaffung und Montage von zusätzlichen 197 Sitzbänken durch das TBA zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

Nachstehend ist der Anteil **gebundener** Ausgaben von 15,5 Mio. Franken aufgeführt:

Fr.	15.3 Mio.	für den Ersatz von 129 bestehenden Wartehallen durch neue Normwartehallen des Typs Parapluie, für den Ersatz und die technische Aufrüstung von 220°DFI und für den Ersatz von 30 Fahrgastinformationsstelen zu Lasten des Investitionsbereichs 2 „Öffentlicher Verkehr“ als Darlehen an die BVB
Fr.	0.2 Mio.	für den Ersatz von bestehenden 108 Sitzbänken durch das TBA zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtprojekt Haltestellenausstattung ablehnen würde.

Jegliche Kennzahlen, Statistiken und Berechnungen des vorliegenden Ratschlags Haltestellenausstattung beziehen sich ausschliesslich auf die 192 Haltestellen (514 Haltekannten) in Zuständigkeit des Kantons Basel-Stadt. Die Finanzierung der Haltestellen ausserhalb des Verantwortungsbereiches Kanton Basel-Stadt ist Sache des Kantons Basel-Landschaft sowie der Einwohnergemeinden Bettingen und Riehen (Gemeindestrassen). Die Haltestellen auf deutschem und französischem Boden sind von den neuen Haltestellenausstattungsregeln nicht betroffen, da die Haltestellen bereits hindernisfrei und gemäss Verträgen neu ausgestattet worden sind.

## **2. Ausgangslage**

In der Vergangenheit wurden Standardelemente auf Haltestellen wie Wartehallen, DFI, Fahrgastinformationstelen, Sitzbänke, Abfallkübel und Billettautomaten einzelfallweise geplant und aufgestellt. Allgemein gültige Standards zur Ausstattung von Haltestellen existierten nicht. Künftig sollen alle Halteketten des Basler Tram- und Busnetzes einheitlichen und nachfrageorientierten Regeln folgend nach zeitgemässen Kriterien ausgestattet sein, wie sie auch von anderen ÖV-Unternehmen angewendet werden. Dies trägt letztlich auch zur Attraktivität des Basler ÖV bei und steigert dessen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern.

## **3. Handlungsbedarf**

In Basel sind heute lediglich knapp 50 Prozent der Halteketten mit einer Überdachung ausgestattet. Wo die entsprechenden Daten vorliegen, lässt sich schliessen, dass Basel bereits heute unter dem schweizerischen ÖV-Standard liegt und im Vergleich ein Defizit an Wartehallen von rund 20 Prozent aufweist. Der Wunsch nach überdachten Sitzgelegenheiten nimmt mit zunehmendem Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung zu. Kundenanfragen nach Wartehallen oder DFI liessen sich bislang von der BVB aufgrund einer fehlenden Strategie nicht eindeutig und abschliessend beantworten.

Anlässlich der Kundenzufriedenheitsumfragen der vergangenen Jahre hat die befragte Kundenschaft zudem den fehlenden Witterungsschutz durch Wartehallen als auch fehlende Sitzgelegenheiten an Haltestellen nachdrücklich bemängelt. Wartehallen und Sitzgelegenheiten rangierten in der Bewertung denn auch regelmässig unter den Schlusslichtern. Mit den neuen Haltestellenausstattungsgraden soll die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden und die heutigen ungenügenden Zustände auf Haltestellen behoben werden.

Handlungsbedarf ergibt sich zudem grundsätzlich aufgrund der vom Standard abweichenden Ausrüstung bei bestehenden Haltestellen sowie aufgrund von Erhaltungsbedarf.

### **3.1 Standardisierungsbedarf**

Die bisherige Praxis bei der Ausstattung der Haltestellen bzw. die fehlende konzeptionelle Grundlage hat dazu geführt, dass gewisse Haltestellen (60 Halteketten) mit geringer Einsteigendenzahl überausgestattet, während solche mit einer hohen Anzahl von Einsteigenden (rund 130 Halteketten) unterdimensioniert ausgestattet sind. Diese sollen künftig über eine adäquate, d.h. ihrer Bedeutung entsprechende Ausstattung verfügen.

Nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlages sind einzelne Spezialfälle, welche nicht durch die Standardisierung mittels des Haltestellenausstattungskonzeptes zu lösen, sondern individuell zu erarbeiten sind; dies betrifft:

- 42 Halteketten mit Dächern und Spezialwartehallen in Zuständigkeit des Kantons Basel-Stadt wie etwa am Wettsteinplatz und Dächer über Haltestellen wie am Badischen Bahnhof, Bahnhof St. Johann, Centralbahnplatz. Diese werden projektspezifisch im Rahmen des koordinierten Bauens geplant und realisiert.
- 11 Halteketten mit 11 Diensträumen mit Personal-WCs auf dem Haltestellennetz. Die Situation wurde von der BVB noch nicht gesamthaft analysiert.
- 18 Halteketten mit Kiosken, welche die BVB an diverse Privatunternehmer vermietet. Im Zuge von Haltestellenverschiebungen werden zwei Kioske an der Schanzenstrasse und Bettingerstrasse zurückgebaut. Es verbleiben 16 Kioske.

### **3.2 Erhaltungsbedarf**

Die Analyse des Ist-Zustandes legt offen, dass besonders DFI und Wartehallen ihr Lebensende erreicht haben und sich ein zwingender Erhaltungsbedarf angestaut hat. Die Wartehallen haben ihre Lebensdauer von 25 Jahren im Durchschnitt bereits heute überschritten und verantworten

den grössten Teil des Investitionsbedarfes. Auch die seit 2003 etablierten DFI sind in die Jahre gekommen und sollten jeweils nach spätestens zwölf Jahren ersetzt respektive umgerüstet werden.

#### **4. Haltestellenausstattungskonzept: Standardisierung mittels Ausstattungsgraden**

Von allen Haltestelleninfrastrukturelementen ist die Wartehalle das kostenintensivste. Es liegt daher auf der Hand, dieses als massgebliches Element zur Herleitung der Ausstattungsgrade und des Mengengerüsts heranzuziehen.

In Bezug auf die Ausstattung von Haltestellen mit Wartehallen verfolgen mit der BVB vergleichbare schweizerische ÖV-Unternehmen unterschiedliche Strategien: Während einige grundsätzlich jede Haltestelle mit einer Wartehalle (Vollausstattung) versehen, stattdessen andere die Haltestellen jeweils aufgrund der Einsteigerzahlen unterschiedlich mit Wartehallen aus.

Eine Vollausstattung mit Wartehallen erscheint zwar aus Kundensicht durchaus wünschenswert, ist aber wirtschaftlich nicht vertretbar: Eine solche würde in Basel mit einem Investitionsvolumen von 21,2 Mio. Franken zu Buche schlagen.

Für das vorliegende Konzept wurde daher eine Untergrenze von 300 Einsteigenden definiert, ab welcher eine Wartehalle installiert wird. Die Untergrenze wurde aus wirtschaftlichen Gründen so gewählt, dass sie leicht über den Schweizer Standard liegt. Bei Haltekanten mit weniger als 300 Einsteigenden soll zumindest eine einfache Sitzbank ohne Überdachung bereitgestellt werden. Damit lassen sich die Investitionen gegenüber einer Vollausstattungsstrategie halbieren. Mit dieser Lösung befindet man sich auf einem vergleichbaren Schweizer Niveau.

Bis 2028 soll die Infrastruktur sämtlicher Haltestellen den definierten Ausstattungsgraden des Haltestellenausstattungskonzeptes (siehe Beilage) genügen, das folgende Standards vorgibt:

Tab. 1: Ausstattungsgrade nach Anzahl Einsteigende:

Ausstattungsgrad	I	II	III	IV	Anzahl Handlungsbedarf aufgrund heutiger Unterdimensionierung
Kategorien nach Einsteigenden	<300	300–599	600–899	>900	
Halteketten BS	34% (175)	24% (123)	13% (67)	29% (149)	
Einsteigende (ES) pro Tag	4% (18 TSD)	12% (52 TSD)	10% (46 TSD)	74% (323 TSD)	
Fahrgastinformationsstele	✓	✓	✓	✓	
Abfallkübel	✓	✓	✓	✓ ggf. mehrere	
Sitzbank	✓	x	x	✓	
Normwartehalle Parapluie inkl. Sitzbank	x	✓ mono	✓ duplex	✓ mono combi	
Dynamische Fahrgastinformation DFI	x	x	✓	✓	
Billettautomat	✓	✓	✓	✓	
Fahrgastinformationsstele	0	0	0	0	0
Abfallkübel	0	0	0	0	0
Sitzbänke	99	0	0	99	197
Normwartehallen Parapluie	14 (POI)	47	24	46	131
Dynamische Fahrgastinformation DFI	0	0	20	11	31

Neben den in der Tabelle 1 vorgestellten vier Ausstattungsgraden, wurden Points of Interest (POI) definiert. Dies sind Haltestellen, die sich in der Nähe von Spitälern oder kulturellen Institutionen befinden. An diesen wird trotz geringen Einsteigerzahlen ein Wetterschutz durch eine Normwartehalle des Typs Parapluie mono bereitgestellt. Auch der Erhaltungsbedarf soll den definierten Ausstattungsgraden folgen.

## 5. Umsetzung

Um die neuen Ausstattungsgrade respektive Standards zu erfüllen, müssen die insgesamt 514 Halteketten mit 197 Sitzbänken, 131 Wartehallen und 31 DFI nachgerüstet werden (siehe Tabelle 2, grüne Spalten).

Tab. 2: Nachrüstungsbedarf:

Standardelemente	IST-Anzahl 2019	Auswirkung neue Ausstattungsgrade	
		Zielzustand 2028	Handlungsbedarf aufgrund heutiger Unterdimensionierung Delta IST zu Zielzustand
Fahrgastinformationsstele FIS	518	518	0
Abfallkübel***	588	588	0
Sitzbank SB	178	375	197
Wartehallen*	213**	344	131
Dynamische Fahrgastinformation DFI	250	281	31
Billettautomat (pro Haltestelle)	373	373	0

\* Exklusive 42 Haltekanten mit Dächern und Spezialwartehallen in Zuständigkeit des Kantons Basel-Stadt z.B. Wettsteinplatz und Dächer auf Haltestellen wie am Bad. Bahnhof, Bahnhof St. Johann, Centralbahnplatz werden projektspezifisch behandelt (keine Standards) und sind nicht Bestandteil des Haltestellenausstattungskonzepts.

Die 131 Wartehallen teilen sich wie folgt auf: 61 Typ Parapluie mono, 24 Typ Parapluie duplex und 46 Typ Parapluie mono combi

\*\* Von 213 Wartehallen sind bereits 84 neue Parapluies, während 129 ersetzt werden müssen.

\*\*\* Grobschätzung Anzahl IST-Situation

Es ist vorgesehen, unterdimensionierte Haltekanten im Hinblick auf die neuen Standards/Ausstattungsgrade nachzurüsten. Zudem hat ein Grossteil von bestehenden Standardelementen ihr Lebensende erreicht und muss ersetzt werden.

Die Umsetzung gemäss Haltestellenausstattungskonzept erfolgt im Rahmen der ordentlichen Erhaltungsplanung und gleichzeitig mit der Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz. Die aktuellen Bauprognosen sehen eine Umsetzung in folgenden jährlichen Teilschritten vor:

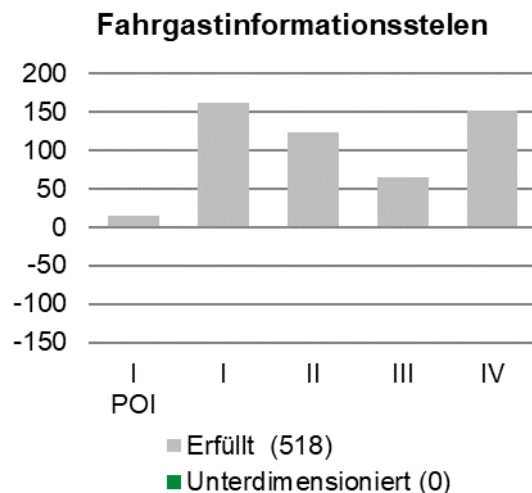
Tab. 3: Vorgesehene Umsetzungsetappen:

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2020-2028
Bauprognose Realisierung Haltekanten* (Stand Juli 2018)	17.2%	13.3%	12.2%	18.9%	8.3%	8.9%	2.2%	1.7%	17.2%	100%

\*Im Rahmen des koordinierten Bauens kann es zu Verschiebungen zwischen den Jahren und über 2028 hinaus kommen (Einsparungen, unvorhergesehene Massnahmen usw.)

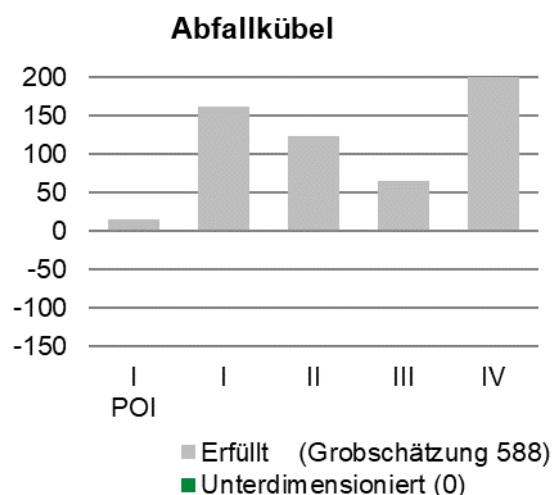
## 5.1 Fahrgastinformationsstele

- Standardisierungsbedarf: Jede Haltekannte ist seit 2018 mit einer Fahrgastinformationsstele ausgestattet. Die Vorgabe der Haltestellenausstattungsgrade von Haltekannten ist bereits heute erfüllt.
- Erhaltungsbedarf: Die Nutzungsdauer einer Fahrgastinformationsstele beträgt zehn Jahre. Fahrgastinformationsstelen werden situativ ersetzt aufgrund von Vandalismus. Die BVB geht von einem minimalen Erhaltungsbedarf bis 2028 von schätzungsweise rund 27 Fahrgastinformationsstelen aus.



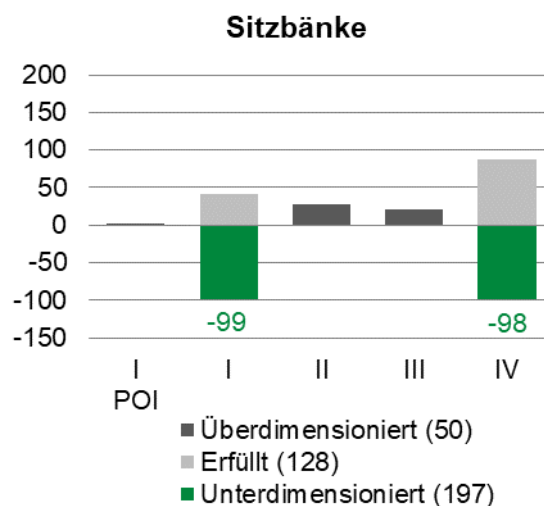
## 5.2 Abfallkübel

- Standardisierungsbedarf: Es besteht kein Bedarf nach zusätzlichen Abfallkübeln, da jede Haltekannte bereits mit einem Abfallkübel ausgestattet ist. Die Vorgabe der Haltestellenausstattungsgrade, jede Haltekannte mit einem Abfallkübel auszustatten, ist bereits heute erfüllt.
- Erhaltungsbedarf: Derzeit sind schätzungsweise 588 Abfallkübel auf Haltestellen installiert. Abfallkübel werden, aufgrund von Vandalismus oder wenn sie ihr Lebensende erreicht haben, situativ ersetzt. Beschaffung und Bewirtschaftung von Abfallkübeln erfolgen durch den Kanton.



## 5.3 Sitzbänke

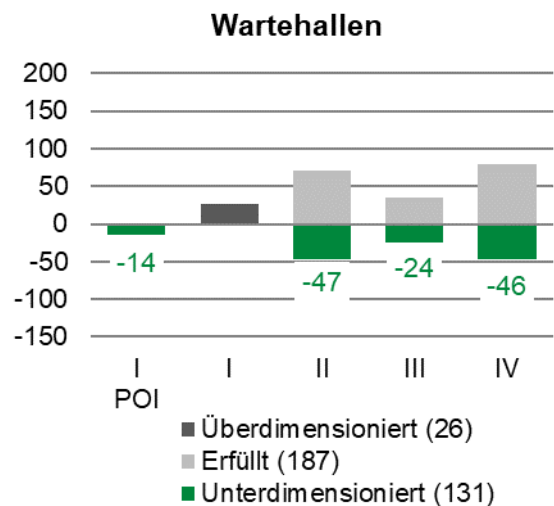
- Standardisierungsbedarf: Derzeit gibt es 178 Sitzbänke an den Haltekannten. In 50 Fällen entspricht dies nicht dem neuen Standard, weshalb hier bezüglich Sitzbänke eine „Überdimensionierung“ postuliert wird. Diese Bänke werden entfernt und durch Wartehallen mit integrierten Sitzbänken ersetzt. Um die angestrebten Ausstattungsgrade bei den heute unterdimensioniert ausgestatteten Haltekannten zu erreichen, bedarf es noch 197 Sitzbänke.
- Erhaltungsbedarf: Aufgrund des erreichten Lebensendes als auch der unterschiedlichen Sitzbanktypen auf Haltestellen, müssen von 128 Sitzbänken noch 108 bis 2028 sukzessive ersetzt werden. Dies erfolgt durch den Kanton.





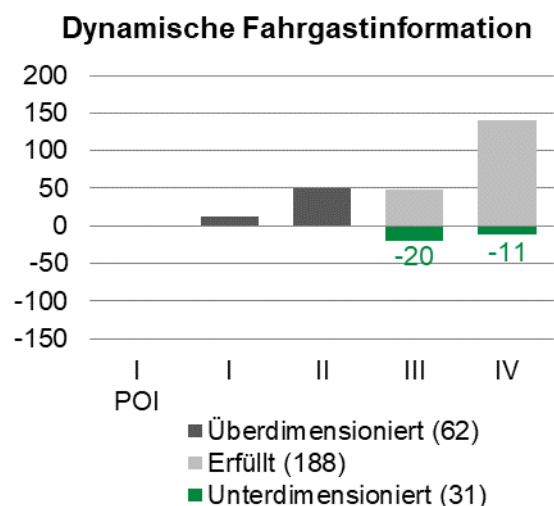
## 5.4 Wartehallen

- Standardisierungsbedarf: Die Haltekanten sind heute mit 213 Wartehallen ausgestattet, wovon 26 gemäss neuen Ausstattungsgraden überdimensioniert sind. Diese Überausstattung soll der ÖV-Kundschaft erhalten bleiben (gewohnter Komfort seit mindestens 25 Jahren). 131 Haltekanten weisen eine Unterdimensionierung gemäss neuen Ausstattungsgraden auf.
- Erhaltungsbedarf: 84 der bestehenden 213 Wartehallen sind moderne Normwartehallen des Typs Parapluie. Diese weisen keinen Erhaltungsbedarf auf. Es verbleiben 129 unterschiedliche Wartehallentypen (Furrer, Schuhschachtel) mit dringendem Erhaltungsbedarf (siehe Kapitel 7.2), die durch Standardwartehallen Parapluie ersetzt werden sollen.
- In Annäherung an vergleichbare ÖV-Unternehmen, welche die Haltekanten mindestens zu 77 bis 100% mit einer Überdachung versehen, sollen in Basel künftig 75% der 514 Haltekanten überdacht sein (davon: 42 mit Dächern/Spezialwartehallen und 344 Normwartehallen Parapluie). In Basel sind heute lediglich 50% der Haltekanten mit einer Überdachung (davon: 42 mit Dächern/Spezialwartehallen und 213 diverse Wartehallentypen) ausgestattet, während es im schweizerischen Vergleich bereits heute mindestens 66% sind.
- Infolge der gewählten Kategorien von Ausstattungsgraden wird sich die Aufenthaltsqualität in Bezug auf die Wartehallen an 25% der Haltekanten (131 von 514) verbessern; dies betrifft rund 148'000 Einsteigende pro Tag. Zudem bieten die zusätzlichen Standardwartehallen Potenzial für zusätzliche Werbeeinnahmen durch Plakatierung. 35% der Haltekanten (178 von 514) bleiben weiterhin ohne Wartehalle, was rund 18'000 Einsteigende pro Tag betrifft; diese Haltekanten sind mit einer einfachen Sitzbank ausgestattet.



## 5.5 Dynamische Fahrgastinformation DFI

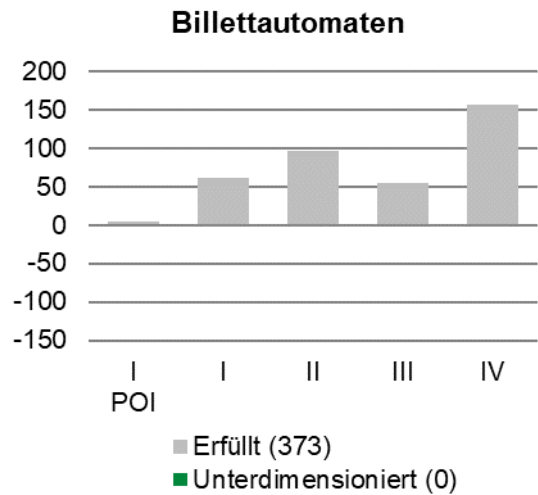
- Standardisierungsbedarf: Die Haltekanten sind mit 250 DFI bereits gut bestückt, wovon 62 bezüglich DFI überdimensioniert sind. Diese Überausstattung soll der ÖV-Kundschaft erhalten bleiben (gewohnter Komfort seit mindestens zehn Jahren). Nach Ablauf der Lebensdauer werden die DFI ersetzt. 31 Haltekanten weisen eine Unterdimensionierung in Bezug auf DFI auf.
- Erhaltungsbedarf: Der Grossteil der DFI ist schadhaft und folglich erhaltungsbedürftig (siehe Kapitel 7.2.). Der DFI-Bestand der neuesten Generation (ca. 220 von 250 Stück) dürfte bis spätestens 2028 Erhaltungsbedarf aufweisen. Bis 2023 wird ein Teil der DFI (4- und 8-Zeiler) einer Umrüstung (Rechner im DFI) unterzogen und die 2-Zeiler werden durch Geräte der vierten Generation ersetzt. Die umgerüsteten Geräte sollen ab 2026 durch neue DFI ersetzt werden.
- Ziel des Konzeptes ist es, insgesamt 55% der Haltekanten (281 von 514) mit einer DFI zu versehen (heute 49% bzw. 250 von 514).



- Infolge der gewählten Ausstattungsgrade (DFI ab 600 einsteigenden Personen) wird lediglich an zusätzlichen 6% der Haltekanten (31 von 514) die Dynamische Fahrgastinformation zur Verfügung gestellt; dies bedeutet eine Verbesserung für 28'000 Einsteigende pro Tag. In der Vergangenheit wurden DFI bereits ab 50 Einsteigenden pro Haltekante installiert. Ziel ist es, die bestehenden Lücken an hochfrequentierten Haltestellen zu schliessen.

## 5.6 Billettautomaten

- Standardisierungsbedarf: Jede Haltestelle ist bereits mit mindestens einem Billettautomaten ausgestattet (Ausnahme Kleinbuslinien). An 192 Haltestellen im Stadtgebiet des Kantons Basel-Stadt befinden sich 373 Billettautomaten. Es besteht aufgrund der Haltestellenausstattungsgrade kein Bedarf, Haltestellen mit zusätzlichen Billettautomaten auszurüsten. Die heutige Situation erfüllt die Anforderungen.
- Erhaltungsbedarf: 2019 müssen die Billettautomaten auf das 4G-Mobilfunknetzwerk aufgerüstet werden. Die Kosten dafür können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden. Die Mittel dafür sollen separat im Rahmen der Billettautomatenstrategie beantragt werden und sind nicht Bestandteil dieses Ratschlags.



## 6. Kosten

### 6.1.1 Gesamtkosten

Für das Vorhaben entstehen Ausgaben von insgesamt 28,8 Mio. Franken.<sup>1</sup> Diese teilen sich wie folgt auf:

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht Gesamtkosten	Fr.
zu Lasten Investitionsrechnung (s. Kap. 6.1.2)	
▪ neue Ausgaben	12'000'000
▪ gebundene Ausgaben	15'300'000
zu Lasten Erfolgsrechnung (s. Kap. 6.1.3)	
▪ Ersatz- und Neuanschaffung Sitzbänke	600'000
▪ jährliche Folgekosten	900'000
<b>Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.)</b>	<b>28'800'000</b>
<b>pro memoria zu Lasten Dritter</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> Da die BVB die Mehrwertsteuer nur zu 2/3 geltend machen kann, sind alle hier dargestellten Kosten inklusive dem Anteil der Vorsteuer ausgewiesen, den die BVB nicht geltend machen kann, also inkl. 2,56% MwSt. (Stand Sommer 2019).

Um die Unterdimensionierung von Haltestellenelementen auf schweizerischen Standard zu heben werden neue Ausgaben in Höhe von 13,3 Mio. Franken (inkl. MwSt.) gemäss folgender Tabelle veranschlagt.

Tab. 4: Investitions- und Folgekosten für Haltestellenausstattung gemäss Haltestellenausstattungskonzept

Neuinvestition Haltestellenausstattung /Publikumsanlagen in Mio. Franken												
Handlungsbedarf aufgrund heutiger Unterdimensionierung			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Standardelemente	Fahrgastinformationsstelen* (Anzahl 0)	Investition	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		Betriebskosten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	Abfallkübel* (Anzahl 0)	Anschaffung	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		Betriebskosten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	Sitzbänke (Anzahl 197)	Anschaffung	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.4
		Betriebskosten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	
	Normwartehallen Parapluie (Anzahl 131)	Investition	1.9	1.4	1.3	2.0	0.9	1.0	0.2	0.2	1.9	10.8
		Betriebskosten	0.1	0.2	0.3	0.5	0.5	0.6	0.6	0.6	0.8	
	Dynamische Fahrgastinformation DFI (Anzahl 31)	Investition	0.2	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.2	1.2
		Betriebskosten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Billettautomaten** (Anzahl 0)	Investition	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	Betriebskosten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		
Summe neue Ausgaben		Investition	2.1	1.6	1.5	2.3	1.0	1.1	0.3	0.2	2.1	12.0
		Anschaffung	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.4
		Betriebskosten	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.7	0.7	0.9	
		Total										13.3

\* Die Vorgabe der Haltestellenausstattungsgrade, jede Haltekante mit einer Fahrgastinformationsstelen und einem Abfallkübel auszustatten, ist bereits heute erfüllt.

\*\* Die Vorgabe der Haltestellenausstattungsgrade, jede Haltestelle mit mindestens einem Billettautomaten auszustatten (ausser bei Kleinbuslinien), ist bereits heute erfüllt.

Die Tabelle enthält gerundete Werte. Exklusive Teuerung.

Die Investitionen pro Jahr beruhen auf der Bauprognose Realisierung BehiG (Stand Juli 2018). Im Rahmen des koordinierten Bauens kann es hier zu Verschiebungen zwischen den Jahren und über 2028 hinauskommen.

Die Tabelle enthält gerundete Werte. Exklusive Teuerung.

Die Investitionen pro Jahr beruhen auf der Bauprognose Realisierung BehiG (Stand Juli 2018). Im Rahmen des koordinierten Bauens kann es hier zu Verschiebungen zwischen den Jahren und über 2028 hinauskommen.

Die neuen Normwartehallen bieten gegenüber heute zusätzliche Plakatwerbefläche. Nach Umsetzung des Haltestellenkonzepts wird aus der Plakatierung mit zusätzlichen Einnahmen zugunsten des Kantons in Höhe von jährlich 460'000 Franken gerechnet.

Aufgrund dessen, dass insbesondere Wartehallen und DFI ihr Lebensende erreicht haben, stehen in den kommenden zehn Jahren, Erhaltungsinvestitionen von 15,5 Mio. Franken (inkl. MwSt.) an:

Tab. 5: Erhaltungsinvestitionen

Erhaltungsinvestition Haltestellenausstattung/Publikumsanlagen in Mio. Franken												
Handlungsbedarf aufgrund Ersatzzeitpunkt heutiger Anlagen erreicht			2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Total
Standardelemente	Fahrgastinformationsstelen (Anzahl 30)	Investition	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
	Abfallkübel	Anschaffung	Werden situativ (Vandalismus etc.) ersetzt durch das Bau- und Verkehrsdepartement.									
	Sitzbänke (Anzahl 108)	Anschaffung	0.04	0.03	0.03	0.04	0.02	0.02	0.00	0.00	0.04	0.2
	Wartehallen Ersatz durch Normwartehallen Parapluie (Anzahl 129)	Investition	1.9	1.5	1.4	2.1	0.9	1.0	0.3	0.2	1.9	11.1
	Dynamische Fahrgastinformation DFI (Anzahl 220)	Investition	0.5	0.7	0.9	0.7	0.1	0.2	0.2	0.4	0.5	4.2
	Billettautomaten	Investition	**Strategie in Erarbeitung									
Summe gebundene Ausgaben		Investition	2.5	2.2	2.3	2.8	1.0	1.2	0.4	0.6	2.4	15.3
		Anschaffung	0.04	0.03	0.03	0.04	0.02	0.02	0.00	0.00	0.04	0.2
		Total										15.5

Die Tabelle enthält gerundete Werte. Exklusive Teuerung.

Die Investitionen pro Jahr beruhen auf der Bauprognose Realisierung BehiG (Stand Juli 2018). Im Rahmen des koordinierten Bauens kann es hier zu Verschiebungen zwischen den Jahren und über 2028 hinauskommen.

\*\*Projekt Billettautomaten befindet sich noch in strategischer Phase (fehlende Stossrichtungsentscheide)

Mit vorliegendem Ratschlag beantragen wir dem Grossen Rat, die Ausgaben in Höhe von insgesamt 28,8 Mio. Franken (inkl. MwSt.) zu bewilligen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

## 6.1.2 Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung

### 6.1.2.1 Neue Ausgaben

Die neuen einmaligen Ausgaben bis 2028 betragen gesamthaft inkl. MwSt. 12,0 Mio. Franken (inkl. MwSt.) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]

Übersicht neue Ausgaben	Fr.
Kosten zu Lasten IB 2 (als Darlehen an die BVB)	
▪ Normwartehallen	10'800'000
▪ DFI	1'200'000
<b>Total neue Ausgaben</b>	<b>12'000'000</b>

### 6.1.2.2 Gebundene Ausgaben

Die gebundenen Ausgaben umfassen den Ersatz der bestehenden, abgeschriebenen Wartehallen durch Normwartehallen des Typs Parapluie, die Aufrüstung und wo nötig den Ersatz bestehender DFI sowie den Ersatz von Fahrgastinformationsstelen. Die Ausgaben dafür belaufen sich bis 2028 auf gesamthaft 15,3 Mio. Franken (inkl. MwSt.) und setzen sich wie folgt zusammen:

[Kostengenauigkeit ±20%]	
Übersicht gebundene Ausgaben	Fr.
Kosten zu Lasten IB 2 (als Darlehen an die BVB)	
▪ Normwartehallen	11'100'000
▪ DFI	4'200'000
▪ Fahrgastinformationsstelen	100'000
<b>Total gebundene Ausgaben</b>	<b>15'300'000</b>

### 6.1.3 Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung

Bei den Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung sind einerseits einmalige Ausgaben in Höhe von gesamthaft 400'000 Franken für die Anschaffung von Sitzbänken notwendig.

Durch die in Kap. 6.1.2.1 genannten Neuinvestitionen in die Haltestellenausstattung ergeben sich nach Abschluss der Umsetzung ab Ende 2028 zusätzliche jährlich wiederkehrende Kosten in Form von Betriebskosten für den Unterhalt in Höhe von jährlich 900'000 Franken.

Die Ausgaben zu Lasten der Erfolgsrechnung (ZBE BVD) teilen sich wie folgt auf:

[Kostengenaugigkeit $\pm 20\%$ ]	
<b>Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung (einmalig)</b>	<b>Fr.</b>
Unterhaltsbudget (ZBE BVD/TBA)	
▪ Neuanschaffung Sitzbänke	400'000
▪ Ersatzbeschaffung Sitzbänke	200'000
<b>Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung (einmalig)</b>	<b>600'000</b>
[Kostengenaugigkeit $\pm 20\%$ ]	
<b>Übersicht Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung (wiederkehrend)</b>	<b>Fr.</b>
▪ Betriebskosten (Wartehallen, DFI, Sitzbänke)	900'000
▪ Potenzielle Einnahmen aus Plakatierung	-460'000
<b>Total Ausgaben zu Lasten Erfolgsrechnung (wiederkehrend)</b>	<b>440'000</b>

## 7. Wirtschaftlichkeit

### 7.1 Nutzen von Synergien

Grundsätzlich gilt, dass die Massnahmen zur Haltestellenausstattung koordiniert erfolgen im Rahmen der ordentlichen Erhaltungsplanung bzw. zur Anpassung der Haltestellen an die Vorgaben des BehiG. Dabei werden Kostensynergien bei gleichzeitigen Gleis- oder Strassenbauvorhaben genutzt. Zudem werden durch das koordinierte Bauen baustellenbedingte Unannehmlichkeiten wie Lärm und Verkehrsbehinderungen auf das notwendige Minimum reduziert.

### 7.2 Ersatzzeitpunkt der Anlagen erreicht

Wie der „Netzzustandsbericht Infrastruktur 2018“ der BVB aufzeigt, sind 129 Wartehallen des Typs Furrer und Schuhschachtel sowie Sonstige<sup>2</sup> in den Zustandsklassen (ZK): schadhaft (ZK 3), schlecht (ZK 4) und alarmierend (ZK 5). Im Netzzustandsbericht werden Anlagen nach fünf Zustandsklassen bewertet ZK 1 „gut“, ZK 2 „annehmbar“, ZK 3 „schadhaft“, ZK 4 „schlecht“ und ZK 5 „alarmierend“. Nach Ablauf der Zustandsklasse 3 „schadhaft“ ist der wirtschaftliche Zeitpunkt für den Ersatz erreicht.

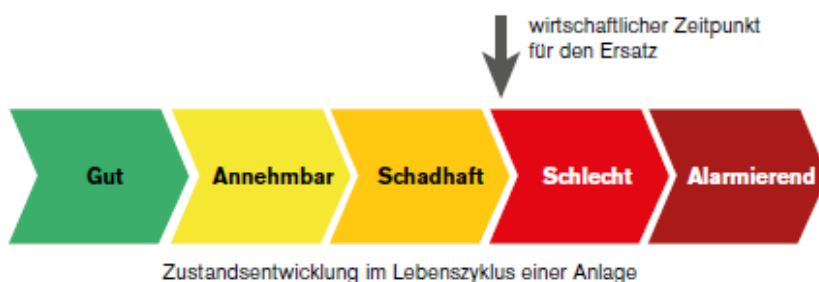


Abb. 1: «Netzzustandsbericht Infrastruktur 2017» BVB 2018

<sup>2</sup> wie z.B. Claraplatz, Stein-Holzhäuschen an der Markthalle, Diakonissenhaus, Bettingerstrasse usw.

Der Handlungsbedarf für einen sukzessiven Ersatz der Wartehallen im Rahmen des koordinierten Bauens ist von 2020 bis 2028 entsprechend hoch. Aufgrund des hohen Alters der Wartehallen Furrer und Schuhschachtel, findet keine Restwertvernichtung statt.

Dies gilt auch für die DFI, bei denen der Grossteil gemäss Netzzustandsbericht sehr hohe Alter aufweist; 88% der DFI (220 von 250) befinden sich in 2017 in den Zustandsklassen „schadhaft“, „schlecht“ und „alarmierend“. Auch hier ist der Handlungsbedarf für einen Ersatz respektive Umrüstbedarf hoch und wird sukzessive gemäss Zustand der Anlagen ab 2020 bis 2028 behoben.

### **7.3 Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Standardisierung mittels Ausstattungsgraden**

In 2005 wurde ein Wettbewerb „Normwartehallen für den öffentlichen Verkehr“ durchgeführt. Das damalige Wartehallenmodell (Furrer) von 1986 wurde sowohl teuer in der Investition als auch im Unterhalt und entsprach nicht mehr den technischen Ansprüchen. Daher führte das Baudepartement Basel-Stadt gemeinsam mit den BVB einen Projektwettbewerb für eine neue Normwartehalle durch, aus dem die Normwartehallen des Typs Parapluie als Gewinner hervorgingen.

Mit GRB 08/15/15G vom 9. April 2008 wurden der Typ Normwartehalle Parapluie bestätigt und 3 Mio. Franken für die Beschaffung einer ersten Tranche gesprochen. Ziel war es, Haltestellen mit mehr als 400 Einsteigerinnen und Einsteigern pro Tag mit Wartehallen auszurüsten. Mit vorliegendem Ratschlag wird diese Untergrenze heraufgesetzt und folglich die Wirtschaftlichkeit verbessert. Anstatt 400 Einsteigenden pro Haltestelle (entspricht theoretisch 200 Personen pro Haltekante) werden neu mindestens 300 Einsteigende pro Haltekante benötigt. Die Untergrenze von 300 einsteigenden Personen wurde aus wirtschaftlichen Gründen so gewählt, dass sie leicht über den Schweizer Standard liegt; zugleich hält die Untergrenze einem vergleichbaren schweizerischen städtischen Niveau stand. In nicht-städtischen Gebieten wie zum Beispiel im Kanton Basel-Landschaft wird bereits ab 100 Einsteigenden pro Tag eine Wartehalle an Bushaltestellen empfohlen. Ein aktuell durchgeführter Vergleich mit anderen ÖV-Unternehmen der Schweiz bestätigt der Normwartehalle Parapluie ein landesdurchschnittliches Kostenniveau.

Im Vergleich zum „Ratschlag betreffend Beschaffung von Dynamischer Fahrgast-Information (DFI) für die Basler Verkehrs-Betriebe“ vom 19. Februar 2003 (GRB 03/07/46G) für 140 bis maximal 160 DFI ist das vorliegende Konzept deutlich wirtschaftlicher, da DFI erst ab 600 Einsteigenden pro Haltekante eingesetzt werden. In der Vergangenheit wurden DFI bereits ab 50 Einsteigenden pro Haltekante installiert. Bei der Ausstattung von Haltestellen mit DFI agiert die BVB bewusst zurückhaltend, um auch die erwartete technologische Weiterentwicklung als auch verändertes Nutzerverhalten in Bezug auf ÖV-Kundeninformationen (Technologiewechsel, Apps usw.) aufmerksam zu beobachten und sich entsprechend zeitgemäss aufzustellen. In nicht-städtischen Gebieten wie zum Beispiel in Basel-Landschaft wird bereits ab 250 Einsteigenden pro Tag eine DFI an Bushaltestellen empfohlen.

## **8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung**

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.



## 9. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilagen

Kurzversion Haltestellenausstattungskonzept  
Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Ratschlag

#### **zur Rahmenausgabenbewilligung als Darlehen an die BVB für eine kundenorientierte, einheitliche Ausrüstung der ÖV-Haltestellen gemäss Haltestellenausstattungskonzept**

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Eine Rahmenausgabenbewilligung in Höhe von Fr. 28'800'000 für die Umsetzung Haltestellenausstattungskonzepts BVB bis 2028 im Rahmen des koordinierten Bauens. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
  - Fr. 12'000'000 neue Ausgaben für Beschaffung und Montage von zusätzlichen
    - 131 Normwartehallen des Typs Parapluie und
    - 31° DFI (Dynamische Fahrgastinformation)durch die BVB zu Lasten des Investitionsbereichs 2 „Öffentlicher Verkehr“ als Darlehen an die BVB
  - Fr. 900'000 als jährliche Folgekosten infolge Mehraufwand für Unterhalt, Wartung und Reinigung durch die BVB zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Globalbudget ÖV
  - Fr. 400'000 neue Ausgaben für Beschaffung und Montage von zusätzlichen 197 Sitzbänken durch das TBA zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements
  - Fr. 15'300'000 gebundene Ausgaben
    - für den Ersatz von 129 Wartehallen durch neue Normwartehallen des Typs Parapluie,
    - für den Ersatz und die technische Aufrüstung von 220°DFI und
    - für den Ersatz von 30 Fahrgastinformationsstelenzu Lasten des Investitionsbereichs 2 „Öffentlicher Verkehr“ als Darlehen an die BVB
  - Fr. 200'000 gebundene Ausgaben für den Ersatz von 108 Sitzbänken durch das TBA zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtprojekt Haltestellenausstattung ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.

Beilage Ratschlag

# Kurzversion Haltestellenausstattungskonzept

(Publikumsanlagen gemäss RTE 29900 des VöV)



Basler Verkehrs-Betriebe  
Infrastruktur, Projekte & Standards  
Münchensteinerstrasse 87  
CH-4052 Basel  
[www.bvb.ch](http://www.bvb.ch)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Haltestellenausstattung: Standardisierung .....</b>	<b>6</b>
2.1	Definition von Standardelementen .....	6
2.1.1	Fahrgastinformationsstele FIS (BVB)	7
2.1.2	Abfallkübel (BVD)	7
2.1.3	Sitzbänke SB (BVD)	8
2.1.4	Wartehallen (BVB)	8
2.1.5	Dynamische Fahrgastinformation DFI (BVB)	9
2.1.6	Billettautomaten BAR (BVB)	9
2.2	Definition von Ausstattungsgraden .....	10
2.2.1	Haltestellenausstattung nach Ausstattungsgrad	10
2.2.2	Kriterium Point of Interest (Bedeutung)	11
2.2.3	Aufnahme in Projektierungsrichtlinien	11

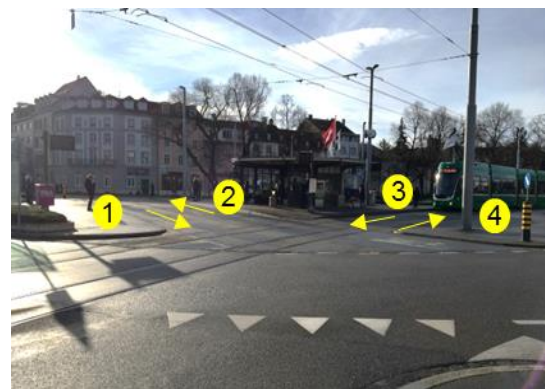
## 1. Ausgangslage

Insgesamt bedient die BVB 324 Haltestellen auf dem Gebiet der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, der Einwohnergemeinden Bettingen und Riehen sowie auf deutschem und französischem Gebiet im regelmässigen Linienbetrieb. Der Kanton Basel-Stadt trägt die Verantwortung für 514 Haltekanten (entspricht 192 Tram- und Bus Haltestellen). Dazu gehören auch diejenige auf Kantonsstrassen in Bettingen und Riehen.

Haltestellen setzen sich aus Haltekanten zusammen:



Haltestelle MParc bestehend aus zwei Haltekanten (Perrons) Nr. 1 in Fahrtrichtung Bahnhof SBB und Nr. 2 in Fahrtrichtung Dreispitz



Haltestelle Wettsteinplatz bestehend aus vier Haltekanten (Perrons) für Bus (Nr. 1 in Fahrtrichtung Claraplatz, Nr. 2 in Fahrtrichtung Rosengartenweg) und Tram (Nr. 3 in Fahrtrichtung Messeplatz, Nr. 4 in Fahrtrichtung Kunstmuseum)

Die Haltekanten dienen als Zugang zum öffentlichen Verkehr, als Aufenthaltsbereiche und Informationspunkte und sollen entsprechend kundenfreundlich ausgestattet sein.

Bis anhin wurden die Haltekanten jeweils mit einer breiten Palette von Haltestellenelementen bestückt. Das heutige Erscheinungsbild einer BVB-Haltestelle ist bezüglich der Ausstattung sehr uneinheitlich. Es fehlen Standards, welche die Ausstattung der Haltestellen nach festgelegten Kriterien regelt. Auch fehlte bisher der Überblick, welche Haltekanten ausreichend und welche nur mangelhaft ausgestattet sind.

Beispiele für hohen Ausstattungsgrad von Haltekanten mit geringer Anzahl Einstiege:



Tramhaltestelle Airolostrasse



Bushaltestelle Lange Erlen



Bushaltestelle Spitzacker



Beispiele für tiefen Ausstattungsgrad von Haltekannten bei (sehr) hoher Anzahl Einsteigende:



Bushaltestelle Brausebad



Bushaltestelle Universitätsspital



Tramhaltestelle Burgfelderplatz

Im Zuge der Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) werden in den kommenden Jahren schrittweise alle Haltestellen umgebaut und heutige enge Platzverhältnisse auf Haltestellen vielerorts entschärft. So können Haltestellen mit (sehr) hohem Fahrgastaufkommen wie etwa am Burgfelderplatz, Mönchsbergerstrasse, Strassburgerallee usw., die aufgrund beengter Platzverhältnisse bisher ohne Wartehalle auskommen mussten, mit einer solchen ausgestattet werden.

Zudem ist im Bestand in den kommenden Jahren ein erhöhter Erhaltungsbedarf bei Haltestellenelementen vorhanden. Die letzten Beschaffungen von Haltestellenelementen betrafen Billettautomaten (2008 bis 2011), zusätzliche Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) (2010) und zusätzliche Normwartehallen (2008). Insgesamt ist festzustellen, dass der Erhalt der Haltestelleninfrastruktur in den letzten Jahren konzeptionell vernachlässigt wurde und dementsprechend ein Nachholbedarf besteht.

## 2. Haltestellenausstattung: Standardisierung

Um die dargelegten Mängel zu beheben und um künftig eine nachvollziehbare und konsistente Ausstattung der Haltekanten zu gewährleisten, braucht es klare Kriterien. Massgebend sind im Wesentlichen die folgenden zwei Parameter für eine standardisierte Ausstattung:

- Standardelemente
- Ausstattungsgrad einer Haltekante

### 2.1 Definition von Standardelementen

Auf Haltestellen sind folgende Elemente vorhanden:

Betriebliche Infrastrukturelemente	Ausrüstung Dritter
Fahrgastinformationsstele (BVB) Abfallkübel (BVD) Sitzbank (BVD) Wartehalle mit integrierter Sitzbank (BVB) Dynamische Fahrgastinformation DFI (BVB) Billettautomat (BVB) Dächer (BVB) Spritzschutzgeländer (BVD) Akustische Fahrgastinformation AFI (BVB) Diensträume (BVB)	Zeitungsboxen Werbung Selecta-Automat Briefkasten Kiosk  schwarze Schrift = Standardelemente (häufig) graue Schrift = Spezialfälle

Die Standardelemente dienen rein betrieblichen Zwecken. Während sie zum einen gesetzlich vorgeschrieben sind, werden sie zum anderen durch den marktüblichen Standard vorgegeben.

Folgende sechs Standardelemente auf Haltestellen wurden definiert:

- Fahrgastinformationsstele
- Abfallkübel
- Sitzbänke
- Wartehallen
- DFI
- Billettautomaten

Das Personenbeförderungsgesetz gibt vor, dass an Haltestellen über die Abfahrtszeiten informiert werden muss. Dies geschieht flächendeckend mittels Fahrplänen an den Fahrgastinformationsstelen. Weiterhin sind gemäss Personenbeförderungsgesetz die Einnahmen sicherzustellen, wofür die BVB an jeder Haltestelle Billettautomaten bereitstellt.

Nicht Bestandteil des vorliegenden Konzeptes sind einzelne Spezialfälle, welche nicht durch die Standardisierung mittels des Haltestellenausstattungskonzeptes zu lösen sind, sondern individuell zu erarbeiten sind, dies betrifft:

- 42 Haltekanten mit 42 Dächern und Spezialwartehallen wie etwa am Wettsteinplatz und Dächer über Haltestellen wie am Badischen Bahnhof, Bahnhof St. Johann, Central-



bahnplatz. Diese werden projektspezifisch im Rahmen des koordinierten Bauens geplant und realisiert.

- 11 Halteketten mit Diensträumen mit Personal-WCs auf dem Haltestellennetz.
- 18 Halteketten mit Kiosken, welche die BVB an diverse Privatunternehmer vermietet. Im Zuge von Haltestellenverschiebungen werden zwei Kioske an der Schanzenstrasse und Bettingerstrasse zurückgebaut. Es verbleiben 16 Kioske.
- die kommerzielle Ausstattung von Haltestellen mit Zeitungsboxen, Werbung, Briefkästen, Selecta-Automaten (Dritte).

### 2.1.1 Fahrgastinformationsstele FIS (BVB)

Bereits 2011 hatte sich die BVB zum Ziel gesetzt, die veralteten Haltestellentafeln durch moderne Informationsstelen zu ersetzen. Ein entsprechendes Stelenkonzept wurde bis 2014 in



enger Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Fussgängerorientierungssystem Basel-Stadt erarbeitet. Nach einem erfolgreichen Versuch mit einem Prototypen am Barfüsserplatz wurde 2015 damit begonnen, die bestehenden Haltestellentafeln durch die neuen Stelen auszutauschen. Der Austausch wurde 2018 abgeschlossen. Auch die BLT verwendet die Stele auf ihren Haltestellen.

### 2.1.2 Abfallkübel (BVD)

Alle 514 Halteketten sind mit mindestens einem Abfallkübel ausgestattet. Die Anzahl der jeweils installierten Kübel orientiert sich an der Personenfrequenz und der damit verbundenen Abfallmenge. Die Beschaffung und Bewirtschaftung der Abfallkübel erfolgt durch den Kanton (BVD).

In der Regel sind folgende Typen Abfallkübel auf Haltestellen installiert:



Abfallkübel 40 Liter,  
Typ Baslerstab



Abfallkübel 110 Liter,  
Typ Baslerstab



Abfallkübel 40 Liter,  
Typ Basel

### 2.1.3 Sitzbänke SB (BVD)

Derzeit sind im Stadtgebiet unterschiedliche Sitzbanktypen in Gebrauch. Abgesehen von einzelnen Sondertypen, die im Rahmen von Gestaltungsprojekten für einen Ort speziell entwickelt wurden (z. B. in der Elisabethenanlage), werden die unterschiedlichen Typen sukzessive durch die zwei nachfolgend aufgelisteten Standardbänke ersetzt. Auf Haltestellen befinden sich 178 Sitzbänke. Die Beschaffung und Bewirtschaftung der Sitzbänke erfolgt durch den Kanton (BVD).



Standardbank miramondo «la strada» Basel mit Rückenlehne



Standardbank miramondo «la strada» Basel ohne Rückenlehne

### 2.1.4 Wartehallen (BVB)

Von den 514 Halteketten sind 213 mit einer Standardwartehalle ausgestattet, davon

- 84 neue Normwartehallen NWH des Typs Parapluie;
- 129 Standardwartehallen des Typs Furrer und Schuhschachtel und sonstige auf dem Haltestellennetz.



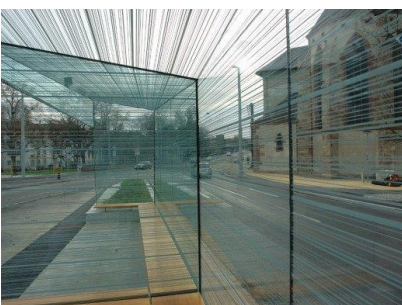
Furrerwartehalle (Standard-WH)



Schuhschachtel (Standard-WH)



Sonstige (Standard-WH)



Speziallösungen (nicht Bestandteil des vorliegenden Ratschlags, da individuell in koordinierten Projekten zu entscheiden und zu finanzieren)

Aus dem Projektwettbewerb „Parapluie-Normwartehallen für den öffentlichen Verkehr“ gingen 2006 die Normwartehallen des Typs Parapluie von Stauffenegger + Stutz als Sieger hervor. Sie sind modular zusammengesetzt und verfügen über Glaswände, Infokasten, Wartehallendach, Beleuchtung und integrierter Sitzbank. Folgende drei Ausführungen des Wartehallentyps Parapluie wurden als Standard definiert:

Normwartehallen des Typs Parapluie



Parapluie mono



Parapluie duplex



Parapluie mono combi

#### 2.1.5 Dynamische Fahrgastinformation DFI (BVB)



Das DFI-System dient der Fahrgastinformation auf Haltestellen. Es zeigt linienbezogene Abfahrtsprognosen in Minuten an, informiert über linienbezogene Ereignisse (Stau) und über allgemeine Netznachrichten wie Störungen, Warnungen, Verkehrshinweise, betriebliche Meldungen. Derzeit sind rund 250 DFI in Betrieb.

#### 2.1.6 Billettautomaten BAR (BVB)



Aktuell sind alle 192 Haltestellen mit mindestens einem Billettautomaten ausgestattet. Die Ausnahme bilden einige Haltestellen an Kleinbuslinien in Bettingen und Riehen (Entwerter im Bus) sowie Haltestellen von Linien, bei denen jeweils ein Billett beim Chauffeur erworben werden kann. Der Grossteil der Billettautomaten wurde zwischen den Jahren 2008 und 2011 aufgestellt. Trotz steigender Nutzerzahlen der beiden Apps „TNW-Tickets“ und „U-Abo“ besteht seitens Kundschaft nach wie vor Bedarf nach Billettautomaten.

## 2.2 Definition von Ausstattungsgraden

Die Haltestellenausstattung dient in erster Linie den Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs aber auch kommerziellen Zwecken, die auch von der lokalen Bevölkerung genutzt werden (z.B. Zeitungsboxen, Selecta-Automaten, Werbeeinnahmen). Auch wenn es grundsätzlich wünschenswert wäre, der Kundschaft an jeder Haltestelle ein maximales Angebot und besten Komfort bieten zu können, ist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Verhältnismässigkeit eine Priorisierung geboten. Diese soll klaren und einfach nachvollziehbaren Kriterien folgen.

Als Kriterium für den Ausstattungsgrad einer Haltestelle dient die Anzahl der Einsteigenden; dies ist auch bei anderen ÖV-Unternehmen in der Schweiz eine übliche Kenngrösse. Zur Herleitung der Ausstattungsgrade und des Mengengerüsts wurde als kostenintensivstes Standardelement die Wartehalle als massgebliches Element herangezogen. Daraus ergeben sich entsprechend der Fahrgastfrequenzen und in Bezug auf den Ausstattungsgrad folgende vier Kategorien:

- Kategorie I: <300 Einsteigende pro Tag und Haltekante (gering)
- Kategorie II: 300–599 Einsteigende pro Tag und Haltekante (mittel)
- Kategorie III: 600–899 Einsteigende pro Tag und Haltekante (hoch)
- Kategorie IV: >900 Einsteigende pro Tag und Haltekante (sehr hoch)

### 2.2.1 Haltestellenausstattung nach Ausstattungsgrad

Grundlage für die Ausstattung einer Haltekante mit Standardelementen (Kap. 3.2.1) bildet also deren Fahrgastfrequenz. Das Haltestellenausstattungskonzept sieht folgende Standardausstattungen mittels vier Ausstattungsgraden vor:

Ausstattungsgrad	I	II	III	IV
Kategorien nach Einsteigenden	< 300	300-599	600-899	>900
Haltekannten BS	34% (175)	24% (123)	13% (67)	29% (149)
Einsteigende (ES) pro Tag	4% (18 TSD)	12% (52 TSD)	10% (46 TSD)	74% (323 TSD)
<b>Fahrgastinformationsstele</b>	✓	✓	✓	✓
<b>Abfallkübel</b>	✓	✓	✓	✓ ggf. mehrere
<b>Sitzbank</b>	✓	x	x	✓
<b>Normwartehalle Parapluie inkl. Sitzbank</b>	x	✓ mono	✓ duplex	✓ mono combi
<b>DFI</b>	x	x	✓	✓
<b>Billettautomat</b>	✓	✓	✓	✓



Es gelten entsprechende Planungsregeln für Haltekanten:

- Jede Haltekante verfügt über eine Fahrgastinformationsstele, sie markiert die Haltekante und informiert in gedruckter Form mit dem Liniennetzplan und den Fahrplanaushängen.
- Jede Haltekante verfügt über einen Abfallkübel.
- Jede Haltekante verfügt über eine Sitzgelegenheit in Form einer Sitzbank oder einer Normwartehalle Parapluie mit integrierter Sitzbank:
  - unter 300 Einsteigenden wird eine Sitzbank verwendet, über 300 Einsteigenden wird eine Wartehalle verbaut. Bei sehr grossem Fahrgastaufkommen (>900 Einsteigende) werden zusätzlich zur Wartehalle weitere Sitzbänke aufgestellt.
  - Wartehallen bieten neben der Sitzgelegenheit den zusätzlichen Komfort Wetterschutz. Die Grösse der Wartehalle steht im Verhältnis zum Fahrgastaufkommen.
  - An Haltekanten mit sehr geringen respektive keinen Einsteigenden wie zum Beispiel Endhaltestellen kann auf Sitzbänke verzichtet werden
- Ab 600 Einsteigenden ist eine Haltekante mit einer DFI auszustatten. Die DFI bietet digitale Abfahrtsinformationen und Echtzeitinformationen (Stau usw.).
- An jeder Haltestelle steht mindestens ein Billettautomat. Kriterien für mehrere Billettautomaten an Haltestellen sind: kein Sichtkontakt zum nächsten Automaten, keine zumutbare Fussgängerquerung vorhanden und stark befahrene Strassen.

Ausnahmen vom Ausstattungsgrad können Haltekanten mit zu knappen Platzverhältnissen bilden oder wenn städtebauliche Anliegen den Verzicht auf Standardelemente rechtfertigen; dies ist im Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Gemäss neuen Haltestellenausstattungsgraden sind Haltekanten in der Vergangenheit aufgrund fehlender Standards überdimensioniert ausgestattet worden. Konkret betrifft dies 26 Haltekanten mit 26 Wartehallen und 62 Haltekanten mit 62 Dynamischen Fahrgastinformationen. Diese Überausstattung respektive der seit vielen Jahren (Wartehallen seit mindestens 25 Jahren, DFI seit 11 Jahren) gewohnte Komfort soll der ÖV-Kundschaft erhalten bleiben. Eine Schlechterstellung der ÖV-Kunden durch Wegnahme von Wartehallen und DFI würde zu zahlreichen Kundenbeschwerden und Attraktivitätsverlust führen.

#### 2.2.2 Kriterium Point of Interest (Bedeutung)

Das Kriterium Point of Interest (POI) übersteuert die oben genannten Ausstattungsgrade I, II, III, IV pro Haltekante aufgrund ihrer Bedeutung. Davon betroffen sind Haltestellen, die sich in der Nähe von Spitälern oder kulturellen Institutionen befinden. Hier ist trotz geringer Nachfrage respektive sehr geringen Einsteigerzahlen ein Wetterschutz durch eine Normwartehalle des Typs Parapluie mono sicherzustellen.

Für 14 POI-Haltekanten kommt folgende Regel zur Anwendung:

- Es wird trotz geringen Einsteigerzahlen (<300) eine Normwartehalle Parapluie mono anstatt einer Sitzbank installiert.

#### 2.2.3 Aufnahme in Projektierungsrichtlinien

Die neu entwickelten Ausstattungsgrade I, II, III, IV von Haltekanten für Tram, -Kombi- und Bushaltestellen sind neu Bestandteile der gemeinsamen Projektierungsrichtlinien des Kantons und der BVB. Darin wird auch die Anordnung der Standardelemente auf Haltekanten geregelt.

Bei der Ausstattung als auch deren Anordnung auf der Haltekante kann aufgrund enger stadträumlicher Platzverhältnisse von den Projektierungsrichtlinien abgewichen werden. Priorität geniessen in diesem Zusammenhang vor allem die Verordnungen des Bundes bezüglich der behindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Verkehrs wie zum Beispiel die Manövrierfläche für Rollstuhlfahrende.

Der Ausstattungsgrad einer Haltestelle wird jeweils auf Stufe Vorprojekt anhand der aktuellen Einsteigerzahlen definiert. Allfällige Anpassungen eines bestehenden Ausstattungsgrades aufgrund veränderter Einsteigerzahlen erfolgen ausschliesslich im Rahmen notwendiger Erhaltungsmassnahmen. Zwischen zwei Erhaltungszeitpunkten erfolgt keine Anpassung.