



Massnahmen zur Nachfragesteigerung im Öffentlichen Verkehr

Bericht an den Regierungsrat (Januar 2020)

Zusammenfassung

Neue Kundinnen und Kunden für den ÖV

Der vorliegende Bericht fasst die Erkenntnisse aus einer spezifischen Marktanalyse der BVB anhand von sieben Leitfragen zusammen. Das Fazit zu jeder Leitfrage zeigt auf, wo Handlungsbedarf besteht. Der leichte Nachfragerückgang der letzten Jahre beruht vor allem darauf, dass weniger neue Kundinnen und Kunden für den ÖV gewonnen werden konnten, während die Kunden-Abgänge bzw. -Verluste in etwa konstant blieben. Somit geht es in erster Linie darum, neue Potenziale zu erschliessen und so neue Kundinnen und Kunden für den ÖV zu gewinnen.

Die Marktanalyse macht deutlich, dass ein ganzes Bündel von Ursachen in verschiedensten Themenfeldern und Ausprägungen zu beachten ist, um neue Marktpotenziale abzuschöpfen und so dem ÖV neue Kundinnen und Kunden zuzuführen.

Handlungsfelder und Massnahmen für eine Trendwende

Das BVD und die BVB schlagen im vorliegenden Bericht vier Handlungsfelder mit jeweils konkreten Massnahmen vor, die sie in den nächsten Jahren schrittweise weiterbearbeiten und umsetzen wollen. Die Massnahmen sollen eine Trendwende hin zu mehr Kundschaft im ÖV einleiten.

Im Handlungsfeld 1 geht es vor allem um kurz- und langfristige Verbesserungen beim Angebot. Die Massnahmen in den Handlungsfeldern 2 bis 4 sollen den ÖV in Basel und die BVB als Transportunternehmen langfristig und anhaltend stärken. Dabei sind der Markt und die Entwicklungen in dessen Umfeld permanent zu beobachten und zu analysieren. Die Angebote sind laufend den wandelnden Bedürfnissen anzupassen und gegebenenfalls auszubauen. Es handelt sich dabei um eine Daueraufgabe, die schon heute wahrgenommen wird und in Zukunft noch stärker auf den Fokus „neue Kundinnen und Kunden für den ÖV“ ausgerichtet werden soll.

Neue Marktpotenziale erschliessen

Der Veloverkehr hat zugenommen, was exemplarisch zeigt, dass es nicht primär darum geht, Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen, sondern viel mehr darum, neue Marktpotenziale zu erschliessen. Denn allein aus ÖV-Sicht betrachtet mag der Kundenverlust ans Velo schmerzlich sein, da ein Einsteigerrückgang zu weniger Einnahmen führt. Aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive deckt sich ein Umsteigen vom ÖV aufs Velo jedoch durchaus mit den verkehrspolitischen Zielen des Kantons. Das Velo gehört zu den umweltfreundlichsten und am platzsparendsten Verkehrsmitteln; darüber hinaus leistet Velofahren einen Beitrag zur Gesundheit. Diese Umsteiger für den ÖV zurückzugewinnen macht wenig Sinn.

Die Potenziale der Zukunft liegen weniger in den innenstädtischen Verbindungen als vielmehr in peripheren städtischen Entwicklungsarealen und in der stadtnahen Agglomeration. Das heisst, die Chance für ein Wachstum im ÖV besteht eher im Quell- und Zielverkehr mit Entwicklungsgebieten am Stadtrand und in der Agglomeration. Legt man den Fokus vermehrt auf den Markt der längeren Wege aus dem Umland und ins Umland, dann geht es insbesondere um Verlagerungen von Autofahrten auf den ÖV. Eine solche Entwicklung deckt sich mit den Zielen des Kantons und trägt sowohl in der Stadt wie auch in den umliegenden Gemeinden zur Lebensqualität bei.

Investitionen in einen leistungsstarken ÖV der Zukunft

Zu folgern, dass aufgrund der leicht sinkenden Nachfrage im ÖV in den letzten Jahren das Angebot entsprechend reduziert werden könne, wäre ein fataler Trugschluss und würde zu einer „Abwärtsspirale“ führen. Ganz im Gegenteil: Es braucht bedeutende Investitionen ins ÖV-System, sowohl in die Angebote wie in die Infrastruktur, um den ÖV in Basel für die Zukunft fit zu machen und das vorhandene Nachfragepotenzial auch tatsächlich zu nutzen. Kurzfristig werden die vorgeschlagenen Massnahmen zu Mehrkosten im ÖV führen. Ohne Investitionen wird sich aber die Schere von Aufwand und Ertrag im ÖV immer weiter öffnen und das Verkehrssystem wird immer schlechter funktionieren.

Gemäss nationalen und regionalen Entwicklungsprognosen wird die ÖV-Nachfrage in Städten und Agglomerationen in den nächsten Jahrzehnten markant zunehmen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu erfüllen. Dieses Potenzial gilt es möglichst rechtzeitig und umfassend abzuschöpfen.

1. Ausgangslage

Der öffentliche Verkehr (ÖV) im Kanton Basel-Stadt ist beliebt, täglich nutzen rund 350'000 Fahrgäste die Leistungen der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB). Gut zwei Drittel der Kundschaft benutzt das Tram, etwa ein Drittel den Bus. Trotz dieser Beliebtheit verzeichnet die BVB seit 2015 eine geringfügig rückläufige Nachfrage. Auch der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) verzeichnet seit 2016 einen leichten Absatzrückgang. Ähnliche Tendenzen sind in anderen städtischen Transportunternehmen in der Schweiz zu beobachten.

Der Regierungsrat Basel-Stadt hat das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) im Frühjahr 2019 damit beauftragt, zusammen mit der BVB Möglichkeiten zur Wiedergewinnung von Kundinnen und Kunden im öffentlichen Verkehr aufzuzeigen. Auch sollen tarifarische Massnahmen zusammen mit den Partnern im TNW ausgestaltet werden.

Analyseaufträge

Die Gründe für den schleichenden Rückgang der Kundennachfrage konnten in der Vergangenheit eher vermutet als mittels fundierter Marktuntersuchung nachgewiesen werden. Die BVB ist bestrebt, ihre Kernleistung stets attraktiv, den Kundenbedürfnissen entsprechend und in der erwarteten Qualität bereitzustellen. Es ist ihr daher wichtig, dass Nachfragerückgänge untersucht und Massnahmen zur Verbesserung definiert und umgesetzt werden. Die BVB hat deshalb im Zeithorizont 2018/2019 eine Marktanalyse erarbeitet und daraus zusammen mit dem Amt für Mobilität Handlungsfelder formuliert. Die wesentlichen Erkenntnisse und Ergebnisse fliessen in diesen Bericht ein.

Der TNW hat im vergangenen Jahr ebenfalls Analysen zur Entwicklung der Nachfrage im ÖV durchgeführt. Schwerpunkt bildete die Frage, wie das U-Abo genutzt wird und ob Sortiment und Preis noch den Kundenbedürfnissen entsprechen. Diese Analysen und die Resultate aus der Kundenzufriedenheitsstudie, die alle zwei Jahre durch die TNW-Bestellerkantone durchgeführt wird, fanden ebenfalls Eingang in die Marktanalyse der BVB.

2. Marktanalyse der BVB

2.1 Einführung

Zielsetzung

Die BVB-Marktanalyse untersucht die Einflüsse, die zu einem Rückgang der Nachfrage nach Transportleistungen der BVB führen. Die Erkenntnisse sollen fundiert und nachvollziehbar sein und aus einem möglichst breiten Spektrum von zu analysierenden Einflussfaktoren aggregiert werden können. Es sollen zudem beeinflussende Entwicklungen für Basel auch im Vergleich zu anderen Städten beurteilt werden, um regionale Besonderheiten zu berücksichtigen.

Methodik

Im Kontext der Fragestellungen konzentriert sich die Marktanalyse vor allem auf die Leistungen der BVB (Angebot und Nachfrage) sowie der verkehrsrelevanten Entwicklungen in ihrem Umfeld. Verschiedene Auswertungen und Betrachtungen, sowohl BVB-interner Daten, der Analysen des TNW, des Vergleichs mit anderen Städten als auch der Beizug diverser Literatur- und Studienquellen führen erstmals zu einem umfassenderen Bild. Zudem hat die BVB im Jahr 2018 bei 4'000 Personen, die ihr U-Abo nicht erneuert haben, eine schriftliche Umfrage durchgeführt, um die Gründe für den Verzicht auf das U-Abo zu erfahren. Der Rücklauf der Befragung von 11,5 Prozent wird insofern als repräsentativ beurteilt, als dass die Zusammensetzung des bereinigten Rücklaufs bzgl. Alter und Geschlecht vergleichbar ist mit der Zusammensetzung der durch die Umfrage adressierten Personen.

2.2 Erkenntnisse aus der Marktanalyse

Nachstehende Erkenntnisse gliedern sich nach sieben Kriterien für die Beurteilung der ÖV-Qualität. Die Auswahl der Kriterien basiert auf einer Studie der Beratungsfirma ecoplan aus dem Jahre 2018.¹

1) Beförderungszeit: Wie schnell erreichen ÖV-Nutzende ihr Ziel?

Die Reisezeit wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, wobei ein Teil dieser exogen gegeben ist. Dazu gehören ausserstädtische Linienabschnitte (teilweise mit Eigentrasse) oder topografische Gegebenheiten. Andere Faktoren haben in den letzten Jahren zu einer positiven (z.B. Lichtsignalanlage-Vorrangschaltung) oder zu einer wesentlich negativen Beeinflussung der Geschwindigkeit geführt. Dazu gehören die vermehrte Einführung von Tempo 30-Zonen im ganzen Netz vor allem im Stadtgebiet, die zunehmende Umwandlung von Eigentrassees für das Tram bzw. eigener Busspuren in Mischverkehrsflächen sowie Querschnittsveränderungen im Strassenraum zugunsten von Velostreifen oder breiteren Trottoirs, die wiederum zu Lasten anderer Verkehrsmittel gehen. Diese Effekte haben einen markanten Einfluss auf die Geschwindigkeit des ÖV und führen zu häufigeren Behinderungen des Verkehrsflusses.

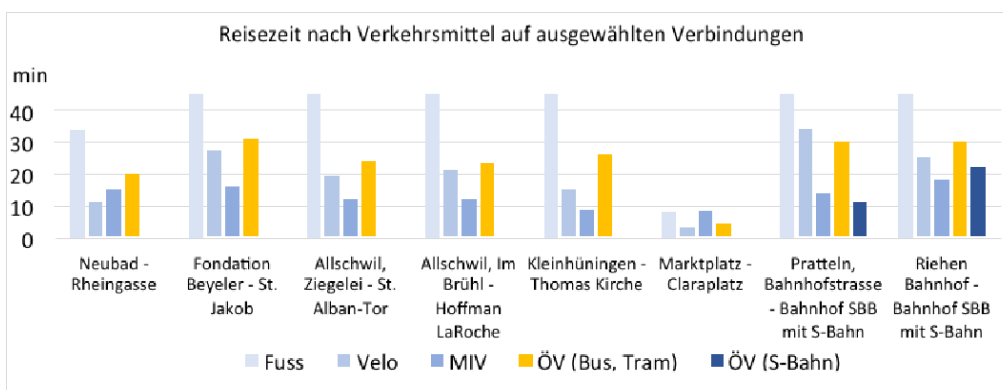
Während die Tram-Geschwindigkeit über alle Linien gesehen stagniert – wobei es je nach Linie gegenläufige Entwicklungen gibt –, nimmt die Fahrplangeschwindigkeit im Busbereich gesamthaft betrachtet leicht ab.

¹ Individualisierung des ÖV-Angebotes; Analyse der Auswirkungen der Individualisierung und weiterer angebots- und nachfragerrelevanten Trends auf die zukünftige Ausgestaltung des ÖV-Angebots; Forschungsprojekt SVI 2014/004; Mai 2018

Auch hier gibt es gegenläufige Entwicklungen, jedoch können die positiven die negativen Einflüsse nicht ausgleichen. Der Geschwindigkeitsverlust beträgt im Busbereich seit 2016 ca. 0,2 km/h. Dieser Wert ist für den Fahrgast kaum spürbar, der Fokus muss daher auf die besonders langsamen Linien gelegt werden. Dazu zählt die Linie 30, gefolgt von den Linien 34 und 36, deren mittlere Geschwindigkeit seit 2016 um beachtliche 0,5 km/h abgenommen hat.

Die Analyse von „Avenir Suisse“ zum Städtevergleich² vergleicht die Reisezeit des ÖV in zehn Schweizer Städten. Im daraus resultierenden Bild liegt Basel auf Platz neun von zehn (hinter Zürich, Bern, Winterthur, Luzern, St. Gallen, Lausanne, Biel sowie Genf und vor Lugano). Die Reisegeschwindigkeit beträgt beim Erstplatzierten Zürich 8,21 km/h, in Basel 6,55 km/h.

Der Faktor Geschwindigkeit respektive Reisezeit spiegelt sich in der Wahl des Verkehrsmittels und gewinnt zunehmend an Bedeutung. Gemäss einer ETH-Studie³ wäre bei der Bewertung der Beförderungsgeschwindigkeit im ÖV im Vergleich zur erreichten Beförderungsgeschwindigkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) der bestmögliche Fall eine gleiche oder sogar höhere Beförderungsgeschwindigkeit im ÖV. Auch Befragte in der U-Abo-Erhebung wünschen sich eine verbesserte Geschwindigkeit. Die in der BVB-Marktanalyse vorgenommene Auswertung der Reisezeiten für ausgewählte Verbindungen in der Stadt Basel zeigt, dass der ÖV auf fast allen Routen, ausgenommen Strecken mit S-Bahn, zeitlich hinter dem Velo und dem MIV liegt.



Gemessen am Takt und der Haltestellendichte müsste das ÖV-Angebot in Basel zu einer positiven Einsteigerentwicklung führen (siehe Punkte 2 und 3 unten), was seit 2016 nicht mehr der Fall ist. Entsprechend den Nutzerbedürfnissen muss auf die Geschwindigkeit der Verkehrsmittel künftig einen stärkeren Fokus gelegt werden.

Fazit: Die nicht befriedigende Geschwindigkeit des ÖV ist ein Faktor, warum die Nachfrage nach ÖV-Leistung zurückgeht und alternative Verkehrsmittel gesucht werden.

2) Nutzerfreudlichkeit und Komfort: Wie einfach ist die Nutzung und wie komfortabel fühlt sich der ÖV-Nutzende?

Den Komfort bewertet die BVB in erster Linie über den Auslastungsgrad der Fahrzeuge in den Spitzenstunden. Dabei zeigt sich auf einzelnen Buslinien besonders in Spitzenzeiten eine deutliche Überlastung. Vor allem die Buslinien 30, 34 und 36 stossen in dieser Zeit an ihre Kapazitäts-

² 20 Jahre Schweizer Stadtpolitik; Städtemonitoring; Avenir Suisse; Zürich; Oktober 2018

³ Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit des strassengebundenen ÖV: ETH, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, Forschungsauftrag VSS 2007/305; Dezember 2013

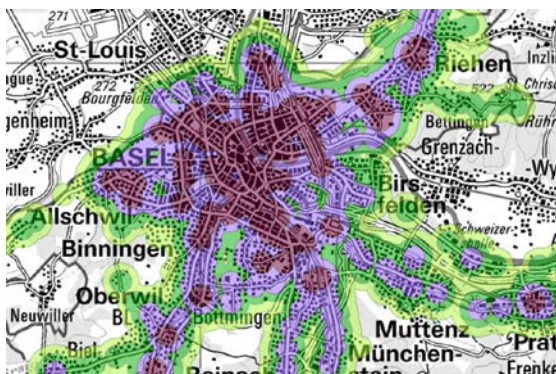
grenze und überschreiten diese zeitweise. Die Gratwanderung der Bereitstellung ausreichend grosser Fahrzeuge in der Hauptverkehrszeit (HVZ), ohne unwirtschaftliche Überkapazitäten in der Nebenverkehrszeit (NVZ) zu schaffen, wird eine Herausforderung der künftigen Flottenpolitik der BVB.

Gemäss Umfrage sind die Fahrgäste mit der BVB insgesamt zufrieden: Die Kundenzufriedenheit wurde im Jahr 2017 mit 77 von 100 Punkten bewertet. Im Kanton Basel-Stadt liegt die Zufriedenheit mit dem ÖV insgesamt ebenfalls bei 77 Punkten. Zusammen mit Basel-Landschaft belegt Basel-Stadt somit den Spitzenplatz in der Nordwestschweiz. Die Nutzerinnen und Nutzer attestieren jedoch der Infrastruktur und Sauberkeit der Haltestellen ein eher negatives Bild. Die Werte liegen unter dem Wert der Gesamtzufriedenheit. Ein weiteres Kriterium betrifft die Fahrgastinformation, deren Umfragewert unter dem Gesamtwert liegt. Das Kriterium „Informationsmöglichkeit“ hat trotz Verbesserung der Kanäle (neue Homepage, BVB-App) seit 2013 sukzessive fünf Punkte verloren. Auch die Erhebungen zum Q-Barometer⁴ stellen der BVB in den das Thema tangierenden Kategorien „Kundencenter“ (vorletzter Platz) und „Telefonische Beratung“ (vorvorletzter Platz) kein gutes Zeugnis aus. Hierauf muss künftig ein stärkerer Fokus gelegt werden.

Fazit: Aufgrund der guten Werte bei der Gesamtzufriedenheit schätzt die BVB das Qualitätsniveau im ÖV in Basel so ein, dass der Einfluss auf eine rückläufige Nachfrage nicht markant ist.

3) Angebot und Verfügbarkeit: Wie gut ist der Zugang zum ÖV-Angebot erreichbar?

Die Qualität des Zugangs zum Verkehrsangebot des Basler ÖV wird mittels der ÖV-Gütekasse des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) aufgezeigt.⁵



ÖV-Gütekasse	Distanz zur Haltestelle				Bewertung der ÖV-Gütekasse	
Haltestellen-kategorie (gem. Kursintervall)	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m	751 – 1000 m		
I (< 5 Min.)	A	B	C	D	A	sehr gut
II (> 5 bis < 10 Min.)	B	C	D	keine	B	gut
III (> 10 bis < 20 Min.)	C	D	keine	keine	C	mittelmässig
IV / V (> 20)	D	keine	keine	keine	D	gering

Demnach ist die Qualität der Erschliessung als sehr gut bis gut zu beurteilen. Die Fahrplankilometer nahmen bis 2016 zu und stagnieren seitdem auf einem hohen Niveau. Die angebotenen Taktintervalle sind, abgesehen von Anpassungen auf einzelnen Linien bzw. im Nachtverkehr am Wochenende, seit 2006 unverändert. Auch der Vergleich mit anderen Städten stellt Basel in Bezug auf die Verfügbarkeit grundsätzlich ein gutes Zeugnis aus. Umso wichtiger scheint eine differenzierte Betrachtung einzelner Faktoren. Auf drei Auffälligkeiten sei infolge der Analyse detailliert eingegangen:

Die relevanten Angebotsveränderungen ausgehend von 2007 zeigen für den Busbereich ein dynamischeres Bild als für den Trambereich. Mit Linienveränderungen und -ergänzungen kann sys-

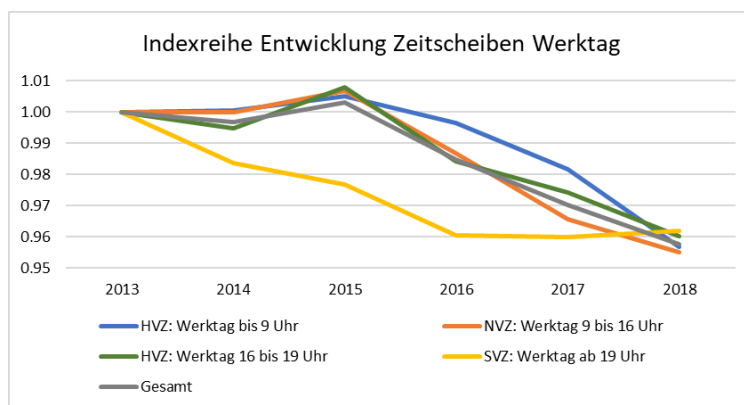
⁴ Das deutsche Planungs- und Beratungsbüro PB Consult bewertet aus Nutzersicht im 2-Jahres-Rhythmus die ÖV-Qualität in den sich an der Untersuchung beteiligten Städten. Basel ist die einzige Schweizer Stadt, die an dieser Erhebung teilnimmt.

⁵ ÖV-Güteklassen; Berechnungsmethodik ARE; Grundlagenbericht für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung; Bundesamt für Raumentwicklung 2011 (aktualisiert 02/2019)

tembedingt beim Busangebot schneller auf Nachfrageänderungen reagiert werden als beim schienengebundenen Tramverkehr. Die neuen Tramverbindungen nach Weil am Rhein und nach Saint-Louis haben der BVB zusätzliche Fahrgäste auf den Linien 8 und 3 gebracht. Neuen Infrastrukturen als Voraussetzung für die neuen Tramangebote gehen jedoch langjährige Planungs-, Projektierungs- und Realisierungszeiträume voraus. Historisch bedingt liegen der Kern des Tramnetzes und die Angebotsdichte nach wie vor in der stark befahrenen Innenstadt, die dennoch markant an Einsteigerinnen und Einsteigern verliert. Der Entlastung des stark beanspruchten Korridors zwischen Aeschenplatz und Claraplatz ist deshalb höchste Priorität zuzuschreiben.

Der Verlust an Einsteigern an Werktagen ist vergleichsweise hoch, sowohl zu den Hauptverkehrszeiten wie auch in der Nebenverkehrszeit zwischen 9 und 16 Uhr und betrifft den Pendler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr. Somit sind alle Zeitintervalle betroffen, in denen u.a. der Takt am dichtesten ist.

Im Abend- und Spätverkehr (Schwachverkehrszeit, SVZ) an Werktagen sinkt seit 2013 die Nachfrage leicht, seit 2016 stagniert sie auf tiefem Niveau. Abgebildet sind nachstehend die auf das Jahr 2013 indexierten Werte der Einsteigerentwicklung bis 2018.



Die BVB fährt ab 20 Uhr im 15-Minuten-Takt. Bernmobil und VBZ sind hingegen in den Abendstunden mit engeren Taktintervallen unterwegs. Hier sind – unter Berücksichtigung von Bedürfnissen und Wirtschaftlichkeit – Verbesserungen anzustreben.

Die Tramlinien verlieren insgesamt an Nachfrage, während dies für die Buslinien nicht gilt. Der Einsteigerrückgang ist vor allem im Innenstadtbereich am stärksten, obwohl das Angebot sehr dicht und die Anzahl der Umsteiger am höchsten ist. Daraus lässt sich schliessen, dass die heutigen Bedürfnisse nicht mehr ein derart stark auf die Innenstadt konzentriertes Tramnetz erfordern.

Fazit: Die Anbindung und Verfügbarkeit des ÖV in Basel kann grundsätzlich und auch im städtischen Vergleich als recht gut beurteilt werden. Im Abend- und Spätverkehr allerdings gibt es Anhaltspunkte, dass Einsteiger verloren werden.

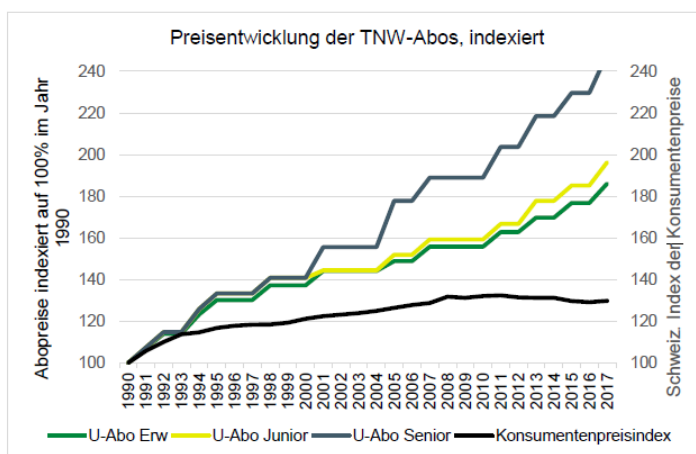
4) Wie zuverlässig ist der ÖV?

Die Zuverlässigkeit wird – gemessen an der Pünktlichkeit und der Anschlussqualität im Abend- und Spätverkehr – grundsätzlich als gut beurteilt. Jedoch ist es in den letzten Jahren durch intensive Bautätigkeiten (Baustellen mit Vollsperrung oder Einspurabschnitten sowie Streckenunterbrüche) zu zahlreichen Behinderungen im ÖV gekommen, was sich negativ auf die Kundenzufriedenheit auswirkt. Die Entwicklungen auf der Zeitachse zeigen, dass damit nachhaltig Einsteigerverluste einhergehen. Die genaue Höhe ist aufgrund sich überlagernder Effekte nicht bezifferbar. Da Unterbrüche durch Bautätigkeiten auch künftig auftreten werden und Streckenunterbrüche aufgrund exogener Faktoren nicht beeinflussbar sind, muss die BVB mit entsprechenden kommunikativen Massnahmen reagieren.

Fazit: Pünktlichkeit und Anschlussqualität werden als gut bewertet. Mangelnde Zuverlässigkeit aufgrund von Angebotseinschränkungen wie bei Baustellen oder geplanten und ungeplanten Veranstaltungen führen hingegen nachweislich zu Einsteigerverlusten.

5) Wieviel kostet den Fahrgast die Benutzung des Angebots?

Die Preise der Transportleistungen im ÖV (Schiene und Strasse) sind schweizweit zwischen 2001 und 2017 um 36 Prozent angestiegen. Der Anstieg der Preise im TNW für den gleichen Betrachtungszeitraum liegt auf ähnlichem Niveau (nicht übertragbares U-Abo +26 Prozent, übertragbares U-Abo +41 Prozent, U-Abo Junioren +28 Prozent, U-Abo Senioren +43 Prozent). Betrachtet man jedoch die Erhöhungen von 2013 bis 2017, dann liegt der TNW leicht über dem Schweizer Durchschnitt. Die Zunahme der ÖV-Preise liegt weit über der Entwicklung des Konsumentenpreisindex, was im Empfinden der Nutzer zu einer viel stärkeren Teuerung der ÖV-Preise als der Teuerung aller anderen Güter führt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Politik in jüngerer Zeit ausdrücklich eine stärkere Mitfinanzierung des ÖV durch die Nutzer verlangt hatte (Beispiel FABI-Vorlage).



Das Preisgefüge im TNW ist stark durch den Einheitspreis des U-Abos geprägt, der nun eine Höhe erreicht, die mit dem Preis der Verbundabos für die Stadtgebiete Bern und Zürich vergleichbar ist. Bei den baselstädtischen Nutzerinnen und Nutzer führt dies zunehmend zu der Einstellung, dass das U-Abo für Fahrgäste, die nur kurze Strecken fahren zu teuer ist und für jene, die lange Strecken fahren, zu preiswert. Sowohl die Kundenzufriedenheitsumfrage als auch die Befragung ehemaliger U-Abonnenten zeigt deutlich, dass der Preis ein „empfindliches“ Kriterium ist und in den Auswertungen deutlich als zu hoch eingeschätzt wird. Mit einem Anteil der U-Abos von zwei

Dritteln an allen Fahrausweiseinnahmen der BVB muss auf dessen künftige Attraktivität vor allem im städtischen Raum besonders Wert gelegt werden.

Wichtig für abzuleitende Massnahmen ist primär die Nachfragebetrachtung der U-Abo-Entwicklung, da der Convenience-Anteil⁶ in den letzten Jahren zurückgegangen ist und von der Entwicklung der Abo-Verkäufe auf das Nachfrageverhalten einer regelmässigen ÖV-Nutzung geschlossen werden kann.

Fazit: Die rückläufigen Verkaufszahlen des U-Abos gekoppelt mit den Ergebnissen der U-Abo-Befragung führen zu dem Schluss, dass Einsteiger aufgrund steigender Preise dem ÖV verloren gehen und die Preissensitivität – vor allem wegen der Diskrepanz zwischen Kurz- und Langstrecken aufgrund der fehlenden Auswahl unterschiedlicher Produkte – eine zunehmend wichtige Rolle spielt.

6) Soziodemografische Entwicklung: Wie beeinflusst die Demografie die Nutzung des ÖV?

Die Bevölkerung ist in Basel-Stadt in der Betrachtungsperiode der letzten zehn Jahre stetig gewachsen. Gleiches gilt für die Anzahl Arbeitsplätze. Prognosen des Statistischen Amtes des Kantons Basel-Stadt sagen ein weiteres Wachstum für Bevölkerung und Arbeitsplätze voraus. Nationale Prognosen wiederum gehen von einem markanten Nachfragewachstum im ÖV bis 2040/2050 aus.

Eine Auswertung der Korrelation von Einsteigern und Bevölkerung sowie Arbeitsplätzen für das Jahr 2017 zeigt, dass der ÖV in Basel so gut ist, dass die Arbeits- und Wohnorte im Netzgebiet adäquat mit dem ÖV erschlossen sind (vgl. Grafik ÖV-Güteklassen auf Seite 4).⁷

Der BVB gelingt es seit 2015 nicht mehr, sich proportional zum Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum zu entwickeln. Neue Nutzergruppen wie Zupendler aus Deutschland und Frankreich, Expats sowie andere Zuzügler, die den ÖV in Basel erst kennen- und schätzenlernen müssen, haben in dieser Zeit stark zugenommen. Eine einfache und verständliche Kundeninformation in unterschiedlichen Sprachen ist für diese Zielgruppe ganz wesentlich.

Fazit: Die Entwicklung von Arbeitsplätzen und Bevölkerung ist quantitativ betrachtet kein Grund für den Einsteigerrückgang. Aufgrund des dynamischen Wachstums ist es wichtig, Neuzuzügerinnen und -zuzüger gezielt und in verschiedenen Sprachen anzusprechen und für das ÖV-Angebot zu gewinnen.

7) Welche Alternativen bestehen zum ÖV?

In Bezug auf die baselstädtische Verkehrspolitik fliessen vor allem umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Veloverkehr, Fussverkehr und neuere Mobilitätsformen wie Trottinette in die Betrachtung ein.

Der Fussverkehr stagniert resp. steigt in den letzten Jahren nur sehr leicht (vgl. Verkehrsindex Basel-Stadt). Laut Städtevergleich⁸ nahmen Wege zu Fuss sowohl in der Wahl der Häufigkeit als

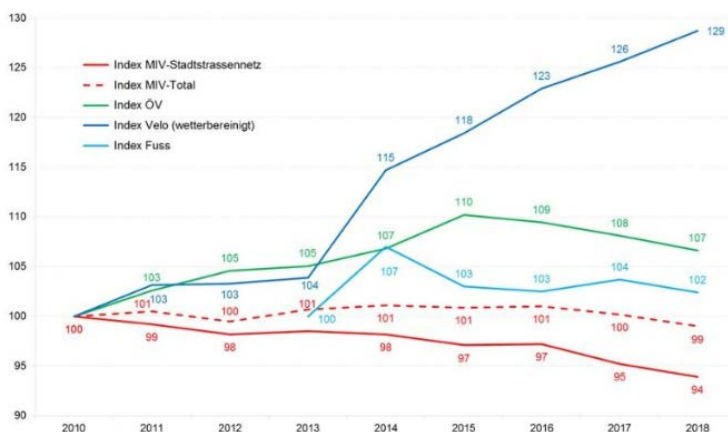
⁶ Kundinnen und Kunden, die sich aus Komfortgründen ein Abo leisten, ohne dessen Rentabilität im Voraus genau abzuschätzen

⁷ Korrelationsfaktor von 0.86

⁸ Städtevergleich Mobilität; Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich im Jahr 2015. Hrsg. Basel-Stadt, Stadt Luzern, Stadt St. Gallen, Stadt Winterthur, Stadt Zürich; Oktober 2017

auch in der Distanz zwischen 2010 bis 2015 ab. Hier muss erwähnt werden, dass die intensive Bautätigkeit der BVB erst 2015 begonnen hat, es aber nicht fundiert nachgewiesen werden kann, dass seither der Fussverkehr zugenommen hat. Gemäss U-Abo-Befragung gehen jedoch vor allem ältere Menschen, die sich gegen den Neukauf eines Verbundabos entscheiden, zunehmend zu Fuss (37 Prozent). Bei allen anderen Altersgruppen bildet der Fussverkehr für jeweils ein Viertel eine Alternative. Der Fussverkehr ist mit Betrachtung der Reisezeiten und -distanzen vor allem in der Innenstadt als Alternative zum ÖV relevant.

Ein Wachstum verzeichnet der Veloverkehr in der Schweiz allgemein und in Basel besonders. Dies ist auf die velofreundlichen Rahmenbedingungen und auf die Verkehrspolitik des Kantons zurückzuführen. Die folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in Basel anhand des Verkehrsindex.⁹ Die markante Zunahme des Veloverkehrs erfolgt sichtbar zu Lasten anderer Verkehrsmittel. Auch im Vergleich zu anderen Städten macht der Veloverkehr in Basel-Stadt einen höheren Anteil aus.



Wie sehr der «Velo-Trend» schweizweit bzw. in Basel anhält oder sich noch verstärkt, lässt sich nur schwer voraussagen. Basel verzeichnet beispielsweise eine wenig ausgeprägte, teils rückläufige Velonutzung durch junge Verkehrsteilnehmende. Andererseits gibt es zunehmend verschiedene Mietangebote, die eine Nutzung von Velos und Trotinetten fördern. Für die Teilnehmenden der U-Abo Befragung ist das Velo in allen Altersklassen eine gute Alternative. Dies gilt am stärksten bei den 14- bis 25-Jährigen (68 Prozent), gefolgt von den 40- bis 59-Jährigen (56 Prozent); selbst bei den 60- bis 79-Jährigen ist das Velo für 35 Prozent der Befragten eine Alternative. Diese Zahlen verdeutlichen die Attraktivität des Veloverkehrs in Basel. Verschiedene Studien zeigen, dass kein statistischer Zusammenhang belegt werden kann, wonach Städte und Gemeinden mit hohem ÖV-Anteil automatisch weniger Veloverkehrsanteile aufweisen oder umgekehrt. Umso mehr scheint es sinnvoll, Synergien zwischen beiden Verkehrsmitteln künftig stärker zu nutzen.

Fazit: Der ÖV verliert, teils markant, Einsteiger an den Veloverkehr. Verstärkt wird dieser Effekt durch eine anhaltende Veloförderung durch den Kanton (z.B. Ausschreibung Veloverleihsystem). Die Frage ist, ob eine gemeinsame, verkehrsmittelübergreifende Förderung von Veloverkehr und ÖV eine künftige Option sein kann und wie diese ausgestaltet werden könnte.

⁹ Seit 2010 berechnet der Kanton Basel-Stadt anhand von Verkehrszählungen die Entwicklung der Verkehrsleistungen im ganzen Kantonsgebiet für die einzelnen Verkehrsmittel.

3. Handlungsfelder und Massnahmen

Die Markanalyse zeigt in verschiedenen Bereichen des baselstädtischen ÖV Verbesserungspotenzial auf. Der Nachfragerückgang der letzten Jahre beruht vor allem darauf, dass weniger neue Kundinnen und Kunden für den ÖV gewonnen werden konnten, während die Kundenabgänge bzw. -verluste in etwa konstant blieben. Es geht daher in erster Linie darum, neue Potenziale zu erschliessen und so neue Kundinnen und Kunden für den ÖV zu gewinnen. Neue Potenziale liegen in erster Linie in Entwicklungsgebieten am Stadtrand und in der Agglomeration.

Wichtig ist es nun, aus den Erkenntnissen der BVB-Marktanalyse und weiterer Studien wirkungsvolle Handlungsfelder zu definieren, die auch mit den Ergebnissen anderer Studien und generellen Branchenentwicklungen konsistent sind. Die Handlungsfelder sollen dabei die folgenden Prämissen erfüllen: Steigerung der Nachfrage nach baselstädtischem Verkehr, wirtschaftliches Angebot mit steigender Kostendeckung und glaubwürdiges Image gegenüber Entscheidungsträgern und Stakeholdern. Im Folgenden zeigen vier Handlungsfelder mit jeweils konkreten Massnahmen auf, wie die Kundennachfrage gesteigert werden kann.

3.1 Die Attraktivität des ÖV-Angebotes erhöhen

Das Tramnetz und das damit verbundene Angebot sind historisch gewachsen. Angebotsverbesserungen von Tram und Bus sollen den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer entsprechen und weiterentwickelt werden.

3.1.1 Neue Angebote im Tram und Busnetz

Für neue Angebote braucht es in vielen Fällen auch neue Infrastrukturen. Diese erfordern vorgängig jahrelange Planungs-, Projektierungs- und Realisierungsphasen. Umso wichtiger ist es, die Tramnetzentwicklung vorausschauend voranzutreiben und das Busnetz kontinuierlich darauf abzustimmen. Tram- und Busnetzausbauten sind periodisch an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen und in Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung schrittweise umzusetzen. Dabei gilt es in erster Linie, neue Standorte von Arealentwicklungen in der Stadt aber insbesondere auch in der Agglomeration in das ÖV-Netz einzubinden und so die künftigen Potenziale zu erschliessen. Tram- und Busnetz müssen sich dabei optimal ergänzen. Für stark belastete, störungsanfällige Netzabschnitte sind Redundanzen sicherzustellen.

Dieser Prozess ist bereits seit einigen Jahren im Gang. Neue Tramstrecken sollen Entwicklungsareale wie das Klybeck, das Dreiland mit den Hafenarealen, die Gebiete Letten und Bachgraben sowie das Polyfeld und Salina Raurica in Zukunft ins Tramnetz einbinden. Neubaustrecken durch den Clara- und Petergraben ermöglichen zudem mehr Flexibilität und Stabilität im Tramnetz und können den Korridor vom Aeschenplatz über den Marktplatz, die Mittlere Brücke bis zum Claraplatz wirksam entlasten. Der Grosse Rat hat die Tramnetzentwicklung mit einem beachtlichen Rahmenkredit ausgestattet und knüpft entsprechende Erwartungen daran.

3.1.2 Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung

Die Tramnetzentwicklung wird mit der Entlastung von stark frequentierten Netzabschnitten mit Eigenbehinderungen besonders in der Innenstadt auch einen massgebenden Beitrag zur ÖV-Beschleunigung leisten (vgl. auch 3.1.1).

Im Januar 2020 hat eine vom Amt für Mobilität geführte Arbeitsgruppe „Beschleunigungsmassnahmen“ mit Teilnehmenden von BVB, BLT sowie Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Ämter des BVD ihre Arbeit aufgenommen. Die Arbeitsgruppe wird verschiedene Massnahmen prüfen und umsetzen, die bereits kurzfristig eine Stabilität der heutigen Reisegeschwindigkeit und, wo immer möglich, deren Erhöhung auf dem Gesamtnetz bewirken.

Zu prüfende Massnahmen sind u.a. die Optimierungen des Durchlaufs durch die Innenstadtkorridore, die noch konsequentere Justierung von LSA-Schaltungen zu Gunsten des ÖV, die Aufhebung einzelner schwach frequentierter Haltestellen, die Sicherung von Eigentrassee und Reduktion von Behinderungen durch andere Verkehrsmittel oder andere ÖV-Fahrzeuge sowie Optimierungen im Betriebsablauf der BVB. Evaluiert werden sollen dabei auch Investitionen in technologische Systeme, die zur Verkürzung und Verstetigung der Fahrzeiten beitragen können.

Bestandteil der Arbeiten bildet auch das Erarbeiten eines Gesamtbilds, das aufzeigt, auf welchen Netzabschnitten Tram und Bus durch künftige Infrastrukturmassnahmen Fahrzeit verlieren bzw. gewinnen werden. Für die Historie liegen die Daten mehrheitlich vor und erklären den Verlust an Fahrzeit von Tram und Bus durch Zunahme von Tempo 30-Zonen, Anpassung der Aufteilung von Strassenquerschnitten, Verlust an eigenen ÖV-Fahrspuren o.ä.

Der Umsetzungsentscheid der Massnahmen wird je nach Ausgestaltung, Wirkung und Kosten in den jeweils zuständigen Gremien von Kanton und BVB erfolgen.

3.1.3 Angebotsverbesserungen in Randzeiten

Der aktuelle 15-Minuten-Takt ab 20 Uhr (samstags und sonntags bereits ab 19 Uhr) bis Betriebschluss (ausser Nachtverkehr) wird den heutigen Bedürfnissen nicht mehr gerecht. Nicht nur eine Zunahme von Abendveranstaltungen an Werktagen, sondern vor allem auch eine Verschiebung der Arbeits- und Freizeitaktivität führt zu einem veränderten Mobilitätsverhalten. Folglich ist einerseits der Taktsprung in den Spätverkehr an Werktagen zu früh und andererseits muss generell hinterfragt werden, ob der 15-Minuten-Takt in Randzeiten noch nachfragegerecht ist.

Die BVB hat ein Grobkonzept erarbeitet, das vorsieht, dass der 7.5-Minuten-Takt bis 20 Uhr beibehalten und von 20 Uhr bis Betriebsschluss ein 10-Minuten-Takt gefahren wird. Die Taktverdichtung von 15 auf 10 Minuten hat neben einer höheren Angebotsqualität vor allem die Vorteile, dass der Fahrgast spontan an die Haltestelle geht und sich nicht vorab über seine Fahrt informieren resp. diese planen muss.

Die Taktverdichtung im Spätverkehr soll alle BVB Tram- und Buslinien betreffen, ausser einzelne Nebenlinien, die in einem weniger dichten Takt, doch dafür mit hoher Anschlusssicherheit an die „Hauptlinien“ verkehren sollen. Die detaillierte Ausarbeitung des neuen Spätverkehrsangebots in der Region Basel, die neben den angebots- und betrieblichen Fragestellungen auch ein Hauptaugenmerk auf die Wirtschaftlichkeit legt, erfolgt bis Mitte 2020 innerhalb der BVB und in enger Abstimmung mit dem BVD sowie in enger Zusammenarbeit mit der BLT und des Kantons Basel-Landschaft.

Der durch die Taktverdichtung entstehende Mehraufwand kann z.B. durch eine angebotsverträgliche Taktausdünnung in sehr nachfrageschwachen Zeiten am Morgen und auf einzelnen Linien teilweise kompensiert werden. Aufgrund des erforderlichen Entscheidungsprozesses und des ordentli-

chen Prozesses zur Leistungsvereinbarung wird eine Umstellung des Fahrplans per Dezember 2021 auf den Fahrplan 2022 angestrebt. Auf den gleichen Zeitpunkt hin werden Kompensationsmassnahmen geprüft, die zu einem nachfrageverträglichen Leistungsabbau in Zeiten resp. auf Linien(-abschnitten) sehr schwacher Nachfrage führen.

Die BVB und das BVD sind sich einig, dass nur ein Qualitätssprung im Spätverkehr dazu führen wird, dass der ÖV in diesem Zeitabschnitt an Nachfrage zurückgewinnen wird.

Ebenfalls 2020 plant die BVB zusammen mit Partnern einen Praxistest in Form eines Pilotangebots im Bereich RidePooling. Beim RidePooling werden App-basiert und mittels eines IT-Algorithmus Fahrgemeinschaften zwischen Fahrgästen gebildet, die ein ähnliches Fahrziel haben. So können Kapazitäten besser ausgelastet und aufgrund des gemeinsamen Nutzens eines Fahrzeugs (Sharing) der Fahrpreis geteilt werden. Die BVB möchte testen, inwieweit dieses Angebot vor allem im Abend- und Spätverkehr auf Nachfrage stösst.

3.1.4 Verbesserung des Komforts durch weitere Flottenmodernisierung

Die Tramflotte der BVB wird weiter erneuert. Bis 2024 sollen alle noch im Einsatz stehenden 13 Vierachs-Motorwagen („Cornichon“) durch Flexity ersetzt werden. Deshalb, und auch um die betriebliche Verfügbarkeit gemäss aktueller Standards zu erhöhen, wird die BVB beim Grossen Rat 2020 eine Finanzierung von 25 bzw. 33 neuen Flexity – je nach Entscheid zu den geplanten Tramnetzausbauten in Basel-Stadt und Basel-Landschaft – beantragen. Die Beschaffung erfolgt als Los 2 und 3 im Rahmen der bereits erfolgten Beschaffung von 61 Flexity (Los 1).

Die Busflotte der BVB wird gemäss ÖV-Gesetz bis 2027 auf erneuerbare Antriebstechnologien umgestellt. Die BVB hat sich für einen Systemwechsel hin zu Elektrobussen entschieden. Dazu gehört nicht nur die Beschaffung der Busse, sondern auch die Erneuerung und Anpassung der Garage Rank an die dadurch erforderlichen, neuen Gegebenheiten. Auch für dieses Vorhaben und dessen Finanzierung wird dem Grossen Rat 2020 ein Ratschlag unterbreitet.

3.1.5 Kapazitätssteigerung in nachfragestarken Zeitperioden

Der Fahrgastkomfort ist ein entscheidender Attraktivitätsfaktor im ÖV. Dazu gehört besonders ein ausreichendes Platzangebot zu allen Betriebszeiten. Ziel ist es, die richtige Fahrzeuggrösse zur richtigen Zeit auf den richtigen Netzabschnitten einzusetzen. Kurzfristig sind dazu vor allem Massnahmen auf den Buslinien 30 und 50 sowie auf Teilen der Linien 34 und 36 gefragt. Um bestehenden Kapazitätsengpässen in Spitzenstunden vor allem auf den Linien 30 und 50 entgegenzuwirken, hat die BVB im November 2019 Messfahrten mit einem Doppelgelenk-Elektrobus durchgeführt. Das BVD hat zusammen mit der BVB Studien zur Behebung der Kapazitätsengpässe auf diesen Linien ausgelöst. Längerfristig gilt es, die geplanten Ausbauten im Tramnetz etappenweise zu realisieren und diese dabei kontinuierlich auf neue Nachfrageschwerpunkte aufgrund von Stadtteil- und Arealentwicklungen auszurichten.

Mit dem nächsten ÖV-Programm 2022–2025 wird das BVD die Ergebnisse der Busstudien mit konkreten Massnahmen für die Laufzeit des Programms vorlegen sowie einen Ausblick auf die Weiterentwicklung des ÖV-Gesamtnetzes mit einem abgestimmten Zusammenspiel zwischen S-Bahn, Tram und Bus geben.

3.2 Fahrausweissortiment nutzergerechter gestalten

Das Fahrausweissortiment im TNW scheint den Kundenwünschen nicht voll zu entsprechen. Neben dem U-Abo für die ganze Nordwestschweiz wird auch nach weiteren Abo-Produkten für Teilgebiete gefragt, zudem hat die Digitalisierung im Ticketing neue Optionen eröffnet. Unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit sowie einer adäquaten Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft sollen Sortiment und Preisgestaltung überprüft und nutzerfreundlicher gestaltet werden.

Das heutige Sortiment des TNW wurde in den letzten Jahren kaum verändert, neue Möglichkeiten der Digitalisierung wurden teilweise nur im Vertrieb aufgenommen. Die ÖV-Nutzer scheinen den neuen digitalen Möglichkeiten unterschiedlich offen gegenüber zu stehen. Ein Teil der Kundschaft will auch längerfristiger einen Pauschalpreis für ein Abo zahlen, mit dem man in einem definierten Gebiet so oft unterwegs sein darf, wie man möchte. Ein anderer Teil der Kundschaft ist der Meinung, dass ein direkter Zusammenhang zwischen Preis und effektiver Nutzung des öffentlichen Verkehrs hergestellt werden sollte, so dass man auf jeden Fall weniger zahlt, wenn man weniger oft bzw. weniger weit fährt. Es wird die Aufgabe des TNW sein, diese unterschiedlichen Nutzerwünsche gegeneinander abzuwägen und das Angebot entsprechend weiter zu entwickeln.

Auf nationaler Ebene wird ebenfalls an einer Steigerung der Attraktivität des ÖV für die Kundschaft gearbeitet. Im Vordergrund steht das Ziel „eine Reise – ein Ticket“, der Kunde soll für seine Reise unabhängig von Verbundgrenzen und Transportunternehmen immer nur ein Ticket lösen müssen.

3.2.1 Gegenseitige Anerkennung der Abos/Zeitkarten zwischen TNW und Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL)

Als eine erste Massnahme zur Steigerung der Attraktivität des U-Abos wurde das Gültigkeitsgebiet auf die grenznahen Zonen des RVL per Fahrplanwechsel 2019 ausgedehnt. Damit ist die deutsche Seite der Agglomeration Basel auch mit dem ÖV so einfach und unkompliziert wie mit Velo und Auto erreichbar.

3.2.2 Vermarktung neuer Vertriebskanäle

Mit einer grossen Werbekampagne des TNW werden von November 2019 bis in das Jahr 2020 hinein über verschiedene Medien die Vorzüge für die verschiedenen Nutzer des U-Abo aufgezeigt. Beworben wird in erster Linie das U-Abo als Produkt des ÖV bzw. des TNW, aber auch die U-Abo App als Vertriebskanal. Die Kampagne beinhaltet Inserate im Gratisblatt „20min“, Plakatwerbung, ein U-Abo Magazin mit postalischem Versand an ca. 325'000 Haushalte im TNW-Gebiet, ein BVB-Vollwerbetraum sowie weitere Massnahmen auf verschiedenen medialen Kanälen.

3.3 Multimodalität fördern

Ein stärkerer Fokus auf die Förderung der Multimodalität soll sicherstellen, dass sich ÖV, Veloverkehr sowie Angebote der Mikromobilität (z.B. Mietangebote von E-Velos, E-Trottinetten etc.) in Basel stärker ergänzen als konkurrenzieren.

Multimodalität (gemeinsamer, einfacher und einheitlicher Vertrieb unterschiedlicher Mobilitätsanbieter und Verkehrsmittel) und besonders die Mikromobilität (z.B. Mietangebote von E-Velos, E-

Trottinetten etc.) gewinnen auch in Basel zunehmend an Bedeutung. Die BVB hat sich zum Ziel gesetzt, an dieser Entwicklung zu partizipieren und hierfür bereits einige Massnahmen getroffen. Zudem hat auch der Kanton als Eigner die BVB beauftragt, das Thema proaktiv zu verfolgen, indem Kooperationen, Partnerschaften und Beteiligungen intensiv geprüft werden. Mit einer Erweiterung des Tätigkeitsportfolios der BVB über das herkömmliche Transportgeschäft mit Tram und Bus hinaus wird sich die BVB zunehmend als Mobilitätsanbieterin positionieren, um so den ÖV in Basel zukunftsfähig und attraktiv als Teil einer Mobilitätskette zu gestalten.

3.3.1 SBB City Bundle

Das «SBB City Bundle» ist eine Kooperation der Transportunternehmen SBB, Bernmobil, VBZ und BVB mit dem Ziel, multimodale Produkte in den Städten Basel, Bern und Zürich zu testen. Der Test im Jahr 2020 erstreckt sich über zwölf Monate mit einer limitierten Anzahl Testkunden und -kundinnen.

Es ist die gemeinsame Absicht der Partner, multimodale Angebote zu gestalten (mobility as a service) und die Wirkung auf das Mobilitätsverhalten der Kundinnen und Kunden besser kennenzulernen. Die Testphase erfolgt mit einer begleitenden Forschungsarbeit im Bereich Marktakzeptanz und Kundenverhalten durch die ETH Zürich. Die BVB beteiligt sich mit 100'000 Franken am Projektbudget von 2 Millionen Franken.

Alle Erkenntnisse und Daten werden geteilt und können von allen Partnern individuell (unter Berücksichtigung des Datenschutzes) genutzt werden. Damit befähigt sich die BVB in einem ersten Schritt, künftig allein resp. in Kooperationen erfolgreiche multimodale Mobilitätsbundles anbieten zu können. Die BVB erwartet folgende Erkenntnisse:

- Ausgestaltung von Bundles und dazugehöriger Verträge mit Mobilitätsanbietern
- Kundenakzeptanz von und Zahlungsbereitschaft für Bundles
- Potenzieller Beitrag von Mobilitätsbundles an die verkehrspolitischen Ziele des Kantons Basel-Stadt
- Mobilitätsverhalten der ÖV-Kundinnen und Kunden (Bewegungsdaten)
- Prototyp einer Lernpartnerschaft mit anderen (städtischen) Verkehrsunternehmen
- Positionierung der BVB bei innovativen Themen

3.3.2 Mikromobilität

Die BVB möchte sich nicht nur im Bereich der Mobilitätsbundles engagieren, sondern auch an der Entwicklung der Mikromobilität in Basel und im Dreiland partizipieren. Für die BVB ist dies ein weiteres Attraktivitätsmerkmal, um Kundinnen und Kunden in der Wahl und Nutzung ihrer individuellen Mobilitätskette zu unterstützen, indem diese verschiedene Verkehrsmittel auf einfache Art und Weise miteinander verknüpfen können. Die BVB leistet damit einen Beitrag, den MIV zu reduzieren und die Kombination des ÖV mit dem Fuss- und Veloverkehr zu fördern.

Die BVB hat hierfür und im Zuge der baselstädtischen Ausschreibung eines Veloverleihsystems konkrete Gespräche mit der BLT geführt und richtungsweisende Entscheide für eine Zusammenarbeit in Form einer Kooperation bzw. Beteiligung getroffen.

3.4 BVB als zuverlässiges, leistungsstarkes Transportunternehmen stärker positionieren

Verschiedene Vorfälle und Entwicklungen haben die Positionierung der BVB als starkes, zuverlässiges und sich ihrer Aufgabe vollumfänglich bewusstes Transportunternehmen geschwächt. Das positive Image der BVB muss wieder hergestellt werden. Die BVB muss verstärkt als moderne, nachhaltige und innovationsaffine Mobilitätsanbieterin mit einer starken Identität und einer ausgeprägten Verbindung zur Stadt und zur trinationalen Agglomeration positioniert werden.

Ein gutes Image der BVB hat einen positiven Einfluss auf die Nachfrage. Es ist daher entscheidend, dass die BVB in der Öffentlichkeit, bei ihren Kundinnen und Kunden sowie bei den eigenen Mitarbeitenden und in der Branche als innovative, moderne, verlässliche und erfolgreiche Transportunternehmung wahrgenommen wird. Nicht zuletzt trägt eine höhere Zufriedenheit der Mitarbeitenden dazu bei, dass diese leistungsfreudiger und -fähiger sind und somit effizienter sind.

3.4.1 Positionierung BVB als Unternehmen

Der Kanton als Eigner und Besteller von ÖV-Leistungen erwartet von der BVB, dass sie ihr Kerngeschäft, nämlich Transportleistungen innerhalb des Stadtkantons sowie zwischen der Stadt und nahen Agglomerationsgemeinden, professionell, effizient und zur Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden erbringt. Das Kerngeschäft muss möglichst bald wieder stabil und zuverlässig funktionieren, so dass die BVB darüber hinaus vermehrt Strategien für den ÖV der Zukunft entwickeln, Ressourcen für neue Geschäftsfelder und Innovationen einsetzen sowie den wirtschaftlichen Erfolg langfristig sichern kann. Der Regierungsrat hat die Erwartungen des Kantons an das Unternehmen BVB in seiner Eignerstrategie 2018–2021 festgehalten und dabei Schwerpunkte gesetzt. Mit der schrittweisen Umsetzung der Vorgaben kann sich die BVB in Politik und Öffentlichkeit neu positionieren. Das BVD begleitet die BVB hierbei. Wichtige Erfolgsfaktoren sind: Mitarbeitenden-zufriedenheit, Know-how-Sicherung, Professionalität sowie Qualität und Stabilität. Die Marke BVB soll mehr denn je einen starken, zukunftsorientierten Service Public verkörpern.

3.4.2 Erleichterung des ÖV-Zugangs

Die BVB möchte künftig den Bewohnerinnen und Bewohnern der trinationalen Agglomeration, Zuzüglerinnen und Zuzüglern sowie Touristen den Zugang zum hiesigen ÖV erleichtern resp. dessen Attraktivität herausstreichen. Hierfür bestehen konkrete Ideen, die sukzessive umgesetzt werden sollen. Dazu gehören eine stärkere Fokussierung auf Mehrsprachigkeit in der Fahrgastinformation wie auch die Prüfung engerer Kooperationen mit Arbeitgebern für eine Attraktivitätssteigerung des Jobtickets. Die BVB hat eine kostenlose «Hin und Weg»-Broschüre publiziert mit attraktiven, mit dem ÖV erreichbaren Ausflugszielen in der Region, was wiederum der Förderung des ÖV-Freizeitverkehrs dienen soll. Umgesetzt wurde per Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auch ein Fahrplanflyer für die Flughafenlinie 50 zwischen Bahnhof SBB und EuroAirport, der dreisprachig auf Haltestellen und Abfahrtszeiten hinweist und vor allem Touristen die Fahrt vom und zum EuroAirport vereinfachen soll.