



An den Grossen Rat

20.0813.02

BVD/P200813

Basel, 16. Dezember 2020

Regierungsratsbeschluss vom 15. Dezember 2020

Vernehmlassungsbericht ÖV-Programm 2022–2025

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Würdigung der Stellungnahmen	3
3. Zusammenfassung der Stellungnahmen	5
3.1 Stellungnahmen zu Kapitel 4: Ziele und strategische Schwerpunkte 2022–2025	6
3.2 Stellungnahmen zu Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2022–2025	9
3.3 Stellungnahmen zu Kapitel 6: Finanzen.....	15
3.4 Stellungnahmen zu Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2025	16
4. Änderungen im ÖV-Programm 2022–2025	18
4.1 Änderungen in Kapitel 2: Einleitung	18
4.2 Änderungen in Kapitel 3: Rückblick: ÖV-Programm 2018–2021.....	18
4.3 Änderungen in Kapitel 4: Ziele und Strategische Schwerpunkte 2022–2025	18
4.4 Änderungen in Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2022–2025	18
4.5 Änderungen in Kapitel 6: Finanzen.....	19
4.6 Änderungen in Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2025	19
Anhang: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden (alphabetisch)	20

1. Einleitung

Das ÖV-Programm des Kantons Basel-Stadt gibt eine Übersicht über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat damit alle vier Jahre die Grundzüge des vorgesehenen ÖV-Angebots sowie der Infrastrukturplanung dar.

Mit den im ÖV-Programm 2022–2025 aufgeführten Massnahmen möchte der Regierungsrat den ÖV in der Agglomeration Basel fit für die Zukunft machen und neue Fahrgäste gewinnen. Ziel ist es, den ÖV attraktiver zu gestalten und dafür besser auf die Bedürfnisse der Fahrgäste zuzuschneiden. Hierzu tragen neue ÖV-Angebote, kürzere Fahrzeiten sowie kundenfreundliche Fahrausweisangebote und Tarife bei. Zudem möchte der Regierungsrat verstärkt dem wachsenden Bedürfnis nachkommen, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Die Angebote sollen sich entsprechend ideal ergänzen.

Der Schwerpunkt der aktuellen Angebotserweiterungen liegt auf dem Busnetz. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

- Entlastung der Buslinie 30
- Verbesserung der Erschliessung des Bachgrabengebiets durch die Verlängerung der Linie 64 ab Bachgraben bis zum Bahnhof St. Johann
- Verbesserung der ÖV-Anbindung des Dreispitz-Areals, insbesondere auch hinsichtlich der anstehenden Entwicklung im Dreispitz Nord
- Verlängerung der Linie 46 ab Badischer Bahnhof bis Muttenz
- Optimierung des Busnetzes in Riehen

Bedeutende Angebotserweiterungen im Tramnetz sind nach 2025 geplant. In den kommenden Jahren entsteht die hierfür notwendige neue Infrastruktur im Rahmen der Tramnetzentwicklung.

Der Regierungsrat hat den Entwurf des ÖV-Programms vom 11. Juni bis zum 4. September 2020 in die öffentliche Vernehmlassung gegeben und in Form eines strukturierten Fragebogens um Rückmeldungen gebeten. Rund siebzig Prozent der insgesamt 108 Teilnehmenden nutzten die Online-Version des Fragebogens für die Eingabe ihrer Stellungnahmen. Weitere rund zwanzig Prozent der Teilnehmenden haben den Fragebogen per E-Mail oder Post gesandt und rund zehn Prozent haben ihre Stellungnahmen in freier Form verfasst.

2. Würdigung der Stellungnahmen

Insgesamt sind beim Amt für Mobilität des Bau- und Verkehrsdepartementes 108 teils sehr umfangreiche Stellungnahmen zum ÖV-Programm eingegangen, fast die Hälfte davon von Privatpersonen. Des Weiteren haben sich verschiedene Quartierorganisationen, politische Parteien, Transportunternehmen, Nachbarkörperschaften, Vereine, Verbände und weitere Institutionen an der Vernehmlassung beteiligt.

Im Vergleich zum letzten ÖV-Programm gingen deutlich mehr Stellungnahmen von Privatpersonen ein. Dies ist auf die sehr hohe Anzahl Rückmeldungen aus Riehen zur geplanten Optimierung des Busnetzes in Riehen zurückzuführen.

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. Auch mit den Zielen und strategischen Schwerpunkten des ÖV-Pro-

gramms sind die meisten Teilnehmenden im Grundsatz einverstanden. Einzelne Massnahmen und Inhalte werden jedoch kontrovers diskutiert.

Die meisten Stellungnahmen unterstützen das vorgeschlagene bedürfnisorientierte Vorgehen zur Gewinnung neuer Fahrgäste. Das ÖV-Angebot soll fit für die Zukunft gemacht werden und ist daher auf langfristige Trends auszurichten. Einzelne Eingaben betonen, dass zur Nachfragesteigerung in erster Linie eine **Verlagerung vom Autoverkehr auf den ÖV** anzustreben sei. Aufgrund des gesteigerten Bedürfnisses der individuellen Mobilität dürfe nicht allein der ÖV im Vordergrund stehen, sondern sei gezielt die **Multimodalität zu fördern**. Dabei sei in der Planung auch der private Motorfahrzeugverkehr angemessen einzubinden. Diese Haltung teilt der Regierungsrat grundsätzlich. Die Lebensqualität sowohl in der Stadt selbst als auch in den umliegenden Gemeinden lässt sich mit der Förderung der Multimodalität und der Ergänzung durch neue Mobilitätsformen weiter steigern. Der private Motorfahrzeugverkehr findet zudem im verkehrspolitischen Leitbild, kantonalen Richtplan sowie im Agglomerationsprogramm Basel in einer Gesamtperspektive Berücksichtigung.

Für viele Vernehmlassungsteilnehmende ist der ÖV nach wie vor **zu wenig grenzüberschreitend** ausgestaltet. Dies gilt für die Angebotsplanung ebenso wie für das Tarifsysteem. Der Regierungsrat bemisst der grenzüberschreitenden Entwicklung, sowohl über die Kantons- als auch die Landesgrenze hinweg, eine hohe Bedeutung bei. Wo immer möglich setzt er sich für Verbesserungen der Angebote ein und wird dies auch künftig tun. Im ÖV-Programm sieht er gezielte Ergänzungen im grenzüberschreitenden ÖV-Angebot vor. Der Fokus des ÖV-Programms Basel-Stadt liegt aber aus naheliegenden Gründen der Zuständigkeit des Regierungsrats auf dem Kantonsgebiet. Die regionale, grenzüberschreitende ÖV-Entwicklung wird jedoch in den kommenden Jahren und somit auch in den nächsten ÖV-Programmen ein Schwerpunkt bleiben und vor allem mit dem Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel eine deutlich höhere Qualität erreichen.

Zahlreiche Stellungnahmen sehen in der Digitalisierung eine grosse Chance, besonders in Bezug auf die **Vernetzung künftiger Mobilitätsangebote**. Einige fordern eine noch stärkere Berücksichtigung dieses Potenzials im ÖV-Programm. Auch der Regierungsrat sieht das Potenzial der Digitalisierung und der damit verbundenen Vernetzung neuer Mobilitätsformen mit dem ÖV und unterstützt die BVB wie auch Private bei der Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen.

Mehrere Eingaben weisen darauf hin, dass mit schärferen Massnahmen, wie beispielsweise restriktiverer Behandlung von MIV und Velo, eine **konsequentere ÖV-Bevorzugung** erreicht werden soll. Dem Regierungsrat ist bewusst, dass der ÖV in Basel nicht immer die schnellste Verkehrsmittelwahl darstellt und setzt sich deshalb für eine Beschleunigung des ÖV in Basel ein. Wie im ÖV-Programm erwähnt, prüft eine Arbeitsgruppe mit diversen Vertretern verschiedene Stossrichtungen und Massnahmen. Allfällige Zielkonflikte aufgrund anderer Interessen bzw. Vorgaben wie z.B. der Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer bedürfen dabei jedoch immer wieder einer sorgfältigen Abwägung. Andere Eingaben erwähnen, dass neben der Verkürzung der Reisezeit auch **Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit** verbessert werden sollten. Dies ist auch für den Regierungsrat eine der wichtigsten Grundvoraussetzung für einen attraktiven ÖV. Im Rahmen des Qualitätsmonitorings beobachtet er die Qualität der ÖV-Angebote laufend und fordert von den Transportunternehmen bei Bedarf Massnahmen zur Verbesserung.

Die geplanten **Angebotsausbauten im Busnetz** finden mehrheitlich Zustimmung. Weitgehend unbestritten sind die Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30, die Verlängerung der Linie 64 ab Bachgraben bis zum Bahnhof St. Johann und die Verlängerung der Linie 46 ab dem Badischen Bahnhof bis Muttenz. Bei der Verbesserung der ÖV-Anbindung des Dreispitzareals gibt es

Vorbehalte gegenüber der Gegenverkehrsführung in der Dornacherstrasse bei der Buslinie 36, die Erschliessung des südlichen Dreispitz mit der Linie 37 ist jedoch unbestritten. Den Massnahmen zur Optimierung des Busangebotes in Riehen stehen hingegen zahlreiche Stellungnehmende sehr kritisch gegenüber. Aufgrund dieser Kritik wird der Regierungsrat zusammen mit der Gemeinde Riehen das geplante Konzept überarbeiten lassen.

Der **Ausblick** auf die Entwicklungen im ÖV nach 2025 wird in der Vernehmlassung mehrheitlich positiv beurteilt. Grundsätzlich begrüssen die Befragten die Planungen für die trinationale S-Bahn und das Herzstück, die allerdings schneller als vorgesehen kommen sollten. Die **Tramnetzentwicklung** hingegen wird kontrovers beurteilt. In einigen Stellungnahmen wird ein beschleunigter Ausbau des Tramnetzes gefordert, in anderen wird das Tram als Verkehrsmittel der Zukunft grundsätzlich hinterfragt. So fordern einige Stellungnahmen eine Umstellung des Tramnetzes auf Elektro-Busbetrieb mit Doppelgelenkbussen. Der Regierungsrat hält es selbstverständlich für notwendig, den Neubau von Tramstrecken gründlich zu prüfen und gegenüber alternativen ÖV-Erschliessungen sorgfältig abzuwägen. Im Rahmen von Zweckmässigkeitsprüfungen für neue Tramstrecken nimmt er diese Abwägung systematisch vor. Auf gewissen Strecken sind Elektro-Doppelgelenkbusse eine sinnvolle Ergänzung in der städtischen Mobilität. In einer dichten Stadt mit hoher Transportnachfrage auf den ÖV-Linien kann ein Tramsystem aber auch in Zukunft wesentliche Vorteile gegenüber einem Bussystem ausweisen: mit seiner höheren Flächeneffizienz und grösseren Kapazität kann nur ein schienengebundenes Tramsystem dazu beitragen, dass der enge Strassenraum optimal genutzt wird. Da Basel bereits über ein gut ausgebautes Tramnetz verfügt, ist es zudem wirtschaftlich wesentlich günstiger, bestehende Lücken zu schliessen, als das ganze System umzustellen. Eine Umstellung auf Busse würde weitaus höhere Betriebskosten mit sich bringen und zudem einen enormen Investitionsbedarf auslösen (u.a. mehrere neue Busgaragen, Umbau von Haltestellen, Umbau von Strassenräumen zwecks Verbreiterung der Fahrspuren, Verstärkung Ober-/Unterbau, Bau von Ladestationen usw.). Es ist daher wesentlich zweckmässiger und im Sinne der Kapazität des Verkehrssystems viel zielführender, das Tramnetz mit gezielten Investitionen für die Anforderungen der Zukunft fit zu machen. Konkret bedeutet das

- die Schaffung von notwendiger Flexibilität und Stabilität;
- die Einbindung von Entwicklungsarealen ins bestehende Netz;
- Radiale Ausdehnung des Tramnetzes in die Agglomeration.

Parallel wird das Bussystem elektrifiziert und als zweites Standbein des städtischen ÖV-Netzes kontinuierlich weiterentwickelt.

3. Zusammenfassung der Stellungnahmen

Nachfolgend werden die 108 eingegangenen Stellungnahmen in Anlehnung an die Berichtsstruktur des ÖV-Programms 2022–2025 in zusammengefasster Form wiedergegeben. Neben der Nennung der wichtigsten und häufigsten Rückmeldungen wird die Beurteilung der Vernehmlassungsteilnehmenden jeweils quantitativ in einer Grafik zusammengefasst.

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

3.1 Stellungnahmen zu Kapitel 4: Ziele und strategische Schwerpunkte 2022–2025

Eine klare Mehrheit ist mit den Zielen und strategischen Schwerpunkten im Grundsatz einverstanden (vgl. Abb. 1):

- Knapp siebzig Prozent der Teilnehmenden stimmen klar oder mehrheitlich zu («Ja» und «Mehrheitlich Ja»).
- Ein Quartierverein sowie fünf Privatpersonen lehnen das ÖV-Programm klar oder mehrheitlich ab («Nein» und «Mehrheitlich Nein»).

Sind Sie mit den Zielen und strategischen Schwerpunkten im Grundsatz einverstanden (Frage 1.1)?

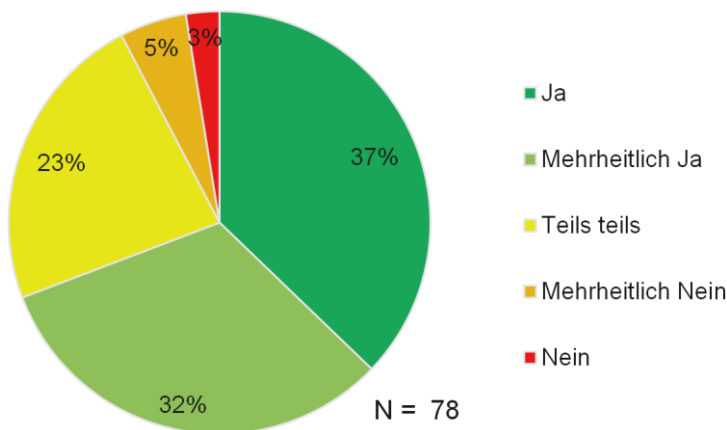


Abb. 1: Grundsätzliches Einverständnis mit den Zielen und strategischen Schwerpunkten

Bezüglich der Handlungsfelder zur Nachfragesteigerung im ÖV messen die Vernehmlassungsteilnehmenden der Steigerung der Attraktivität des ÖV-Angebots die höchste Priorität bei (vgl. Abb. 2). Am zweithäufigsten nannten sie die Förderung der Multimodalität als wichtiges Handlungsfeld.

Mehrere Stellungnahmen verweisen darauf, dass bei einzelnen Handlungsfeldern der grenzüberschreitende Aspekt im ÖV fehle. Sie schlagen vor, ein Handlungsfeld für die grenzüberschreitende Vernetzung zu schaffen oder die grenzüberschreitenden Aspekte in den einzelnen Handlungsfeldern stärker aufzugreifen.

Sollten aus Ihrer Sicht einzelne der Handlungsfelder zur Nachfragesteigerung im ÖV mit Priorität behandelt werden (Frage 1.2, Antworten in Prozent)?

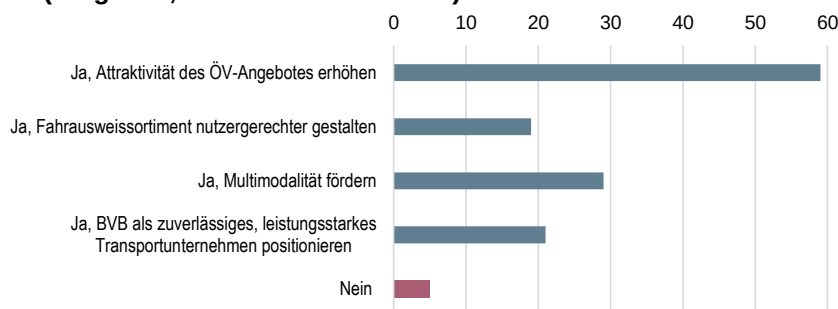


Abb. 2: Priorisierung der Handlungsfelder zur Nachfragesteigerung im ÖV

Kapitel 4.1 Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr

Die meisten Stellungnahmen unterstützen das vorgeschlagene Vorgehen zur Nachfragesteigerung. Einzelne Eingaben betonen aber, dass dazu in erster Linie eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV anzustreben sei.

Das ÖV-Angebot soll fit für die Zukunft gemacht werden und ist daher auf langfristige Trends auszurichten. Einzelne Stellungnahmen weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass aufgrund des gesteigerten Bedürfnisses der individuellen Mobilität nicht allein der ÖV im Vordergrund stehen dürfe, sondern gezielt die Multimodalität zu fördern sei.

Mehrere Stellungnahmen teilen ausdrücklich die Meinung, dass die Potenziale im ÖV vor allem in peripheren städtischen Entwicklungsarealen und in der stadtnahen Agglomeration liegen.

Kapitel 4.2 Die Attraktivität des ÖV-Angebotes erhöhen

Kapitel 4.2.1 Neue Angebote im S-Bahn-, Tram- und Busnetz

Die Vernehmlassungsteilnehmenden begrüßen weitestgehend den Angebotsausbau und die Abstimmung von S-Bahn, Tram und Bus. Einzelne stellen konkrete Forderungen an den Angebotsausbau:

- *Grenzüberschreitenden Verkehr einbeziehen:* Der Angebotsausbau soll sich noch stärker auf den grenzüberschreitenden Verkehr ausrichten. Bei der Konzeption sei eine länderübergreifende Perspektive einzunehmen.
- *Grössere Fahrzeuge:* Anstelle von Taktverdichtungen sei der Einsatz grösserer Fahrzeuge zu prüfen.
- *Gelenkbusse:* Mehrere Stellungnahmen fordern, dass der Kanton vermehrt auf Gelenkbusse statt Trams setzen soll, da diese flexibler einsetzbar seien. Diesem Anliegen stehen andere Stellungnahmen gegenüber, die das Tram als komfortables und flächeneffizientes Verkehrsmittel sehen.

Zwei Befragte wünschen zudem weitergehende Angebotsausbauten: Einerseits soll der ÖV auf dem Rhein entwickelt werden, andererseits könnten bestehende Gleisanlagen auf dem Stadtgebiet für neue S-Bahn-Linien genutzt werden, auch in einer Übergangsphase zum Herzstück.

Kapitel 4.2.2 Massnahmen zur Verkürzung der Reisezeiten

Die angestrebte Verkürzung der Reisezeiten wird grundsätzlich befürwortet. Verschiedene Stellungnahmen stellen bezüglich der umzusetzenden Massnahmen konkrete Forderungen:

- *Separate Spuren für MIV, ÖV und Veloverkehr schaffen:* Der Kanton soll prüfen, wo das Tramtrasse auch durch den Bus mitbenutzt werden könne. Der Gebrauch der Busspur durch den MIV soll zudem stärker sanktioniert werden.
- *ÖV an Lichtsignalanlagen konsequenter bevorzugen.*
- *Haltestellen aufheben:* Einige Eingaben regen an, neben schwach frequentierten Haltestellen auch nahe beieinanderliegende Haltestellen aufzuheben. Dieser Forderung widersprechen andere Stellungnahmen, die in einer hohen Haltestellendichte ein Komfortargument sehen.
- *Höhere Geschwindigkeiten für den ÖV:* Einige Vernehmlassungsteilnehmende kritisieren eine Verlangsamung des ÖV durch T 30-Zonen. Eine Stellungnahme fordert zum Beispiel, dass der Tramverkehr wie früher mit 40 km/h verkehren solle. Diesem Vorschlag widersprechen andere Eingaben, die durch höhere Geschwindigkeiten oder schnellere Beschleunigungen die Sicherheit gefährdet sehen.

- *S6 Riehen:* Die Aufenthaltszeit am Badischen Bahnhof soll reduziert werden, damit die Nutzung der S-Bahn-Verbindung attraktiver wird.

Mehrere Stellungnahmen weisen darauf hin, dass es neben der Reisezeit auch die aktuell ungenügende Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu verbessern gelte.

Kapitel 4.2.3 Angebotsverbesserungen am Abend

Mehrere Stellungnahmen begrüßen ausdrücklich die geplante Taktverdichtung in den Abendstunden (siehe auch Stellungnahmen zu Kapitel 5.4).

Kapitel 4.2.4 Kapazitätssteigerung in nachfragestarken Zeitperioden

Die erwähnten Kapazitätssteigerungen in nachfragestarken Zeitperioden erhalten grundsätzlich Zustimmung.

Kapitel 4.2.5 Verbesserung des Komforts durch weitere Flottenmodernisierung und Standardisierung der Haltestelleninfrastruktur

Die Vernehmlassungsteilnehmenden begrüßen die Verbesserung des Komforts. Zu den einzelnen geplanten Massnahmen sind verschiedene Anmerkungen eingegangen:

- *Modernisierung Fahrzeugflotte:* Der Einsatz von Elektrobussen wird ausdrücklich befürwortet. Eine Eingabe fordert, den Einsatz von Wasserstoff als Treibstoff zu prüfen.
- *Haltestellenausstattung:* Einzelne Eingaben fordern mehr gedeckte Unterstände und Sitzgelegenheiten. Auch Billettautomaten und Fahrgastinformationen seien nach Möglichkeit in gedeckten Unterständen zu platzieren. Zudem wird angeregt, die Haltestelleninfrastruktur zu begrünen und eine Möglichkeit für getrennte Abfallentsorgung von PET, Alu usw. zu schaffen.
- *Hindernisfreier Zugang zum ÖV:* Für den hindernisfreien Zugang seien die Tram-Fahrzeuge auf der ganzen Länge mit entsprechenden Schiebetritten auszustatten und es sei dafür zu sorgen, dass die Wartebereichsflächen an den Haltestellen zum Rangieren ausreichend gross sind. Andere fordern bei der Umsetzung des BehiG Pragmatismus im Sinne der Verhältnismässigkeit und der Kosteneffizienz, zum Beispiel Teil- statt Vollumbauten der Haltestellen.
- *Fahrgastinformation:* Einige Stellungnahmen begrüßen ausdrücklich die im ÖV-Programm erwähnte stärkere Fokussierung auf mehrsprachige Fahrgastinformationen. Zudem sollte die Fahrgastinformation barrierefrei erfolgen. Für sehingeschränkte Personen seien die aktuellen Anlagen der dynamischen Fahrgastinformation nicht sehr zweckdienlich, da die Kontraste zu wenig hoch sind. Für höreingeschränkte Personen seien Durchsagen auch auf den Bildschirmen anzuzeigen. Weitere Stellungnahmen wünschen, dass bei Verspätungen die Gründe genauer angegeben und Alternativanschlüsse schneller kommuniziert werden.
- *Weitere Eingaben fordern,* aus ökologischen Gründen bei den ÖV-Fahrkarten das Thermopapier zum Beispiel durch aufladbare Prepaid-Karten mit einer Depotgebühr zu ersetzen und in allen Verkehrsmitteln Free-W-LAN anzubieten.

Kapitel 4.3 Fahrausweissortiment nutzergerechter gestalten

Bezüglich der Neugestaltung des Fahrausweissortiments äussern die Befragten verschiedene Ideen und Forderungen:

- *Digitalisierung nutzen:* Einige wünschen eine Vereinfachung des Ticketbezug per App und dessen Ausbau unter Berücksichtigung von multimodalen Lösungen. Gleichzeitig dürfe die Digitalisierung aber die Zugänglichkeit beispielsweise für ältere Menschen nicht erschweren. Mit der Digitalisierung biete sich die Möglichkeit, gerade für weniger dicht besiedelte Gebiete nachfrageorientierte Angebote zu schaffen.

- *Grenzüberschreitende Fahrausweise:* Analog zum U-Abo soll auch das GA künftig grenzüberschreitend gültig sein. Allgemein würden weitere Vereinfachungen und Vereinheitlichungen der Tarife und Abos mit dem angrenzenden Ausland begrüsst.
- *U-Abo:* Zur Idee, als Ergänzung zum klassischen, im ganzen TNW-Gebiet gültigen U-Abo auch Abos für Teilgebiete zu schaffen, gehen die Meinungen weit auseinander. Einige könnten sich beispielsweise gut ein Abo nur für die Zone 10 vorstellen, andere sehen darin das «Erfolgsmodell U-Abo» gefährdet.
- *Sparpreise oder Gratis-ÖV in Nebenverkehrszeiten:* Zur Glättung der Verkehrsspitzen seien Reisen in den Nebenverkehrszeiten vergünstigt oder gar kostenfrei anzubieten. Zudem wird auch eine kostenlose Velomitnahme in den Nebenverkehrszeiten angeregt.
- *Preisgestaltung für Jugendliche:* Einzelne Eingaben fordern, die Preise für Einzelbillette analog dem TNW-Abo für Jugendliche bis zum vollendeten 25. Altersjahr zum reduzierten Tarif anzubieten.
- *Gratis ÖV für Kinder:* Kinder sollen den ÖV auch über das 6. Altersjahr hinaus kostenfrei nutzen können. Dadurch würden sie für den ÖV sensibilisiert und er werde attraktiver für Familien.
- *Kurzstreckentarife senken:* Die Tarife für Kurzstrecken seien verhältnismässig teuer und sollten gesenkt werden.

Kapitel 4.4 Multimodalität fördern

Grundsätzlich begrüssen die Stellungnehmenden, dass das ÖV-Angebot verstärkt auf multimodale Wegketten ausgerichtet werden soll – einige wünschen sich gar eine noch stärkere Berücksichtigung der Multimodalität im ÖV-Programm. Es gingen folgende Forderungen dazu ein:

- *Digitalisierung nutzen:* Die neuen Möglichkeiten, die sich durch die Digitalisierung ergeben, sollen zur Förderung der Multimodalität genutzt werden. Insbesondere sollten Mobilitätsangebote stärker vernetzt sein, auch kantons- und länderübergreifend.
- *Knotenpunkte entlasten:* Die gezielte Förderung der Multimodalität könnte Knotenpunkte entlasten.
- *Mehr P+R-Möglichkeiten:* Einige Eingaben fordern mehr P+R-Möglichkeiten in der Agglomeration, um den Umstieg vom MIV auf den ÖV für Fahrten in die Stadt zu erleichtern.
- *MIV stärker miteinbeziehen:* Durch die Förderung der Multimodalität sollen die Verknüpfungspunkte zwischen allen Verkehrsträgern verbessert werden. Der Fokus dürfe nicht nur auf der Mikromobilität liegen, sondern es gelte, bewusst auch den motorisierten Verkehr in eine gesamtheitliche Betrachtung miteinzubeziehen.
- *MaaS:* Das Konzept von Mobility as a Service (MaaS) sei stärker zu fördern. Hierbei soll der Kanton eine aktive Rolle übernehmen.

In einer Stellungnahme wird angemerkt, dass das aktuelle Geschäftsmodell der E-Trotinetts und E-Scooter nicht nachhaltig sei.

Kapitel 4.5 BVB als zuverlässiges, leistungsstarkes Transportunternehmen positionieren

Einige Befragte kritisieren die Führung der BVB in den letzten Jahren. Manche Stellungnahmen wünschen sich eine engere Zusammenarbeit zwischen BVB und BLT, andere wiederum plädieren für mehr Konkurrenz, welche die Wirtschaftlichkeit erhöhe und die Innovationskraft fördere.

3.2 Stellungnahmen zu Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2022–2025

Die vorgeschlagenen ÖV-Angebotsausbauten für den Zeithorizont 2022 bis 2025 finden grundsätzliche Zustimmung – zwei Drittel der Befragten haben mit «Ja» oder «Mehrheitlich Ja» geantwortet (vgl. Abb. 3).

Sind Sie mit den vorgeschlagenen ÖV-Angebotsausbauten 2022–2025 im Grundsatz einverstanden (Frage 2.1)?

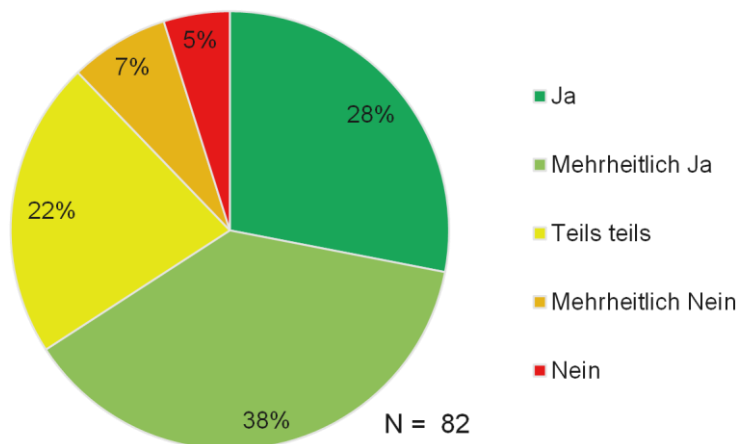


Abb. 3: Grundsätzliches Einverständnis mit den vorgeschlagenen ÖV-Angebotsausbauten 2022–2025

Kapitel 5.1 Tram

Da in der Periode des ÖV-Programms keine wesentlichen Änderungen im Tramnetz geplant sind, gibt es dazu nur wenige Rückmeldungen. Zum Vorhaben, die Tramlinie E11 neu über den Centralbahnplatz zu führen, äussern einige Eingaben Bedenken, dass der Platz dadurch noch stärker befahren und die Situation noch unübersichtlicher werde.

Kapitel 5.2 Bus

Die vorgeschlagenen Änderungen im Busnetz finden grundsätzlich sehr hohe Zustimmungswerte. Eine Ausnahme bildet das neue Buskonzept für Riehen (vgl. Kap. 5.2.5), das bei der Bevölkerung in Riehen und Bettingen sehr umstritten ist.

Kapitel 5.2.1 Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30

Die Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30 finden unter den Befragten grosse Zustimmung: drei Viertel haben mit «Ja» oder «Mehrheitlich Ja» geantwortet (vgl. Abb. 4). Selbst unter den mit «teils teils» oder ablehnend Antwortenden wird nur vereinzelt Kritik an den Entlastungsmassnahmen geäussert. Die negativen Rückmeldungen sind vielmehr als Voten über die mittel- bis langfristig geplante Tramlinie 30 zu verstehen. Einige äussern damit ihre Ablehnung gegenüber dem Projekt, andere wünschen sich eine raschere Realisierung als im ÖV-Programm vorgesehen.

Konkrete Forderungen im Zusammenhang mit den Entlastungsmassnahmen betreffen die Doppelgelenkbusse, die nicht erst langfristig, sondern bereits kurz- bis mittelfristig als Alternative zu Taktverdichtungen eingesetzt werden sollen. Mehrere Befragte wünschen sich zudem weitere Massnahmen zur ÖV-Priorisierung auf der Linie 30 zur Verkürzung der Reisezeit und Verbesserung der Pünktlichkeit.

Sind Sie im Speziellen mit den Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30 einverstanden (Frage 2.2)?

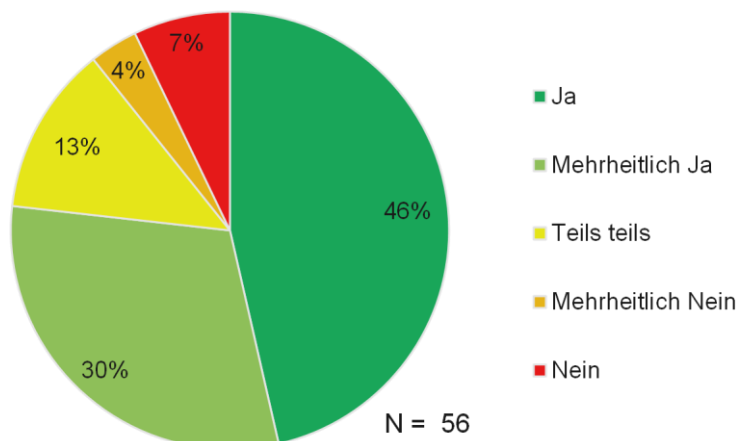


Abb. 4: Einverständnis mit den Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30

Kapitel 5.2.2 Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann

Ebenfalls grosse Zustimmung findet die vorgeschlagene Verlängerung der Buslinie 64 von der Haltestelle Bachgraben zum Bahnhof St. Johann: Insgesamt 86 Prozent der Befragten haben hier mit «Ja» oder «Mehrheitlich Ja» geantwortet (vgl. Abb. 5). Mehrfach werden jedoch Bedenken geäussert, dass aufgrund der Verkehrsüberlastung in den betroffenen Gebieten die Fahrplanstabilität zu den Hauptverkehrszeiten allenfalls nicht gewährleistet werden könne. Entsprechend fordern einige Befragte zusätzliche Priorisierungsmassnahmen für den ÖV oder eine rasche Realisierung des Zubringers Bachgraben–Allschwil zur Verkehrsentslastung. Mehrere Stellungnahmen betonen, dass die Busverbindung nur eine Zwischenlösung auf dem Weg zu einer neuen Tramlinie ins Bachgrabengebiet darstelle. Es gibt aber auch einige Stellungnahmen, die ein Tram explizit ablehnen. Im Weiteren wird darauf hingewiesen, dass der Nutzen der Verbindung zum Bahnhof St. Johann mit dem aktuellen S-Bahn-Fahrplan begrenzt sei und erst mit der Bahnanbindung EuroAirport ab 2028 stark steigen würde.

Zur besseren Erschliessung des sich stark entwickelnden Bachgrabengebiets schlägt eine Stellungnahme weitere Verdichtungs- und Ausbaumassnahmen vor.

Sind Sie im Speziellen mit der Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann (Linie 64) einverstanden (Frage 2.3)?

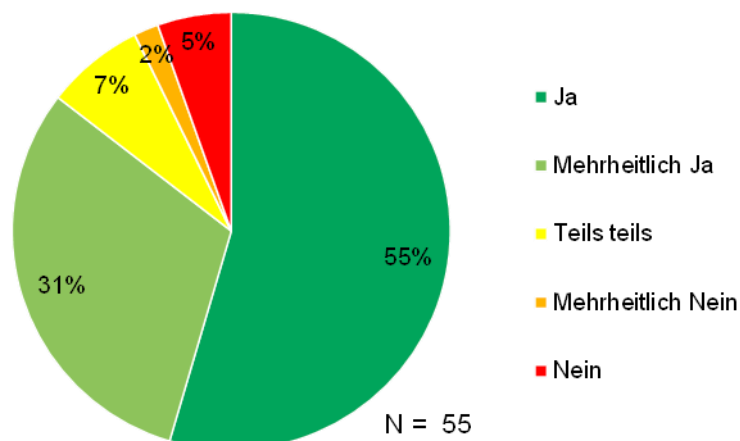


Abb. 5: Einverständnis mit der Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann (Linie 64)

Kapitel 5.2.3 Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz

Auch die geplante Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz erhält viel Zuspruch: knapp drei Viertel beantworten die Frage positiv («Ja» oder «Mehrheitlich Ja», vgl. Abb. 6).

Sind Sie im Speziellen mit der Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz (Linie 36 und Linie 37) einverstanden (Frage 2.4)?

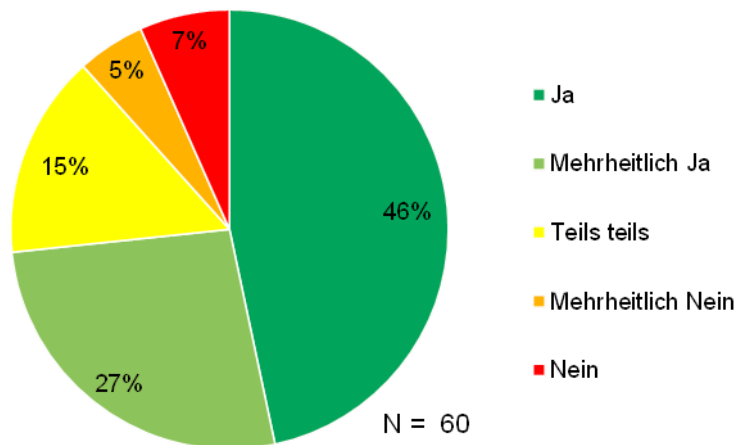


Abb. 6: Einverständnis mit der Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz (Linie 36 und Linie 37)

Kritik betrifft vor allem das vorgesehene Gegenverkehrsregime für die Buslinie 36 in der Dornacherstrasse. Das Gegenverkehrsregime ist aufgrund einer Baustelle momentan bereits temporär umgesetzt und behindere dabei besonders Velofahrende, die aufgrund der schmalen Fahrbahn nicht rechts vorbeifahren könnten und deshalb oft auf das Trottoir ausweichen würden. Die vorgeschlagene Linienführung stelle zudem einen Umweg dar und laufe somit dem Ziel der ÖV-Beschleunigung zuwider.

Die neue Streckenführung der Linie 37 findet weitgehende Zustimmung. Bedenken bestehen bezüglich der zunehmenden Belastung des Gellert-Quartiers durch die geplante Taktverdichtung und den Einsatz grosser Busse. Die Verlegung der Haltestelle MParc in Richtung Dreispitz Nord ist unumstritten, es gibt dazu keine ablehnenden Kommentare.

Kapitel 5.2.4 Weiterentwicklung der Buslinie 46

Die geplante Verlängerung der Buslinie 46 vom Badischen Bahnhof zum Bahnhof Muttenz erhält viel Zustimmung (85 Prozent «Ja» oder «Mehrheitlich Ja», vgl. Abb. 7). Die betroffenen Baselbieter Gemeinden Birsfelden und Muttenz schlagen jedoch alternative Linienführungen vor, die zusätzliche Gebiete erschliessen und gleichzeitig die Reisezeit zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof Muttenz verkürzen sollen.

Sind Sie im Speziellen mit der Busverbindung Kleinhüningen–Badischer Bahnhof–Bahnhof Muttentz (Weiterentwicklung Buslinie 46) einverstanden (Frage 2.5)?

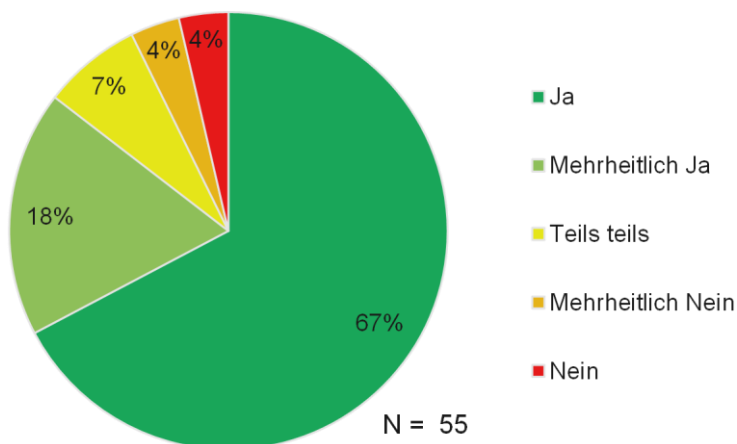


Abb. 7: Einverständnis mit der Busverbindung Kleinhüningen – Badischer Bahnhof – Bahnhof Muttentz (Weiterentwicklung der Buslinie 46)

Kapitel 5.2.5 Optimierung des Busangebotes in Riehen

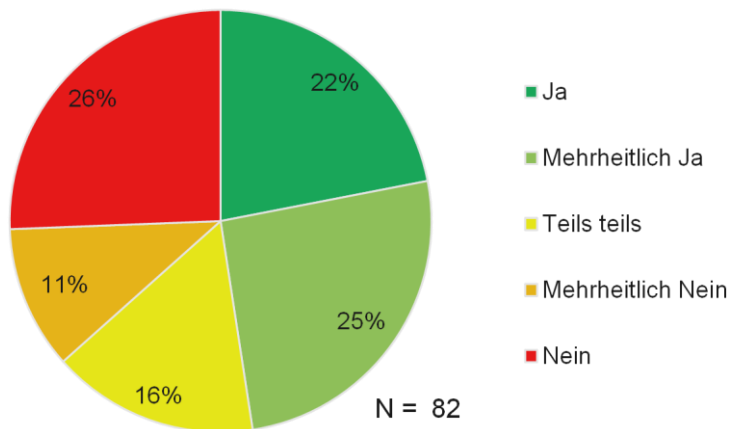
Das neue Buskonzept für Riehen ist umstritten: 37 Prozent der Teilnehmenden lehnen es ab («Nein» oder «Mehrheitlich Nein») und weitere 16 Prozent sind damit nur teilweise einverstanden (vgl. Abb. 8). Der hohe Anteil ablehnender Stellungnahmen ist vor allem auf die grosse Anzahl Privatpersonen aus Riehen und Bettingen zurückzuführen, die an der Vernehmlassung teilgenommen haben. Aus den beiden Gemeinden haben sich insgesamt 30 Privatpersonen geäußert, davon waren 53 Prozent mit dem neuen Buskonzept nicht oder mehrheitlich nicht einverstanden und 27 Prozent nur teilweise einverstanden (vgl. ebenfalls Abb. 8).

Die meiste Kritik betrifft die neue Streckenführung der Linie 45. Die Eingaben fordern vielfach, dass die Linie auch durch das Zentrum führen soll, mit Bedienung der Haltestellen Riehen Dorf und Webergässchen. Eine solche Linienführung würde Einkäufe mit dem ÖV im Dorfzentrum begünstigen, was besonders für ältere Menschen wichtig sei. Gleichzeitig würde damit auch eine Anbindung an die Tramlinien 6 und 2 geschaffen.

Im Weiteren fordern viele Stellungnahmen einen Verzicht auf die geplante Streckenführung der Linie 45 durch den Pfaffenlohweg und die Burgstrasse. Der Pfaffenlohweg sei dafür zu eng und weise überdies kein Trottoir auf. Die Burgstrasse sei unübersichtlich und schon heute oft verstopft und deshalb für den Busbetrieb ebenfalls ungeeignet. Beide Strassen – Pfaffenlohweg und Burgstrasse – würden überdies von Schul- und Kindergartenkindern genutzt. Ausserdem wird in beiden Strassen ein Parkplatzabbau durch die neue Buslinie befürchtet und es wird betont, dass die Strassen durch das nahegelegene Tram bereits ausreichend durch den ÖV erschlossen seien. Gegen die Linienführung durch die Burgstrasse und den Pfaffenlohweg wurden auch mehr als 200 Unterschriften gesammelt.

Sind Sie im Speziellen mit der Optimierung des Busangebotes in Riehen einverstanden (Frage 2.6)?

Alle Stellungnahmen:



Nur Privatpersonen aus Riehen und Bettingen:

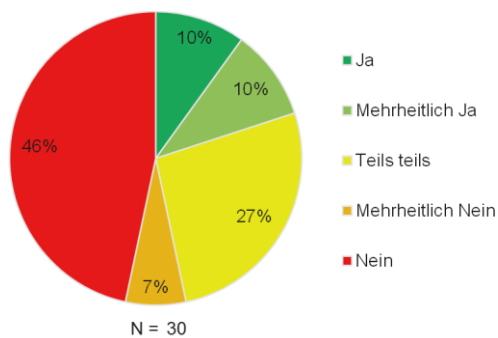


Abb. 8: Einverständnis mit der Optimierung des Busangebotes in Riehen

Neben den Rückmeldungen zur Linie 45 gingen auch zahlreiche Anliegen zu den weiteren Linien ein. Die meistgenannten Anliegen werden im Folgenden kurz zusammengefasst:

- **Linie 31:** Verlängerung bis Otto Wenk-Platz oder Habermatten prüfen.
- **Linie 32:** Prüfen, ob der Linienvverlauf so geändert werden kann, dass Bettingen ohne Umweg via Bahnhof und Zentrum direkt bei der Haltestelle Bettingerstrasse an das Tram angebunden wird. Die Tramanbindung sei wichtiger als die Bahnhofanbindung.
- **Linie 34:** Sorge vor Lärmemissionen durch den Einsatz grosser Busse. Es wurden auch Unterschriften gegen die Abschaffung des Kleinbusses in der Nacht gesammelt. Mehrere Eingaben schlagen vor, besonders am Abend und in der Nacht den Einsatz von Kleinbussen oder Elektrobussen zu prüfen.
- **Linie 35:** Verlängerung bis Bahnhof Riehen und Wasserschloss Inzlingen prüfen.

Zur geplanten Aufhebung der ÖV-Linienäste Chrischonaweg und Dinkelbergstrasse gibt es kaum ablehnende Stellungnahmen von Privatpersonen. Bedenken zur geplanten Aufhebung der Linienäste stammen fast ausschliesslich von den politischen Parteien.

Die Stellungnahmen bewerten das Ruftaxi-Angebot grundsätzlich positiv. Mehrere schlagen vor zu prüfen, ob die bestehenden Ruftaxis gemeinsam das ganze Gebiet abdecken könnten und ob Bettingen, Inzlingen sowie die Gebiete Naturbad und Schlipf auch per Ruftaxi erschlossen werden könnten. Vorbehalte bestehen allerdings bezüglich der Akzeptanz, Zugänglichkeit und Zuverlässigkeit eines erweiterten Ruftaxi-Angebotes.

Einige Eingaben regen an, das Busangebot nach Lörrach zu optimieren und eine Tramverlängerung nach Lörrach voranzutreiben.

Kapitel 5.2.6 Buslinie 50 (Flughafenbus)

Zur Linie 50 gingen nur vereinzelte Rückmeldungen ein. Eine Stellungnahme äussert sich positiv zum bestehenden Angebotskonzept mit Schnellbussen und regulären Bussen sowie zur geplanten Umstellung auf Doppelgelenkbusse. Zwei Befragte plädieren dafür, auch bei Inbetriebnahme der Bahnanbindung zum EuroAirport weiterhin eine städtische Buslinie zu betreiben, die den Flughafen bedient. Eine Stellungnahme schlägt vor, den 50er Bus auf dem Birsigviadukt über die Tramgleise fahren zu lassen, damit er nicht mehr im Stau stecken bleibt.

Einzelne Stellungnahmen kritisieren, dass keine attraktive Flughafenanbindung aus dem Kleinbasel und aus Südbaden (via Badischer Bahnhof) besteht.

Kapitel 5.3 Bahn

Zu den Änderungen im Zeithorizont 2022–2025 bei der trinationalen S-Bahn, beim Bahnfern- und -güterverkehr sowie den Publikumsanlagen SBB gibt es nur wenige Rückmeldungen. Mehrere Befragte merken an, dass nicht nur der «grosse Wurf Herzstück» abgewartet werden soll, sondern bereits zeitnah Verbesserungen im S-Bahn-Netz realisiert werden sollen (neue S-Bahn-Haltestellen, Durchbindung bestehender Linien, bessere Verbindungen zwischen Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof). Beim Fernverkehr wird bemängelt, dass die Verbindung von Basel nach Mailand via Gotthard-Basistunnel zu langsam sei. Eine weitere Stellungnahme betont die Wichtigkeit der ab Dezember 2025 wieder bestehenden Fernverkehrsverbindung zwischen Basel und Genf bzw. Lausanne, womit gleichzeitig auch der Halbstundentakt zwischen Basel und Biel eingeführt werde. Bis zu diesem Zeitpunkt sei auch der Ausbau der Publikumsanlagen beim Bahnhof SBB nötig.

Kapitel 5.4 Angebotsänderungen in Randzeiten

Die vorgesehene Taktverdichtung am Abend im Spätverkehr und die Weiterentwicklung des Nachtnetzes stossen bei den Stellungnehmenden grundsätzlich auf Zustimmung. Mehrere Eingaben merken an, dass ein 7.5 Minuten-Takt bis 21 oder 22 Uhr den Bedürfnissen von «Nachtschwärmern» zu wenig Rechnung trägt. Deshalb schlagen sie vor, anstelle einer Ausdehnung des 7.5 Minuten-Takts bis 21 oder 22 Uhr einen 10 Minuten-Takt ab 20 Uhr bis Betriebsschluss zu prüfen. Eine einzelne Stellungnahme fordert zudem einen durchgängigen nächtlichen ÖV. Zudem gibt es Kritik am Vorhaben, zur Kompensation der abendlichen Taktverdichtung Taktausdünnungen bei den Morgenkursen vorzunehmen. Dies widerspreche den Zielen der Attraktivitätssteigerung des ÖV. Im Weiteren wird das Anliegen eingebracht, auch im grenzüberschreitenden Spätverkehr, etwa nach Freiburg, Angebotsverbesserungen in den Randzeiten anzustreben.

Kapitel 5.5 Ergänzender Verkehr

Zum ergänzenden Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen gingen keine Rückmeldungen ein. Zwei Stellungnahmen befassen sich mit einem möglichen Standort für ein Fernbus-Terminal. Dabei werden einmal der Badische Bahnhof und einmal das Wolf-Areal favorisiert.

3.3 Stellungnahmen zu Kapitel 6: Finanzen

Zum Thema Finanzen gingen nur wenige Rückmeldungen ein. Eine Stellungnahme wünscht, dass die Kostenfolgen der in Kapitel 5 beschriebenen Angebotsausbauten pro Linie ausgewiesen werden. Eine weitere Stellungnahme weist darauf hin, dass ein gewisser Widerspruch darin bestehe, wenn einerseits ein höherer Kostendeckungsgrad angestrebt werde und andererseits Tarifierhöhungen als nicht opportun erachtet würden.

3.4 Stellungnahmen zu Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2025

Die Befragten befürworten mehrheitlich die Planungen zu den Infrastruktur- und ÖV-Angebotsausbauten nach 2025 (65 Prozent «Ja» oder «Mehrheitlich Ja», vgl. Abb. 9).

Sind Sie mit den Planungen für Infrastrukturausbauten und ÖV-Angebotsausbauten nach 2025 einverstanden (Frage 3.1)?

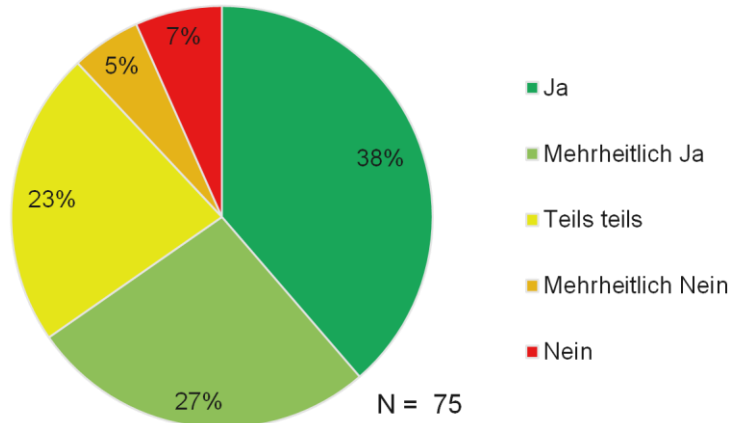


Abb. 9: Einverständnis mit den Planungen für Infrastrukturausbauten und ÖV-Angebotsausbauten nach 2025

Bei der Frage nach der Priorisierung der langfristigen Massnahmen nach 2025 (Frage 3.2) weisen die Befragten den Projekten in Zusammenhang mit der trinationalen S-Bahn klar die höchste Priorität zu. Dabei nennen sie das Herzstück mit Abstand am häufigsten, aber auch die Anbindung des EuroAirports sowie die Haltestellen Solitude und Morgartenring sind mehrfach erwähnt. Einige fordern explizit, den Ausbau der S-Bahn soweit möglich schon vor dem Bau des Herzstücks anzugehen.

Als prioritäre Ausbauten im Rahmen der Tramnetzentwicklung nennen die Stellungnahmen das Tram Klybeck, das Tram Petersgraben, das Tram 30 als Ersatz der Buslinie, das Tram Bachgraben sowie das Tram Letten mehrfach. Eine hohe Priorität weisen die Befragten auch dem Ausbau und der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel–Waldshut–Erzingen zu.

Die Stellungnahmen zu den einzelnen Projekten werden in den folgenden Kapiteln behandelt.

Kapitel 7.1 Tramnetzentwicklung

Zur künftigen Tramnetzentwicklung gingen diverse Stellungnahmen ein:

- **Tram 30:** Bei den Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30 (vgl. Kap. 5.2.1) äussern sich mehrere Befragte auch zu einer Tramlinie 30. Mehrfach vertreten sie dabei die Meinung, dass nur ein Trambetrieb eine nachhaltige Lösung für die Kapazitätsprobleme der Linie 30 darstelle. Entsprechend gibt es mehrere Stellungnahmen, die eine raschere Realisierung der Tramlinie 30 fordern. Demgegenüber stehen aber auch zahlreiche Stellungnahmen, die sich ablehnend zu einer Tramlinie 30 äussern. Als Argumente gegen ein Tram 30 nennen die Befragten vor allem die hohen Kosten, die Lärmemissionen von Trams sowie die Verkehrsbehinderungen während der Bauzeit der Tramlinie.
- **Tram Bachgraben:** Aus den Kommentaren zur Frage der neuen Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann (vgl. Kap. 5.2.2) zeigt sich, dass es auch bei der Tramverlängerung Bachgraben klare Befürworter und klare Gegner gibt. Die Argumentation ist dabei in der Regel dieselbe wie beim Tram 30.

- *Tram Dreispitz:* Bei der Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz (vgl. Kap. 5.2.3) fordern einige Eingaben eine zusätzliche Tramanbindung des Dreispitz-Areals.
- *Tram Letten:* Mehrere Befragte vertreten die Meinung, dass die Tramlinie 8 nicht nur bis Letten, sondern gleich bis Allschwil Dorf verlängert und gegebenenfalls mit der Linie 6 verknüpft werden solle.
- *Tram Lörrach:* Planungen für eine Tramlinie nach Lörrach sollen vorangetrieben werden.
- *Abstimmung Herzstück und Tramnetzentwicklung:* Der Kanton soll die Weiterentwicklung der Traminfrastruktur erst dann angehen, wenn die Standorte der neuen S-Bahn-Haltestellen des Herzstücks bestimmt sind. Die Planung der Tram-Infrastruktur sei dann entsprechend auf die Standorte der neuen S-Bahn-Haltestellen abzustimmen.
- *Mehrgelenkbusse statt Tram:* Einige Teilnehmende vertreten die grundsätzliche Haltung, dass keine neuen Tramlinien gebaut werden und allenfalls sogar bestehende Tramlinien durch Mehrgelenkbusse ersetzt werden sollen. Mehrgelenkbusse seien günstiger (Bau und Unterhalt von Gleisen und Oberleitungen entfällt), flexibler bezüglich der Linienführung und mit Elektroantrieb auch leiser als Trams.
- *Neue Technologien zu wenig berücksichtigt:* Für einige Teilnehmende werden die Planungen nach 2025 der technologischen Entwicklung nicht gerecht. Der Fokus liege auf der Erweiterung des Vorhandenen. Dabei werde nicht berücksichtigt, dass es in naher Zukunft als Alternative zum Tram selbstfahrende Fahrzeuge ohne Schienenanbindung geben könnte.

Kapitel 7.2 Strategische Busnetzentwicklung

Die Abstimmung des künftigen Busnetzes mit dem Tram- und S-Bahnnetz wird von einigen Teilnehmenden ausdrücklich begrüsst.

Kapitel 7.3 Bahn

Auch zur künftigen Bahnnetzentwicklung gingen verschiedene Stellungnahmen ein:

- *Bahnanbindung EuroAirport:* Die geplante Bahnanbindung des EuroAirport findet viel Zuspruch, ist aus Gründen des Lärm- und Klimaschutzes aber gleichzeitig umstritten.
- *Doppelspurausbau im Wiesental:* Mehrere Stellungnahmen fordern beim Doppelspurausbau zwischen Riehen und Lörrach-Stetten eine Tieferlegung und Überdeckung der Gleise. Weitere regen an, zusätzliche S-Bahn-Haltestellen in Riehen zu prüfen und die Aufenthaltsdauer der S6 am Badischen Bahnhof zu verkürzen.
- *Solitude:* Mehrere Stellungnahmen betonen, dass die S-Bahn-Haltestelle Solitude dringend nötig sei. Dabei äusserten sie auch Unmut über die Verspätung des Projekts. Auch fordern einige Eingaben, die Idee einer S-Bahn Tangentialverbindung MuttENZ–Solitude–Badischer Bahnhof weiterzuverfolgen.
- *Internationaler Personenfernverkehr:* Eine Stellungnahme betont, dass die Thematik der Anbindung Basels an Europa mit dem Zug im ÖV-Programm zu wenig konkret behandelt werde. Auch im internationalen Personenfernverkehr seien vermehrt Durchbindungen anzustreben.
- *RE Karlsruhe/Offenburg:* Das Angebot des RE Karlsruhe/Offenburg–Basel auf dem Abschnitt vom Badischen Bahnhof zum Bahnhof SBB sei weiter zu verbessern. Hier seien eine Verdichtung des Angebots sowie eine Ausdehnung auf Samstag und Sonntag zu prüfen.

4. Änderungen im ÖV-Programm 2022–2025

Dieses Kapitel fasst die wichtigsten Änderungen zusammen, die der Regierungsrat aufgrund der Vernehmlassung am ÖV-Programm 2022–2025 vorgenommen hat. Nicht im Einzelnen aufgelistet sind kleinere Ergänzungen oder Korrekturen, Umformulierungen, Präzisierungen, Vervollständigungen und Aktualisierungen aufgrund des Planungsfortschritts.

4.1 Änderungen in Kapitel 2: Einleitung

Das Kapitel enthält neu einen Hinweis zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den ÖV.

4.2 Änderungen in Kapitel 3: Rückblick: ÖV-Programm 2018–2021

- *Kap. 3.1.1, Angebotsänderungen Tram:* Die Ergebnisse der Wirkungsanalyse zur Tramverlängerung nach Saint-Louis ergänzen neu den Abschnitt.
- *Kap. 3.1.3, Angebotsänderungen Bahn:* Dieses Kapitel enthält neu eine Aussage zur Fahrzeitverlängerung zwischen Basel und Mailand sowie eine aktualisierte Aussage zum Angebot am Lötschberg.
- *Kap. 3.2, Entwicklung der Nachfrage:* Inzwischen vorliegende Daten zum Jahr 2019 aktualisieren den Text und die Grafiken. Eine Anmerkung zum COVID-19-bedingten Nachfragerückgang ergänzt den Abschnitt. In den Angebotstabellen sind kleinere Korrekturen vorgenommen.
- *Kap. 3.3, ÖV-Angebot im Fahrplanjahr 2020:* Der Liniennetzplan zur trinationalen S-Bahn wurde durch die aktuelle Version ersetzt und in den Tabellen zum ÖV-Angebot sind kleine inhaltliche Anpassungen berücksichtigt.

4.3 Änderungen in Kapitel 4: Ziele und Strategische Schwerpunkte 2022–2025

- *Kap. 4, allgemein:* Der grenzüberschreitende Aspekt des ÖV erhält an verschiedenen Stellen des Kapitels eine stärkere Betonung. Ausserdem findet sich hier eine kurze Aussage zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Einsteigerzahlen im ÖV.
- *Kap. 4.2.4, Kapazitätssteigerung in nachfragestarken Zeitperioden:* Neu aufgenommen ist die Aussage, dass vermehrtes Homeoffice künftig eine Entlastung des ÖV in den Spitzenstunden bewirken kann.
- *Kap. 4.3, Fahrausweissortiment nutzergerechter gestalten:* Es enthält neu die Aussage, dass grenzüberschreitende Fahrten mit Bus, Tram und Bahn künftiger einfacher werden sollen.

4.4 Änderungen in Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2022–2025

- *Kap. 5.2.1, Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30:* Es enthält den Hinweis, dass Doppelgelenkbusse auf der Linie 30 erst langfristig geplant werden, da dies kurzfristig aufgrund von erheblichem Anpassungsbedarf der Haltestellen nicht möglich ist.
- *Kap. 5.2.2, Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann:* Eine Bemerkung verweist darauf, dass die ÖV-Verbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann mit der Inbetriebnahme der Bahnanbindung EuroAirport im Jahr 2028 erheblich an Bedeutung gewinnen wird. Überdies enthält das Kapitel nun die Aussage, dass bei steigender Nachfrage im Bachgrabengebiet weitere Massnahmen gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft geprüft würden.
- *Kap. 5.2.3, Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz:* Die Beibehaltung des derzeitig baustellenbedingten Gegenverkehrsregimes der Linie 36 in der Dornacherstrasse wird als zu prüfende Möglichkeit – anstelle als beschlossene Massnahme – dargestellt.

- *Kap. 5.2.4, Weiterentwicklung der Buslinie 46:* Eine Aussage weist neu darauf hin, dass der genaue Linienverlauf im Raum St. Jakob zwischen Redingstrasse und Pantheon Gegenstand der anstehenden Detailplanung ist.
- *Kap. 5.2.5, Optimierung des Busangebotes in Riehen:* Weil das im Vernehmlassungsentwurf zum ÖV-Programm 2022–2025 vorgestellte Konzept in Teilen auf grosse Ablehnung innerhalb Riehens gestossen ist, wird der Regierungsrat die Überprüfung und Anpassung des Konzepts zusammen mit der Gemeinde Riehen veranlassen. Aufgrund grösserer Planungsvorlaufzeiten ist die Einführung der Massnahmen auf Dezember 2022 vorgesehen. Im ÖV-Programm sind konkret folgende noch vertieft zu prüfende Änderungen aufgeführt:
 - Die Linie 31 könnte wenn möglich bis zum Otto Wenk-Platz verkehren.
 - Die geplante neue Führung der Linie 32 über den Bahnhof Riehen wird noch überprüft.
 - Die Planungen für die Anpassungen der Buslinien 35 und 45 sind ebenfalls noch zu überprüfen. Auf die Linienführung des Ortsbusses durch den Pfaffenlohweg und die Burgstrasse wird dabei verzichtet. Es wird geprüft, ob die Bedienung des sehr schwach genutzten Astes Chrischonaweg beziehungsweise Moosweg–Rheintalweg wie geplant entfallen und das Gebiet neu ganztägig mit einem Ruftaxi erschlossen werden kann.
 - Weiter wird geprüft, ob die beiden Kleinbuslinien 35 und 45 abends ab etwa 20 Uhr sowie am Sonntag durch ein attraktives On-Demand-System ersetzt werden könnten. Dies könnte auf dem ganzen Gemeindegebiet umgesetzt werden.
- *Kap. 5.3, Bahn:* Es enthält neue Aussagen zu Angebotsverbesserungen im internationalen Fernverkehr sowie zu den Planungen der SBB und ÖBB zum Ausbau der Nachtzugverbindungen

4.5 Änderungen in Kapitel 6: Finanzen

- *Kap. 6.1, Globalbudget öffentlicher Verkehr:* Neu enthält das Kapitel den Hinweis, dass eine Differenzierung des Preissortiments im ÖV unter Ausnutzung der digitalen Möglichkeiten zu prüfen sei.

4.6 Änderungen in Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2025

- *Kap. 7.1, Tramnetzentwicklung:* Dieses Kapitel ist aktualisiert mit dem Hinweis, dass ein Synthese-Tramliniennetz erarbeitet wird, das voraussichtlich Anfang 2021 vorliegen wird. Die Abbildung des ursprünglich geplanten Liniennetzes (Stand Ratschlag 2019) wurde aufgrund der Überarbeitung dieses Netzes entfernt.
- *Kap. 7.3, Bahn:* Es enthält mehrere kleinere Ergänzungen, Korrekturen und Aktualisierungen. So wurde auch die Abbildung 19, Linienführung Herzstück Basel, ausgetauscht.

Anhang: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden (alphabetisch)

Eingabe durch	Kategorie
ACS beider Basel	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Agglo Basel, Geschäftsstelle / Tirreno, Geschäftsstelle	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Autobus AG Liestal	Transportunternehmen
Basels Starke Alternative	Politische Partei
Battaglia Olivier (Bettingen, Grossrat)	Privatperson
Bau- und Justizdepartement, Amt für Verkehr und Tiefbau (Kt. SO)	Nachbarn
Bloch Stefan (Riehen)	Privatperson
Bothe Sandra (Riehen)	Privatperson
Bothe-Wenk Sandra (Riehen, Grossrätin GLP)	Privatperson
Buchmüller Hofer Vreni (Riehen)	Privatperson
Camenzind Florian (Basel)	Privatperson
Carrosserie suisse Nordwestschweiz	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Christlichdemokratische Volkspartei Basel-Stadt	Politische Partei
CMS Christoph Merian Stiftung	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Cristea Marcel (Basel)	Privatperson
Danner Gilliard Doris (Bettingen)	Privatperson
Département de l'environnement (Kt. JU)	Nachbarn
Departement für Bau, Verkehr und Umwelt (Kt. AG)	Nachbarn
Domanski Kristina (Riehen)	Privatperson
Eichenberger Cris (Binningen)	Privatperson
Elmiger Paul (Riehen)	Privatperson
Energie-Technik Meier AG	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Engler Christof (Riehen)	Privatperson
Eschmann Paul (Riehen)	Privatperson
Ettwig Yvonne (Riehen)	Privatperson
Evangelische Volkspartei Basel-Stadt und Evangelische Volkspartei Riehen Bettingen	Politische Partei
Fisch Susanne (Riehen)	Privatperson
Flubacher Martin (Riehen)	Privatperson
Freisinnig-Demokratische Partei Basel-Stadt	Politische Partei
Freisinnig-Demokratische Partei Riehen Bettingen	Politische Partei
Gemeinde Allschwil	Nachbarn
Gemeinde Binningen	Nachbarn
Gemeinde Birsfelden	Nachbarn
Gemeinde Bottmingen	Nachbarn
Gemeinde Inzlingen	Nachbarn
Gemeinde Muttenz	Nachbarn
Gewerbeverband Basel-Stadt	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Giger Rolf (Basel)	Privatperson
Grüne Partei Basel-Stadt	Politische Partei
Grünliberale Partei Basel-Stadt	Politische Partei
Gürtler Benny (Allschwil)	Privatperson
Gutmann Andreas (Grenzach)	Privatperson

Handelskammer beider Basel	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Hanhart Dieter A. (Basel)	Privatperson
Hauseigentümer Riehen	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Hug Yanick (Riehen)	Privatperson
IG Burgstrasse	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
IG Pfaffenloh	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
IG verkehrt	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
IGÖV Nordwestschweiz	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Interessengruppe Grenzacherweg Riehen	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Jordi Philipp (Basel)	Privatperson
Junge Politische Denkfabrik Bettingen	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Jungen-Fackler Margrit (Riehen)	Privatperson
Keller Franciska (Riehen)	Privatperson
Kinderbüro Basel	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Krattiger Jan (Pratteln)	Privatperson
Landkreis Lörrach	Nachbarn
Landolt Markus (Riehen)	Privatperson
Lange Torsten (Lüdenscheid)	Privatperson
Liberal-demokratische Partei Basel-Stadt	Politische Partei
Liechti Franziska (Bettingen)	Privatperson
Lienhard Olivier (Riehen)	Privatperson
Mazzotti Bruno (Riehen)	Privatperson
Merkle-Zäch Silvia (Riehen, Einwohnerrätin GLP)	Privatperson
Misheer Gerda (Riehen)	Privatperson
Müller Dominique (Basel)	Privatperson
Müller Roland (Riehen)	Privatperson
Neutraler Quartierverein Hirzbrunnen	Quartiere
Neutraler Quartierverein Neubad	Quartiere
Neutraler Quartierverein Oberes Kleinbasel	Quartiere
Neutraler Quartierverein Riehen Nord	Quartiere
Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert	Quartiere
Neutraler Quartierverein St. Johann	Quartiere
Petrik Viktor (Basel)	Privatperson
PostAuto AG Region Nordschweiz	Transportunternehmen
Quartierverein Kornfeld, Riehen	Quartiere
Quartierverein Niederholz, Riehen	Quartiere
Raffael Mangani (Riehen)	Privatperson
Rauchfleisch Alex (Basel)	Privatperson
Regionalverband Hochrhein-Bodensee	Nachbarn
Roth Marco (Arlesheim)	Privatperson
Ruiz Rosaria (Basel)	Privatperson
Rupf Leonard (Riehen)	Privatperson
Schacher Pascal (Basel)	Privatperson
Schmid Walter (Riehen)	Privatperson
Schönholzer Rudolf (Riehen)	Privatperson
Schweizerische Volkspartei Riehen	Politische Partei
Sonderegger Sven (Binningen)	Privatperson

Sozialdemokratische Partei Basel-Stadt	Politische Partei
Sozialdemokratische Partei Riehen	Politische Partei
SPD-OV Inzlingen	Politische Partei
TCS beider Basel	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Thorsten Ziercke (Riehen)	Privatperson
Ubben Katharina (Basel)	Privatperson
Uehlinger Elsbeth (Riehen)	Privatperson
VCS beider Basel	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Verband Basellandschaftlicher Gemeinden	Nachbarn
Verein „Ausbau Osttangente – so nicht!“	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Verein Neubasel	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Verein wohnliches Gundeli Ost	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental	Nachbarn
Vischer Georg (Basel)	Privatperson
Vögtli Christian (Basel)	Privatperson
VPOD Region Basel	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Weber Fadri (Basel)	Privatperson
Wirtschaftskammer Baselland	Vereine, Verbände, weitere Institutionen
Zähringer Petra (Bettingen)	Privatperson