



An den Grossen Rat

24.0895.01

BVD/P240895

Basel, 2. Juni 2024

Regierungsratsbeschluss vom 2. Juni 2024

ÖV-Programm 2026–2028

Vernehmlassungsentwurf

Legende:

zu aktualisieren nach der öffentlichen Vernehmlassung

Inhalt

1. Zusammenfassung	4
2. Einleitung	6
3. Rückblick: ÖV-Programm 2022–2025	8
3.1 Angebotsänderungen.....	8
3.1.1 Angebotsänderungen Tram.....	8
3.1.2 Angebotsänderungen Bus.....	8
3.1.3 Angebotsänderungen Tram und Bus in Randzeiten.....	10
3.1.4 Angebotsänderungen Bahn.....	11
3.1.5 Angebotsänderungen ergänzender Verkehr.....	13
3.1.6 Hindernisfreier Zugang zum ÖV.....	14
3.1.7 Weiterentwicklung des Tarifangebots.....	14
3.2 Entwicklung der Nachfrage.....	14
3.2.1 Nachfrageentwicklung Tram und Bus.....	14
3.2.2 Nachfrageentwicklung S-Bahn.....	16
3.3 ÖV-Angebot im Fahrplanjahr 2024.....	16
3.3.1 Erschliessungsqualität des ÖV.....	16
3.3.2 Angebot Tram und Bus.....	18
3.3.3 Angebot S-Bahn.....	22
4. Ziele und strategische Schwerpunkte 2026–2028	24
4.1 Klimaschutzziele – mit dem ÖV klimafreundlich unterwegs.....	24
4.2 Strategische Angebotsentwicklungen.....	26
4.2.1 Neue Angebote im S-Bahn-, Tram- und Busnetz.....	26
4.2.2 Tramnetzentwicklung.....	26
4.2.3 Strategische Busnetzentwicklung 2030.....	28
4.2.4 Entwicklung S-Bahn.....	29
4.3 Weitere Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots.....	31
4.3.1 Verkürzung der Reisezeiten.....	31
4.3.2 Flottenmodernisierung und Standardisierung der Haltestelleninfrastruktur.....	31
4.3.3 Qualitätsziele und Standards im öffentlichen Verkehr.....	33
4.3.4 Gestaltung des Fahrausweissortiments.....	34
4.3.5 Trends kollektiver Mobilität.....	35
5. ÖV-Angebotsänderungen 2026–2028	36
5.1 Tram und Bus.....	36
5.1.1 Neue Tramstrecke Margarethenverbindung.....	36
5.1.2 Busnetz Basel Ost.....	37
5.1.3 Optimierung Busangebot Bachgraben.....	39
5.1.4 Optimierung des ÖV-Angebots von und nach Bettingen.....	40
5.1.5 Busanbindung Dreiländereck.....	40
5.1.6 Massnahmen zur Kapazitätssteigerung.....	41
5.1.7 Sonstige Angebotsmassnahmen.....	42
5.2 Bahn.....	43
5.2.1 Trinationale S-Bahn Basel.....	43
5.2.2 Elektrifizierung und Ausbau der Hochrheinstrecke Basel–Waldshut–Erzingen.....	44
5.2.3 Fern- und Güterverkehr.....	44
5.3 Ergänzender Verkehr.....	45
5.3.1 Ergänzendes Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen.....	45
5.4 Angebotsoptimierungen zur Effizienzsteigerung.....	45
5.5 Weitere geprüfte und verworfene Angebotsänderungen.....	46
5.6 Angebotsschema Tram-, Bus- und S-Bahn-Linien.....	46
6. Finanzen	51

6.1	Globalbudget öffentlicher Verkehr	51
6.1.1	Entwicklung der Abgeltung.....	51
6.1.2	Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel	53
6.1.3	U-Abo-Subvention	53
6.1.4	Investitionsvorhaben 2026–2028	53
6.1.5	Entwicklung Globalbudget ÖV	55
6.2	Planungsvorhaben 2026–2028	56
7.	Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2028	57
7.1	Tram- und Busnetzentwicklung.....	57
7.2	Bahn	58
7.2.1	Trinationale S-Bahn Basel	58
7.2.2	Bahnbindung EuroAirport.....	59
7.2.3	Doppelspurausbau im Wiesental zwischen Riehen und Lörrach-Stetten	60
7.2.4	S-Bahn-Haltestelle Solitude	60
7.2.5	Ausbau Bahnknoten Basel.....	61
7.2.6	Viergleisiger Ausbau Oberrheinstrecke	62
8.	Hängige Parlamentarische Vorstösse	64
9.	Abkürzungsverzeichnis	65

Vernehmlassungsentwurf

1. Zusammenfassung

Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat mit dem ÖV-Programm eine Übersicht über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren. Darin zeigt er die Grundzüge der Angebotsentwicklung und der Infrastruktur-Planung auf. Das baselstädtische ÖV-Programm ist mit demjenigen des Kantons Basel-Landschaft («Genereller Leistungsauftrag») abgestimmt, sowohl inhaltlich als auch zeitlich. Grundsätzlich wird das ÖV-Programm alle vier Jahre erstellt. Ausnahmsweise umfasst die nun anstehende Programmperiode nur drei Jahre – dies, um mit den Bestellprozessen des Bundes zum Regionalen Personenverkehr gleichzuziehen.

Basierend auf der Mobilitätsstrategie 2023 des Kantons Basel-Stadt bildet das ÖV-Programm 2026–2028 einen Schwerpunkt bei der Umsetzung der klimafreundlichen Mobilität. Der öffentliche Verkehr leistet bereits heute einen grossen Beitrag sowohl zum Klimaschutz als auch zur hohen Lebensqualität in Basel. Diesen Beitrag gilt es weiter zu erhöhen, um mehr Menschen im Kanton und in der Agglomeration zum Umstieg vom Auto auf den ÖV zu bewegen und mit dem erwarteten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum Schritt zu halten. Die Mobilitätsstrategie verfolgt das Ziel, bis 2050 vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten umzustellen. Dieses Ziel wird bekräftigt durch den Entscheid der Basler Stimmberechtigten, die sich im November 2022 für das Netto-Null-Ziel bis 2037 aussprachen. Seither gilt der Klimaschutz in Basel als Verfassungsauftrag.

Das ÖV-Programm 2026–2028 sieht insbesondere vor, neue Angebote im S-Bahn-, Tram- und Busnetz zu schaffen, die Verlässlichkeit zu erhöhen, die Reisezeiten zu verkürzen sowie die Fahrzeugflotten vollständig auf erneuerbare Antriebstechnologien umzustellen. Ebenso wichtig ist ein einfacherer Zugang zum öffentlichen Verkehr – sei es durch ein leicht verständliches und einfach verfügbares Fahrausweissortiment oder durch die Förderung von Trends kollektiver Mobilität (zum Beispiel Sharingangebote von Velos oder E-Trottis an Umsteigepunkten des ÖV) als Ergänzungsangebote zum «klassischen» ÖV. Der Schwerpunkt der Weiterentwicklung des ÖV-Angebots liegt beim Ausbau des kantonsübergreifenden S-Bahn-, Tram- und Busangebots:

- Im Tramnetz steht gegen Ende der Programm-Laufzeit die Inbetriebnahme der neuen Tramstrecke **Margarethenverbindung** an. Die dadurch ermöglichte neue Führung der Tramlinie 17 entlastet die innerstädtische Tramachse und bringt dem Leimental eine schnelle Anbindung an den Bahnhof SBB.
- Im Gebiet **Basel Ost** sollen Entwicklungsschwerpunkte besser erschlossen, Kapazitätsengpässe behoben, die Verlässlichkeit der Busse erhöht und das Angebot insgesamt attraktiver werden: Eine Neuordnung des Busnetzes bringt neue Direktverbindungen und teilweise dichtere Fahrplankontakte.
- Der Entwicklungsschwerpunkt **Bachgraben** wird besser erschlossen. Der Regierungsrat sieht vor, das Busangebot zwischen Bahnhof SBB und Bachgraben in den Hauptverkehrszeiten zu verstärken und das Bachgrabengebiet mit einer neuen Buslinie direkt an den Badischen Bahnhof anzubinden. Die neue Linie dient als Vorläuferbetrieb für das geplante Tram Bachgraben.
- Eine Optimierung erfährt ausserdem das Busangebot in **Bettingen** durch bessere Anschlüsse, schnellere Reisezeiten und ein neues frühmorgendliches Angebot am Wochenende bis Chrischona.
- Ebenso soll das **Dreiländereck** neu mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und das Gebiet rund um den Zoll Otterbach besser angebunden werden.
- Als erster Meilenstein bei der Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn soll im Dezember 2025 der **15-Minuten-Takt Basel – Liestal** eingeführt werden. Von dieser signifikanten An-

gebotsverbesserung profitieren sowohl der Kanton Basel-Stadt als auch das untere Baselbiet. Zusätzliche Züge des RegioExpress wie auch der RegionalBahn aus Richtung Freiburg verbessern zudem die Verbindung vom Oberrhein zum Bahnhof SBB.

- Die ausgebaute und **elektrifizierte Hochrheinstraße** geht voraussichtlich im Dezember 2027 in Betrieb. Dadurch wird das Angebot im Fernverkehr signifikant verbessert. Der InterregioExpress soll zeitweise halbstündlich zwischen Basel und Singen verkehren, wobei jeder zweite Zug als «Hochrhein-Bodensee-Express» (HBE) via Konstanz und St. Gallen bis Herisau geführt wird.
- Im Fernverkehr wird zusammen mit dem neuen Doppelspur-Abschnitt Duggingen – Grellingen der **Halbstundentakt Basel – Biel** eingeführt. Stündlich wird ab Biel jeweils ein Zug weiter nach Lausanne verkehren, so dass endlich wieder **Direktverbindungen zwischen Basel und der Westschweiz** bestehen.

Auch nach 2028 wird der Regierungsrat den ÖV weiter ausbauen und damit die klimafreundliche Mobilität stärken. Das Tramnetz 2030 ist ein erster weiterer Meilenstein, mit dem das Netz des Basler Trams flexibler und robuster und das ÖV-System zuverlässiger und attraktiver wird. Ausserdem werden neue Entwicklungsgebiete leistungsfähig erschlossen. In Abstimmung mit den Planungen für das S-Bahn- und Tramnetz wird der Regierungsrat auch das Busnetz strategisch weiterentwickeln, sodass ein kohärentes und gesamtheitlich optimiertes ÖV-System resultiert.

Im Bahnverkehr stehen nach 2028 ebenfalls grosse Angebotsverbesserungen und Infrastrukturausbauten an: Neben neuer und häufigerer Verbindungen ins Elsass sowie ins Wiesental sollen die Bahnanbindung an den EuroAirport wie auch neue S-Bahn-Haltestellen realisiert werden. Für den Ausbau des Bahnknotens Basel ist mittelfristig insbesondere das Herzstück – die Tunnelverbindung zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof – zentrale Voraussetzung für ein zukunftsfähiges trinationales S-Bahn-System. Ein Ausbau der Publikumsanlagen an den beiden Bahnhöfen geht damit einher.

Das Globalbudget ÖV umfasst für das Jahr 2024 einen ordentlichen Nettoaufwand von rund 158,6 Mio. Franken. Die vorgesehenen Angebotserweiterungen erhöhen diese jährlichen Kosten bis 2028 um rund 4,37 Mio. Franken und die geplante Erneuerung der Fahrzeugflotte um rund 9,87 Mio. Franken. Mehrkosten in der Höhe von rund 7,75 Mio. Franken entstehen aus der allgemeinen Teuerung. Hinzu kommen voraussichtlich steigende U-Abo Subventionen, ein Rückgang der Beteiligung des Bundes und Folgekosten von Infrastrukturinvestitionen, wodurch sich der Aufwand im Globalbudget ÖV bis 2028 auf insgesamt 188,6 Mio. Franken erhöht.

2. Einleitung

Im November 2022 beschlossen die Basler Stimmberechtigten das Netto-Null-Ziel bis 2037. Seither ist der Klimaschutz in Basel ein Verfassungsauftrag. Einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz, zur Reduktion des Pendlerverkehrs auf den Basler Strassen und damit auch zur hohen Lebensqualität im Kanton leistet der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Diesen Beitrag gilt es weiter zu erhöhen. Kollektive Mobilität, zu der neben dem «klassischen» ÖV auch neue gemeinschaftlich geteilte Mobilitätsdienstleistungen zählen, ist flächen- und energieeffizient, emissionsarm und damit umweltfreundlich – unter der Bedingung, dass die Fahrzeuge rege genutzt werden. Voraussetzung hierfür ist ein attraktives, leicht zugängliches und verlässliches Angebot.

«**Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel**» – das ÖV-Programm 2026–2028 setzt basierend auf der Mobilitätsstrategie 2023 des Regierungsrats daher einen Schwerpunkt bei der Umsetzung der klimafreundlichen Mobilität: Zum einen durch die Erweiterung der kollektiven Mobilitätsangebote im Kanton, die den Umstieg vom privaten Motorfahrzeugverkehr unter anderem zum ÖV fördern sollen; zum anderen durch die Erfüllung der Vorgabe des ÖV-Gesetzes des Kantons Basel-Stadt, wonach bis 2027 alle Fahrzeuge des Ortsverkehrs zu 100 Prozent durch erneuerbare Energieträger angetrieben werden müssen. Gestützt wird diese Ausrichtung durch die Klimaschutzstrategie des Kantons und die Nachhaltigkeitsstrategie der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB). Die Mobilitätsstrategie hält fest, dass der ÖV das Rückgrat des Verkehrssystems ist und bleibt.

Dass der öffentliche Verkehr Vorrang geniessen soll, ist in der Verfassung des Kantons Basel-Stadt definiert. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG BS) benennt die Ziele der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs:

- die Standortqualität des Kantons zu verbessern,
- das Kantonsgebiet zu erschliessen und
- einen grösstmöglichen Teil des Personen- und Gütertransports mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln abzuwickeln¹.

Das Umweltschutzgesetz verlangt, dass der private Motorfahrzeugverkehr auch bei einem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum nicht zunimmt². Darüber hinaus soll der Gesamtverkehr bis 2050 nur noch über Verkehrsmittel erfolgen, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Neben dem kantonalen Richtplan und der Mobilitätsstrategie des Regierungsrats sieht auch das mit den Nachbarbehörden entwickelte Agglomerationsprogramm Strategien und Massnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs vor.

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr legt fest, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat alle vier Jahre ein Programm des öffentlichen Verkehrs – das ÖV-Programm – zur Genehmigung unterbreitet (§ 4 ÖVG BS). Dieses umfasst die Grundzüge der Angebotsplanung und bezeichnet die vorgesehenen Verkehrsleistungen und Infrastrukturmassnahmen für die nächste Planungsperiode. Es macht zudem Angaben zum voraussichtlichen Abgeltungs- und Finanzierungsbedarf. Somit ist das ÖV-Programm ein zentraler Bestandteil der kantonalen Planung. Für einmal gilt die Programmperiode des vorliegenden ÖV-Programms nur für drei Jahre – dies, um anschliessend die Periodizität des Bestellprozesses an jene des Bundes zum Regionalen Personenverkehr anzugleichen. Die Angebote werden jeweils in Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmen festgehalten (§ 5 ÖVG BS). Die Finanzierung der im Rahmen der Vereinbarungen bestellten Leistungen erfolgt über das Globalbudget, das der Regierungsrat dem Grossen Rat

¹ Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (SG 951.100), § 2

² Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991, Stand 1. August 2022 (SG 780.100), § 13

jährlich zum Beschluss vorlegt (§ 14 ÖVG BS). Neu werden im ÖV-Programm detailliertere Aussagen zu den jährlich zu erwartenden Kostenänderungen gemacht. Dies, um mehr Verbindlichkeit und Planungssicherheit für die Finanzierung und Umsetzung der Angebote zu erhalten.

Im Zeitraum des ÖV-Programms 2026–2028 kann das Angebot der trinationalen S-Bahn markant verbessert werden, nachdem die entsprechenden Infrastrukturen zur Verfügung stehen. Auch im Tram- und Busnetz stehen weiträumige Optimierungen an. Die konkreten Angebotserweiterungen stellen den Kern des ÖV-Programms dar und sind in den Angebotstabellen im Kapitel 5.6 dokumentiert. Die Umsetzung der geplanten Änderungen hängt vom finanzpolitischen Spielraum im Globalbudget öffentlicher Verkehr ab, über dessen Höhe der Grosse Rat jährlich entscheidet.

Das ÖV-Programm 2026–2028 ist inhaltlich und zeitlich wie die vorangehenden Programme mit dem Generellen Leistungsauftrag (GLA) des Kantons Basel-Landschaft abgestimmt. Angebote über die Kantonsgrenze hinweg benötigen das Einvernehmen beider Kantone.

Vernehmlassungsentwurf

3. Rückblick: ÖV-Programm 2022–2025

3.1 Angebotsänderungen

3.1.1 Angebotsänderungen Tram

Entlastungsmassnahme Tramlinie 11

Die Tramlinie 11 zählt zu den am stärksten ausgelasteten Linien im Basler Tramnetz. Die zu den Hauptverkehrszeiten verkehrende Einsatzlinie E11 konnte die Linie 11 nicht ausreichend entlasten, insbesondere da sie nicht via Centralbahnplatz führte. Weil der Bahnhof SBB jedoch die zentrale Drehscheibe des regionalen ÖV-Systems bildet, verkehrt die Linie E11 seit dem Fahrplan 2023 planmässig sowohl morgens als auch abends im Uhrzeigersinn via Dreispitz – Heiliggeistkirche – Bahnhofsingang Gundeldingen – Theater – Bahnhof SBB – Dreispitz. Es erfolgt keine Richtungsänderung mehr zwischen Vormittag und Abend, wodurch das Angebot einfacher verständlich ist. Die Fahrgäste profitieren seither von der direkten Anbindung der Linie E11 zum Bahnhofsingang Gundeldingen und ab Bahnhof SBB nach Reinach Süd. Aufgrund der Sperrung der Margarethenbrücke durch die Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB) musste die Linie E11 ab Juli 2023 umgeleitet werden. Vorübergehend führte sie via Münchensteinerbrücke und Peter Merian bis Bahnhof SBB und auf gleichem Wege wieder zurück. Ab Frühjahr 2024 verkehrt die Linie E11 wieder via Margarethenbrücke.

Neues Verbindungsgleis am Centralbahnplatz

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ist das neue Verbindungsgleis Nord am Centralbahnplatz in Richtung Aeschenplatz in Betrieb. Der Grosse Rat hatte am 22. Januar 2020 mit dem entsprechenden Ratschlag dem Bau zugestimmt. Die neue Gleisverbindung erhöht die betriebliche Flexibilität und verbessert die Verkehrssicherheit, da die Tramlinie 8 den Centralbahnplatz nicht mehr auf der fussgängerfrequentierten südlichen Seite vor dem Hauptgebäude queren muss. Querfahrten vor dem Bahnhofsgebäude finden im Regelbetrieb grundsätzlich nur noch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten statt, wenn die Linie 1 am Bahnhof SBB wendet.

Aufhebung Doppelhaltestellen in der Innenstadt

Die Haltestellen Aeschenplatz, Bankverein, Barfusserplatz, Heuwaage und Marktplatz werden seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 als Einfachhaltestellen bedient. Dies, nachdem ein Praxistest Anfang 2019 gezeigt hatte, dass die Umwandlung der bestehenden Doppelhaltestellen zu Einfachhaltestellen trotz einer Verlangsamung in der Innenstadt durch längere Fahrzeiten einem grossen Bedürfnis der Bevölkerung entspricht und die Vorteile des einfachen und komfortablen Einstiegs überwiegen. Markierungen und kleinere bauliche Massnahmen veranschaulichen den Fahrgästen, wo sich der Wartebereich befindet und die Trams halten. Zwischen 2025 und 2034 werden die betroffenen Haltestellen zu hindernisfrei zugänglichen Einfachhaltestellen umgebaut. Um die längeren Fahrzeiten aufgrund der Einfachhaltestellen zu kompensieren, setzt die BVB Zusatzkurse ein, so dass allfällige Verspätungen an den Endhaltestellen besser aufgeholt werden können, was die Robustheit des Fahrplans etwas verbessert.

3.1.2 Angebotsänderungen Bus

Entlastungsmassnahmen für die Buslinie 30

Für die Buslinie 30 hat der Regierungsrat im ÖV-Programm 2022–2025 ein Paket mit verschiedenen Massnahmen vorgestellt. Diese lassen sich – in Abstimmung mit dem Nachfragewachstum sowie infrastrukturellen Abhängigkeiten – in Etappen umsetzen. Schon seit dem Fahrplan 2021

verkehren in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen 7 und 8 Uhr weitere Zusatzkurse zwischen Bahnhof SBB und Universitäts-Kinderspital beider Basel (UKBB). Seit Mitte Januar 2023 bedient die Buslinie 30 am Bahnhof SBB zudem neu die Haltekante B direkt vor dem Haupteingang des Bahnhofsgebäudes. Dort haben die Fahrgäste dieser hochfrequentierten Linie deutlich mehr Platz als im Bereich der früher bedienten Haltekante auf der gegenüberliegenden Seite.

Zusätzliche Massnahmen sind für die kommenden Jahre geplant (siehe Kapitel 5.1.6).

Busverbindung zwischen dem Bachgrabengebiet und dem Bahnhof St. Johann

Seit Mitte Mai 2022 verkehrt die Buslinie 64 verlängert vom Bachgrabenareal bis zum Bahnhof St. Johann. Die Linie verkehrt während den Hauptverkehrszeiten am Vormittag und am Abend jeweils im 15-Minuten-Takt. Am Bahnhof St. Johann bestehen Umsteigemöglichkeiten auf die Tramlinien 1 und 21 sowie zur S-Bahn. Die Linie 64 dient der besseren Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Bachgraben, das sich weiterhin stark entwickelt, sowie als Vorläufer für eine zukünftige Tramverbindung. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 profitieren die Fahrgäste im Raum Bachgraben zudem von der Ausweitung der Betriebszeiten der Buslinien 38 und 48: Nach 20 Uhr verkehren sie werktags neu im 30-Minuten-Takt in Richtung Innenstadt und nach Grenzach-Wyhlen beziehungsweise zum Bahnhof SBB.

Weitere Optimierungen des Busangebots Bachgraben sind für den Zeitraum 2026–2028 vorgesehen (siehe Kapitel 5.1.3).

Verbesserung der ÖV-Anbindung Dreispitz

Um das südliche Dreispitz-Areal besser an den ÖV anzuschliessen, führt seit Dezember 2021 die Buslinie 37 vom Aeschenplatz kommend ab Leimgrubenweg durch die Reinacherstrasse bis Münchenstein Gartenstadt und weiter bis Dornach. Die neuen Haltestellen Jakobsbergerholzweg und Limmeren erschliessen im 15-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten das südwestliche Dreispitz-Areal. Nimmt das Nachfragepotenzial weiter zu, lässt sich das Angebot bedarfsgerecht ausbauen. Um den Wegfall der Linie 37 auf dem Abschnitt Bottmingen – Bruderholz – Dreispitz zu kompensieren, wurde die Linie 47 in den Hauptverkehrszeiten zum 7,5-Minuten-Takt verdichtet.

Die ursprünglich geplante Führung der Linie 36 durch die Dornacherstrasse auch in Gegenrichtung wurde im Zeitraum 2022–2025 noch nicht vorgenommen. Das geplante Monitoring war mit der Baustelle am Viertelkreis zeitlich nur schwer zu koordinieren, zudem erfordern im Quartier geäusserte Bedenken eine vertieftere Prüfung.

Weiterentwicklung der Buslinie 46

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 verkehrt die Linie 46 während den Hauptverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt ab Badischer Bahnhof weiter bis Muttenz Bahnhof. Bis Redingstrasse führt sie entlang der Linie 36, bevor sie via Redingbrücke zur Haltestelle Pantheon und dann entlang der Linie 47 bis Muttenz Bahnhof fährt. Diese Weiterführung stösst bei den Fahrgästen auf rege Nachfrage, sodass sich dieses Angebot bereits gut etabliert hat. Auf dem bestehenden nördlichen Ast zwischen Badischer Bahnhof bis Kleinhüningen verkehrt die Linie 46 anstatt via Lange Erlen neu via Signalstrasse und Erlenmatt. Dabei bedient die Linie 36 neu nur noch den Ast via Lange Erlen und wird damit nicht mehr gesplittet geführt.

Optimierung des Busangebots Riehen

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wurde auch das Busangebot in Riehen verbessert. Aufgrund von Reaktionen aus der Bevölkerung wurde aber nur ein kleiner Teil der beabsichtigten Verbesserungen umgesetzt. So verkehrt die Buslinie 34 in den Hauptverkehrszeiten jetzt im 7,5-Minuten-Takt bis Riehen Bahnhof. Damit fährt zu diesen Zeiten neu jeder Bus – und nicht wie bis

anhin nur jeder zweite – ab Otto Wenk-Platz weiter bis Riehen. Auch abends nach 20 Uhr sowie am Sonntag verkehrt die Linie 34 neu durchgehend bis Riehen Bahnhof; der Kleinbus entlang dieser Achse entfällt – und damit auch das Umsteigen auf diesen. Dies bedingt die Trennung der Linie 34 von der Linie 31, wodurch sich die Pünktlichkeit auf beiden Linien verbessern liess. Zwischen Riehen Dorf und Steingrubenweg steht am Abend neu ein Ruftaxi zur Verfügung, die regulären Fahrten der Linie 32 entfallen nach 20 Uhr auf diesem Teilabschnitt.

Auf der Linie 42 verkehren am Vormittag zwischen 8 und 9 Uhr drei zusätzliche Fahrten von Tinguely Museum bis Bahnhof SBB. Sie verbessern die Erreichbarkeit des Roche-Areals wie auch des Gebiets Grosspeteranlage.

Buslinie 50 (Flughafenbus)

Seit Mitte Januar 2023 sind auf der Linie 50 elektrisch betriebene Doppelgelenkbusse der BVB in Betrieb gegangen. Dies war für die BVB einer der ersten Schritte bei der Umstellung ihrer gesamte Flotte auf Elektro-Betrieb. Die acht 25 Meter langen Busse bieten deutlich mehr Platz für Fahrgäste und Gepäck. An den Haltestellen entlang der Linie 50 waren gewisse Anpassungen nötig. Die bisherigen Expresskurse, die zu gewissen Zeiten zur vollen und halben Stunde vor den regulären Kursen als Entlastung geführt wurden, sind aufgrund der höheren Kapazität der Doppelgelenkbusse obsolet.

Sonstige Angebotsänderungen

Aufgrund geringer Auslastung wurde die Buslinie 39, die morgens und abends zwischen Brombacherstrasse – Lange Erlen – Drei Linden jeweils eine Fahrt für Schülerinnen und Schüler am Schulstandort Bäumlihof angeboten hatte, zum Ende des Sommer-Schuljahres 2021 eingestellt.

Zudem hat die BVB auf zahlreichen Linien die Fahrzeiten angepasst, um den Innentadturchlauf zu verbessern, die Anschlusszeiten zu verbessern und die Pünktlichkeit zu gewährleisten.

3.1.3 Angebotsänderungen Tram und Bus in Randzeiten

Taktverdichtung am Abend im Spätverkehr

Folgende Tram- und Buslinien verkehren seit 2023 respektive 2024 von Montag bis Samstag bis circa 22.15 Uhr im 7,5-Minuten-Takt statt zuvor alle 15 Minuten:

- Linie 1 bzw. 2 (Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof),
- Linie 6 (Allschwil – Riehen Grenze),
- Linie 8 (Kleinhüningen – Neuweilerstrasse),
- Linie 11 (Aesch – St-Louis Grenze),
- Linie 30 (Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof),
- Linie 36 (Schifflande – Badischer Bahnhof).

Die Linien 38/48, die am Bachgraben miteinander verknüpft sind, verkehren zudem neu auch nach 20 Uhr, dies im 30-Minuten-Takt bis Betriebsschluss. Damit besteht auch zwischen Bahnhof SBB – Bachgraben – Claraplatz – Grenzach-Wyhlen am Abend ein Angebot mit dem öffentlichen Verkehr. Auf der Achse Claraplatz – Hörnli Grenze fährt die Linie 31 nur noch alle 30 Minuten, womit sich die Linie 31 und 38 zum ungefähren Viertelstundentakt ergänzen.

Des Weiteren wurde samstags zwischen 18 und 20 Uhr auf einzelnen Linien, die um diese Tageszeit bislang im 10-Minuten-Takt fuhren, ebenfalls der 7,5-Minuten-Takt eingeführt.

Bereits nach wenigen Monaten wirkten sich die Taktverdichtungen positiv aus. Erste Auswertungen zeigen, dass sich die Nachfrage auf dem Netz der BVB zwischen 20 und 22 Uhr besser entwickelt als tagsüber. Die Vermutung, dass im wachsenden Freizeitverkehr ein Potenzial für zusätzliche ÖV-Fahrten liegt, hat sich insofern bestätigt.

Weiterentwicklung Nachtnetz

Seit Dezember 2021 fährt das Nachtangebot neu auch in den Nächten vor den Feiertagen am Gründonnerstag, 30. April und Mittwoch vor Auffahrt. Diese Anpassung erfolgte im Rahmen einer Vereinheitlichung im gesamten Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW). Ein entscheidender Schritt bei der Weiterentwicklung des Nachtnetzes erfolgte ab Fahrplanwechsel im Dezember 2023: Das Nachtnetz am Wochenende wurde mittels Umstellung auf ein Angebot entlang der normalen Tageslinien optimiert. Damit besteht kein spezielles Netz mehr für die nächtlichen Fahrten, die bis anhin fast alle am Theater starteten und einem zum Teil völlig anderen Linienweg folgten als tagsüber. Das Nachtangebot richtet sich seither nach dem bekannten, tagsüber verkehrenden Bus- und Tramnetz und ist daher für die Fahrgäste besser verständlich und einfacher nutzbar. Die zusätzlichen Nachttrams beziehungsweise -busse verkehren weiterhin in den Wochenendnächten auf Samstag und Sonntag sowie vor den meisten Feiertagen. Folgende Linien verkehren im neuen Nachtangebot:

- Tramlinien 1, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 16 – wobei die Linie 15/16 nur gegen den Uhrzeigersinn ab Schifflande als Linie 16 Richtung Bruderholz fährt und dann wieder zurück als Linie 15;
- Buslinien 30, 32, 33, 34, 36, 38 und 47 – wobei die Linien 32 und 34 miteinander verbunden sind, die Linie 36 auch das Dreiländereck im Hafen und das Casino an der Friedrich Miescher-Strasse erschliesst und die Linie 47 nur in Richtung St. Jakob verkehrt.

Ridepooling-Testbetrieb der BVB

Die BVB hat auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt im Zeitraum von April 2022 bis April 2023 mit «MOBILISK» einen nächtlichen Ridepooling-Pilotbetrieb mit E-Fahrzeugen durchgeführt. Dies, um mit neuen Mobilitätsangeboten Erfahrungen zu sammeln sowie um das Nachfragepotenzial und die Leistungsfähigkeit von Ridepooling-Angeboten im Nachtangebot zu testen. Damit hat die BVB sich zudem eine grundsätzliche Kompetenz für einen Ridepooling-Betrieb aufgebaut.

Der einjährige Pilotbetrieb hat gezeigt, dass das Angebot von den Fahrgästen geschätzt wird. Pro Wochenendnacht konnten mit den drei im Einsatz stehenden Fahrzeugen ähnlich viele Passagiere befördert werden wie mit einer gut ausgelasteten Nachtbuslinie, allerdings zu deutlich höheren Kosten. Ein Ridepooling-Angebot kann deshalb nur bei tiefer Nachfrage das Nachtangebot ersetzen. Am Wochenende hingegen ist die Nachfrage im Nachtangebot der Agglomeration Basel derart hoch, dass für ein Ridepooling-Angebot sehr viele Fahrzeuge eingesetzt werden müssten, was ineffizient und unwirtschaftlich wäre. Aufgrund der höheren Nachfrage am Wochenende ist es in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag sinnvoller, das Nachtnetz wie oben ausgeführt anzupassen. Daher verzichtete der Regierungsrat vorerst darauf, das Ridepooling als Ergänzung zum Nachtverkehr ins ordentliche ÖV-Angebot aufzunehmen. Für die Zukunft prüfenswert wäre ein Ridepooling in den Werktag-Nächten Sonntag bis Donnerstag, in denen heute kein Nachtangebot besteht sowie in den heutigen Ruftaxi-Gebieten in Riehen und Bettingen.

3.1.4 Angebotsänderungen Bahn

Trinationale S-Bahn Basel

Wie bereits in den vorangehenden ÖV-Programmen dargelegt, braucht es grössere Investitionen in die Bahninfrastruktur in der Region Basel, um das S-Bahn-Angebot signifikant weiterzuentwickeln und auszubauen. Die heute zur Verfügung stehende Infrastruktur hat ihre Leistungsgrenze

erreicht. Während die Arbeiten zu Infrastrukturausbauten für Angebotserweiterungen ab 2025 vorangeschritten sind, ist das Angebot der trinationalen S-Bahn von vorübergehenden, baustellenbedingten Anpassungen abgesehen unverändert geblieben. Kleine Änderungen gab es auf folgenden Strecken:

- Linie S3, Abschnitt Basel SBB – Laufen (– Delémont): Die Abfahrtszeiten der Verstärkungskurse zur abendlichen Hauptverkehrszeit wurden um einige Minuten angepasst und sind damit besser eingemittelt zwischen den regulären Abfahrten der S3. Ebenfalls fahren neu alle drei Kurse bis Laufen anstatt bis Aesch, eine davon bis nach Delémont.
- Linie S6, Abschnitt Basel SBB – Lörrach Hbf: Seit 2024 ist das nächtliche Angebot um zwei Abfahrten auf Samstag und Sonntag ergänzt.

Angebotsänderungen im Fern- und Güterverkehr

Im Gegensatz zum Orts- und Regionalverkehr sind die Transportunternehmen im Fern- und Güterverkehr selber marktverantwortlich. Die öffentliche Hand (Kantone und Bund) bestellen das Angebot nicht und können darauf nur beschränkt Einfluss nehmen.

Ab dem Fahrplan 2023 konnte im nationalen Fernverkehr mit Inbetriebnahme des Entflechtungsbauwerks in Bern Wylerfeld die Anzahl Direktverbindungen von Basel ins Wallis erhöht werden. Die Sperrung der Weströhre des Gotthard-Basistunnels zwischen August 2023 und September 2024, verursacht durch die Entgleisung eines Güterzugs, hatte jedoch grosse Auswirkungen im nationalen und internationalen Fernverkehr. Aufgrund der Umleitungen über die langsamere Bergstrecke enden u.a. die beiden EC Basel – Mailand in Lugano. Im Herbst 2024 kann voraussichtlich der Normalbetrieb wiederaufgenommen werden. Doch auch weitere längere Streckenunterbrüche wirkten sich sehr stark auf das Angebot im Fernverkehr aus. Vor allem nahmen die Verspätungen der ICE aus Deutschland weiter zu. Dies führte zur Entscheidung der beteiligten Bahnen, die ICE in Basel teilweise enden zu lassen statt sie weiterzuführen. Das Angebot in der Schweiz bleibt durch Ersatzzüge gewährleistet. Der Nachtreiseverkehr via Basel nach Berlin, Hamburg, Amsterdam und Prag konnte dagegen in den vergangenen Jahren schrittweise ausgebaut und teils neu organisiert werden. Generell wird dem internationalen Fernverkehr seit einigen Jahren aus Gründen der Klimapolitik wieder höhere Bedeutung beigemessen.

Weiterausbau der Bahninfrastruktur

Anfang 2023 starteten die Arbeiten des Projekts «Leistungssteigerung Basel SBB». Diese Infrastrukturmassnahme aus dem Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) für die Bahninfrastruktur des Bundes ist im Ausbauschnitts 2025 (AS 2025) enthalten. Sie umfasst drei neue Perronkanten auf der Südseite des Bahnhofs und eine provisorische Passerelle als zusätzlichen Perronzugang zwischen Margarethenbrücke und Hauptpasserelle. Fortgesetzt wurden die Arbeiten zur Entflechtung Basel Ost/Muttenz, die ebenfalls eine Massnahme des AS 2025 sind. Beide Vorhaben sollen ebenso wie der Viergleisausbau mit Wendegleis im Bahnhof Liestal Ende 2025 abgeschlossen sein und dem Betrieb übergeben werden. Die neuen Infrastrukturen ermöglichen die Einführung des 15-Minuten-Takts zwischen Basel und Liestal (siehe auch Kapitel 5.1.6) als wichtiger Baustein eines verdichteten S-Bahn-Angebots.

Mitte 2023 erfolgte der offizielle Start des Doppelspur-Ausbaus im Laufental zwischen Duggingen und Grellingen bis Chessiloch. Es handelt sich um eine der ersten Massnahmen, die im Rahmen des AS 2035 umgesetzt werden. Die Hauptarbeiten erfolgen 2024/25. In Betrieb gehen wird die Doppelspur auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Ab dann verkehren alle 30 Minuten Fernverkehrszüge von Basel via Delémont nach Biel (siehe auch Kapitel 5.2.3).

Mitte 2023 musste die SBB aufgrund der ungenügenden Tragfähigkeit die Nutzung der über 120 Jahre alten **Margarethenbrücke** stark einschränken. Basel-Stadt und SBB gehen einig, dass ein neuer «Perronzugang Margarethen» und ein Ersatz der Margarethenbrücke gesamtheitlich und im gemeinsamen Interesse zu betrachten sind. Die erforderlichen Planungsarbeiten sind von beiden Parteien dringlich und koordiniert anzugehen (siehe auch Kapitel 7.2.5). Mittels eines Studienauftrags, der im Dezember 2023 gestartet wurde, sollen geeignete Lösungen gefunden werden. Mit einem ersten Ratschlag beantragt der Regierungsrat 2024 den Finanzierungsanteil des Kantons Basel-Stadt an die Phasen Vor- und Bauprojekt, und mit einem zweiten Ratschlag auf der Basis des Vorprojekts dann denjenigen für die Realisierung. Die Inbetriebnahme soll in der zweiten Hälfte der 2030er Jahre erfolgen.

2022 zeigte sich in aller Deutlichkeit, dass sich die vom Bund geplanten und Parlament beschlossenen Massnahmen zum Ausbau der Schweizer Bahninfrastruktur, allen voran die Grossprojekte, nicht im geplanten Zeitraum umsetzen lassen. Insbesondere würden die vielen zu erwartenden Baustellen die heutige Angebotsqualität und Betriebsstabilität in viel zu grossem Ausmass beeinträchtigen. Zahlreiche Termine für Inbetriebnahmen müssen deshalb um Jahre erstreckt werden. 2023 hat der Bundesrat zuhanden des Parlaments über den Stand der Ausbauprogramme orientiert und zugleich entsprechende Korrekturmassnahmen vorgeschlagen. Die eidgenössischen Räte sprachen in diesem Zusammenhang unter anderem einen Betrag in der Höhe von 25 Mio. Franken für die Projektierung der Entflechtung Pratteln. Ebenso stimmten sie dem Bau der S-Bahn-Haltestelle Morgartenring zu, die bis dahin noch in keinem Ausbauschritt aufgeführt war.

3.1.5 Angebotsänderungen ergänzender Verkehr

Ergänzendes Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen

Die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft stellen der «Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel (KBB)» gemäss Staatsvertrag³ jährliche Beiträge zur Verfügung, mit denen Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen, die den regulären öffentlichen Verkehr nicht nutzen können, subventioniert werden. Die Öffnung des ursprünglichen «Behindertentransport» auf Personen, die durch ihr Alter in der Mobilität eingeschränkt sind, hat einen stetigen Anstieg der Anzahl Berechtigter zur Folge. Von 2012 bis 2023 hat sich ihre Anzahl verdreifacht. Dies führt zu jährlich steigenden Kosten (mit Ausnahme des Corona-Jahres 2020). Seit 2023 beträgt das jährliche Budget im Kanton Basel-Stadt hierfür 2,2 Mio. Franken, nachdem dieses ab 2020 bereits auf 1,9 Mio. Franken erhöht worden war. Mit diesem Betrag können die laufenden Kosten jedoch nicht gedeckt werden, diese betragen 2023 rund 2,8 Mio. Franken. Zudem hat der Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des neuen Fahrdienstgesetzes beschlossen, den Selbstbehalt der Nutzenden per Anfang 2024 massiv zu senken. Ein parlamentarischer Vorstoss⁴ verlangt daher ebenfalls für die Nutzenden mit Wohnsitz in Basel-Stadt eine Senkung der Tarife und somit eine erhöhte Subventionierung und eine bedarfsgerechte Finanzierung der Fahrten mobilitätseingeschränkter Personen.

Fernlinienbusverkehr

Nach dem massiven Einbruch durch Covid-19 hat sich seit 2023 das Angebot im europäischen Fernbusverkehr wieder kontinuierlich verbessert. Auch wurden stillgelegte Linien reaktiviert. Dennoch hat das Angebot auch für Verbindungen von und nach Basel bislang nicht das Niveau von

³ Vereinbarung über die Beitragsleistung an Fahrten von mobilitätseingeschränkten Personen vom 25. August/22. September 2015 (Stand 1. Januar 2016)

⁴ Anzug Georg Mattmüller und Konsorten betreffend eine bedarfsgerechte Finanzierung der subventionierten Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen (P23.5343)

2019 erreicht. Dominiert wird der Markt durch das Unternehmen FlixBus beziehungsweise dessen Länderfilialen und Unterauftragnehmer.

3.1.6 Hindernisfreier Zugang zum ÖV

Das Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) schreibt grundsätzlich vor, dass bis Ende 2023 alle ÖV-Haltestellen so ausgestattet sein müssen, dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ohne Hilfe ein- und aussteigen können. Im Kanton Basel-Stadt wie auch schweizweit ist dies noch nicht überall der Fall, da die Haltestellen wo immer möglich dann umgebaut werden, wenn eine Strasse oder ein Platz ohnehin saniert werden muss. Dieses Vorgehen trägt der finanziellen und ökologischen Nachhaltigkeit Rechnung und hält die Zahl der Baustellen möglichst gering. Per Ende 2023 können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Basel-Stadt an 30 Prozent der Halteketten (Haltestelle pro Richtung) selbstständig und bei 62 Prozent der Halteketten mit Hilfe der Klapprampe und des Fahrpersonals ein- und aussteigen. Bei rund 8 Prozent der Halteketten ist der Einsatz der Klapprampe nicht möglich, da die Halteketten zu schmal oder zu tief sind. Für diese Halteketten bietet der Kanton seit Januar 2024 einen Ersatztransport mit Rollstuhltaxis als Übergangslösung an. Dieser Shuttle-Fahrdienst transportiert die Fahrgäste im Rollstuhl von einer nicht zugänglichen Haltestelle bis zur nächsten grösseren Haltestelle mit Umsteigemöglichkeiten und umgekehrt. Die Nutzung des Shuttles ist mit einem gültigen ÖV-Ticket kostenlos, die Bestellung erfolgt mindestens zwei Stunden im Voraus beim nationalen Contact Center Handicap der SBB.

3.1.7 Weiterentwicklung des Tarifangebots

Das Umweltschutz-Abonnement («U-Abo») des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) gilt seit dem 1. Juni 2021 auf dem ganzen «DistriBus»-Gebiet in Frankreich. Im Gegenzug gelten die Abos von «DistriBus» an Wochenenden (Samstag und Sonntag) auf der Tramlinie 3 zwischen Landesgrenze und Barfüsserplatz, auf den Linien 603/604 bis Schiffflände und auf der Linie 608 bis Bachgraben. Der zweijährige Probebetrieb ging per 1. Juni 2023 in den Regelbetrieb über. Zusammen mit der bestehenden Gültigkeit in den grenznahen Zonen 1, 2 und 3 des Regio Verkehrsverbunds Lörrach (RVL) in Deutschland ist das U-Abo nun definitiv trinational gültig.

Aufgrund gestiegener Kosten für Löhne, Unterhalt und Energie hat der TNW zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 zum ersten Mal seit sieben Jahren seine Tarife um durchschnittlich 4,4 Prozent erhöht. Dabei hat er die Preise der Jahresabos weniger stark angehoben als diejenigen der Einzeltarife und Monatsabos. Die Preise der Mehrfahrtenkarten hingegen blieben unverändert. Im nationalen Vergleich weist der TNW weiterhin relativ günstige Tarife für Fahrgäste, die regelmässig längere Strecken fahren, auf. Ausserdem ist der TNW einer der wenigen Tarifverbände in der Schweiz, der für Seniorinnen und Senioren respektive IV-Bezügerinnen und -Bezüger vergünstigte Abonnemente offeriert.

Seit dem 1. April 2024 kostet das Jahres-U-Abo für in Basel-Stadt wohnhafte Kinder und Jugendliche bis zum vollendeten 25. Lebensjahr dank einer zusätzlichen Subvention des Kantons nur noch 365 Franken statt wie bisher 542 Franken. Diese auf zehn Jahre befristete Massnahme geht zurück auf einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Gratis-ÖV für Kinder und Jugendliche».

3.2 Entwicklung der Nachfrage

3.2.1 Nachfrageentwicklung Tram und Bus

Die Nachfrageentwicklung im Kanton Basel-Stadt wird getrennt nach Haupt- und Ergänzungslinien betrachtet. Hauptlinien verkehren täglich zwischen 6 Uhr und 24 Uhr mindestens alle 15-Minuten,

während Ergänzungslinien nur zu gewissen Zeiten und/oder in einem weniger dichten Takt verkehren.

Die Nachfrageentwicklung zwischen 2019 und 2023 wurde stark von der Corona-Pandemie geprägt, nachdem die Zahlen bereits seit 2015 leicht rückläufig waren. 2020 nutzten knapp ein Drittel weniger Personen die Tram- und Buslinien, die auf basel-städtischem Gebiet verkehren. Es waren insgesamt weniger Menschen unterwegs, da Pendlerinnen und Pendler vermehrt im Homeoffice arbeiteten und kaum Veranstaltungen stattfanden. Der Umstieg auf andere Verkehrsmittel, vor allem das Velo – hat zum Nachfragerückgang zusätzlich beigetragen. Ab 2022 war aber wieder eine deutliche Nachfragesteigerung zu verzeichnen und die Tram- und Buslinien beförderten 2023 insgesamt 155,07 Mio. Personen⁵, davon 114,92 Mio. auf Linien der BVB. Diese legten total 406,46 Mio. Personenkilometer⁶ (Pkm) zurück, davon 265,87 Mio. Pkm auf BVB-Linien. Im Vergleich zum Jahr 2021 entspricht dies zwar einer Zunahme von knapp 30 Prozent, im Jahresdurchschnitt 2023 wurden jedoch erst 89 Prozent der Fahrgastzahlen des Vor-Corona-Jahres 2019 erreicht. Die Transportunternehmen erwarten, dass die Nachfrage im 2026 etwa wieder das Niveau von 2019 erreicht.

Beförderte Personen Tram und Bus [Mio P / a]



Abb. 1 Entwicklung der Zahl beförderter Personen [Mio. Personen pro Jahr] aller Tram- und Buslinien insgesamt, die mindestens abschnittsweise auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt verkehren

Beförderte Personen [Mio. P / a]

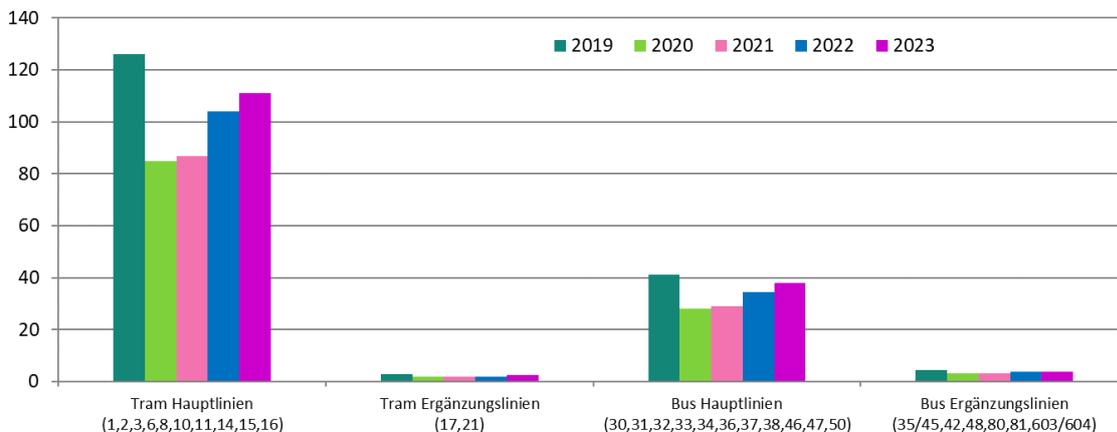


Abb. 2 Beförderte Personen [Mio. Personen pro Jahr] in Tram und Bus auf den Haupt- und Ergänzungslinien

⁵ Datengrundlage sind Angaben der Transportunternehmen, unter anderem aus den Geschäftsberichten 2023 der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) und der Baselland Transport AG (BLT).

⁶ Die Verkehrsleistung im Personenverkehr wird in Personenkilometern (Pkm) angegeben und berechnet sich aus der Anzahl der beförderten Personen und der durchschnittlichen Fahrweite.

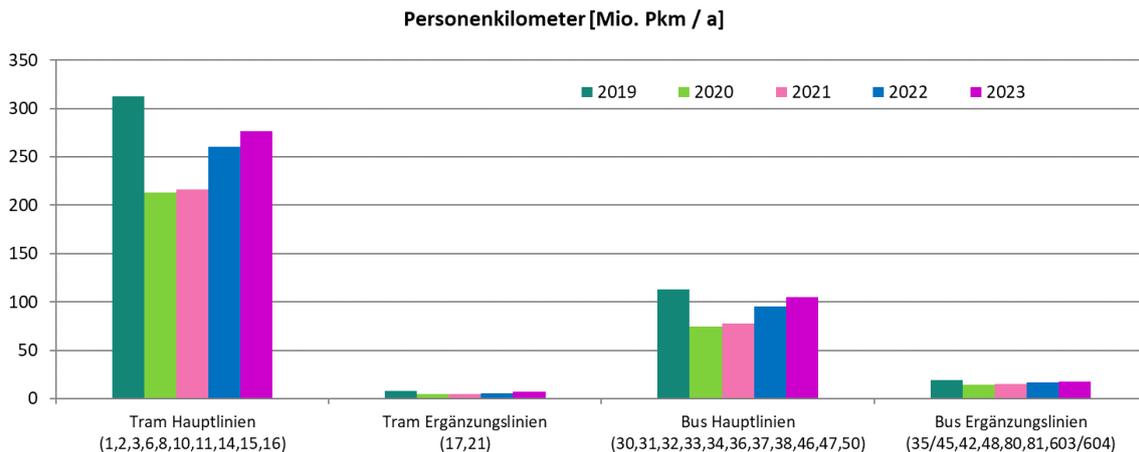


Abb. 3 Personenkilometer [Mio. Personen pro Jahr] in Tram und Bus auf den Haupt- und Ergänzungslinien

3.2.2 Nachfrageentwicklung S-Bahn

Auch bei der S-Bahn hat sich die Corona-Pandemie in der Nachfrageentwicklung bemerkbar gemacht. Der Rückgang war jedoch weniger akzentuiert als bei Tram und Bus – auch deshalb, weil die längeren Strecken nicht so einfach zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können. Im Jahr 2023 lag die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer bei rund 265,70 Mio. für die S-Bahnen in der Nordwestschweiz (S1 und S3).

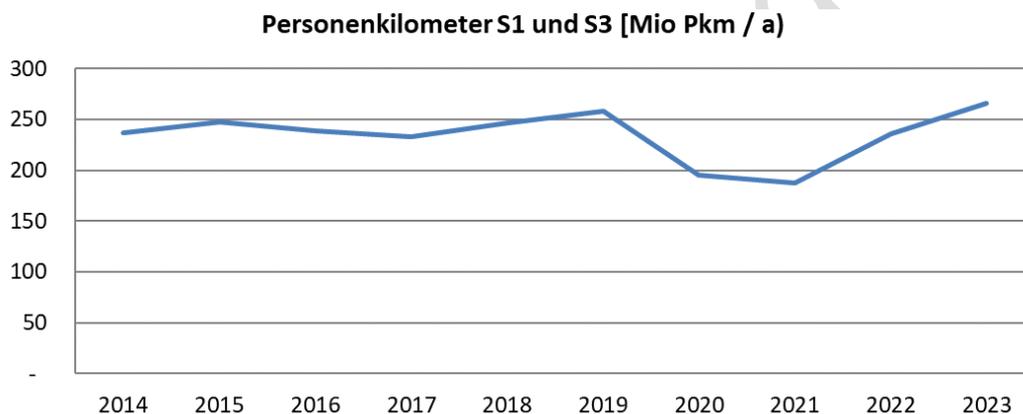


Abb. 4 Entwicklung der Verkehrsleistung in Personenkilometern [Mio. Personenkilometer pro Jahr] der S-Bahn-Linien S1 und S3

3.3 ÖV-Angebot im Fahrplanjahr 2024

3.3.1 Erschliessungsqualität des ÖV

Die Qualität der räumlichen Erschliessung wird mittels ÖV-Güteklassen angegeben, die von bestehenden Haltestellen ausgehend berechnet werden. Die Güteklassen sind abhängig vom Transportmittel (Kleinbus, Bus, Tram, S-Bahn, Fernverkehrszug), dem jeweiligen Takt und der Distanz zur Haltestelle. Das Resultat ist eine Karte, die die Güteklassen räumlich differenziert darstellt (siehe Abb. 5). Die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs zeigt sich auch daran, dass der weitaus grösste Teil des Kantons den ÖV-Güteklassen A und B angehört. Nur in wenigen Gebieten der Stadt (beispielsweise Dreiländereck, Hafengebiet Kleinhüningen, Teile von Rankhof und Gellert-Quartier) sowie in sehr dünn besiedelten Gebieten in Riehen und Bettingen finden sich auch die Güteklassen C bis E. Mit der Umsetzung der Angebotsänderungen des ÖV-Programms 2022–2025 haben sich insbesondere im Gebiet Lehenmatt Verbesserungen der ÖV-Güte von B zu A hin ergeben.

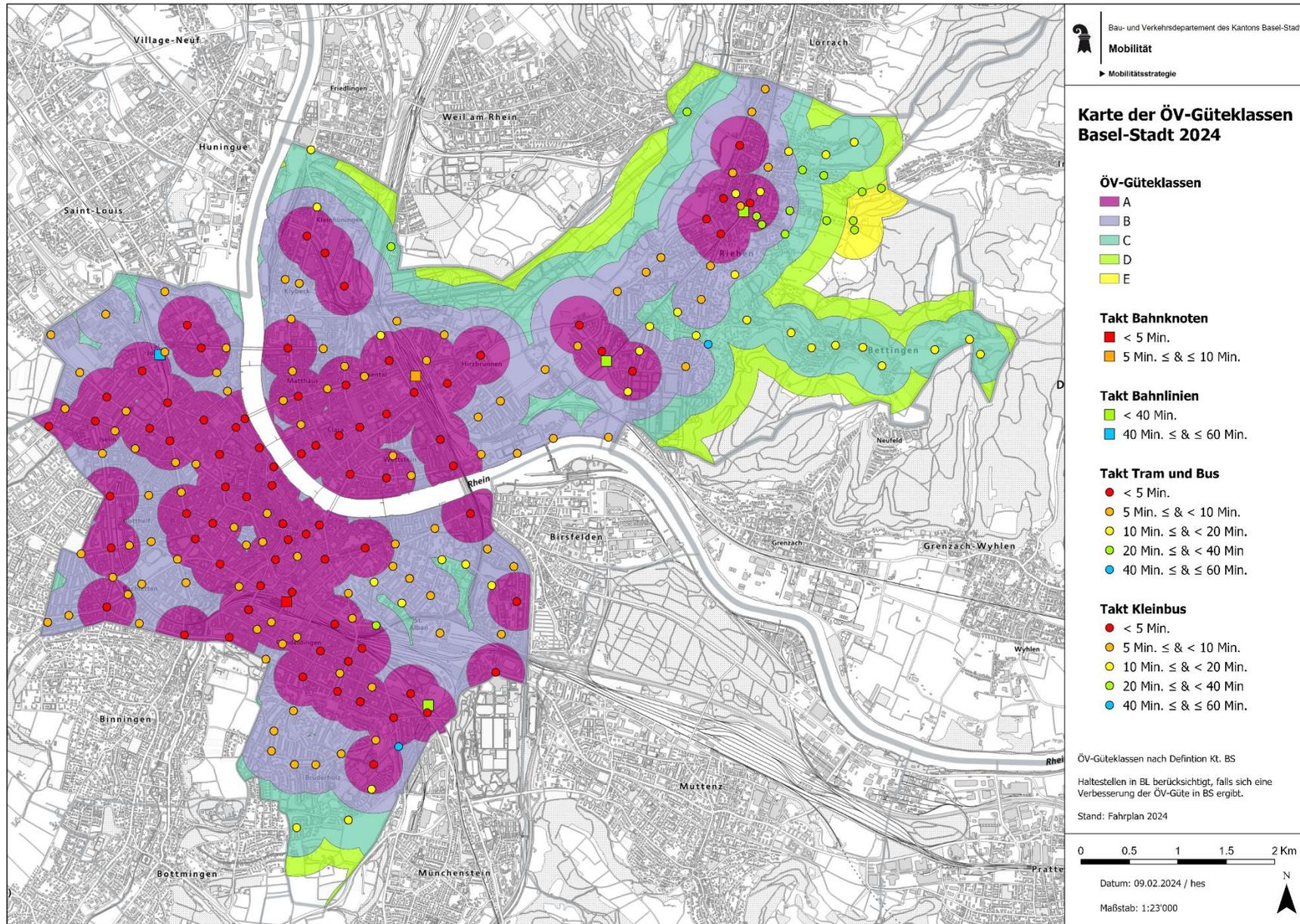


Abb. 5 ÖV-Güteklassen Kanton Basel-Stadt, Stand Fahrplan 2024. Benachbarte Haltestellen in BL sind berücksichtigt, falls sich durch diese eine Verbesserung der ÖV-Güte in BS ergibt.

Angebot Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2024:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich	Nachtangebot Fr/Sa und Sa/So	Kostendeckungsgrad *) 2024 prov.	Anmerk.
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt	Spätverkehr			
	Tram 1	BVB	Dreirosenbrücke - Bahnhof SBB (- Bad. Bahnhof)	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	59%	A B
			im Abschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof	-	7.5	7.5	-	-	-	-	15	-		
 	Tram 2	BVB	Binningen - Zoo Dorenbach - Bad. Bahnhof (- Eglisee - Riehen Dorf)	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	-	45%	A
			im Abschnitt Bad. Bahnhof - Eglisee	7.5	7.5	7.5	-	-	-	-	-	-		
			im Abschnitt Ealisee - Riehen Dorf	-	15	7.5	-	-	-	-	-	-		
 	Tram 3	BVB	(Gare de Saint-Louis -) Burgfelderhof - Breite - Rirsfelden Hard	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	-	37%	A
			im Abschnitt Gare de Saint-Louis - Burgfelderhof	15	15	15	30	15	30	20	30	-		
  	Tram 6	BVB	Allschwil - Morgartenring - Riehen Grenze	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	60	46%	A / C
	Tram 8	BVB	Neuweilerstrasse - Bahnhof SBB - Kleinhüningen (- Weil am Rhein Bahnhof)	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	60	62%	A / C A
			im Abschnitt Kleinhüningen - Weil am Rhein	15	15	7.5	15	7.5 / 15	30	20	15			
  	Tram 10	BLT	(Rod ersdorf - Flüh -) Ettingen - Zoo - Theater - Dreispitz - Arlesheim - Dornach	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	Leimental: 47% Birstal: 41%	A
  	Tram 11	BLT	Aesch - Dreispitz - Bahnhof SBB - St-Louis Grenze	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	60	67% ganze Linie 46% Bhf SBB - St-Louis Grenze	A / C
 	Tram 14	BVB	Pratteln Schlosstrasse - Muttenz Dorf - St. Jakob - Dreirosenbrücke	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	43%	A
	Tram 15	BVB	Bruderholz - Aeschenplatz - Messeplatz	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	31%	A
	Tram 16	BVB	Bruderholz - Markthalle - Schifflande	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	44%	A
	Bus 30	BVB	Bahnhof SBB - Johanniterbrücke - Bad. Bahnhof	7.5	3.75	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	60	43%	D / C
	Bus 31	BVB	(Bachgraben -) Claraplatz - Hörnli Grenze - Otto Wenk-Platz	15	15	15	15	15	15	10	30	-	25%	
			im Abschnitt Bachgraben - Claraplatz	-	15	15	-	-	-	-	-	-		
  	Bus 32	BVB	(Chrischonaklinik -) Bettingen - Bettingerstrasse (- Riehen Dorf - Rotengraben)	15	15	15	15	15	15	10	15	60	11%	E
			im Abschnitt Chrischonaklinik - Bettingen	15	15	15	30	15	15	10	15/Ruftaxi	-		
			im Abschnitt Bettingerstrasse - Rotengraben	15	15	15	15	15	15	20	Ruftaxi	-		

Angebot Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2024 (Fortsetzung):

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich	Nachtangebot Fr/Sa und Sa/So	Kostendeckungsgrad *) 2024 prov.	Anmerk.
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt	Spätverkehr			
	Bus 33	BVB	Schiffplände - Spalenter - Wanderstrasse (- Letten - Allschwil - Schönenbuch)	15	7.5	7.5	15	15	15	10	15	60	20%	
			im Abschnitt Wanderstrasse - Letten	15	7.5	7.5	15	15	30	30	30	60		
			im Abschnitt Letten - Allschwil - Schönenbuch	30	15	15	30	30	30	30	30	60		
	Bus 34	BVB	Bottmingen - Zoo Dorenbach - Otto Wenk-Platz (- Riehen Bahnhof)	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	35%	
			im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Riehen Bahnhof	15	7.5	7.5	15	15	15	10	15	60		
	Bus 36	BVB	Kleinhüningen - Lange Erlen - Bad. Bahnhof - Dreispitz - Kannenfeldplatz - Schiffplände	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	60	38%	A / C
	Bus 37	BLT	Aeschenplatz - Ulmenweg (- Dreispitz - Leimgrubenweg (- Gartenstadt - Münchenstein-	15	15	15	30	15	30	20	30	-	28%	
			im Abschnitt Ulmenweg - Dreispitz -	15	15	15	-	15	-	20	-	-		
			im Abschnitt Leimgrubenweg - Gartenstadt -	-	15	15	-	-	-	-	-	-		
	Bus 38	BVB	Bachgraben - Claraplatz - Hörnli Grenze - Grenzach-	15	15	15	15	15	10 / 20	10 / 20	30	-	28%	FG
			+ Wyhlen SBG im Abschnitt Claraplatz - Grenzach-Wyhlen	15	15	15	60	15	-	60	30	60		
	Bus 46	BVB	Kleinhüningen - Erlenmatt - Bad. Bahnhof (- Bahnhof Muttenz)	15	15	15	15	15	15	20	15	-	15%	
			im Abschnitt Bad. Bahnhof - Bahnhof Muttenz	-	15	15	-	-	-	-	-	-		
	Bus 47	BLT	Bottmingen - Bedrettostrasse - St. Jakob - Muttenz	15	7.5	7.5	15	15	15	15	15	60	36%	
	Bus 50	BVB	Bahnhof SBB - Kannenfeldplatz - EuroAirport	7.5	7.5	7.5	10	10	15 / 10	10	10 / 15	-	41%	H

Legende:

- fett** Angebot auf Kantonsgebiet BS
- normal Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
- kursiv* Abweichung vom Grundangebot

- Kanton Basel-Stadt
- Kanton Basel-Landschaft
- Gemeinde Riehen
- Gemeinde Bettingen
- Bund
- Kanton Solothurn
- Gemeinde Grenzach-Wyhlen (D)

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A Spätverkehr Fr/Sa und Sa/So bis 01 Uhr
- B verkehrt im Spätverkehr im Abschnitt Bhf. SBB - Badischer Bhf. als Linie 2 im 7.5'-Takt bis ca. 22.15 Uhr
- C Mo-Sa Taktverdichtung im Spätverkehr bis ca. 22.15 Uhr, danach 15'-Takt bis Betriebsschluss
- D im Abschnitt Bhf. SBB - UKBB Mo-Fr auch in der Abendspitze Taktverdichtung (3.75'-Takt)
- E Sa erst ab 7 Uhr und bis 11 Uhr reduziert; So ab 8 Uhr; Spätverkehr bis Chrischona Anpassung im laufenden Jahr
- F Mo-Sa betriebl. Verknüpfung mit L48, Weiterfahrt über Allschwil in Richtung Bahnhof SBB, Spätverkehr nur Mo-Sa
- G Am So w ährend Badesaison des Gartenbads Bachgraben zw. Bachgraben und Claraplatz verdichtet auf 10'-Takt
- H Am Sonntagabend nach 20 Uhr verdichtet zum 10'-Takt, Mo-Sa abends 15'-Takt
- *) ohne U-Abo-Subventionen; Linien 1, 2, 15 u. 16 beeinflusst durch abweichendes Angebot während Sperrung Margarethenbrücke

Angebot Tram und Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2024:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn- u. Feiertag		täglich Spätverkehr	Nachtangebot Fr/Sa und Sa/So	Kostendeckungsgrad*) 2024 prov.	Anmerk.
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt				
 	Tram E11	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Bahnhofeingang Gundeldingen - Bankverein - Bahnhof SBB - Peter Merian - Dreispitz	-	7.5	7.5	-	-	-	-	-	-	26%	A
 	Tram 17	BLT	Ettingen - Bottmingen - Barfüsserplatz - Schifflande (- Wiesenplatz) <i>im Abschnitt Schifflande - Wiesenplatz</i>	-	7.5	7.5	-	7.5	-	-	-	-	44% ganze Linie 24% Abschnitt BS	B B
	Tram 21	BVB	Badischer Bahnhof - Novartis Campus - Bahnhof St. Johann	-	30	15	-	-	-	-	-	-	18%	
 	Bus 35	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Inzlinger Zoll	30	30	30	30	30	Ruftaxi	Ruftaxi	Ruftaxi	-	9%	C
	Bus 42	BVB	Bettingen - Otto Wenk-Platz - Drei Linden - Roche - Bahnhof SBB	-	15	15	-	-	-	-	-	-	17%	D
 	Bus 45	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Chrischonaweg	30	30	30	30	30	Ruftaxi	Ruftaxi	Ruftaxi	-	7%	C
 	Bus 48	BVB	Bahnhof SBB - Wanderstrasse - Gartenstrasse - Bachgraben	15	15	15	15	15	-	-	30	-	25%	E
	Bus 55	SWEG	Claraplatz - Bad. Bahnhof - Otterbach Zoll - Weil am Rhein - Haltingen (-Kandern)	30	30	30	30	30	60	60	-	-		
 	Bus 64	BLT	Arlesheim - Oberwil - Allschwil Letten - Bachgraben (- Felix Platter-Spital - Basel St. Johann) <i>im Abschnitt Bachgraben - Felix Platter-Spital - Basel St. Johann</i>	30	15	15	30	30	30	30	30	-	30%	
 	Bus 80	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Pratteln - Liestal Bhf	30	30	30	30	30	30	30	-	-	~41%	F
 	Bus 81	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Augst - Liestal Bhf	30	30	30	30	30	30	30	30	60	~38%	F
	Bus 603	Méto Cars	Schifflande - Huningue Frontière - Village Neuf	60	30	30	60	60	-	-	-	-		
	Bus 604	Méto Cars	Schifflande - St-Louis Grenze - St-Louis	15	15	15	15	15	60	60	60	-		G

Legende

- fett** Angebot auf Kantonsgebiet BS
- normal** Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
- kursiv* Angebotsabweichung vom Grundangebot
- grau Angebot wird **nicht** vom Kanton Basel-Stadt (mit-)finanziert

-  Kanton Basel-Stadt
-  Landkreis Lörrach (D)
-  Gemeinde Riehen
-  Kanton Basel-Landschaft
-  Bund
-  Distribus, Saint-Louis Agglomération (F)

Anmerkungen

- A fährt nicht während Schulferien; bis März 2024 nur Dreispitz - Peter Merian - Bahnhof SBB und auf gleichem Wege zurück
- B Sa nur nachmittags
- C im Abschnitt Habermatten - Schmiedgasse Linien 35/45 alternierend
- D zusätzl. Mo-Fr mittags zwei Schülerkurse zwischen Drei Linden - Habermatten - Bettingen Dorf
- E betriebliche Verknüpfung am Bachgraben mit Linie 38, Spätverkehr nur Mo-Sa
- F im Abschnitt Aeschenplatz - Saline Linien 80/81 alternierend; Kostendeckungsgrad ohne Subvention geschätzt
- G Spätverkehr nur Mo-Sa
- *) ohne U-Abo-Subventionen

3.3.3 Angebot S-Bahn

Trinationale S-Bahn Basel

RER trinational de Bâle



© trireno v. 3.8 – gültig ab 01.01.2023



* Interregionale Angebote hatten nur teilweise. Bitte Fahrplan beachten.
 * Arrêt avec desserte interrégionale partielle, veuillez consulter l'horaire svp.

- | | | | |
|--|--|--|---|
| | S-Bahn | | RER |
| | S-Bahn, verkehrt nur zeitweise | | RER, circule temporairement |
| | Halt mit Anschluss an Tram/Bus sowie Hochgeschwindigkeitszüge (ICE, TGV) | | Arrêt avec correspondances tram/bus et trains à grande vitesse (ICE, TGV) |
| | Halt mit Anschluss an Tram/Bus | | Arrêt avec correspondances tram/bus |
| | Halt | | Arrêt |
| | Interregionale Angebote (RE, IR, IRE, TER200, IC) | | Dessertes interrégionales (RE, IR, IRE, TER200, IC) |
| | Anschlüsse Bahn | | Correspondances ferroviaires |

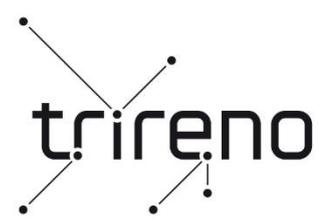


Abb. 7 Liniennetzplan trinationale S-Bahn Basel, gültig seit 01.01.2023

Angebot trinationale S-Bahn Basel Fahrplan 2024:

Beteiligte Besteller	Linie	Betreib.	Linienweg	Montag-Freitag Takt in Minuten	Samstag Takt in Minuten	Sonn- und Feiertag Takt in Minuten	Nachangebot Fr/Sa und Sa/So Takt in Minuten	Kosten- deckungsgrad *) 2024	Anmerk.	
	S-Bahn	S1	SBB	Basel SBB - Laufenburg / Frick (- Brugg AG)	30	30	30	60	55%	A
	TER		SNCF	Basel SBB - Mulhouse	30	60	1 Zug alle 2h			B
	S-Bahn	S3	SBB	Olten - Basel SBB (- Delémont - Porrentruy)	30	30	30	60	70%	
	S-Bahn	S3	SBB	(Olten -) Basel SBB - Laufen - Delémont (- Porrentruy)	30	30	30	60	53%	C
	RE		DB	Basel SBB - Basel Bad. Bhf - Freiburg i. Br. (- Karlsruhe)	4.5 HVZ Kurse + 2 am Mittag				42%	D / E
	Regional- bahn	RB 27	DB	Basel Bad. Bhf - Freiburg i. Br.	60	60	60			
	S-Bahn	S5	SBB GmbH	Weil am Rhein - Lörrach - Steinen	30	60	60			F
	S-Bahn	S6	SBB GmbH	Basel SBB - Basel Bad. Bhf - Lörrach - Zell im Wiesental	30	30	60		73%	E
	Regional- bahn	RB 35	DB	(Lauchringen -) Waldshut - Basel Bad. Bf	30	60	60			G
	S-Bahn	S9	SBB	Olten - Läufelfingen - Sissach	60	60	60			

Legende der beteiligten Besteller

fett Angebot auf Kantonsgebiet BS
 normal Angebot ausserhalb Kantonsgebiet

- Kanton Basel-Stadt
- Kanton Basel-Landschaft
- Kanton Aargau
- Kanton Solothurn
- Kanton Jura
- Baden-Württemberg (D)
- Région Grand Est (F)

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A bis Brugg AG nur einzelne Züge in den Randzeiten
- B unregelmässiger Fahrplan mit Taktlücken, Mo-Fr in den HVZ 2 Züge/Stunde
- C Laufen - Porrentruy nur Stundentakt
- D zusätzlich ganztägig Stundentakt zwischen Freiburg und Basel Bad. Bhf, alternierende Bedienung der Zwischenhalte
- E Der Kanton Basel-Stadt bestellt und finanziert den Abschnitt Basel SBB - Bad. Bahnhof
- F am Samstag nur Weil am Rhein - Lörrach, am Sonntag Weil am Rhein - Zell im Wiesental
- G Halbstundentakt Montag bis Freitag nicht durchgängig; Lauchringen - Waldshut Stundentakt
- *) Der Kostendeckungsgrad stammt aus der Offerte 2024, nur für von BS finanzierte Abschnitte und ohne U-Abo-Subventionen
- grau Angebot wird nicht vom Kanton Basel-Stadt (mit-)bestellt

4. Ziele und strategische Schwerpunkte 2026–2028

Die Ziele und strategischen Schwerpunkte des ÖV-Programms basieren auf rechtlichen Grundlagen und Zielsetzungen weiterer aufeinander abgestimmter strategischer Planungsinstrumente wie der Kantonsverfassung, dem ÖV-Gesetz und dem Umweltschutzgesetz. Grundlagen sind aber auch der kantonale Richtplan, das Agglomerationsprogramm, die Mobilitätsstrategie und die Klimaschutzstrategie (siehe dazu auch Kapitel 2). Diese bilden die Basis für die Schwerpunkte der Weiterentwicklung des ÖV im Zeitraum 2026–2028. Die Kernpunkte werden in den folgenden Kapiteln ausgeführt:

- Klimaschutzziele – mit dem ÖV klimafreundlich unterwegs
- Strategische Angebotsentwicklungen
- Weitere Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebotes
 - Verkürzung der Reisezeiten
 - Flottenmodernisierung und Standardisierung der Haltestelleninfrastruktur
 - Qualitätsziele und Standards im öffentlichen Verkehr
 - Gestaltung des Fahrausweissortiments
 - Trends kollektiver Mobilität

4.1 Klimaschutzziele – mit dem ÖV klimafreundlich unterwegs

Im November 2022 haben die Basler Stimmberechtigten das Netto-Null-Ziel bis 2037 beschlossen. Seitdem ist der Klimaschutz in Basel ein Verfassungsauftrag. Damit leistet Basel-Stadt seinen Beitrag, um die Klimaerhitzung zu begrenzen. Dieses Ziel zu erreichen ist nicht nur entscheidend für den Erhalt unserer Lebensgrundlagen, darüber hinaus schafft es auch einen Mehrwert für den Standort Basel. Mit der vom Regierungsrat verabschiedeten **Klimaschutzstrategie** soll der Kanton zukunftsfähig werden – damit Bevölkerung und Wirtschaft nachhaltig profitieren. Dafür werden die kantonalen Treibhausgas-Emissionen auf ein Minimum gesenkt. Die Umsetzung von Netto-Null soll verursachergerecht erfolgen, sozial gerecht sein und die nachhaltige Entwicklung des Kantons stärken. Der Regierungsrat hat dafür ambitionierte und messbare Ziele definiert. Wie sich diese erreichen lassen, wird in einem Aktionsplan konkretisiert, der diverse Massnahmen für den Bereich der Mobilität nennt. Insbesondere durch die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2023 trägt der öffentliche Verkehr zur Zielerreichung der Klimaschutzstrategie bei. Der Motorfahrzeugverkehr soll im Betrieb fast vollständig emissionsfrei werden und die angenommenen Fahrleistungen des privaten Autoverkehrs sinken zugunsten eines stärker ausgebauten öffentlichen Verkehrs und eines attraktiveren Velo- und Fussverkehrs.

Die **Mobilitätsstrategie 2023** des Kantons Basel-Stadt zeigt auf, wie der Regierungsrat das gesetzliche Ziel umsetzen will, bis 2050 vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten umzustellen. Auch bei anhaltendem Wachstum von Bevölkerung und Wirtschaft soll der private Motorfahrzeugverkehr nicht zunehmen. Um den Mobilitätsbedürfnissen der Zukunft dennoch gerecht zu werden, ist ein leistungsfähiger und attraktiver öffentlicher Verkehr in der Agglomeration Basel unerlässlich, denn ein grosser Teil dieser Bedürfnisse lässt sich nicht zu Fuss oder mit dem Velo befriedigen.

Setzt Basel-Stadt die Mobilitätsstrategie um, kann damit die Erreichbarkeit erhöht, die Lebensqualität gesteigert, die Verkehrssicherheit verbessert und Klimaneutralität im Verkehr erlangt werden. Der Regierungsrat hat daher sieben Handlungsfelder definiert – eines davon ist die *Erweiterung der kollektiven Mobilitätsangebote* und umfasst sowohl die etablierten ÖV-Angebotsformen Tram, Bus und S-Bahn als auch neue gemeinschaftliche Mobilitätsdienstleistungen, die das Teilen von Fahrten im Individualverkehr fördern. Aber auch die anderen Handlungsfelder weisen einen direkten oder indirekten Bezug zum öffentlichen Verkehr auf. Für die Reduktion der Treibhausgasemissionen relevant sind Massnahmen, die auf eine Reduktion der Fahrleistung im motorisierten Individualverkehr zielen sowie Massnahmen, die zu einer Dekarbonisierung der Fahrzeugantriebe führen. Für den ÖV nennt die Mobilitätsstrategie vor allem Angebotsverbesserungen auf der S-Bahn Basel (inklusive Ausbau Zufahrtsstrecken, Bau Herzstück) sowie fortlaufende Angebotsverbesserungen im Tram- und Busnetz inklusive den notwendigen Infrastrukturausbauten. Die Mobilitätsstrategie hält fest, dass der ÖV das Rückgrat unseres Verkehrssystems ist und bleibt.

Auch die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) haben sich 2022 in ihrer **Nachhaltigkeitsstrategie** zum Ziel gesetzt, wesentliche Themen in Bezug auf Umwelt, Gesellschaft sowie Personal noch weiter zu verbessern und ihr Angebot noch nachhaltiger zu gestalten. In acht definierten Handlungsfeldern – Fahrgastsicherheit und -gesundheit, Klimaschutz, integrierte Angebotsplanung, flexible Mobilität, Mitarbeitende der BVB, nachhaltige Beschaffung, Lärmschutz und wirtschaftliche Leistung – treibt die BVB die nachhaltige Ausrichtung des Unternehmens voran. Durch die Senkung des Ausstosses klimaschädlicher Treibhausgase, die Reduktion des Energieverbrauchs und die Beschaffung von Strom aus erneuerbaren Quellen verfolgt sie das Ziel Netto-Null bis 2037. Dies ist auch in der Eigenerstrategie des Kantons Basel-Stadt festgehalten; als öffentlich-rechtliche Anstalt ist die BVB ein eigenständiges Unternehmen im Eigentum des Kantons. Mit der Umstellung auf batterieelektrische Busse schafft die BVB die Voraussetzung, den öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Stadt ab 2027 zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energieträgern zu betreiben.

Um die Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Bevölkerung zu erfüllen, wird die ÖV-Nachfrage gemäss nationalen und regionalen Entwicklungsprognosen in Städten und Agglomerationen in den kommenden Jahrzehnten markant zunehmen. Dieses Potenzial gilt es möglichst rechtzeitig und umfassend auszuschöpfen. Die Potenziale der Zukunft liegen nicht so sehr in den innerstädtischen Verbindungen als vielmehr in peripheren städtischen Entwicklungsarealen und der stadtnahen Agglomeration – also dort, wo Velo- und Fussverkehr aus Distanzgründen eine weniger grosse Rolle spielen und der ÖV damit bedeutender wird. Im Stadtzentrum liegt der Fokus vor allem auf Entlastung, Fahrplanstabilisierung und Beschleunigung.

Von zentraler Bedeutung wird daher sein, die Attraktivität des ÖV-Angebots zu erhöhen. Um den ÖV für die Zukunft gut aufzugleisen, braucht es folglich bedeutende Investitionen sowohl in die Angebote als auch in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs. Zudem ist ein einfacherer Zugang zu Fahrausweisen sowie zu Fahrgastinformationen nötig. Das ÖV-System der Zukunft soll damit für alle Kundinnen und Kunden noch attraktiver und letztlich verständlicher werden – und zwar über Kantons- und Landesgrenzen hinweg.

Mit diesen Zielen leistet der öffentliche Verkehr bereits heute einen grossen Beitrag sowohl zum Klimaschutz als auch zur hohen Lebensqualität in Basel. Diesen Beitrag gilt es weiter zu erhöhen. Der öffentliche Verkehr trägt nur dann zu einer klimaschonenden Mobilität bei, wenn die Angebote rege nachgefragt werden und die Fahrzeuge gut ausgelastet sind. Dies setzt voraus, dass das System immer attraktiver und verlässlicher wird. Hierzu tragen die Massnahmen gemäss Kapitel 4.2 und 4.3 bei.

4.2 Strategische Angebotsentwicklungen

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

Der Regierungsrat möchte im Zeitraum des ÖV-Programms 2026–2028 den Ausbau des ÖV-Angebots sowie die Infrastrukturplanungen weiter vorantreiben. Aufgrund der allgemein starken, regionalen Verflechtungen muss eine nachhaltige Verkehrspolitik auf die gesamte Region Basel abgestimmt sein. Für das Verkehrsgeschehen im Kanton Basel-Stadt sind die regionalen Massnahmen ebenso wichtig wie die eigenständig vom Kanton realisierten Projekte. Das ÖV-Programm 2026–2028 ist daher eng mit dem Generellen Leistungsauftrag ÖV des Kantons Basel-Landschaft abgestimmt.

Der Schwerpunkt der Weiterentwicklung des ÖV-Angebots liegt beim Ausbau des kantonsübergreifenden S-Bahn-, Tram- und Busangebots. In folgendem Kapitel 5 geht der Regierungsrat detailliert auf die geplanten Angebotsausbauschnitte im Zeitraum zwischen 2026 und 2028 ein. Mit der Einführung des Viertelstundentakts zwischen Basel und Liestal kann ein wichtiger Schritt in der Entwicklung der trinationalen S-Bahn erreicht werden. Im Tramnetz steht gegen Ende der Programm-Laufzeit voraussichtlich die Inbetriebnahme der neuen Tramstrecke Margarethenverbindung an, während im Busnetz grössere Anpassungen anstehen, mit dem Ziel Entwicklungsgebiete attraktiver zu erschliessen und das Platzangebot dort zu erhöhen, wo Kapazitäten knapp sind.

Die Planung von Angebotsänderungen im ÖV werden zunehmend komplexer: Nicht nur müssen bei Anpassungen des Busnetzes und der Inbetriebnahme neuer Haltestellen hindernisfreie Zugänge möglich sein. Auch steht das Ziel eines leistungsfähigen, schnellen und verlässlichen öffentlichen Verkehrs teilweise im Widerspruch zur Forderung die Veloinfrastruktur auszubauen oder vermehrt Tempo 30 auch auf Hauptachsen einzuführen. Ebenso sind die Anliegen vermehrter Entsigelung, Schaffen von neuen Grünflächen, Förderung und Schutz von Natur gemäss Stadtklimakonzept und Biodiversitätsstrategie zu berücksichtigen. Daher gilt es für den Regierungsrat, die verschiedenen Bedürfnisse gut untereinander abzuwägen und dabei auch immer die übergeordneten Ziele gemäss der Kantonsverfassung im Auge zu behalten.

S-Bahn-, Tram- und Busnetz sind Systeme, die sich gegenseitig ergänzen. Die S-Bahnlinien bringen die grossen Pendlerströme aus der Region nach Basel. Rund um Basel fungiert das Tramsystem als Mittelverteiler, erschliesst die Agglomerationsgemeinden mit einem dichteren Haltestellenetz als die Bahn und bindet diese an die Kernstadt an. Innerhalb Basels kommt den Tram- und Buslinien die Feinverteilung und Erschliessung der Stadtquartiere zu. Nachfragegerecht werden dabei Tramlinien (bei hoher Nachfrage) oder Buslinien (bei mittlerer und kleiner Nachfrage) eingesetzt. Damit das Gesamtsystem effizient und leistungsfähig ist und die Passagiere nicht unnötige Umwege machen müssen, ist eine gute Verknüpfung der Systeme essentiell. Darauf wird in der Planung der drei Netze ein Fokus gelegt. Netzergänzungen eines Systems sollen auch den anderen ÖV-Systemen zugutekommen, damit diese aufeinander abgestimmt entwickelt werden können.

4.2.2 Tramnetzentwicklung

Die Weiterentwicklung des Tramnetzes ermöglicht eine umweltfreundliche Erschliessung der Stadt und hilft mit, die Klimaziele auch mit dem Wachstum des Kantons und der Region zu erreichen. **Zurzeit befindet sich der dritte Bericht zur Tramnetzentwicklung in Arbeit. Basierend auf der Beratung des Berichts zur Tramnetzentwicklung, kann dieses Kapitel nach der Vernehmlassung entsprechend aktualisiert werden.**

Tramnetz 2030: Zuverlässigkeit erhöhen, Innenstadt entlasten und Areale erschliessen

Das Tramnetz 2030 ist ein erster Meilenstein in der Tramnetzentwicklung. Es verfolgt zwei wichtige Ziele: das Tramnetz soll zuverlässiger und robuster werden und neue Entwicklungsgebiete erschliessen. Mit dem Bau kurzer Tramstrecken durch den Petersgraben und den Claragraben sowie

der Margarethenverbindung lassen sich die akuten Probleme im Tramnetz lösen, indem der Tramverkehr auf der Achse Aeschenplatz – Bankverein – Barfüsserplatz – Schiffflände reduziert wird (siehe Abb. 8 und Abb. 9). Dies wird dazu beitragen, den Tramverkehr zu beschleunigen und ihn pünktlicher und weniger störungsanfällig zu machen. Auch wird es möglich, im Störfall wesentlich effizientere und für die Fahrgäste vorteilhaftere Umleitungsrouten zu nutzen. Der Fokus des Tramnetz 2030 liegt zudem auf dem Tram als Entwicklungsmotor zur Erschliessung des grössten Entwicklungsgebiets des Kantons Basel-Stadt, dem Areal klybeckplus. Ausserdem wird der Entwicklungsschwerpunkt Binningerstrasse in Allschwil erschlossen (Projekt Tram Letten). Die in den neuen Quartieren entstehenden Wohnungen und Arbeitsplätze erhalten damit direkte und schnelle Verbindungen ins Zentrum und an den Bahnhof SBB.

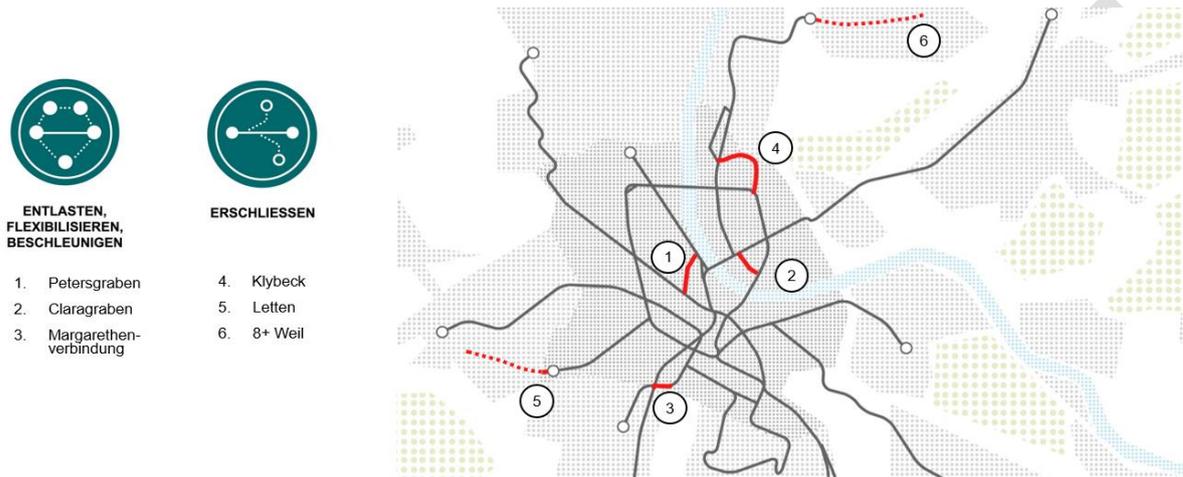


Abb. 8 Vordringliche Neubaustrecken Tramnetz 2030

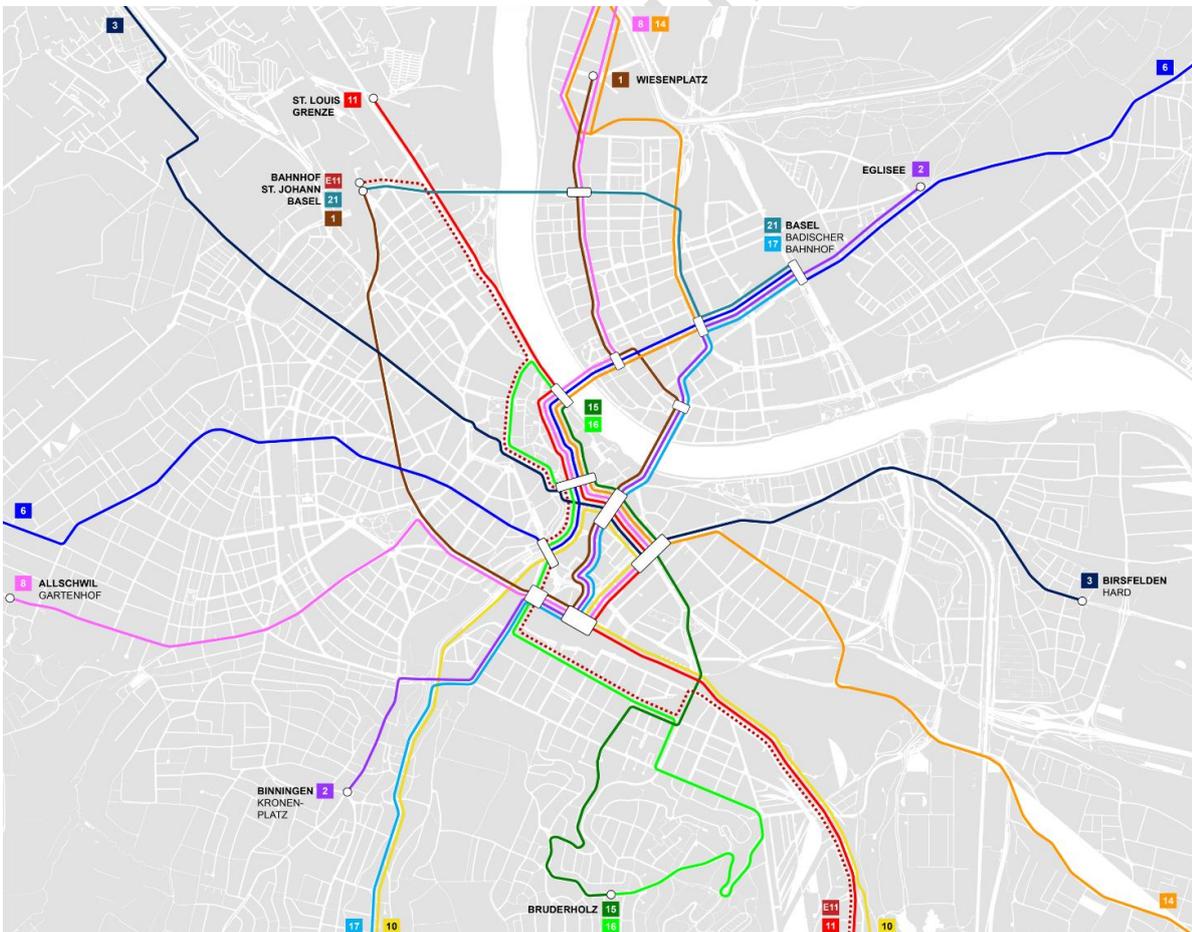


Abb. 9 Liniennetz 2030

Das Tramnetz 2030 verfolgt also mehrere Ziele: Es soll die Zuverlässigkeit und Stabilität des Tramnetzes verbessern und es beschleunigen, die Innenstadt vom Tramverkehr entlasten sowie neue Entwicklungsgebiete erschliessen. Im Zeitraum des ÖV-Programms 2026–2028 soll die neue Tramstrecke Margarethenverbindung gebaut und in Betrieb gehen (siehe Kapitel 5.1.1). Die weiteren Elemente sind für nach 2028 vorgesehen (siehe Kapitel 7.1).

Weitere Tramnetzentwicklung: Entwicklungsgebiete erschliessen und Kapazitäten erhöhen

Mit dem Tramnetz 2030 geht der Kanton Basel-Stadt die drängendsten Herausforderungen zeitnah an. Um mit der Entwicklung der Agglomeration Basel Schritt halten zu können, muss das Tramnetz jedoch auch darüber hinaus weiterentwickelt werden. Die mittelfristige Entwicklung hat das Ziel, weitere Entwicklungsareale ins Tramnetz einzubinden und Areale leistungsfähiger als mit Buslinien zu erschliessen (siehe Kapitel 7.1).

4.2.3 Strategische Busnetzentwicklung 2030

In Abstimmung mit den Planungen für das S-Bahn- und Tramnetz möchte der Regierungsrat auch das Busnetz strategisch weiterentwickeln, so dass ein in sich kohärentes und gesamtheitlich optimiertes ÖV-System resultiert. Neben der Abstimmung auf die Tramnetzentwicklung berücksichtigt der Kanton auch zukünftige Areal- und Stadtentwicklungen sowie Busnetzplanungen im angrenzenden Umland. Im letzten ÖV-Programm 2022–2025 legte der Regierungsrat bereits den Handlungsbedarf für die strategische Busnetzentwicklung dar. Mittlerweile haben die Fachstellen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft zusammen mit den Transportunternehmen BVB und BLT unterschiedliche Lösungsansätze entwickelt (siehe Abb. 10).



Abb. 10 Übersicht über die Lösungsansätze der strategischen Busnetzentwicklung 2030

Erste Massnahmen der Busnetzentwicklung möchte der Regierungsrat bereits im Zeitraum 2026–2028 umsetzen (siehe auch Kapitel 5.1). Die Vorschläge sehen folgende Veränderungen im Busnetz vor:

- Um die grösseren Entwicklungsgebiete sowie die künftigen neuen Bahnhöfe besser zu erschliessen, werden die ringförmigen Netzstrukturen gestärkt. Dadurch lassen sich die radialen Tramverbindungen optimal ergänzen und auf den stärkst belasteten Abschnitten entlasten.
- Von den radialen Busachsen werden Angebote zu den ausgebauten Umsteigepunkten im Tram- und Bahnverkehr geschaffen. Gleichzeitig werden parallele Busverbindungen neu ausgerichtet und so die Nachfrage auf die neuen Tram- und Bahnverbindungen gelenkt.
- Um die Direktverbindungen zu optimieren, werden die Linienverknüpfungen punktuell angepasst. Damit können neue Direktverbindungen geschaffen, die Auslastung auf den verschiedenen Linienästen angeglichen und so die Betriebsstabilität erhöht werden.

Die wichtigsten Vorteile des vorgeschlagenen Zielnetzes sind neue Direktverbindungen, häufigere Busverbindungen auf gewissen Abschnitten, insbesondere auch zwischen Grossbasler Innenstadt und Wettstein zur Hauptverkehrszeit. Gleichzeitig wird die Mittlere Brücke nicht zusätzlich belastet und die Haltestellen Schiffplänke, Claraplatz und Bahnhof SBB gar entlastet.

Inhalt der Busnetzentwicklung sind die strategischen Prinzipien für längerfristige Anpassungen des Angebots. Die konkrete Umsetzung muss der Dynamik von Planungen zum Tramnetz und S-Bahn-Ausbau Folge leisten und auch auf neue räumliche und städtebauliche Entwicklungen sowie veränderte Nachfragebedürfnisse reagieren. Das Busnetz selber wird in diesem Sinne in den nächsten Jahren Schritt für Schritt umgesetzt, basierend auf den sich ändernden Rahmenbedingungen.

4.2.4 Entwicklung S-Bahn

Um die Zentren und ländlichen Räume der Planungsregion optimal miteinander und mit den Nachbarräumen zu vernetzen, ist ein attraktives Angebot im Personenverkehr unverzichtbar. Die Nordwestschweiz ist zudem die zweitwichtigste Wirtschaftsregion des Landes und ein bedeutendes Tor für den Import-, Export- und Transitverkehr. Wie kaum anderswo in der Schweiz prallen hier die Interessen im Personenfern-, Güter- und Regionalverkehr aufeinander, besonders dann, wenn alle drei Verkehrsarten dieselbe Bahninfrastruktur benutzen. Will sich die Nordwestschweiz auch künftig als attraktiven Wirtschaftsstandort präsentieren, muss sie über ein kundenfreundliches Bahnangebot mit einer adäquaten Infrastruktur verfügen. Der Ausbau des Bahnnetzes erfolgt mittels des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur des Bundes (STEP) in mehrjährigen Ausbausritten.

Die Planungsregion Nordwestschweiz – bestehend aus den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn – hat gemeinsam mit den Bestellbehörden in Baden-Württemberg und der Région Grand Est bereits 2014 ein trinational abgestimmtes Angebotskonzept für die S-Bahn Basel entwickelt und fortlaufend aktualisiert.

Das Angebotszielkonzept mit Horizont 2040 sieht vor, dass jeder S-Bahn-Ast aus der Nordwestschweiz nach Deutschland oder Frankreich durchgebunden wird. Durch die Überlagerung mehrerer Linien ergibt sich im inneren Bereich der Agglomeration Basel (bis Aesch, Liestal, Lössach, Rheinfelden) mindestens ein Viertelstundentakt. Zudem werden sämtliche S-Bahn-Linien, die über Basel Bahnhof SBB oder Basel Badischer Bahnhof führen, als Durchmesserlinien betrieben (siehe Abb. 11). Voraussetzung dafür ist die unterirdische Verbindung zwischen den zwei genannten Bahnhöfen sowie dem Bahnhof St. Johann, das sogenannte Herzstück Basel.

Trinationale S-Bahn Basel

RER trinational de Bâle

@ trireno v.2.1 - 26. Januar 2023

Zielzustand im Horizont mit Herzstück
État-cible à l'horizon avec Herzstück

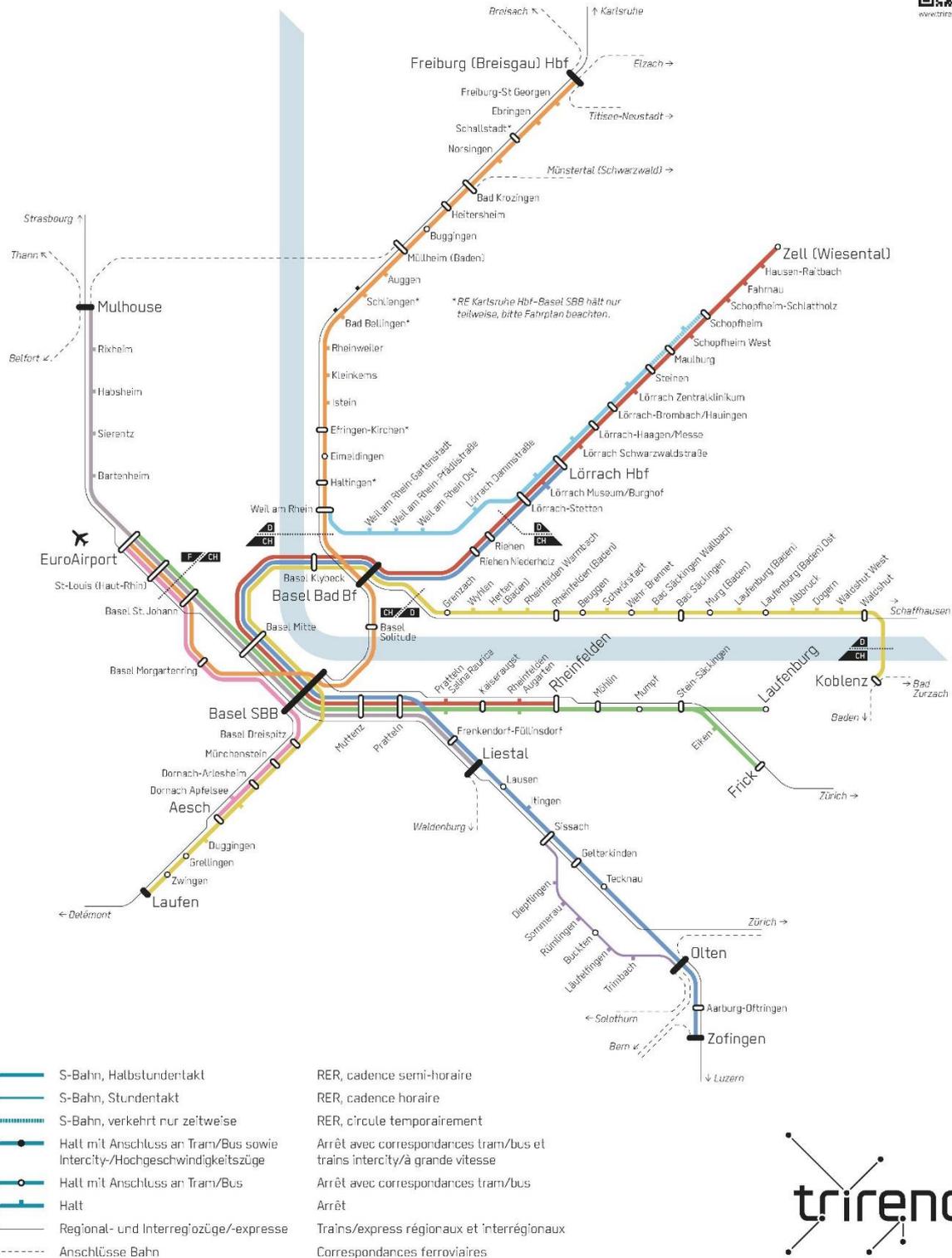


Abb. 11: Liniennetzplan der trinationalen S-Bahn Basel, Zielzustand im Horizont mit Herzstück, Stand 26. Januar 2023

4.3 Weitere Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots

Die in diesem Kapitel erwähnten Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots knüpfen an diejenigen des letzten ÖV-Programms an und stellen eine kontinuierliche Entwicklung sicher. Inhaltlich wurden sie aktualisiert und auf die neue Mobilitäts- und Klimastrategie des Kantons abgestimmt, so dass sie optimal zu deren Zielerreichung beitragen können.

4.3.1 Verkürzung der Reisezeiten

Die Reisezeit ist ein wesentlicher Faktor bei der Verkehrsmittelwahl. Um Reisende für den ÖV zu gewinnen, ist es deshalb von grosser Bedeutung, gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähige Reisezeiten anbieten zu können. Kürzere Reisezeiten führen im ÖV aber nicht nur zu einem Nachfragewachstum und somit zu Mehreinnahmen, sondern gleichzeitig sinken auch die Betriebsaufwände der Transportunternehmen. Eine Beschleunigung des ÖV wirkt sich somit doppelt positiv aus, eine Verlangsamung im Umkehrschluss hingegen doppelt negativ.

Primär im Busverkehr zeigte die Entwicklung der Reisegeschwindigkeit in den vergangenen Jahren in die falsche Richtung: Die Busse der BVB sind zunehmend langsamer unterwegs und auch im Trambereich stagnierte zuletzt die Durchschnittsgeschwindigkeit. Angesichts der positiven Wirkung von Reisezeitverkürzungen ist der Regierungsrat jedoch bestrebt, den ÖV während der Laufzeit des ÖV-Programms 2026–2028 zu beschleunigen.

Erst mit dem Tramnetz 2030, nach Inbetriebnahme der Tramstrecken Petersgraben, Claragraben und Margarethenverbindung, wird im Trambereich eine massgebliche Beschleunigung möglich sein. Die erwähnten Tramstrecken erlauben es, die Achse Barfüsserplatz – Marktplatz zu entlasten, was zu weniger gegenseitigen Behinderungen durch (zu) viele Trams führen wird. Gleichzeitig lassen sich die Reisezeiten auf sehr nachfragestarken Verbindungen – wie vom unteren Kleinbasel an den Bahnhof SBB (via Claragraben), vom Leimental an den Bahnhof SBB und ins Kleinbasel (via Margarethenverbindung) oder vom Dreispitz und dem Gundeldingen zur Universität und zum Universitätsspital (via Petersgraben) – durch direktere Linienführungen deutlich verkürzen.

Um Bus- und Tramlinien zu beschleunigen, hat eine Arbeitsgruppe mit verschiedenen Fachstellen des Kantons und der BVB die Fahrzeiten aller Linien systematisch ausgewertet. Insbesondere sollten Verzögerungen in den Hauptverkehrszeiten erkannt und lokalisiert werden. Für diejenigen Schwachstellen, die zu den grössten Verzögerungen führen und von denen am meisten Fahrgäste betroffen sind, arbeitet die Arbeitsgruppe bis 2026 konkrete Massnahmen zu deren Behebung aus.

4.3.2 Flottenmodernisierung und Standardisierung der Haltestelleninfrastruktur

Für die Fahrgäste spielt der Komfort vor allem in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln eine zunehmend grössere Rolle. Im Zeitraum 2026–2028 sollen insbesondere folgende Massnahmen zur Verbesserung des Komforts beitragen:

Modernisierung der Fahrzeugflotte: Zu 100 Prozent erneuerbare Energieträger

Die Tramflotte der BVB wird weiter erneuert. Bis 2028 sollen sämtliche noch im Einsatz stehenden Vierachs-Motorwagen («Cornichon») durch insgesamt 23 neue moderne Tramzüge ersetzt werden. Somit werden sämtliche Trams der BVB an allen Türen über einen Niederflureinstieg verfügen. Mit der Neubeschaffung wird zudem die Chance genutzt, die Fahrzeugreserven wieder auf standardmässiges Niveau zu bringen und somit die betriebliche Verfügbarkeit sicherzustellen. Zur Finanzierung der neuen Fahrzeuge wird die BVB beim Grossen Rat ein Darlehen beantragen. Die Folgekosten der Beschaffung jedoch, die sich aus Abschreibungen, Zinsen und Projektkosten zusammensetzen, werden über die Abgeltung und somit das Globalbudget ÖV finanziert.

Diese Massnahme führt ab 2027 zu Mehrkosten von 300'000 Franken und ab 2028 von jährlich insgesamt 5'500'000 Franken.

Das baselstädtische ÖV-Gesetz verlangt, dass bis 2027 im Ortsverkehr nur noch Fahrzeuge mit erneuerbaren Energien (unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Treibstoffen) eingesetzt werden dürfen. Die BVB hat sich für einen Systemwechsel hin zu Elektrobussen entschieden. Diese sind abgasemissionsfrei und zudem leiser als die bislang eingesetzten Diesel- und Gasbusse. Der Systemwechsel bedingt allerdings erhebliche Investitionen in neue Busse, in eine völlig neu gebaute Busgarage und in Ladestationen an geeigneten Linienendpunkten⁷.

Im Jahr 2023 hat die BVB bereits rund die Hälfte der Busflotte durch E-Busse ersetzt. Seither betreibt die BVB erstmals auch Elektro-Doppelgelenkbusse für die Linie 50. Bis 2027 verbleiben 55 Diesel-Gelenkbusse (Euro VI) sowie fünf Diesel-Kleinbusse im Fuhrpark der BVB. Anschliessend werden diese durch Elektrobusse ersetzt, so dass ab 2027 der komplette Fuhrpark der BVB aus solchen besteht. Auf diesen Zeitpunkt hin wird auch der Neubau der Garage Rank fertiggestellt sein.

Diese Massnahme führt 2026 zu Mehrkosten von 1'800'000 Franken, 2027 von 4'000'000 Franken und ab 2028 von jährlich insgesamt 3'000'000 Franken.

Die 59 auf den Tramlinien der Baselland Transport AG (BLT) in Doppeltraktion eingesetzten Schindler-Trams wurden zwischen 1978 und 1981 beschafft, sind unterdessen abgeschrieben und befinden sich nach über 40 Jahren Einsatz am Ende ihrer Lebensdauer. Ab 2024 werden die Fahrzeuge sukzessive durch 25 neue, 45 Meter lange Tramfahrzeuge des Typs TINA ersetzt. Die Beschaffung und der Betrieb der neuen Trams wird über die Abgeltungsrechnung BS/BL durch den Kanton Basel-Stadt mitfinanziert. Durch die Abschreibung der neuen Fahrzeuge erhöhen sich die jährlichen Abgeltungen.

Diese Massnahme führt ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich circa 2'000'000 Franken.

Auch die Autobus AG Liestal (AAGL) plant, die Busflotte auf 100 Prozent erneuerbare Energieträger umzustellen. Im Vordergrund steht aus heutiger Sicht klar die Elektrifizierung mit Batterien nach dem Depot-Ladungs-Konzept. Nachdem im August 2020 die ersten beiden Elektrobusse in Betrieb genommen wurden, wird die Flotte voraussichtlich ab 2026 umgerüstet. Die Umrüstung wird kontinuierlich im Rahmen des ordentlichen Ersatzbeschaffungsprozesses der vorhandenen Busflotte erfolgen und wird voraussichtlich im Jahr 2036 abgeschlossen sein. Das betrifft auch die Fahrzeuge, die auf den RPV-Linien 80 und 81 eingesetzt werden.

Diese Massnahme führt ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich circa 85'000 Franken, 2027 von 105'000 Franken und ab 2028 von jährlich insgesamt 110'000 Franken.

Haltestellenausstattung

Die Haltestellen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt sollen auf Basis des Haltestellenausstattungskonzepts der BVB gestaltet werden: kundenfreundlicher und konsequent gemäss klar definierten Kriterien. Jede Haltekannte soll – entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung – mit Standardelementen ausgerüstet werden, sodass die Fahrgäste über eine adäquate Infrastruktur verfügen können. Hierzu zählen Fahrgastinformationsstelen, Abfallkübel, Sitzbänke, Wartehallen, elektronische Anzeigetafeln (sogenannte dynamische Fahrgastinformation DFI) und Billettautomaten. Für die Umsetzung bis 2028 im Rahmen des koordinierten Bauens hat der Grosse Rat 2019 eine Rahmenausgabenbewilligung in Höhe von insgesamt 28,8 Mio. Franken bewilligt⁸. 2027 werden die heutigen Billettautomaten ersetzt; dabei sollen die technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen und Branchenstrategien berücksichtigt werden.

⁷ Siehe Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Beschaffung von Elektrobussen und den Neubau der Garage Rank durch die BVB sowie Genehmigung von Investitionen der IWB zur Erstellung der Ladeinfrastruktur (P201260); Grossratsbeschluss vom 9. Dezember 2020.

⁸ Siehe Ratschlag zur Rahmenausgabenbewilligung als Darlehen an die BVB für eine kundenorientierte, einheitliche Ausrüstung der ÖV-Haltestellen gemäss Haltestellenausstattungskonzept (P191281), Regierungsratsbeschluss vom 19. November 2019

Hindernisfreier Zugang zum ÖV

Der Regierungsrat möchte die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im Zeitraum bis 2028 verstärkt vorantreiben. Ziel ist sämtliche Haltestellen mit sehr hoher, hoher und mittlerer Bedeutung bis zu diesem Zeitpunkt hindernisfrei umgebaut zu haben, was rund 80 Prozent der Haltestellen umfasst. Zu diesem Zweck hat der Grosse Rat mit dem dritten BehiG-Ratschlag für die Jahre 2023 bis 2028 weitere personelle Ressourcen für die Gesamtkoordination, die Planung und die Projektierung – konkret 5,345 Mio. Franken bewilligt. Die Regierung möchte insbesondere Personal aufstocken, um sicherzustellen, dass das BehiG im Kanton Basel-Stadt möglichst zeitnah umgesetzt wird.

Um die Velosicherheit zu erhöhen, hat der Grosse Rat 2020 beschlossen, dass bei Kaphaltestellen ohne Velomassnahmen das velofreundliche Gleis zum Einsatz kommen soll. Velofahrende können damit einfacher und sicherer durch Kaphaltestellen fahren, da die Gleisrille mit einem Gummiprofil gefüllt wird. Dieser Entscheid steht unter dem Vorbehalt, dass der seit Ende 2021 laufende Praxistest an einer Haltekante zu einem positiven Ergebnis führt. Allerdings zeigte der Praxistest, dass das System grundsätzlich zwar funktioniert, das Gummiprofil allerdings Schwachstellen aufweist und sich zu schnell abnutzt. Alternativ sollen kurze Stücke des velofreundlichen Gleises vor und nach der Haltestelle eingebaut werden, welche es den Velofahrenden ermöglicht zwischen die Gleise zu wechseln. Diese kurzen Stücke halten länger und lassen sich einfacher auswechseln als die langen Stücke entlang der gesamten Haltestelle. Bei aktuell anstehenden Umbauprojekten werden kurze Stücke vorbereitet eingebaut, da die entsprechende Bewilligung des BAV noch aussteht. 2024-25 wird der Versuch mit einem optimierten Gummiprofil weitergeführt. Anschliessend werden das Bau- und Verkehrsdepartement und die BVB die bis dahin gewonnenen Erkenntnisse auswerten. Berücksichtigt werden muss auch, dass ein Teil der heutigen BVB-Flotte – die Anhänger der Cornichons sowie ein Teil der Oldtimer – das Velogleis nicht befahren darf. Ein voraussichtlich 2026 vorliegender Bericht dient dann als Grundlage für den Entscheid des Grossen Rats, ob das System – vorbehaltlich der Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr – definitiv eingeführt werden soll.

Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation an den Haltestellen, in den Fahrzeugen und auch online soll kontinuierlich weiterentwickelt werden. Die BVB möchte den Bewohnerinnen und Bewohnern der trinationalen Agglomeration, den Zuzügerinnen und Zuzüglern sowie Touristinnen und Touristen künftig den Zugang zum hiesigen ÖV erleichtern. Dazu tragen nicht nur eine stärkere Fokussierung auf Fahrgastinformationen im Störfall bei, sondern auch eine verbesserte Einbindung der Fahrgastinformation in die Systeme der «Triregio», die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsdienstleistern und eine engere Kooperation mit Arbeitgebern bezüglich des Jobtickets. Zudem sollen die Bedürfnisse nach Echtzeitinformationen (Fahrplan, Fahrzeugeinsatz und Besetzung) für die Reiseplanung überprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden.

4.3.3 Qualitätsziele und Standards im öffentlichen Verkehr

Kundenzufriedenheit

Die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt zeigten sich mit dem Angebot sehr zufrieden. Dies lässt sich auch am Resultat der letzten Fahrgastbefragung von 2023 ablesen. Alle zwei Jahre führen die Kantone Basel-Stadt, Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn eine gemeinsame Fahrgastbefragung zur Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr durch. Indem die Kundenzufriedenheit ermittelt wird, können die Erwartungen der Fahrgäste in Bezug auf Angebot und Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr erfasst und Verbesserungsmöglichkeiten bei der Produkte- und Servicequalität eruiert werden. Durch den Vergleich mit den Vorjahren lassen sich Rückschlüsse ziehen, wie sich ergriffene Massnahmen auswirken. In der Kundenzufriedenheitsumfrage

2023 erreicht der öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Stadt auf einer Skala von 1 bis 100 einen Indexwert von 78 Punkten (2021: 80 Punkte; 2019: 77 Punkte). Die Auswirkungen der Pandemie dürften die Kundenzufriedenheit bei der Befragung 2021 positiv beeinflusst haben: Die geringere Anzahl an Fahrgästen als zuvor führte zu mehr Reisekomfort und verbesserte die Zuverlässigkeit. Ziel des Regierungsrats ist es, die hohe Zufriedenheit auch bei wieder steigender Fahrgastzahl halten zu können.

Qualitätsmesssystem des Bundesamts für Verkehr

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) führt jährlich ein Qualitätsmesssystem im Regionalen Personenverkehr (QMS RPV) durch. Damit stellt das BAV sicher, dass die investierten Mittel im RPV in qualitativ hochstehende Leistungen für die öffentliche Hand und die Fahrgäste fließen. Im Fokus stehen dabei Pünktlichkeit, Sauberkeit, Ordnung, die Unversehrtheit von Fahrzeugen und Haltestellen sowie die Qualität der Fahrgastinformation. Damit stellt das QMS RPV ein wichtiges Steuerungsinstrument dar. Bund und Kantone können via Ziel- und Angebotsvereinbarungen bei den Transportunternehmen Verbesserungen einfordern.

Die Ergebnisse des QMS 2022 weisen für die ganze Schweiz wie auch für die Transportunternehmen in der Region nach, dass die Qualität des Regionalverkehrs unvermindert hoch ist⁹. Sie zeigen aber auch auf, dass im städtischen Umfeld mit Mischverkehr die Pünktlichkeitsziele nicht erreicht werden. Die durchgeführten Messungen bestätigen aber grundsätzlich, dass das QMS RPV Früchte trägt und die Leistungen der Transportunternehmen positiv beeinflusst.

4.3.4 Gestaltung des Fahrausweissortiments

Die Tarifgestaltung ist Aufgabe der Transportunternehmen, die das Fahrausweissortiment sowohl innerhalb der nationalen Branchenorganisation Alliance SwissPass als auch innerhalb der regionalen Tarifverbände koordinieren. Der Regierungsrat erwartet von der Branche, dass das Fahrausweissortiment nutzerfreundlich, bedarfsgerecht und über die Grenzen hinweg weiterentwickelt wird.

Nach den Pandemie Jahren hat sich in der Nordwestschweiz die Nachfrage im Öffentlichen Verkehr noch nicht wieder vollständig erholt. Die Branche hat auf die zunehmende Nachfrage nach flexibleren Angeboten mit neuen Produkten wie dem Halbtax PLUS und gebietsweise mit dem Flexi-Abo reagiert¹⁰. Auch der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) versucht mit neuen Produkten und Angeboten, Kundinnen und Kunden zurück- sowie neue dazuzugewinnen. Der Regierungsrat begrüsst diese Bemühungen. Während die Verkäufe bei den Abonnements stagnieren, steigen jene bei den Einzelbilletten stark an. Die Nutzung automatisierter Ticket-Apps wie «EasyRide» und «Fairtiq» erleichtert den Zugang, indem der Fahrausweis erst im Nachgang der Reise und gemäss effektiver Nutzung berechnet wird. Die Reisenden brauchen sich damit nicht mehr mit teilweise komplizierten Tarifsystemen auseinanderzusetzen. Die Alliance SwissPass möchte sich dieses Prinzip des nachträglichen Bezahls («Post-Pricing») zunutze machen und dazu ein neues, schweizweit einheitliches Tarifsystem «myRIDE» einführen.

Der Regierungsrat sieht im vereinfachten und automatisierten Ticketing vor allem grosse Chancen für den ÖV in der Region. Mit den angedachten, neuen Tarifstrukturen zeichnet sich ein Abbau der Eintrittshürden ab – potenzielle Nutzerinnen und Nutzer scheuen beispielsweise davor zurück, ein Jahresabonnement im Voraus zu kaufen. Mit den Neuerungen würden gerade einkommensschwächere Haushalte einen besseren Zugang zu attraktiven ÖV-Tarifen erhalten. Dank der Abrechnung nach effektivem Konsum kann zusätzlich ein Beitrag zu den Klimazielen geleistet werden: Denn sobald alle Reisen kostenpflichtig sind, wird auf unnötige Fahrten eher verzichtet. Zusätzlich wird die Vereinheitlichung der Tarife auch bessere Grundlagen für die Tarifgestaltung im verbund- und

⁹ Details siehe www.bav.admin.ch > Allgemeine Themen > Regionaler Personenverkehr > Qualitätsmesssystem

¹⁰ Halbtax PLUS: Neues Rabattsystem der SBB für Reisende, die nicht täglich pendeln; Flexi-Abo: Verbundabonnement, das an 100 beliebigen Tagen im Jahr gültig ist.

landesübergreifenden Verkehr schaffen. Allerdings gibt es auch einige Risiken zu berücksichtigen. Damit sich die Finanzierung des ÖV weiterhin zu einem angemessenen Teil durch die Nutzenden decken lässt, dürfen neue Tarifmodelle nicht zu einem eigentlichen Preiszerfall im ÖV führen. Während sich die Preise für gelegentliche Fahrten mit dem Einheitstarif tendenziell reduzieren, dürfte ein Preisanstieg bei den Vielfahrenden im Gegenzug schwierig umsetzbar sein. Ein Preisanstieg im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr ist dabei zu vermeiden. Neue Tarife sollten zum Ziel haben, die Nachfrage besser auf die eingesetzten Fahrzeuge zu verteilen.

Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass es weiter möglich bleibt anonym zu reisen, ohne den Zwang, sich vor der Reise mit dem Smartphone oder einer Kreditkarte identifizieren zu müssen.

4.3.5 Trends kollektiver Mobilität

Die Mobilitätsstrategie 2023 benennt die aktuellen, für den Kanton Basel-Stadt relevanten Trends der Mobilität mit folgenden Stichworten: Elektrifizierung, geteilte (Mikro-)Mobilität (Shared Mobility), Digitalisierung, vollautomatisiertes Fahren sowie umweltfreundliche Mobilität u.a. durch Reduktion des privaten Autoverkehrs. Die Shared Mobility ist dabei Teil der kollektiven Mobilität, zu der neben dem «klassischen» ÖV auch diese relativ neuen gemeinschaftlich geteilten Mobilitätsdienstleistungen zählen: On-Demand-Angebote wie beispielsweise der Ridepooling-Test «Mobilisk» der BVB (siehe Kapitel 3.1.3), geteilte Kleinfahrzeuge wie das Velospot-Angebot in Basel oder die diversen E-Trotti-Angebote aber auch App-gestützte Mitfahrgelegenheiten. All diese werden als öffentlicher Individualverkehr (öIV) Bestandteil des öffentlichen Verkehrs werden. Dessen Ausbau leistet einen Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität durch höhere Flächeneffizienz, geringere Emissionen, schonendere Ressourcennutzung und damit bessere Klimafreundlichkeit.

Der «klassische» öffentliche Verkehr mit aufeinander abgestimmten Angeboten von S-Bahn, Tram- und Buslinien wird jedoch auch in Zukunft das Rückgrat der kollektiven Verkehrsangebote mit hoher Kapazität bilden – insbesondere in dichten städtischen Räumen. Dieser stellt auch die Basis für attraktive multimodale Angebote dar. Neue kollektive Mobilitätsangebote wie das Teilen von Velos oder E-Trottis erhöhen die Attraktivität und füllen zeitliche und örtliche Lücken im bestehenden System. Damit tragen diese neuen Angebote zu durchgehenden Wegeketten von «Tür zu Tür» bei, und machen ein Leben ohne eigenes Auto bequem und einfach möglich. Eine attraktive Schnittstellenbewirtschaftung und gute Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Mobilitätsangeboten in einer Wegekette sind für deren Benutzung äusserst wichtig. Umsteigepunkte, zum Beispiel in Form von Mobility-Hubs, sind ideale Orte für eine Verknüpfung mit den Sharingangeboten. Im öffentlichen Verkehr erzeugt dies zusätzliche Nachfrage.

Ebenso wichtig dabei ist die durchgehende Buchung und Bezahlung einer Reise mit verschiedenen Mobilitätsangeboten – beispielsweise durch Mobility-as-a-Service-Angebote (MaaS), die es ermöglichen, mit einer einzigen App die Verkehrsangebote verschiedener Betreiber (ÖV, Sharingangebote, Taxi etc.) zu suchen, zu buchen und zu bezahlen. Voraussetzung dafür ist auch ein gutes Zusammenspiel verschiedenster regionaler Akteure. Der Kanton strebt ein solches Angebot für die Region an beziehungsweise unterstützt zielführende Bemühungen Dritter. Um ein entsprechendes Angebot wirkungsvoll zu betreiben, braucht es neben rein digitalen Lösungen auch entsprechende physische Infrastrukturen; z.B. in Form von Mobility-Hubs.

Die Digitalisierung und innovative Technologien können dazu beitragen, die infrastrukturellen und nachfrageseitigen Massnahmen untereinander zu vernetzen und die effiziente Nutzung aller Verkehrsmittel zu stärken. Basel-Stadt ist offen, innovative Ansätze zu erproben und Pilotversuche durchzuführen, zu begleiten und auszuwerten. Durch eine kontinuierliche Begleitung der neusten technologischen Entwicklungen können deren Chancen und Potenziale erkannt und im Sinne der kantonalen Verkehrspolitik frühzeitig genutzt werden.

5. ÖV-Angebotsänderungen 2026–2028

5.1 Tram und Bus

Im Zeitraum 2026–2028 sieht der Regierungsrat neben der Inbetriebnahme der neuen Tramstrecke Margarethenverbindung vor allem Angebotserweiterungen im Busnetz vor. Weitere Änderungen im Tramnetz stehen mit der Inbetriebnahme neuer Tramstrecken an, die für den Zeitraum nach 2028 vorgesehen sind (siehe Kapitel 7.1).

5.1.1 Neue Tramstrecke Margarethenverbindung

Die neue Tramstrecke Margarethenverbindung (siehe Abb. 12) ist ein zentrales Element zur Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr. Die Tramlinie 17 soll aus dem Leimental kommend ab Dorenbach via Margarethenstich zum Bahnhof SBB und von dort weiter via Kirschgarten – Wettsteinplatz – Messe bis zum Badischen Bahnhof führen. Dadurch entfällt die Linie 17 künftig auf der Achse Barfüsserplatz – Marktplatz.

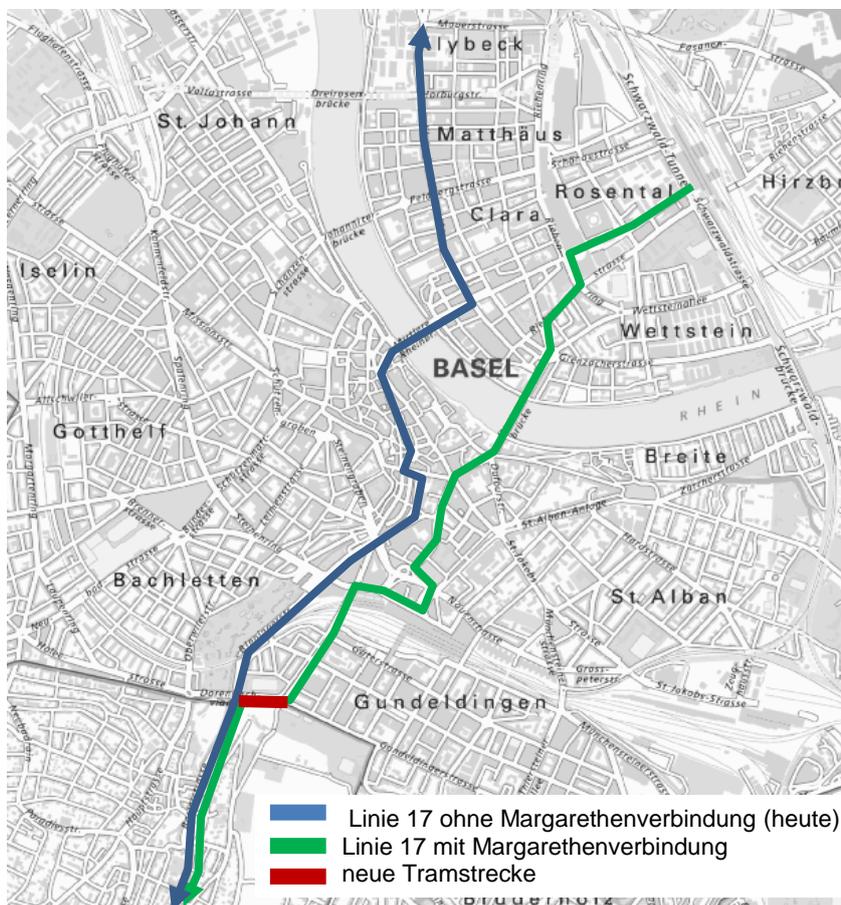


Abb. 12 Neue Tramstrecke Margarethenverbindung mit neuer sowie alter Linienführung der L17

Die Linie soll in einer ersten Etappe wie heute während der Hauptverkehrszeiten verkehren. Das Leimental, das über keine S-Bahn verfügt, erhält mit der Margarethenverbindung einen direkten, schnellen und attraktiven Bahnzugang. Auch die Arbeitsplatzschwerpunkte im oberen Kleinbasel können besser erreicht werden. Durch die zusätzliche Linie auf der Margarethenbrücke wird zudem der geplante Bahnhofzugang (siehe Kapitel 7.2.5) von dort aus weiter gestärkt und die Tramlinie 10 entlastet. Dank der Margarethenverbindung kann auf die heutige bestehende Tramwendschleife für die Linien 10 und 17 im Bereich der Heuwaage verzichtet werden. Im Abschnitt Claraplatz–Wiesenplatz entfällt die Linie 17. Durch die Linienführung ab Bahnhof SBB via Wettsteinplatz

bis Badischer Bahnhof kann zudem auf die während der Hauptverkehrszeiten verlängerte Linie 1 auf diesem Streckenabschnitt verzichtet werden – wodurch es auch zu finanziellen Einsparungen kommt. Die neue Tramstrecke Margarethenverbindung soll 2028 in Betrieb gehen.

Diese Massnahme führt zu Einsparungen von jährlich 250'000 Franken.

5.1.2 Busnetz Basel Ost

Im Rahmen der Studie *Strategische Busnetzentwicklung 2030 Basel-Stadt* vom Herbst 2021 (siehe auch Kapitel 4.2.3) wurden der Handlungsbedarf und die Ziele für die Verbesserung des Busangebots in Grossbasel Ost (Quartiere Breite und St. Alban) definiert. Dadurch sollen das Platzangebot entlang der Linie 36 erweitert und die Entwicklungsschwerpunkte Dreispitz und Wolf besser angebunden werden. Das Angebot soll zudem verständlicher und die Pünktlichkeit durch planerische Massnahmen erhöht werden, wodurch sich das Nachfragepotenzial besser ausschöpfen lässt.

Das ÖV-Programm 2026–2028 sieht vor, erste Massnahmen umzusetzen. Das in der Studie vorgeschlagene Angebotskonzept wurde vertieft und optimiert. Es soll schrittweise umgesetzt werden. Die infrastrukturelle Machbarkeit ist noch nicht abschliessend nachgewiesen. Diese gilt es in einem nächsten Schritt vertieft abzuklären. Für die erste Etappe ab Fahrplanjahr 2026 sind folgende Angebotsverbesserungen geplant:

- Um das Gellertquartier, das Bethesda-Spital sowie das Entwicklungsareal Wolf direkt an den Bahnhof SBB anzubinden, soll die **Linie 37** neu auf der Strecke Bahnhof SBB – Grosspeterstrasse – Karl-Barth-Platz – St. Jakob – Münchenstein Bahnhof verkehren. Die Abschnitte Aeschenplatz – Karl-Barth-Platz und Münchenstein Bahnhof – Dornach Bahnhof werden nicht mehr bedient. Auf der Strecke zwischen Gartenstadt und Münchenstein Bahnhof übernimmt die Linie 58 die Erschliessung, die Haltestellen Hirzbodenweg und Jakob Burckhardt-Strasse in Basel entfallen. Die Busse der Linie 37 fahren im 15-Minuten-Takt bis Leimgrubenweg, jeder zweite Kurs verkehrt tagsüber (bisher nur in der Hauptverkehrszeit) weiter bis Münchenstein Bahnhof und erschliesst damit das südliche Dreispitz-Gebiet. Fröhorgens sowie abends nach 20 Uhr enden die Busse vom Bahnhof SBB kommend am Leimgrubenweg. Mit der neuen Linienführung erhalten das Gellert-, das südliche Breitequartier und das Gebiet St. Jakob eine direkte Anbindung an den Bahnhof SBB. Eine Taktverdichtung zum 15-Minuten-Takt bis Münchenstein Bahnhof ist für nach 2028 in Abstimmung mit der S-Bahn vorgesehen.
- Die während den Hauptverkehrszeiten verkehrende **Linie 42** wird zwischen Bahnhof SBB und Peter Rot-Strasse zum 7,5-Minuten-Takt verdichtet. Dies vergrössert das Platzangebot und verkürzt die Warte- und Umsteigezeiten. Die Haltestelle Habermatten wird zugunsten einer kürzeren Fahrzeit nicht mehr bedient (siehe auch Kapitel 5.1.4).
- Die **Linie 46** verkehrt im Abschnitt Badischer Bahnhof – Muttenz Bahnhof von Montag bis Freitag neu auch in den Nebenverkehrszeiten. Damit erhält das Kleinbasel auch tagsüber schnellere Verbindungen nach Muttenz und die Anbindung an die S-Bahn wird verbessert. Durch den Ausbau lassen sich Umwege vermeiden und innerstädtische Linien entlasten.

Die zweite Etappe ab Fahrplanjahr 2029 – und damit nicht mehr im Rahmen des vorliegenden ÖV-Programms – umfasst zusätzlich die folgenden Angebotsänderungen, die an dieser Stelle nur im Sinne eines Ausblicks aufgeführt werden:

- Bei der Haltestelle St. Jakob tauschen die **Linien 36 und 47** ihre Linienäste, das heisst die Linie 36 verkehrt neu nach Muttenz Bahnhof, während die Linie 47 die Strecke nach Kleinhüningen übernimmt. Die Linie 36 verkehrt weiterhin im 7,5-Minuten-Takt, die Linie 47 in der Hauptverkehrszeit im 7,5-Minuten-Takt und in der Nebenverkehrszeit im 15-Minuten-Takt. Sie wird ergänzt durch die neue Linie 40 (siehe unten). Diese Massnahme führt dazu, die Pünktlichkeit und Stabilisierung auf der heute langen Linie 36 zu erhöhen und durch

neue Direktverbindungen auch innerstädtische Verbindungen zu entlasten. Das Gundeldingerquartier profitiert zudem neu von einem direkten Anschluss an die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) und an die S-Bahn in Muttenz sowie an weitere Arbeitsplatzschwerpunkte. Im Schorenquartier bringt die Linie 47 künftig ein nachfragegerechteres Angebot. Dies, indem die Linie während der Hauptverkehrszeit im 7,5-Minuten-Takt und in der Nebenverkehrszeit im 15-Minuten-Takt verkehrt.

- Damit im Abschnitt Badischer Bahnhof – Leimgrubenweg ausserhalb der Hauptverkehrszeiten weiterhin ein 7,5-Minuten-Takt mit entsprechend grösserem Platzangebot bereitgestellt werden kann und die direkte Verbindung Bachletten/Gundeldingen – Kleinbasel bestehen bleibt, wird eine **neue Linie 40** zwischen Neubad – Leimgrubenweg – Badischer Bahnhof eingeführt. Ab Badischer Bahnhof verkehrt sie weiter nach Kleinhüningen und erschliesst Erlenmatt Ost und neu das Gebiet Otterbach und das Dreiländereck (Details siehe Kapitel 5.1.5). Die Linie 40 verkehrt ganztags im 15-Minuten-Takt. Die Linie 46 entfällt zwischen Badischer Bahnhof und Kleinhüningen. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ergänzen sich die Linien 40 und 47 zum 7,5-Minuten-Takt. Der Abschnitt Neubad – Leimgrubenweg wird nur von Montag bis Freitag bedient, die weitere Strecke an allen Tagen.
- Die **Linie 46** soll am Badischen Bahnhof mit der aus Allschwil Friedhof – Bachgraben – Bahnhof St. Johann kommenden neuen **Linie 39** verknüpft werden (Details siehe Kapitel 5.1.3). Dadurch ergeben sich neue Direktverbindungen von Muttenz ins Gebiet Klybeck, Novartis und Bachgraben. Der Abschnitt Badischer Bahnhof – Kleinhüningen wird neu durch die Linie 40 bedient.

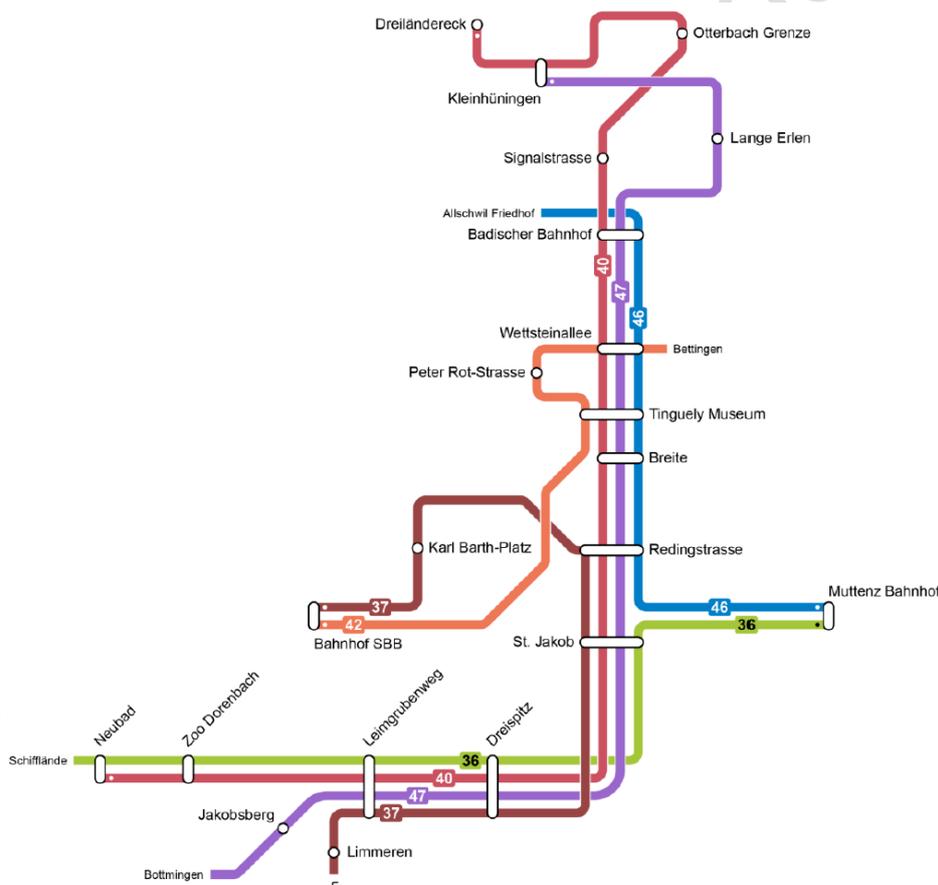


Abb. 13 Liniennetz Basel-Ost, Zielzustand ab Fahrplan 2029 (Es sind nicht alle Haltestellen und Linien aufgeführt.)

Diese Massnahme führt für die erste Etappe ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich 1'755'000 Franken¹¹.

¹¹ Die Kosten für die zweite Etappe ab 2029 sind noch nicht ausgewiesen und damit nicht Teil des ÖV-Programms 2026–2028.

5.1.3 Optimierung Busangebot Bachgraben

Im Entwicklungsgebiet Bachgraben, das an der Kantonsgrenze zu Basel-Stadt auf dem Gebiet der Gemeinde Allschwil liegt, entstehen im Zuge der Arealentwicklung mehrere tausend neue Arbeitsplätze. Mittel- bis langfristig soll die Verkehrserschliessung durch eine neue Tramstrecke St. Johann – Bachgraben, den Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) und attraktive Fuss- und Veloverkehrsrouten erfolgen. Eine Verbesserung der Busanbindung ist kurzfristig unabdingbar, da die Zahl der Arbeitsplätze im Bachgrabenareal rasch zunimmt.

Im Vordergrund stehen Taktverdichtungen für bessere Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sowie Verbesserungen für die grenzüberschreitenden Pendlerinnen und Pendler aus dem Elsass und von nördlich des Rheins. Folgende Angebotsanpassungen sollen im Zeitraum 2026–2028 umgesetzt werden:

- **Verdichtung der Buslinie 48** zwischen Bahnhof SBB und Bachgraben während der Hauptverkehrszeit zu einem 7,5-Minuten-Takt sowie neu auch Betrieb am Sonntag im 20-Minuten-Takt (dies im Zusammenhang mit einem neu ganzjährigen 20-Minuten-Takt der Linie 38 statt eines wie bis anhin verdichteten 10-Minuten-Takts im Sommerhalbjahr); durch die Verknüpfung der Linie 31 mit der Linie 48 entsteht so neu auch aus Richtung Stadt ein 7,5-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten ins Bachgrabengebiet; Umsetzung ab Dezember 2025.
- Einführung einer **neuen Buslinie 39 als Vorläuferbetrieb für das geplante Tram Bachgraben** ab Allschwil Friedhof via Bachgraben – Bahnhof St. Johann – Dreirosenbrücke bis Badischer Bahnhof, während den Haupt- und Nebenverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt. Im gleichen Zuge entfallen die Tramlinie 21 zwischen Badischer Bahnhof und Bahnhof St. Johann und die Linie 64 zwischen Bachgraben und Bahnhof St. Johann. Die Umsetzung ist ab Dezember 2027 geplant und vorbehaltlich der infrastrukturellen Machbarkeit von Linienführungen und Haltestellen; diese müssen in einem nächsten Schritt noch vertieft abgeklärt werden.

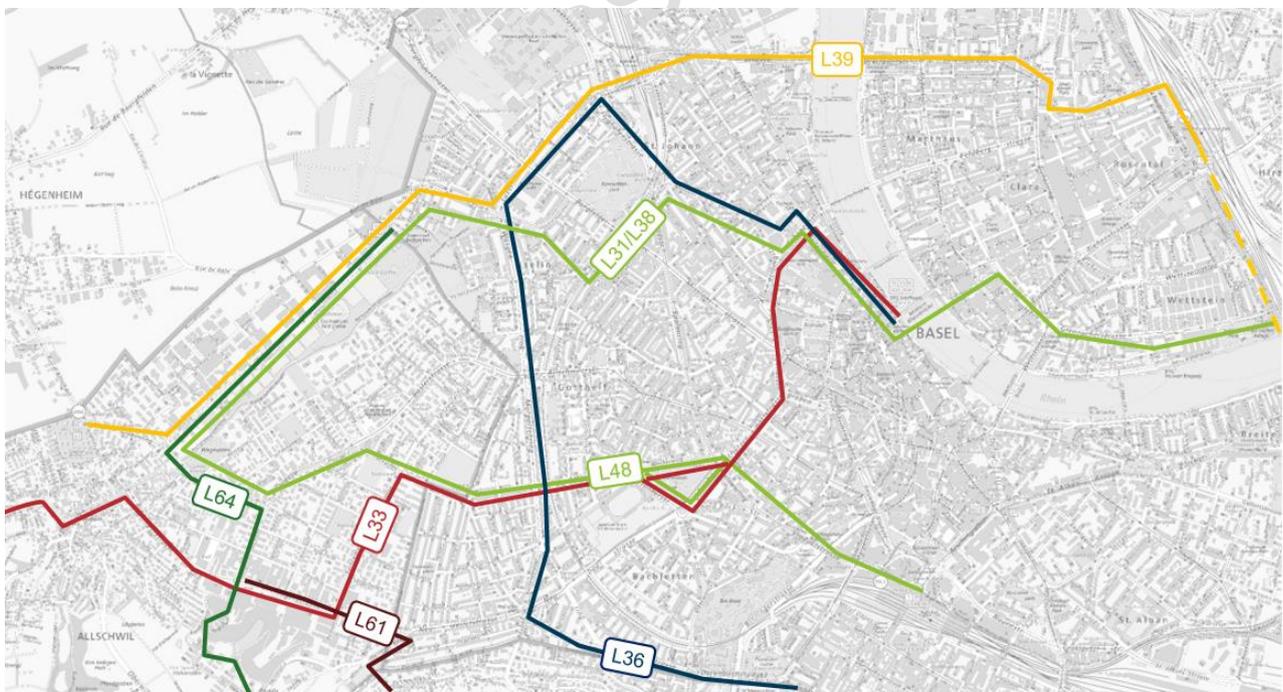


Abb. 14 Busnetz im Raum Bachgraben 2028

Diese Massnahme führt ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich 410'000 Franken und ab 2028 von jährlich insgesamt 1'285'000 Franken.

5.1.4 Optimierung des ÖV-Angebots von und nach Bettingen

Bettingen ist durch die Buslinie 32 sowie in den Hauptverkehrszeiten auch durch die Linie 42 erschlossen. Seitens der Gemeinde besteht Bedarf nach Verbesserungen des ÖV-Angebots, um Fahrplanlücken zu beheben, Umsteigemöglichkeiten zu optimieren und die Reisezeiten zu verkürzen.

Kleine Angebotsverbesserungen am Vormittag und über Mittag wurden ab dem Fahrplan 2024 umgesetzt. Weitere Anpassungen sind im Rahmen des ÖV-Programms 2026–2028 vorgesehen:

- Verdichtung der zur morgendlichen Hauptverkehrszeit bis Riehen verlängerten **Linie 2** zum 7,5-Minuten-Takt – dies für bessere Anschlüsse zwischen den Bus- und Tramlinien; im Gegenzug verkehrt die Linie 2 in der abendlichen HVZ eine Stunde weniger lang bis Riehen, womit das Angebot besser auf die Nachfrage abgestimmt wird;
- Zur Beschleunigung der Linie **42** Verzicht auf Halt an der Haltestelle Habermatten.
- Am Samstag und Sonntag durchgehender Halbstundentakt der **Linie 32** ab 5.30 Uhr bis circa 9 Uhr auf der gesamten Linie zwischen Rotengraben via Riehen Dorf und Bettingerstrasse bis Chrischonaklinik.

Weitere Verdichtungen insbesondere über Mittag oder die die Einführung eines flächendeckenden Ridepooling-Angebots in Riehen und Bettingen möchte der Regierungsrat zu einem späteren Zeitpunkt nach 2028 weiterverfolgen.

Diese Massnahme führt ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich 10'000 Franken.

5.1.5 Busanbindung Dreiländereck

Seit längerem wird für das Gebiet Dreiländereck der Wunsch nach einer besseren Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr geäussert. Bislang verkehrt in den Nächten Samstag und Sonntag ausschliesslich ein Nachtbus bis ins Dreiländereck, im Tagesnetz ist jedoch kein Angebot vorhanden. Im Gebiet Otterbach besteht ebenfalls das Bedürfnis nach einem dichteren Busangebot; dies zur besseren Erschliessung des Bundesasylzentrums, des Gefängnisses Bässlergut sowie des Zollstandorts mit dem öffentlichen Verkehr. Ebenso soll eine attraktive Busanbindung des Stücki Park an den ÖV gewährleistet sein.

Daher soll auf den Fahrplan 2026 hin die Linie 46 via Otterbach Grenze und Neuhausstrasse nach Kleinhüningen und von dort weiter über die Westquaistrasse bis zum Dreiländereck verkehren, ab 2029 soll dies die neue Linie 40 im Zusammenhang mit dem Buskonzept Basel Ost übernehmen (siehe Abb. 15). Die Bedienung erfolgt im 15-Minuten-Takt. Die Haltestellen Hochbergerstrasse und Stücki werden weiterhin durch die Linie 36, ab 2029 dann durch die Linie 47 bedient. Diese Massnahme steht vorbehaltlich der infrastrukturseitigen Machbarkeit für die neuen Haltestellen sowie die neue Linienführung.

Diese Massnahme führt ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich insgesamt 335'000 Franken.

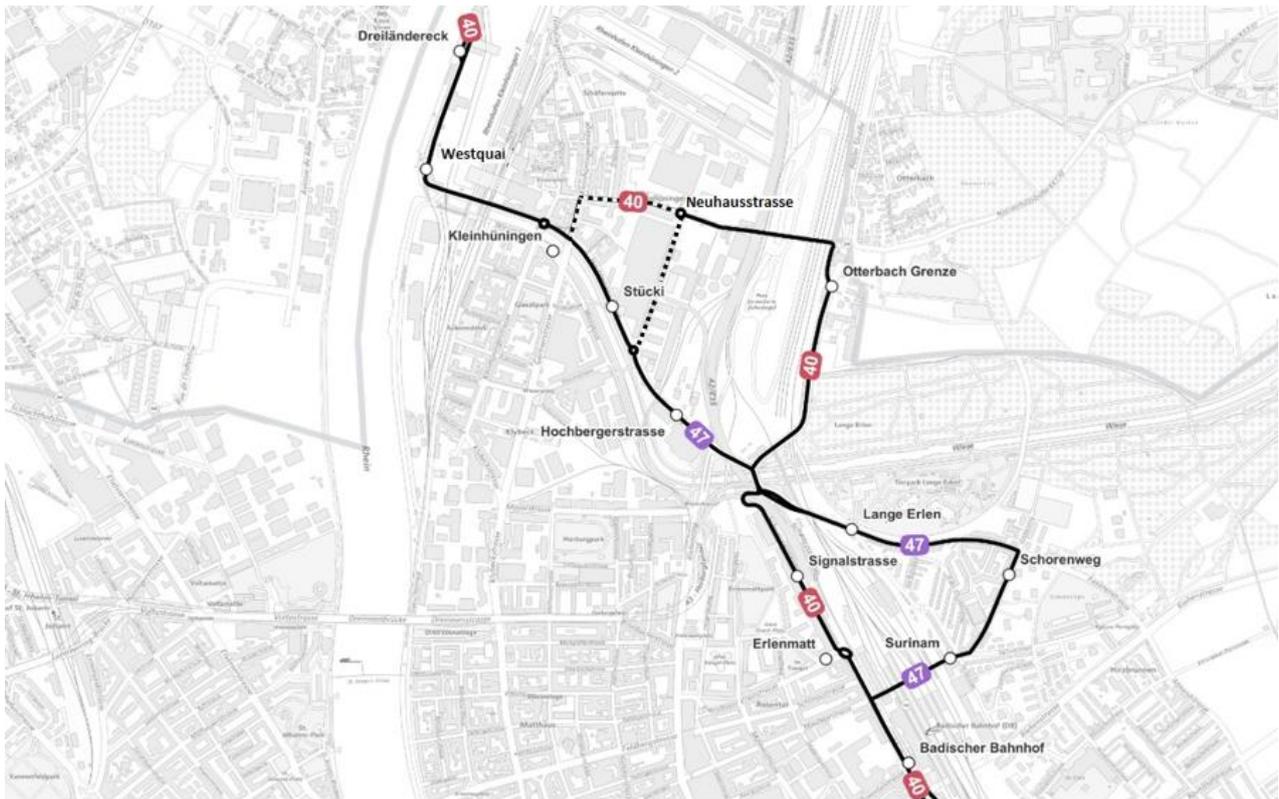


Abb. 15 Buserschliessung Otterbach Grenze und Dreiländereck

5.1.6 Massnahmen zur Kapazitätssteigerung

Um in Spitzenstunden bestehenden und künftigen Kapazitätsengpässen zu begegnen, sind im Zeitraum des ÖV-Programms 2026–2028 die Einführung von Zusatzkursen sowie Taktverdichtungen geplant. Diese sollen nach Bedarf umgesetzt werden, das heisst, wenn die Nachfrage weiter in einem Mass zunimmt, dass Handlungsbedarf entsteht.

Buslinie 30 – Ausdehnung Taktverdichtung und Umstellung auf Doppelgelenkbusse

Die Linie 30 verkehrt heute im dichtesten Takt in der Agglomeration Basel mit bis zu 18 Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit. Trotzdem sind die Fahrten überlastet. Auch zu Nebenverkehrszeiten, wenn die Linie im für Basel üblichen 7,5-Minuten-Takt fährt, sind die Busse oft gut ausgelastet und vereinzelt überlastet. Im Zeitraum des ÖV-Programms 2026-2028 muss die Buslinie 30 deshalb zu gewissen Nebenverkehrszeiten verdichtet werden. Durch den bereits dichten Takt ist eine weitere Verdichtung zur Hauptverkehrszeit nur noch minimal möglich:

- Verlängerung des 3,75-Minuten-Takts zwischen Bahnhof SBB und UKBB am Morgen bis 10 Uhr und am Abend bis 18.30 Uhr.
- Einführung des 3,75-Minuten-Takts durch Zusatzkurse während den Hauptverkehrszeiten auch in den Sommerferien.
- Die BVB prüft zudem den Einsatz von Doppelgelenkbusen auf der Linie 30 als Vorläuferbetrieb für eine langfristig vorgesehene Umsetzung des Tram 30 (siehe auch Kapitel 7.1).

Mit dem **Einsatz von Doppelgelenkbusen auf der Linie 30** könnte die Kapazität um bis zu circa 23 Prozent erhöht werden. Hierfür müssten die Haltestellen auf die Länge der Doppelgelenkbusse angepasst werden. Zudem müsste die BVB 2027 beim Ersatz der Dieselsebusse E-Doppelgelenkbusse anstatt E-Gelenkbusse beschaffen. Im Laufe des Jahres 2024 erfolgt daher eine präzise Machbarkeitsstudie bezüglich der möglichen Betriebsszenarien, bestehend aus infrastrukturellen und betrieblichen Untersuchungen.

Für die provisorische Anpassung der Haltestellen schätzt die BVB einen einmaligen Aufwand von circa 900'000 Franken (Ungenauigkeit +/- 30 Prozent). Die jährlichen Betriebskosten unterscheiden sich je nach Betriebsszenario. Für eine Umsetzung im Zeitraum des ÖV-Programms 2026–2028 kommt für den Regierungsrat nur eine Variante in Frage, dessen Betriebskosten gegenüber heute kostenneutral ist. Die Investitionskosten müssten dabei in einem separaten Ratschlag abgeholt werden.

Buslinie 50 – Ausdehnung Taktverdichtung

- Taktverdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt am Samstagmorgen sowie –nachmittag.

Diese Massnahmen führen ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich 300'000 Franken und ab 2028 von jährlich insgesamt 1'150'000 Franken.

5.1.7 Sonstige Angebotsmassnahmen

Vereinheitlichung von Angebotsstandards

Aufgrund von Abweichungen im Angebot der Linie 30 im Vergleich zu anderen Hauptlinien sieht der Regierungsrat weitere Anpassungen am wochenendlichen Spätangebot dieser Linie vor.

Diese Massnahme führt ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich 20'000 Franken.

Zusatzkurse zur besseren Fahrplanstabilität

Im Fahrplan 2024 bestehen auf den Linien 1, 14 und 6 ungenügende Fahrzeitreserven in den Hauptverkehrszeiten, das heisst, dass die Restwendezeit an der Endhaltestelle gemäss Fahrplan weniger als 10 Prozent der Gesamtfahrzeit beträgt. Dies ist nicht nur für den Betrieb zu knapp, sondern erlaubt vor allem auch keine ausreichende Pause für die Fahrdienstmitarbeitenden. Bislang konnten keine Zusatzkurse eingeführt werden, da der BVB nicht genügend Fahrzeuge zur Verfügung standen. Dies ist künftig aber möglich.

Die BVB untersucht im Rahmen eines Projekts zur Fahrplanstabilität zudem, wie sie den Betrieb von Tram und Bus in Zukunft pünktlicher und stabiler erbringen kann. Die Zuverlässigkeit ist eines der entscheidenden Kriterien für die Attraktivität des ÖV. Ein Kernelement des Projekts ist die Standardisierung der Fahrplanung. Dies, um künftig präzisere Fahrpläne zu entwickeln. Hierzu werden unter anderem die Fahrzeitprofile (Fahrzeiten zu unterschiedlichen Tageszeiten), Anschlussübergänge, Reserven im Fahrplan sowie Restwendezeiten an den Endhaltestellen untersucht. Ebenfalls geprüft wird, ob sich die Fahr- und Haltezeiten realistischer bemessen lassen. Insbesondere Änderungen bei den Fahrzeitprofilen haben dabei Kosten zur Folge, wenn Fahrzeiten ausgedehnt werden müssen – aber auch eine Kürzung der Fahrzeiten mit entsprechenden Einsparungen ist möglich. Im Jahr 2026 plant die BVB den Abschluss des Projektes. Insbesondere zwischen Betriebsbeginn und Nachmittag könnte ein zusätzliches Fahrzeitprofil notwendig sein, um die morgendliche Hauptverkehrszeit mit längeren Fahrzeiten besser abbilden zu können und dadurch einen pünktlicheren und stabileren Betrieb zu gewährleisten. Dies hätte den Einsatz von insgesamt acht zusätzlichen Kursen auf den Linien 1/14, 6, 15/16, 30, 33, 34 und 36 zur Folge, die während drei Stunden verkehren sollen. Es ist davon auszugehen, dass das Projekt den Bedarf weiterer Zusatzkurse nachweisen wird, aber auch mögliche Beschleunigungen zu anderen Uhrzeiten, durch die sich allenfalls Kurse einsparen lassen.

Des Weiteren weist die BVB den Bedarf an Zusatzkursen nach, die durch Verlangsamungen des ÖV hervorgerufen werden – etwa durch Massnahmen wie der Umsetzung von Tempo 30 oder aufgrund baulicher Veränderungen der Infrastruktur, beispielsweise durch Aufheben von Eigen-

trassees zugunsten von Velomassnahmen. Es ist nicht davon auszugehen, dass die zeitgleich untersuchte Beschleunigung des ÖV diese Verluste vollumfänglich ausgleichen kann. Untersuchungen von sogenannten Restwendezeiten an den Endhaltestellen zeigen auf, dass bei weiteren Fahrzeitverlusten auf mindestens sieben Linien Zusatzkurse benötigt werden, sollte sich die Verlangsamung des ÖV weiter fortsetzen.

Diese Massnahmen führen ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich 1'110'000 Franken.

5.2 Bahn

Der Bund hat das weitere Vorgehen bei der Planung und beim Bau der Bahninfrastruktur festgelegt. Aufgrund der grossen Herausforderungen sieht er weitere Botschaften zu nächsten Ausbauschritten (AS) in den Jahren 2026 und 2030 vor. Die Botschaft 2026 dient der Konsolidierung des AS 2035, da sich zeigte, dass die bisher beschlossenen Infrastrukturmassnahmen nicht ausreichen. Darin enthalten sein sollen insbesondere auch erste Etappen von Grossprojekten. Dazu gehören auch Kapazitätsausbauten im Bahnknoten Basel SBB.

Für die Botschaft 2030, welche die Basis für einen nächsten Ausbauschritt nach 2040 bilden soll, erarbeitet der Bund zusammen mit den Kantonen ein neues Angebotskonzept. Den Orientierungsrahmen für die künftigen Ausbauschritte wird neu die Perspektive Bahn 2050¹² bilden. Diese ist auf die Raumplanung und Klimastrategie des Bundes abgestimmt.

5.2.1 Trinationale S-Bahn Basel

Als erster Meilenstein bei der Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn kann auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2025 mit Fertigstellung der benötigten Infrastrukturen (siehe auch Kapitel 3.1.4) der **15-Minuten-Takt Basel – Liestal** eingeführt werden. Die neue S-Bahn-Linie S33 soll zwischen Basel und Liestal tagsüber im 30-Minuten-Takt verkehren und ergibt damit zusammen mit der bestehenden Linie S3 den Viertelstundentakt. Von dieser signifikanten Angebotsverbesserung profitieren direkt sowohl der Kanton Basel-Stadt als auch das untere Baselbiet. In Liestal werden attraktivere Anschlüsse von der S-Bahn auf den IC nach Bern-Brig/Interlaken Ost möglich. Als Rollmaterial werden auch Züge des Typs Domino4 – revidierte Neue Pendelzüge (NPZ) beziehungsweise «Kolibri» – anstelle von FLIRT eingesetzt. Letztere werden erst mit Ablieferung der neuen Serie FLIRT Evo für die Region Nordwestschweiz (voraussichtlich 2029) möglich sein.

Diese Massnahme führt ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich 400'000 Franken.

Im Zusammenhang mit dem neuen Fernverkehrs-Konzept Basel – Delémont – Biel (siehe Kapitel 5.2.3) auf den Fahrplan 2026 verkehrt die **S3 immer halbstündlich bis Laufen**. Die stündliche Weiterführung bis Porrentruy entfällt. Auf 2028/29 ist ein Viertelstundentakt Basel – Aesch mit einem neuen Wendegleis in Aesch geplant. Aufgrund des Wegfalls der Mitfinanzierung durch den Kanton Jura erhöht sich der Anteil der Mitfinanzierung der anderen Kantone.

Diese Massnahme führt ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich 350'000 Franken.

Vom Oberrhein her ist die Verlängerung von zusätzlichen Zügen des RegioExpress' (RE) (Karlsruhe –) Offenburg – Freiburg i.Br. – Basel Badischer Bahnhof und auch der RegionalBahn (RB) Freiburg i. Br. – Basel Badischer Bahnhof bis Basel SBB vorgesehen. Statt der heute fünf verlängerten Züge lassen sich frühestens ab 2026 pro Tag bis zu 14 Züge bis Basel SBB führen. Damit ergeben sich attraktivere Verbindungen vom Oberrhein nach Basel und in die übrige Nordwestschweiz, zugleich können die Betriebsumläufe optimiert werden, indem die heute längeren Stillstandzeiten im Badischen Bahnhof entfallen. Die Einführung ist möglich, sobald die Infrastrukturen

¹² vgl. Botschaft 23.055 vom 16. August 2023 zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive BAHN 2050

im Bahnhof SBB und im Raum Weil am Rhein zur Verfügung stehen (siehe auch Kapitel 3.1.3 zur Leistungssteigerung Basel SBB und 7.2.6 Viergleisusbau Karlsruhe-Basel).

Diese Massnahme führt ab 2026 zu Mehrkosten von jährlich 475'000 Franken.

5.2.2 Elektrifizierung und Ausbau der Hochrheinstraße Basel–Waldshut–Erzingen Infrastrukturmassnahmen

Um den rund 75 Kilometer langen Abschnitt Basel Badischer Bahnhof – Erzingen zu elektrifizieren, hat die DB im Herbst 2021 das Planfeststellungs- beziehungsweise Plangenehmigungsverfahren eingeleitet. Die Baubewilligung ist für Mitte 2024 terminiert, der Beginn der Hauptbauarbeiten ab Ende 2025. Der elektrische Betrieb kann voraussichtlich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2027 hin aufgenommen werden.

Die Gesamtkosten werden (Stand Dezember 2023) auf 430 Mio. Euro veranschlagt. Die Finanzierung erfolgt gemäss dem deutschen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Auch der Schweizer Bund beteiligt sich im Rahmen des AS 2035 mit einem Interessensbeitrag in Höhe von maximal 50 Mio. Franken aus dem Bahninfrastrukturfonds an den Kosten. Allerdings knüpft der Bund seine Beteiligung an gewisse Bedingungen, unter anderem an die Einführung des sogenannten Hochrhein-Bodensee-Express (siehe Folgeabschnitt) und die Integration der Schweizer Tarife. Der Kanton Basel-Stadt hat sich finanziell an den Kosten der Entwurfs- und Genehmigungsplanung beteiligt¹³.

Angebotsverbesserungen

Die ausgebaut und elektrifizierte Hochrheinstraße geht voraussichtlich im Dezember 2027 in Betrieb, wodurch das Angebot im Regional- und Fernverkehr signifikant verbessert wird. Zwischen Basel und Waldshut soll die Regionalbahn häufiger und länger fahren. Im Fernverkehr wird der Fahrplan des InterRegioExpress (IRE), der heute stündlich Basel Badischer Bahnhof – Schaffhausen – Singen (und jede zweite Stunde weiter bis Friedrichshafen) verkehrt, zu einem Halbstundentakt zwischen Basel und Singen verdichtet werden. Ein Zug pro Stunde soll dabei von Singen aus bis Konstanz verlängert werden (Zielzustand), wo er mit dem heute bestehenden «Spangenzug» Konstanz – Romanshorn – St. Gallen – Herisau verknüpft wird. Daraus resultiert der «Hochrhein-Bodensee-Express» (HBE) als neue Direktverbindung Basel – Konstanz – St. Gallen – Herisau. Während einer fünfjährigen Einführungsphase sollen täglich neun Züge in beiden Richtungen verkehren. Wenn sich die Nachfrage entsprechend entwickelt, ist es vorgesehen, den Fahrplan ab 2033 auf einen Stundentakt zu verdichten – mit St. Gallen als neuem Endpunkt. Für den Betrieb des HBE ist deutschlandtaugliches Rollmaterial erforderlich. 2023 löste die SBB aus einer laufenden schweizweiten Beschaffung von 286 einstöckigen Regionalverkehrs-Triebzügen vom Typ FLIRT Evo eine Option von zehn neuen Fahrzeugen für den HBE ein. Ausserdem werden die deutschen Abschnitte der Hochrheinstraße ins Schweizer Tarifsysteem integriert werden. Dies, indem der «Direkte Verkehr» für normale Einzelbillette und die Pauschalfahrausweise (Generalabonnement und Halbtax) anerkannt werden.

Diese Massnahme führt in Basel-Stadt im 2027 zu Mehrkosten von 250'000 Franken und ab 2028 von jährlich 300'000 Franken.

5.2.3 Fern- und Güterverkehr

Eine namhafte Angebotsverbesserung erfolgt auf den Fahrplan 2026 hin: Zusammen mit dem neuen Doppelspur-Abschnitt Duggingen – Grellingen wird der Halbstundentakt Basel – Biel einge-

¹³ gemäss GRB 14/50/18G vom 10. Dezember 2014 und GRB 19/23/06G vom 5. Juni 2019

führt. Stündlich wird ab Biel jeweils ein Zug weiter nach Lausanne verkehren, so dass endlich wieder Direktverbindungen zwischen Basel und der Westschweiz angeboten werden. Der Betrieb erfolgt in Kooperation von SBB und BLS (Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn). Zu einem späteren Zeitpunkt, im Zusammenhang mit dem Angebotskonzept 2035, soll diese Verbindung stündlich weiter nach Genf führen. Zum heutigen Zeitpunkt sind im nationalen Fernverkehr keine weiteren signifikanten Angebotsverbesserungen bekannt.

Im Fernverkehr Deutschland – Schweiz sind ebenfalls ab 2026 zusätzliche und neue ICE- und EC-Verbindungen via Basel geplant.

Im Güterverkehr ist insbesondere im alpenquerenden Transitverkehr mit einer weiteren Zunahme zu rechnen. Auch im Binnenverkehr darf mit einer Zunahme der transportierten Mengen gerechnet werden, weil bis dahin die beschlossenen Massnahmen im nationalen Einzelwagenladungsverkehr (EWLV) zu greifen beginnen müssten. Bezüglich Infrastruktur dürfte in Basel bis circa 2030 auch die Elsässerbahn für Güterzüge mit 4m-Eckhöhe tauglich sein und das bi-/trimodale Gateway Basel Nord zur Verfügung stehen.

5.3 Ergänzender Verkehr

5.3.1 Ergänzendes Angebot für mobilitätseingeschränkte Personen

Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel (KBB)

Dank dem hindernisfreien Ausbau des ÖV werden zukünftig mehr mobilitätseingeschränkte Personen diesen nutzen können. Ein Teil der Nutzenden wird jedoch weiterhin auf die ÖV-ergänzenden Fahrdienste angewiesen sein. Für diese Personen stellen die KBB-Fahrten eine gewisse Grundmobilität sicher und leisten einen wichtigen Beitrag, dass mobilitätseingeschränkte Menschen gleichberechtigt am öffentlichen Leben teilhaben können. Der Anteil der selbst zu tragenden Kosten ist heute in Basel-Stadt im Gegensatz zu Basel-Landschaft sehr hoch. Ein parlamentarischer Vorstoss¹⁴ verlangt daher für die Nutzenden mit Wohnsitz in Basel-Stadt eine Senkung der Tarife. Damit soll vermieden werden, dass Personen, die auf die Fahrdienste angewiesen sind, diskriminiert werden. Das Bau- und Verkehrsdepartement wird abschätzen, mit welchen Kosten zu rechnen wäre, wenn der Selbstbehalt der Fahrten auf ÖV-nahe Tarife gesenkt würde. Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat dazu Ende 2024 einen Ratschlag unterbreiten. Eine Umsetzung wäre anschliessend ab 2026 möglich.

Diese Massnahme führt in Basel-Stadt im 2026 zu Mehrkosten von 200'000 Franken, im 2027 von 400'000 Franken und im 2028 von 600'000 Franken.

5.4 Angebotsoptimierungen zur Effizienzsteigerung

Das bestehende Angebot im öffentlichen Verkehr sowie der heutige Fahrplan der BVB basieren zum Teil auf historisch gewachsenen Bedürfnissen und Abhängigkeiten. Da diese heute mitunter nicht mehr aktuell sind, hat der Regierungsrat die BVB mit einer systematischen Überprüfung der Fahrpläne beauftragt. Dies vor allem mit dem Ziel, die Effizienz zu verbessern und Kosten einzusparen. Die Massnahmen betreffen vor allem einen späteren Betriebsbeginn am frühen Morgen auf gewissen Linien, Taktausdünnungen zu nachfrageschwachen Randzeiten auf einzelnen Linien mit geringem Kostendeckungsgrad oder ausgewählte Einkürzungen von Verdichtungsfahrten ausserhalb des Grundangebotes. Vor einer Umsetzung wird der Regierungsrat diese Massnahmen nochmals prüfen und mit dem jährlichen Fahrplanentwurf rechtzeitig veröffentlichen.

¹⁴ Anzug Georg Mattmüller und Konsorten betreffend eine bedarfsgerechte Finanzierung der subventionierten Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen (P23.5343)

Diese Massnahmen führen zu Einsparungen von jährlich bis zu 1'110'000 Franken.

5.5 Weitere geprüfte und verworfene Angebotsänderungen

Der Regierungsrat hat für den Zeitraum 2026–2028 weitere Angebotsausbauten geprüft. Aufgrund des vorerst nicht genügenden Verhältnisses zwischen Nachfragepotenzial und Kosten empfiehlt er, diese nicht im Rahmen des ÖV-Programms umzusetzen. Hierzu zählen insbesondere weitere Verbesserungen zu Randzeiten:

Weitere Taktverdichtung im Spätverkehr – gesamtes Netz

Eine Taktverdichtung im Spätverkehr nach 20 Uhr hat der Regierungsrat seit dem Fahrplan 2023 bereits schrittweise auf diversen Linien umgesetzt (siehe Kapitel 3.1.3)¹⁵. Die Kosten für weitere Taktverdichtungen im Spätverkehr auf den verbleibenden Tramlinien 1, 3, 14, 15 und 16 und der Buslinie 34 liegen mit insgesamt circa 3,7 Mio. Franken jedoch sehr hoch. Der Regierungsrat wird die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit dieser Massnahme zu einem späteren Zeitpunkt neu beurteilen.

Der Regierungsrat schlägt diese Massnahme zur erneuten Prüfung zu einem späteren Zeitpunkt vor.

30-Minuten-Takt im Nachtangebot

Der Regierungsrat verbesserte das Nachtnetz per Fahrplan 2024 massgeblich, indem er eine Umstellung auf ein Angebot entlang der normalen Tageslinien vorgenommen hat (siehe Kapitel 3.1.3). In den Wochenendnächten verkehren die Linien grundsätzlich im 60-Minuten-Takt. Auf einzelnen Relationen werden bereits zwei Abfahrten pro Stunde angeboten, indem Linien mit ähnlichen Zielen abwechselnd zueinander verkehren. Aufgrund von politischen Forderungen hat der Regierungsrat eine Verdichtung zu einem Halbstundentakt auf weiteren Linien und auch die Schliessung von Taktlücken beim Übergang vom Tages- zum Nachtangebot geprüft. Die Kosten hierfür lägen bei circa 665'000 Franken pro Jahr.

Der Regierungsrat schlägt diese Massnahme zur erneuten Prüfung zu einem späteren Zeitpunkt vor.

5.6 Angebotsschema Tram-, Bus- und S-Bahn-Linien

Das geplante Bus- und Tramangebot ist in den folgenden Übersichten getrennt nach Haupt- und Ergänzungslinien für das Fahrplanjahr 2028 dargestellt. Änderungen zum Angebot im Fahrplanjahr 2024 sind mit roter Schriftfarbe markiert. Die geplanten Änderungen gelten vorbehaltlich der Zustimmung und Mitfinanzierung der entsprechenden Partnerkantone und sonstigen Nachbarbehörden.

¹⁵ Damit erfüllt der Regierungsrat das entsprechende vorgezogene Budgetpostulat zum Budget 2023 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission teilweise.

Angebotschema Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2028:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich	Nacht- angebot Fr/Sa und Sa/So	Anmerk.	Angebotsänderungen 2026-2028
				Grund- takt	Morgen- spitze	Abend- spitze	Grund- takt	Grund- takt	Vor- mittag	Grund- takt				
	Tram 1	BVB	Dreirosenbrücke - Bahnhof SBB (- Bad. Bahnhof) <i>im Abschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof</i>	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	A B	Entfall Verlängerung Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof aufgrund neue Führung L17
	Tram 2	BVB	Binningen - Zoo Dorenbach - Bad. Bahnhof <i>(- Eglisee - Riehen Dorf)</i> <i>im Abschnitt Bad. Bahnhof - Eglisee</i> <i>im Abschnitt Eglisee - Riehen Dorf</i>	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	-	A	Verdichtung zur morgendlichen HVZ bis Riehen zum 7.5 Minuten-Takt; in der abendlichen HVZ eine Stunde weniger bis Riehen
	Tram 3	BVB	(Gare de Saint-Louis -) Burgfelderhof - Breite - Birsfelden Hard <i>im Abschnitt Gare de Saint-Louis - Burgfelderhof</i>	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	-	A	
	Tram 6	BVB	Allschwil - Morgartenring - Riehen Grenze	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	60	A / C	
	Tram 8	BVB	Neuweilerstrasse - Bahnhof SBB - Kleinhüningen <i>(- Weil am Rhein Bahnhof)</i> <i>im Abschnitt Kleinhüningen - Weil am Rhein</i>	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	60	A / C	
	Tram 10	BLT	(Rodersdorf - Flüh -) Ettingen - Zoo - Theater - Dreispietz - Arlesheim - Dornach	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	A	
	Tram 11	BLT	Aesch - Dreispitz - Bahnhof SBB - St-Louis Grenze	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	60	A / C	
	Tram 14	BVB	Pratteln Schlosstrasse - Muttenz Dorf - St. Jakob - Dreirosenbrücke	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	A	
	Tram 15	BVB	Bruderholz - Aeschenplatz - Messeplatz	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	A	
	Tram 16	BVB	Bruderholz - Markthalle - Schifflande	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60	A	
	Bus 30	BVB	Bahnhof SBB - Johanniterbrücke - Bad. Bahnhof	7.5	3.75	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	60	D / C	einzelne Zusatzkurse zur Behebung von Kapazitätsengpässen
	Bus 31	BVB	(Bachgraben -) Claraplatz - Hörnli Grenze - Otto Wenk-Platz <i>im Abschnitt Bachgraben - Claraplatz</i>	15	15	15	15	15	15	10	30	-		Verzicht auf Bedienung Abschnitt Bachgraben - Claraplatz aufgrund neuem Angebot L39
	Bus 32	BVB	(Chrischonaklinik -) Bettingen - Bettingerstrasse <i>(- Riehen Dorf - Rotengraben)</i> <i>im Abschnitt Chrischonaklinik - Bettingen</i> <i>im Abschnitt Bettingerstrasse - Rotengraben</i>	15	15	15	15	15	15	10	15 / 30	60		Sa und So Halbstundentakt ab 5.30 Uhr bis ca. 9 Uhr auf gesamter Linie; ev. Effizienzsteigerung nach 22 Uhr
	Bus 33	BVB	Schifflande - Spalentor - Wanderstrasse (- Letten - Allschwil - Schönenbuch) <i>im Abschnitt Wanderstrasse - Letten</i> <i>im Abschnitt Letten - Allschwil - Schönenbuch</i>	15	7.5	7.5	15	15	15	49 15	15 / 30	60		ev. Effizienzsteigerung nach 22 Uhr sowie am Sonntag; aufgrund Verbesserungen L48

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebotsschema Tram und Bus Hauptlinien Fahrplan 2028 (Fortsetzung):

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn-/Feiertag		täglich	Nachtangebot Fr/Sa und Sa/So	Anmerk.	Angebotsänderungen 2026-2028
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt				
	Bus 34	BVB	Bottmingen - Zoo Dorenbach - Otto Wenk-Platz (- Riehen Bahnhof)	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	15	60		
			im Abschnitt Otto Wenk-Platz - Riehen Bahnhof	15	7.5	7.5	15	15	15	10	15	60		
	Bus 36	BVB	Kleinhüningen - Lange Erlen - Bad. Bahnhof - Dreispitz - Kannenfeldplatz - Schiffflände	7.5	7.5	7.5	15	7.5	15	10	7.5 / 15	60	A / C	
	Bus 37	BLT	Aeschenplatz Bahnhof SBB - Grosspeteranlage - Zeughaus - Karl Barth-Platz - Ulmenweg - Dreispitz - Leimgrubenweg (- Gartenstadt - Münchenstein Bhf - Dornach)	15	15	15	30	15	30	20-30	30	-	verkehrt neu ab Bahnhof SBB anstatt ab Aeschenplatz; die Abschnitte Aeschenplatz - Karl-Barth-Platz und Münchenstein Bahnhof - Dornach Bahnhof werden nicht mehr durch L37 bedient.	
			im Abschnitt Leimgrubenweg - Münchenstein Bhf - Dornach	30	45 30	45 30	30	30	30	30	-	-		
	Bus 38	BVB + SBG	Bachgraben - Claraplatz - Hörnli Grenze - Grenzach-Wyhlen	15	15	15	15	15	20	20	30	-	E	
			im Abschnitt Claraplatz - Grenzach-Wyhlen	15	15	15	60	15	-	60	30	60		
	Bus 39	BVB	Allschwil Friedhof - Bachgraben - Bahnhof St. Johann - Dreirosenbrücke - Bad. Bahnhof	15	15	15	-	-	-	-	-	-	Einführung neue Buslinie	
	Bus 46	BVB	Dreiländereck - Kleinhüningen - Otterbach Grenze - Erlenmatt - Bad. Bahnhof (- Bahnhof Muttenz)	15	15	15	15	15	15	20	15	-	verkehrt neu ab Dreiländereck und via Otterbach Grenze sowie auch in der Nebenverkehrszeit bis Muttenz	
			im Abschnitt Bad. Bahnhof - Bahnhof Muttenz	15	15	15	-	-	-	-	-	-		
	Bus 47	BLT	Bottmingen - Bedrettostrasse - St. Jakob - Muttenz	15	7.5	7.5	15	15	15	20	15	60		
	Bus 50	BVB	Bahnhof SBB - Kannenfeldplatz - EuroAirport	7.5	7.5	7.5	10-7.5	10	15 / 10	10	10 / 15	-	F Taktverdichtung am Samstag	

Legende:

- fett** Angebot auf Kantonsgebiet BS
- normal Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
- kursiv* Abweichung vom Grundangebot
- rot** Änderung ggü Fahrplan 2024
-  Kanton Basel-Stadt
-  Kanton Basel-Landschaft
-  Gemeinde Riehen
-  Gemeinde Bettingen
-  Bund
-  Kanton Solothurn
-  Gemeinde Grenzach-Wyhlen (D)

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A Spätverkehr Fr/Sa und Sa/So bis 01 Uhr
- B verkehrt im Spätverkehr im Abschnitt Bhf. SBB - Badischer Bhf. als Linie 2 im 7.5'-Takt bis ca. 22.15 Uhr
- C Mo-Sa Taktverdichtung im Spätverkehr bis ca. 22.15 Uhr, danach 15'-Takt bis Betriebsschluss
- D im Abschnitt Bhf. SBB - UKBB Mo-Fr auch in der Abendspitze Taktverdichtung (3.75'-Takt)
- E Mo-Sa betriebl. Verknüpfung mit L48, Weiterfahrt über Allschwil in Richtung Bahnhof SBB, Spätverkehr nur Mo-Sa
- F Am Sonntagabend nach 20 Uhr verdichtet zum 10'-Takt, Mo-Sa abends 15'-Takt

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebotsschema Tram und Bus Ergänzungslinien Fahrplan 2028:

Beteil. Besteller	Linie	TU	Linienweg	Montag-Freitag			Samstag		Sonn- u. Feiertag		täglich Spätverkehr	Nachtangebot Fr/Sa und Sa/So	Anmerk.	Angebotsänderungen 2026-2028
				Grundtakt	Morgenspitze	Abendspitze	morgens	Grundtakt	Vormittag	Grundtakt				
	Tram E11	BLT	Reinach Süd - Dreispitz - Bahnhofeingang Gundeldingen - Bankverein - Bahnhof SBB - Peter Merian - Dreispitz	-	7.5	7.5	-	-	-	-	-	-	A	
	Tram 17	BLT	Ettingen - Bottmingen - Barfüsserplatz - Schiffflände (-Wiesenplatz) - Margarethen - Bahnhof SBB - Wettsteinplatz - Bad. Bhf <i>im Abschnitt Schiffflände - Wiesenplatz</i>	-	7.5	7.5	-	7.5	-	-	-	-	B	neue Linienführung via Margarethen - Bahnhof SBB - Wettsteinplatz zum Badischen Bahnhof
	Tram 24	BVB	Badischer Bahnhof - Novartis Campus - Bahnhof St. Johann	-	30	45	-	-	-	-	-	-		Entfall aufgrund Einführung neue Buslinie 39
	Bus 35	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Inzlinger Zoll	30	30	30	30	30	Ruftaxi	Ruftaxi	Ruftaxi	-	C	
	Bus 42	BVB	Bettingen - Otto Wenk-Platz - Drei Linden - Roche - Bahnhof SBB <i>im Abschnitt Roche - Bahnhof SBB</i>	-	15	15	-	-	-	-	-	-	D	Entfall Halt Habermatten Iaktverdichtung zwischen Roche und Bahnhof SBB
	Bus 45	BVB	Habermatten - Friedhof Hörnli - Riehen Bahnhof - Chrischonaweg	30	30	30	30	30	Ruftaxi	Ruftaxi	Ruftaxi	-	C	
	Bus 48	BVB	Bahnhof SBB - Wanderstrasse - Gartenstrasse - Bachgraben	15	45-7.5	45-7.5	15	15	20	20	30	-	E	Taktverdichtung in HVZ und neues Angebot am Sonntag
	Bus 55	SWEG	Claraplatz - Bad. Bahnhof - Otterbach Zoll - Weil am Rhein - Haltingen (-Kandern)	30	30	30	30	30	60	60	-	-		
	Bus 64 49	BLT	Arlenheim-Therwil Lindenfeld - Oberwil - Allschwil Letten - Bachgraben (-Felix-Platter-Spital - Basel im Abschnitt Bachgraben - Felix-Platter-Spital - Basel-St. Johann)	15	15	15	30	15	30	15	30	-		Einkürzung bis Bachgraben aufgrund Einführung neue Linie 39; Umstrukturierung L64 zu L49 im Rahmen Buskonzept Birsstadt Süd Kanton Basel-Landschaft
	Bus 80	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Pratteln - Liestal Bhf	30	30	30	30	30	30	30	-	-	F	
	Bus 81	AAGL	Aeschenplatz - Breite - Birsfelden - Augst - Liestal	30	30	30	30	30	30	30	30	60	F	
	Bus 603	Méto Cars	Schiffflände - Huningue Frontière - Village Neuf	60	30	30	60	60	-	-	-	-		
	Bus 604	Méto Cars	Schiffflände - St-Louis Grenze - St-Louis	15	15	15	15	15	60	60	60	-	G	

Legende

- fett** Angebot auf Kantonsgebiet BS
- normal Angebot ausserhalb Kantonsgebiet BS
- kursiv* Angebotsabweichung vom Grundangebot
- grau Angebot wird nicht vom Kanton Basel-Stadt (mit-)finanziert
- rot** Änderung ggü Fahrplan 2024



Kanton Basel-Stadt
Landkreis Lörrach (D)
Gemeinde Riehen



Kanton Basel-Landschaft
Bund
Distribus, Saint-Louis Agglomération (F)

Anmerkungen

- A fährt nicht während Schulferien; bis März 2024 nur Dreispitz - Peter Merian - Bahnhof SBB und auf gleichem Wege zurück
- B Sa nur nachmittags
- C im Abschnitt Habermatten - Schmiedgasse Linien 35/45 alternierend
- D zusätzl. Mo-Fr mittags zwei Schülerkurse zwischen Drei Linden - Habermatten - Bettingen Dorf
- E betriebliche Verknüpfung am Bachgraben mit Linie 38, Spätverkehr nur Mo-Sa
- F im Abschnitt Aeschenplatz - Saline Linien 80/81 alternierend
- G Spätverkehr nur Mo-Sa

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Angebotsschema **S-Bahn** Fahrplan 2028:

Beteiligte Besteller	Linie	Betrieb.	Linienweg	Montag-Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag	Anmerk.	Angebotsänderungen 2026-2028
	S-Bahn S1	SBB	Basel SBB - Laufenburg / Frick (- Brugg AG)	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt	A	
	TER	SNCF	Basel SBB - Mulhouse	Halbstundentakt	Stundentakt	1 Zug alle 2h	B	
	S-Bahn S3	SBB	Olten - Basel SBB (- Laufen) (-Delémont-Porrentruy)	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt		Einkürzung bis Laufen
	S-Bahn S33	SBB	Liestal - Basel SBB	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt		Einführung S33 im 30'-Takt, ergibt zusammen mit S3 15'-Takt Basel - Liestal
	S-Bahn S3	SBB	(Olten -) Basel SBB - Laufen -Delémont-Porrentruy	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Halbstundentakt	C	Einkürzung bis Laufen
	RE	DB	Basel SBB - Basel Bad. Bhf - Freiburg i. Br. (- Karlsruhe)	4-5 HVZ Kurse +2 am Mittag bis zu 14 Kurse	-	-	D / E	zusätzliche Kurse verlängert bis Bahnhof SBB
	Regionalbahn RB 27	DB	Basel Bad. Bhf - Freiburg i. Br.	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt		zusätzliche Kurse verlängert ab/bis Bahnhof SBB
	S-Bahn S5	SBB GmbH	Weil am Rhein - Lörrach - Steinen	Halbstundentakt	Stundentakt	Stundentakt	F	
	S-Bahn S6	SBB GmbH	Basel SBB - Basel Bad. Bhf - Lörrach - Zell im Wiesental	Halbstundentakt	Halbstundentakt	Stundentakt	E	
	Regionalbahn RB 35	DB	(Lauchringen -) Waldshut - Basel Bad. Bf	Halbstundentakt	Stundentakt	Stundentakt	G	Verdichtung und Ausdehnung Betriebszeiten
	S-Bahn S9	SBB	Olten - Läuelfingen - Sissach	Stundentakt	Stundentakt	Stundentakt		

Legende der beteiligten Besteller

fett Angebot auf Kantonsgebiet BS
 normal Angebot ausserhalb Kantonsgebiet B:

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

Erläuterung zu den Anmerkungen

- A bis Brugg AG nur einzelne Züge in den Randzeiten
- B unregelmässiger Fahrplan mit Taktlücken, Mo-Fr in den HVZ 2 Züge/Stunde
- C Laufen - Porrentruy nur Stundentakt
- D zusätzlich ganztätig Stundentakt zwischen Freiburg und Basel Bad. Bhf, alternierender Bedienung der Zwischenhalte
- E Der Kanton Basel-Stadt bestellt und finanziert den Abschnitt Basel SBB - Bad. Bahnhof
- F am Samstag nur Weil am Rhein - Lörrach, am Sonntag Weil am Rhein - Zell im Wiesental
- G Halbstundentakt Montag bis Freitag nicht durchgängig; Lauchringen - Waldshut Stundentakt
- *) Der Kostendeckungsgrad stammt aus der Offerte 2021 und ist nur für von BS finanzierte Abschnitte ausgewiesen
- grau Angebot wird nicht vom Kanton Basel-Stadt (mit-)bestellt

6. Finanzen

6.1 Globalbudget öffentlicher Verkehr

Die im ÖV-Programm definierten Leistungen werden über das Globalbudget Öffentlicher Verkehr finanziert. Es umfasst insgesamt vier Produktgruppen, wobei die Produktgruppen «Tram und Bus» und «Trinationale S-Bahn» zur Finanzierung der Abgeltungen, die Produktgruppe «Tarife und Verbünde» zur Subventionierung des U-Abos und die Produktgruppe «Traminfrastruktur BVB» zur Finanzierung der Abschreibungen und Zinsen sowie des Baustellenersatzverkehrs verwendet werden.

Tabelle 1: Entwicklung Globalbudget ÖV 2018-2024 (2018-2023 Rechnungswerte, 2024 Budgetwert)

[in Mio. Fr.]	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tram & Bus	74,5	73,7	74,4	98,5	110,1	132,1	123,1
S-Bahn	2,6	2,5	2,5	2,9	2,4	2,3	1,7
Tarife & Verbünde	18,8	18,3	14,8	13,2	13,0	12,9	16,4
Infrastruktur BVB	-	7,2	9,3	10,6	11,2	15,1	17,4
GB ÖV	95,9	101,7	101,0	125,2	136,6	162,4	158,6

In den vergangenen Jahren entwickelten sich die Kosten der einzelnen Produktgruppen unterschiedlich. Im Bereich «Tram und Bus» nahmen die Abgeltungen deutlich zu. Haupttreiber waren die Covid-19-Pandemie und der damit zusammenhängende Erlösrückgang, die Folgekosten aufgrund der Beschaffung von E-Bussen zur Dekarbonisierung des Öffentlichen Verkehr, die steigenden Energiekosten und die Zunahme der Nachfrage nach Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Covid-19-Pandemie führte auch bei der S-Bahn zu einer einmaligen Erhöhung der Abgeltung, anschliessend erholte sich die Nachfrage jedoch schneller als im Stadtverkehr, was zu höheren Erlösen und sinkenden Abgeltungen führte. Im Zuge der Covid-19-Pandemie ging auch die Anzahl verkaufter U-Abos zurück, was sich in tieferen Subventionen niederschlug. Die Produktgruppe «Traminfrastruktur BVB» wurde 2019 aufgrund eines geänderten Finanzierungsmodell der Infrastrukturinvestitionen eingeführt. Der Aufwand erhöht sich systembedingt laufend, da alle neuen Investitionen nicht mehr à fonds perdu, sondern über Darlehen finanziert werden, wodurch Zinsen und Rückzahlung stetig zunehmen.

Durch die im ÖV-Programm vorgesehene Angebotsentwicklung werden die Abgeltungen direkt beeinflusst, weshalb die aggregierte Entwicklung der beiden Produktgruppen «Tram und Bus» und «Trinationale S-Bahn» detailliert aufgezeigt und in der kantonalen Finanzplanung berücksichtigt werden. Gleichzeitig wird auch die Entwicklung der U-Abo Subvention aufgezeigt, da sich diese direkt auf die Abgeltung auswirken.

6.1.1 Entwicklung der Abgeltung

Die Vollkosten für das vom Kanton Basel-Stadt bestellte ÖV-Angebot betragen 2024 voraussichtlich 258,4 Mio. Franken. Aufgrund der allgemeinen Teuerung der Sach- und Lohnkosten sowie der sich kaum entspannenden Situation bei den Energiekosten wird ab 2026 mit einer jährlichen Kostenerhöhung für das bestehende Angebot von 1,5 Prozent gerechnet. Da derzeit keine Tarifmassnahmen geplant sind, erhöhen sich die Erlöse nur im Zusammenhang mit der Nachfrage. Es wird von einer steigenden Nachfrage und einer entsprechenden jährlichen Erlössteigerung von 1,0 Prozent ausgegangen.

Für die neuen Angebote wird pauschal von einer Ertragssteigerung im Umfang von 25 Prozent der Kosten ausgegangen. Neue Angebote brauchen erfahrungsgemäss mehrere Jahre, bis sie ihre volle Wirkung entfalten und der Kostendeckungsgrad steigt. Keine unmittelbare Wirkung auf die Erlöse entfalten hingegen die vorgesehenen Investitionen in die Erneuerung der Fahrzeuge.

Tabelle 2: Entwicklung der Abgeltungen im ÖV-Programm 2026–2028

	ÖV-Programm 2026-2028			
	2024	2026	2027	2028
Kosten bestehendes Verkehrsangebot (inkl. 1.5 % Vollkostenerhöhung ab 2026)	258'438'000	258'380'000	262'255'000	266'190'000
Neue Angebote	-	4'055'000	4'305'000	5'830'000
Tram Margarethenverbindung	-	-	-	-250'000
Busnetz Basel Ost	-	1'755'000	1'755'000	1'755'000
Optimierung Busangebot Bachgraben	-	410'000	410'000	1'285'000
Optimierung Busangebot Bettingen	-	10'000	10'000	10'000
Busanbindung Otterbach / Dreiländereck	-	335'000	335'000	335'000
Kapazitätssteigerungen	-	300'000	300'000	1'150'000
Vereinheitlichung Angebotsstandards	-	20'000	20'000	20'000
Fahrplanstabilität	-	1'110'000	1'110'000	1'110'000
Ausdünnungen	-	-1'110'000	-1'110'000	-1'110'000
15'-Takt Basel-Liestal	-	400'000	400'000	400'000
30'-Takt Basel-Laufen	-	350'000	350'000	350'000
Verlängerung RE Offenburg - Basel	-	475'000	475'000	475'000
Hochrhein-Bodensee-Express	-	-	250'000	300'000
Erneuerung Fahrzeuge	-	3'140'000	5'660'000	9'865'000
Tramfahrzeuge BVB	-	-	300'000	5'500'000
Elektrobusse BVB	-	1'800'000	4'000'000	3'000'000
Tramfahrzeuge BLT	-	1'255'000	1'255'000	1'255'000
Elektrobusse BLT/AAGL	-	85'000	105'000	110'000
Total Kosten	258'438'000	265'575'000	272'220'000	281'885'000
Erträge bestehendes Verkehrsangebot (inkl. 1.0% Steigerung pro Jahr)	106'482'000	107'410'000	108'485'000	109'570'000
Ertragsveränderungen	-	1'014'000	1'076'000	1'458'000
Ertragssteigerung dank neuer Angebote (25% der Kosten)	-	1'014'000	1'076'000	1'458'000
Total Erträge	106'482'000	108'424'000	109'561'000	111'028'000
Total ungedeckte Kosten	151'956'000	157'151'000	162'659'000	170'857'000
Anteil Abosubvention aus TNW	19'676'000	21'085'000	21'296'000	21'509'000
Abgeltungen Bund	5'982'000	4'081'000	4'102'000	4'122'000
Ausgleichszahlung aus Abgeltungsrechnung	500'000	500'000	500'000	500'000
Abgeltungen BS	125'798'000	131'485'000	136'761'000	144'726'000

Die ungedeckten Kosten der Angebote werden nicht ausschliesslich durch Abgeltungen des Kantons Basel-Stadt finanziert. Die Transportunternehmen erhalten vom TNW zusätzlich zu den Verkehrserlösen auch einen nachfrageabhängigen Anteil aus den U-Abo-Subventionen. Es wird angenommen, dass die Anzahl der Abonnemente etwas zunimmt und sich die Subventionen wie die Verkehrserlöse jährlich um 1,0 Prozent erhöhen. An den Leistungen im regionalen Personenverkehr beteiligt sich der Bund mit 27 Prozent an den Abgeltungen und auf Basis der «Vereinbarung

über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG» (SGS 953.800) erfolgt jährlich eine Leistungsverrechnung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Die Ausgleichszahlung aus dieser Abgeltungsrechnung BS/BL wird als konstant angenommen. Allfällige Veränderungen aufgrund von Angebotsänderungen sind in diesen abgebildet. Der Bund hat seine geplante Beteiligung an den Abgeltungen der Linien des regionalen Personenverkehrs in Basel-Stadt im Rahmen eines Verpflichtungskredits festgelegt.

6.1.2 Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel

Durch die Zunahme der Anzahl Berechtigter für subventionierte Fahrten stiegen die Kosten in den vergangenen Jahren deutlich um durchschnittlich rund 200'000 Franken pro Jahr an.

[in tausend Fr.]	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Beitrag KBB	1'650	1'953	1'783	2'119	2'383	2'784

Ändern sich in der Laufzeit des ÖV-Programms 2026–2028 weder die Tarife noch die Zulassungsbedingungen, wird aufgrund der fortschreitenden Alterung der Gesellschaft von einer konstant anhaltenden Erhöhung des Bedarfs ausgegangen. Sollte sich die Entwicklung in dem Masse fortsetzen, wird bis 2028 mit einem Anstieg auf 3,8 Mio. Franken gerechnet.

6.1.3 U-Abo-Subvention

Im Zuge der Covid-19-Pandemie nahm die Anzahl verkaufter U-Abos deutlich ab, was zu grossen Erlösausfällen bei den Transportunternehmen, und zugleich zu tieferen U-Abo-Subventionen führte. Zudem fand eine Verlagerung hin zu vermehrt verkauften Einzelbilletten statt. Mit den Tarifmassnahmen Ende 2023 wurden im TNW die Abo-Preise nur unterdurchschnittlich erhöht, um eine Trendumkehr einzuleiten. Gleichzeitig führt das neu eingeführte 365-Franken-Jahresabo für Kinder und Jugendliche zu einer Zunahme der Subventionen. Entsprechend wird analog der Erlösentwicklung ab 2026 eine jährliche Zunahme von 1,0 Prozent bei den U-Abo Subventionen angenommen.

6.1.4 Investitionsvorhaben 2026–2028

Die 10-Jahres-Investitionsplanung im Zeitraum von 2026–2028 sieht folgende Investitionsvorhaben im Bereich der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs vor (Stand Februar 2024). Wenn nicht anders vermerkt, sind die Kosten ohne Abzug allfälliger Bundesbeiträge dargestellt. Eine detaillierte Beschreibung und Begründung der jeweiligen Vorhaben ist Gegenstand der Einzelvorlagen der Projekte zuhanden des Grossen Rats. Dementsprechend werden sie an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt.

Aufgrund der vorgesehen Investitionen müssen einerseits während der Bauzeit Ersatzangebote finanziert werden, andererseits erhöhen sich dadurch auch die Abschreibungen und Zinsen für die über rückzahlbare Darlehen finanzierte Traminfrastruktur der BVB. Diese Positionen werden jeweils Ende Jahr gemäss effektivem Bedarf abgerechnet. Gemäss der aktuellen Planung wird davon ausgegangen, dass sich die Kosten von rund 20 Mio. Franken im Jahr 2025 bis zum Ende des ÖV-Programms um rund 2 Mio. Franken erhöhen.

Projekt	Geschätzte Kosten total [Mio. Fr.]	Geschätzte Kosten 2026–2028 [Mio. Fr.]	Bemerkungen
Bahnknoten Basel, Teil B2: Kantonale Infrastrukturen (Projektierung / «DE-SIGN»)	9,7	6,7	Projektierung kantonaler Infrastrukturen im Umfeld insb. der Bahnhöfe (Vorprojekte); Kosten inkl. 2. Ratschlag, der sich in Vorbereitung befindet
Neue Margarethenbrücke	5,1	4,0	Beteiligung BS am Vor- und Bauprojekt für eine neue Margarethenbrücke (abgestimmt auf den Peronzugang Margarethen, den die SBB direkt neben der Margarethenbrücke plant); Ratschlag in Vorbereitung
Tram Margarethenverbindung	21,0	Ca. 9,0	Baukosten, Kernprojekt ohne Haltestellen; Baubewilligung (eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfügung) 2019 durch den Bund erteilt; Haltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) bereits barrierefrei umgebaut. Gleisrassee vor Umsetzung.
Tram Claragraben	25 ¹⁶	ca. 0,35 (Projektierungsgelder und Bauprojektierung)	Aktuell Überarbeitung Vorprojekt mit Fokus Sicherheit Velo- und Fussverkehr, Begrünung; Abgleich mit dem Fernwärmeausbau und den anstehenden Erhaltungsmassnahmen Ausarbeitung Ratschlag
Tram Petersgraben	20 ¹⁷	ca. 1,0 (Projektierungsgelder und Bauprojektierung)	Aktuell Überarbeitung Vorprojekt: Nachbesserung in Bezug auf Velo und Fernwärme; Einbezug Spitalstrasse/Schanzenstrasse, zusätzlicher Raum für Bäume und Grünfläche Ausarbeitung Ratschlag
Tram Letten	8,5 (Anteil BS)	ca. 0,4 (Projektierungsgelder und Bauprojektierung)	BS: Abschluss Vorprojekt 2025 BL: Vorlage zur Bereinigung des Vorprojekts und zur Erarbeitung des Bauprojekts im Landrat BL noch nicht behandelt.
Tram Klybeck	60 ¹⁷	ca. 0,8 (Projektierungsgelder)	Aktuell Weiterbearbeitung Vorprojekt; Im Rahmen Nutzungsplanung und Bebauungsplan: Festlegen der definitiven Bau- und Strassenlinien, genaue Führung Fuss- und Veloverkehrsverbindungen sowie Gestaltung und Begrünung Klybeckplatz; Ausarbeitung Ratschlag
Tram Bachgraben	160 ¹⁷	ca. 1,5 (Projektierungsgelder)	Vorstudie, Auslösung Vorprojekt (Start Ende 2024)

¹⁶ Kostengenauigkeit ±50 Prozent¹⁷ Kostengenauigkeit ±30 Prozent

Tram 30 Grossbasel Etappe I	80 ¹⁷	ca. 0,6 (Projektie- rungsgel- der)	Vorstudie, Auslösung Vorprojekt Etappe I ab an- fangs 2025; Abschnitt Bahnhof SBB – Auf der Lyss (Heu- waage/Steingraben) mit Petersgraben kombinie- ren (über Petersgraben – Spitalstrasse)
Projekt	Ge- schätzte Kosten to- tal [Mio. Fr.]	Ge- schätzte Kosten 2026–2028 [Mio. Fr.]	Bemerkungen
Ratschlag IV zur Umset- zung des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt: Rahmenausgabenbewilli- gung zur Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen ab 2027	30-45 Mio.	ca. 20,0	Grobe Kostenangaben für Projektierung und Bau ab 2027, Ratschlag wird 2025/26 erarbeitet
Substanzerhalt BVB-Inf- rastruktur		ca. 75	Zwischen 20–30 Mio. Franken jährlich; Gebundene Investitionen zur laufenden Erneuerung der Tram- Infrastruktur
Rahmenausgabenbewilli- gung für eine kundenorientierte, ein- heitliche Ausrüstung der ÖV-Haltestellen gemäss Haltestellenausstattungs- konzept	28,8		Umsetzung des Konzepts, u.a. zusätzliche Errich- tung und Ersatz von Wartehallen, DFI, Stelen, Sitz- bänke sowie jährliche Folgekosten für Mehrauf- wand Unterhalt GRB 10. März 2021
Ratschlag betreffend ve- lofreundliche Gleise	ca. 5 Mio. einmalige Investition und 1 Mio. pro Jahr für den Be- trieb aller Kanten	ca. 1 Mio. für Betrieb der bis da- hin ausge- rüsteten Kanten	Abhängig von Ergebnissen der Pilot-Haltestelle und Bewilligung BAV, Kostenangaben sind noch grobe Schätzungen, Ratschlag wird 2025/26 erar- beitet

6.1.5 Entwicklung Globalbudget ÖV

Die aufgezeigten Entwicklungen führen dazu, dass sich das Globalbudget ÖV bis 2028 auf 188,6 Mio. Franken erhöht. Treiber sind:

- Angebotsausbau (4,37 Mio. Franken)
- Flottenerneuerung inkl. Umstellung auf Elektrobusse (9,87 Mio. Franken)
- Teuerungseffekte von 1,5 Prozent (7,75 Mio. Franken)
- Folgekosten von Infrastrukturinvestitionen (4,99 Mio. Franken)
- Rückgang der Beteiligung des Bundes, steigende U-Abo Subventionen, Entwicklung der subventionierten Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen, Teilkompensation durch Ertragssteigerung (3,02 Mio. Franken)

[in Mio. Fr.]	2026	2027	2028
Tram & Bus	132.0	137.2	145.2
S-Bahn	2.7	3.0	3.1
Tarife & Verbünde	17.6	17.7	17.9
Infrastruktur BVB	21.8	21.8	22.4
GB ÖV	174.1	179.7	188.6

6.2 Planungsvorhaben 2026–2028

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs bearbeitet der Regierungsrat im Zeitraum 2026–2028 folgende grössere Planungsvorhaben (Stand Februar 2024). Diese haben keine Auswirkungen auf das Globalbudget ÖV, sondern werden über die laufenden Ausgaben des Bau- und Verkehrsdepartementes finanziert.

Projekt	Geschätzte Kosten [Mio. Fr.]	Bemerkungen
Tramnetzentwicklung (TNE) Basel, Stand der Umsetzung zum Ausbau des Tramstreckennetzes	3,2 (2024–2028)	Der RR erstattet dem GR regelmässig Bericht zum Stand der TNE (GRB 12/38/10G, 19.9.2012). Dritter Bericht Überweisung an GR vsl. im ersten Halbjahr 2024 inkl. Kosten für 2024–2028
Ratschlag III zur Umsetzung des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt: Ausgabenbewilligungen für Gesamtkoordination, Planung und Projektierung für die Jahre 2023 bis 2028	5,345 (2023–2028)	Ratschlag wurde im Dezember 2023 vom GR beschlossen.
Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn: Doppelspurausbau Riehen; Untersuchung Tieflage	3,1 (Anteil BS, 2023–2025)	Die Planung wird zusammen mit der Gemeinde Riehen finanziert; Teil der Planung ist auch ein Testplanverfahren für flankierende Massnahmen in Riehen sowohl für den unterirdischen wie auch für den oberirdischen Streckenausbau.
Bahnknoten Basel, Teil A: Arbeiten Stufe Bahnknoten	4,0 (2020–2028)	Projektbegleitung BAV/SBB, Koordination und Interessensvertretung BS; Kosten inkl. 2. Ratschlag, der sich in Vorbereitung befindet
Bahnknoten Basel, Teil B1: Kantonale Infrastrukturen (Planung / «DEFINE»)	8,6 (2021–2028)	Planung kantonaler Infrastrukturen im Umfeld insb. der Bahnhöfe (Entwicklungskonzepte, Vorstudien); Kosten inkl. 2. Ratschlag, der sich in Vorbereitung befindet
Bahnknoten Basel, Teil D: Lobbying, Stakeholdermanagement	0,7 (2024–2026)	Direktes Lobbying im Hinblick auf die Botschaft 2026 zur Finanzierung des künftigen Bahnausbaus; Kosten inkl. 2. Ratschlag, der sich in Vorbereitung befindet

7. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2028

7.1 Tram- und Busnetzentwicklung

Tramnetz 2030

Mit dem **Tramnetz 2030** haben sich die im Entwicklungsprozess involvierten Partner Basel-Stadt, Basel-Landschaft, BVB, BLT und die IG ÖV Nordwestschweiz auf die Weiterentwicklung des Tramnetzes in der Region Basel verständigt (siehe auch Kapitel 4.2.2). Das Liniennetz 2030 sieht folgende Anpassungen vor, die mit den zusätzlichen Netzelementen Petersgraben, Claragraben und der neuen Tramstrecke im Klybeck nach 2028 möglich werden:

- **Petersgraben:** Die Tramlinie 16 erschliesst via Petersgraben und Spitalstrasse das Uni-quartier und die Spitäler. Es bindet diese direkt über die Heuwaage und Margarethenbrücke an den Bahnhof SBB und das Gundeldingerquartier an. Die Linie 16 fährt nicht mehr über den Korridor Barfüsserplatz – Marktplatz und entlastet diesen daher, auch die St. Johans-Vorstadt wird durch die neue Strecke via Spitalstrasse/Schanzenstrasse entlastet. In den Hauptverkehrszeiten verstärkt die Einsatzlinie E11 die Linie 16 und verbindet zusätzlich das Dreispitzareal und das Birseck direkt mit der Universität.
- **Claragraben:** Der Streckenabschnitt am Claragraben ermöglicht eine neue Linienführung der Tramlinie 1. Vom Klybeck und dem unteren Kleinbasel stellt sie via Claragraben ganz-tägig eine schnelle Verbindung an den Bahnhof SBB sicher. Zudem entlastet sie die stark ausgelastete Linie 8 sowie die Buslinie 30.
- **Klybeck:** Das grösste städtische Entwicklungsgebiet, das ehemalige Werkareal Klybeck, erfährt in den nächsten Jahren einen enormen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs. Es wird künftig von der Linie 14 erschlossen werden, welche die zentrale Rolle zur Anbindung des Klybeckareals an die Stadt und das Umland übernimmt.
- **Letten und Weil am Rhein:** Die Tramlinie 8 erschliesst im Westen den Entwicklungsschwerpunkt im Raum Binningerstrasse in Allschwil. Im Norden ist eine Verlängerung der Linie vom Bahnhof Weil am Rhein bis zum Läublinpark geplant, um weitere Stadtteile von Weil am Rhein besser mit dem Tram zu erschliessen.

Weitere Tramnetzentwicklung

Die mittelfristige Entwicklung hat das Ziel, weitere Entwicklungsareale ins Tramnetz einzubinden und Areale leistungsfähiger als mit Buslinien zu erschliessen (siehe Abb. 16).

Mit dem Tram Bachgraben soll das Arbeitsplatzgebiet Bachgraben hochwertig erschlossen werden und an die S-Bahn am Bahnhof St. Johann angebunden werden. Das Tram Klybeckquai-Westquai ist die Folgeetappe des Trams Klybeck und dient als Impulsgeber für eine nachhaltige Stadtentwicklung im grössten Entwicklungsgebiet des Kantons. Für das künftige ÖV-Erschliessungskonzept ist eine neue Tramverbindung als zentrale Haupterschliessungsstrasse von Klybeck auf die Rheininsel Nord (Westquai) notwendig.

Mit dem Tram 30 Grossbasel sollen die Campus-Standorte Gesundheit und Life Science (Spitäler und Universität) ins Tramnetz eingebunden werden. Die Buslinie 30 verzeichnet im Abschnitt Bahnhof SBB-Universität schon seit Jahren eine sehr hohe Nachfrage und erreicht während der Hauptverkehrszeiten ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Tramlinie würde die Platzkapazität erhöhen und eine leistungsfähigere Anbindung an den Bahnhof SBB ermöglichen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist eine Verlegung des Tram 30 vom Petersgraben in den Cityring denkbar. Als Folgeetappe des Tram 30 Grossbasel wird mit dem Tram 30 Kleinbasel eine Weiterführung via Johanniterbrücke ins Kleinbasel untersucht.



- 7. Tram 30
Grossbasel -
Heuwaage
- 8. Tram 30
Grossbasel -
Cityring
- 9. Tram 30
Kleinbasel

- 10. Bachgraben
- 11. Klybeckquai-
Westquai

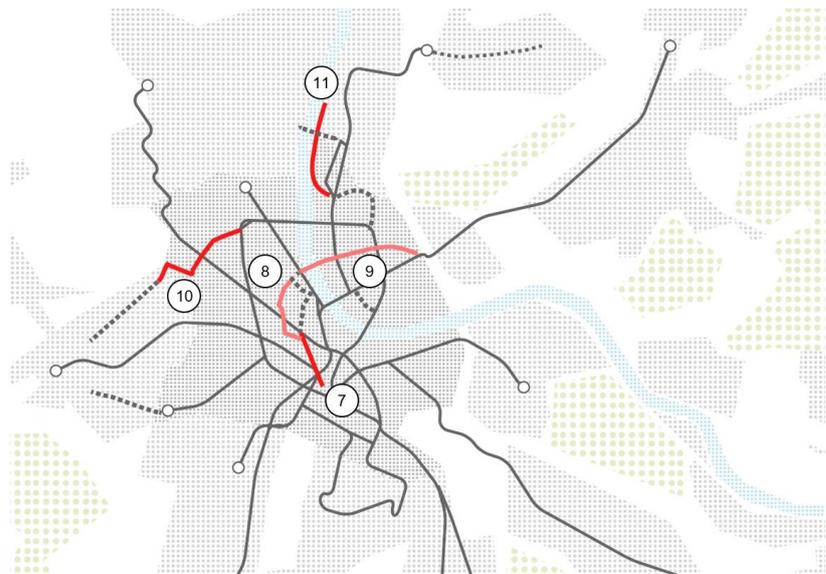


Abb. 16: Neubaustrecken im späteren Horizont (nach Tramnetz 2030)

Busnetzentwicklung

Abhängig von der S-Bahn- und Tramnetzentwicklung sowie auch von Areal- und Stadtentwicklungen entwickelt der Regierungsrat auch das Busnetz weiter (siehe auch Kapitel 4.2.3). Basierend auf den sich ändernden Rahmenbedingungen wird das Busnetz auch nach 2028 Schritt für Schritt angepasst.

7.2 Bahn

7.2.1 Trinationale S-Bahn Basel

Verbesserungen nach Frankreich

Auf den Zeithorizont 2030 sind neue direkte S-Bahnverbindungen zwischen dem Elsass und der Nordwestschweiz vorgesehen. Ein solches Angebot ist allein deshalb von gemeinsamem Interesse, weil heute der Anteil der Schiene am gesamten Verkehrsaufkommen zwischen dem französischen und schweizerischen Teil der Agglomeration Basel sehr tief ist, er beträgt nur knapp zehn Prozent. Die Nachfrage liegt weit unter derjenigen vergleichbarer S-Bahnstrecken in der Nordwestschweiz. Es besteht also ein grosses Wachstums- und Verlagerungspotenzial. Ausserdem wird der Regionalverkehr auf der Elsässerbahn Mulhouse – Basel heute nur als isolierte Linie betrieben. Die Züge enden im französischen Teil des Bahnhof Basel SBB (Gleise 30–35). Für Weiterfahrten ist ein oftmals zeitaufwendiges Umsteigen auf die anderen S-Bahn-Linien erforderlich. Gleichzeitig sind die Strassen bereits heute am Limit: Vor allem während der Hauptverkehrszeiten sind die Ein- und Ausfallsachsen nach Basel häufig überlastet.

Der Ausbau des S-Bahn-Angebots Richtung Elsass steht in engem Zusammenhang mit dem französischen Infrastrukturprojekt «Bahnbindung EuroAirport» (Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'Eu-roAirport, NLF EAP). An der Projektierung und Finanzierung dieses vorwiegend auf Territorium Frankreichs liegendem Vorhabens beteiligt sich der Bund im Rahmen des AS 2035.

Bereits Ende 2017 haben die zuständigen Regierungsräte beider Basel und des Kantons Solothurn zusammen mit dem Präsidenten der Région Grand Est eine Absichtserklärung unterzeichnet. In dieser bekennen sie sich zum grenzüberschreitenden S-Bahn-Angebot inklusive Bedienung des EuroAirports und sehen die Übernahme der ihnen zufallenden Anteile in der Finanzierung des Angebots vor. Die Planung war damals darauf ausgerichtet, dass die grenzüberschreitende S-Bahn zusammen mit der NLF EAP auf Ende 2029 eingeführt wird.

Um die Verbesserung des grenzüberschreitenden Angebots unabhängig vom Zeitplan der NLF EAP voranzutreiben, haben die genannten Kantone und die Région 2023 eine weitere Absichtserklärung unterzeichnet für einen Angebotsschritt im Sinne einer Zwischenetappe bis zur Anbindung des EuroAirport an das Schienennetz.

Das bis 2030 angestrebte vorübergehende S-Bahn-Angebot sieht zwei neue Linien vor:

- S2 Mulhouse – Saint-Louis – Basel SBB – Olten und
- S4 Saint-Louis – Basel SBB – Laufen.

Die bestehende S3 Olten – Basel – Laufen wird mit Einführung der neuen Linien angepasst und vorderhand nur zwischen Aesch und Liestal verkehren. Alle drei Linien verkehren grundsätzlich im Halbstundentakt, die S2 zwischen Saint-Louis und Mulhouse in einer ersten Etappe stündlich.



Abb. 17: S-Bahnangebot Schweiz–Frankreich heute, ab circa 2030 und im Zielzustand mit NLF EAP

Die zuständigen Bahnunternehmen arbeiten daran, die für die neuen S-Bahnverbindungen notwendige Infrastruktur 2030 bereitzustellen. Zudem braucht es für die geplanten Direktverbindungen spezielles Rollmaterial, weil sich unter anderem das schweizerische und französische Stromsystem voneinander unterscheiden. Die SBB sieht deshalb vor, aus einer schweizweiten Bestellung von 286 einstöckigen Regionalverkehrs-Triebzügen vom Typ FLIRT Evo eine Option von 33 zweisystemfähigen Fahrzeugen speziell für den Verkehr Schweiz – Frankreich im Raum Basel zu lösen. Zudem hat sie im Frühjahr 2023 gemeinsam mit der französischen SNCF Voyageurs eine eigene Entwicklungsgesellschaft, die «EuroBasilea AG», gegründet¹⁸.

7.2.2 Bahnanbindung EuroAirport

Der binationale Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg i. Br., EAP) ist heute im öffentlichen Verkehr einzig mit Buslinien erschlossen. Die Linie 50 aus Basel stösst zeitweise an ihre Kapazitätsgrenzen. Aktuell entspricht die regionale und nationale ÖV-Anbindung nicht den nationalen Standards. Der Bund unterstützt die Anbindung des Flughafens ans Bahnnetz. Dieser bedeutende Entwicklungssprung bei der S-Bahn wird dazu führen, dass künftig mehr Passagiere und insbesondere auch Arbeitnehmende mit dem ÖV statt mit dem Auto zum EuroAirport fahren werden. Für die grossen Arbeitsplatzgebiete im Norden Grossbasels – wie den Novartis Campus und das Gewerbegebiet Bachgraben – bietet sich zudem eine einmalige Gelegenheit für eine markant bessere Erreichbarkeit mit dem ÖV aus der gesamten trinationalen Agglomeration

¹⁸ Dies entspricht dem Vorgehen bei der grenzüberschreitenden S-Bahn Genf (Léman Express), deren Betrieb ebenfalls von den Mutterhäusern SBB AG Personenverkehr und SNCF Voyageurs SA – mithilfe von lokalen Tochtergesellschaften – vorbereitet wurde und ausgeführt wird. Die dort gegründete Entwicklungsgesellschaft wurde vor Inbetriebnahme des Léman Express in die heutige Betreibergesellschaft Lémanis SA überführt.

über eine deutlich dichtere Bedienung des Bahnhofs St. Johann. Der Bund hat zudem seine Absicht bekräftigt, im Zuge der Bahnanbindung auch die neue S-Bahn-Haltestelle Morgartenring zu realisieren, die Allschwil an die S-Bahn anbindet.

Die Bahnanbindung EuroAirport sieht eine neue zweispurige Bahnstrecke zwischen Saint-Louis und Bartenheim sowie eine direkt vor dem Flughafenterminal liegende Haltestelle vor. Im Zielzustand gemäss Ausbauschnitt 2035 sollen zwischen Basel Bahnhof SBB und dem EuroAirport sechs Züge pro Stunde und Richtung sowie zwischen dem EuroAirport und Mulhouse vier Züge pro Stunde und Richtung verkehren (S-Bahn und schnelle TER-200).

Mit der sogenannten «Gemeinnützigkeitserklärung» (DUP) durch die Préfecture du Haut-Rhin hat das Vorhaben am 14. März 2022 einen wichtigen Meilenstein erreicht. Anfang März 2024 informierte die Präfektur, dass die Grundsatzvereinbarung zur Projektfinanzierung aktualisiert wurde und sich die Inbetriebnahme der Bahnanbindung EuroAirport auf 2034/35 verzögert.

7.2.3 Doppelspurausbau im Wiesental zwischen Riehen und Lörrach-Stetten

Die S6 (Wiesentalbahn), die von Basel über Riehen, Lörrach, Schopfheim bis nach Zell im Wiesental verkehrt, weist eine der höchsten Wachstumsraten aller S-Bahn-Linien im Raum Basel aus: Zwischen 2006 und 2019 nahm die Nachfrage um über 80 Prozent von 4,3 auf rund 8 Mio. Fahrgäste pro Jahr zu. Vor allem während der Hauptverkehrszeit haben daher die Züge teilweise die Grenze der Platzkapazität erreicht. Aufgrund dieser hohen Nachfrage und um mehr Fahrmöglichkeiten anzubieten, soll der Fahrplan der S6 zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach Hauptbahnhof vom 30-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Ausserdem soll das neue Lörracher Zentralklinikum mit einem neuen Haltepunkt an die S-Bahn angebunden werden.

Gemäss technischer Machbarkeitsstudien müssen für die geplanten Angebotsverbesserungen mehrere Abschnitte zwischen Riehen und Schopfheim auf Doppelspur ausgebaut und die signaltechnischen Anlagen optimiert werden. Der Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 Lörrach (ZRL) hat dazu 2021 die DB Netz (heute DB InfraGO AG) mit den Vorstudien beauftragt. Die konkreten Infrastrukturmassnahmen und genauere Angaben zu den Kosten werden frühestens 2026 vorliegen. Fertiggestellt werden soll das Projekt im Zeithorizont 2035. Gestützt auf den Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 der Bahninfrastruktur finanziert die Schweiz die Planungen dieser grenzüberschreitenden Massnahme mit. Der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen sind vollumfänglich in die Arbeiten miteinbezogen.

Die vom ZRL in Auftrag gegebenen Vorstudien gehen von einem oberirdischen Doppelspurausbau zwischen Riehen und Lörrach Stetten aus. Dies hätte allerdings erhebliche Auswirkungen auf die Gemeinde Riehen: Teile des Dorfkerns sowie an die Bahnstrecke grenzende Wohnbauten und Strassen wären von grösseren baulichen Eingriffen betroffen. Eine Alternative wäre die Tieferlegung der Wiesentalbahn in einen rund einen Kilometer langen Tunnel im Zentrum von Riehen zwischen der Inzlinger- und Bettingerstrasse. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und der Riehener Gemeinderat sind übereingekommen, gemeinsam eine Zusatzstudie für eine Tieferlegung in Auftrag zu geben. Die Kosten von insgesamt rund 6,1 Mio. Franken tragen der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen je hälftig¹⁹.

7.2.4 S-Bahn-Haltestelle Solitude

Die zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof SBB am nördlichen Rheinufer geplante S-Bahn-Haltestelle Solitude ist ebenfalls Teil des Ausbauschnittes 2035 der Bahninfrastruktur und wird demnach vom Bund finanziert. In dessen Auftrag führte die deutsche Infrastrukturbetreiberin (das Bun-

¹⁹ GRB Nr. 23/19/11G vom 11.05.2023 zum Ratschlag 22.1550.01 betreffend Ausgabenbewilligung für die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen.

deseisenbahnvermögen BEV) eine vertiefte Machbarkeitsstudie durch. Diese zeigte, dass die Realisierung der Haltestelle bedeutend aufwendiger und komplexer wird als zuvor angenommen. Zu den Faktoren zählen neben bautechnischen Herausforderungen auch die beengten Platzverhältnisse und die besondere Lage direkt an der Systemgrenze zwischen dem schweizerischen und dem deutschen Bahnnetz. Um die neuen Anforderungen zu erfüllen, muss das vorgesehene Mittelperron zudem so gebaut werden, dass es von 230 auf 320 Meter verlängert werden kann. Die Planungen an der neuen Haltestelle Solitude werden mit besonderem Fokus auf Termine und Kosten weitergeführt. Aufgrund von Abhängigkeiten zu den Bauarbeiten am Vierspurausbau Karlsruhe – Basel (siehe Kapitel 7.2.6) wird der Baubeginn frühestens 2029 erwartet.

7.2.5 Ausbau Bahnknoten Basel

Herzstück

Das Herzstück – die Tunnelverbindung zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof mit einer Abzweigung Richtung Basel St. Johann – ist zentrale Voraussetzung für ein zukunftsfähiges trinationales S-Bahn-System. Es wird schnelle und umsteigefreie S-Bahn-Verbindungen zwischen allen in Basel zusammenlaufenden Bahnkorridoren ermöglichen und so die ganze Agglomeration – Kernstadt und Agglo-Gürtel – wesentlich stärken. Erforderlich ist das Herzstück aber auch, um den langfristig nötigen Ausbau im Fern- und Güterverkehr zu ermöglichen. Wird ein Grossteil des Regionalverkehrs in den Untergrund verlagert, werden die dazu nötigen Kapazitäten auf den oberirdischen Trassen freigespielt.

Die Planungsarbeiten für die Bahninfrastruktur erfolgen seit 2020 mit Mitteln und unter Federführung des Bundes (AS 2035). Neben dem Bundesamt für Verkehr (BAV) umfasst die Projektorganisation die Partner SBB, DB/Bundeseisenbahnvermögen, Schweizer Rheinhäfen/Hafenbahn, Kanton Basel-Stadt und Kanton Basel-Landschaft. Die Partner haben die strategische Planung Anfang 2022 gemeinsam abgeschlossen: mit dem «Fünfpunkteplan» für den Bahnknoten Basel. Darauf aufbauend werden nun in einer grossen Studie alle Projektbestandteile des Herzstücks so weit vertieft, dass mit Hinblick auf die kommenden Finanzierungsentscheide des Bundes solide Grundlagen vorhanden sind. Bereits vorliegende Ergebnisse dieser Grosstudie sind die Tiefbahnhöfe – die unterirdischen Anbindungen des Herzstücks an den Bahnhof Basel SBB und den Badischen Bahnhof – sowie die Lage der weiteren möglichen Haltestellen und die Linienführung.

Zusammen mit Basel-Landschaft, den weiteren Nordwestschweizer Kantonen sowie den französischen und deutschen Körperschaften der Agglomeration fordert der Kanton Basel-Stadt, dass der Bund den Tiefbahnhof Basel SBB in den nächsten Ausbauschnitt aufnimmt. Die entsprechende Botschaft soll 2026 von den eidgenössischen Räten verabschiedet werden. Die Erweiterung des Bahnhofs Basel SBB mit vier unterirdischen Perronkanten ist die logische erste Etappe des Herzstücks, die sich sowohl bahn- als auch bautechnisch sinnvoll realisieren lässt. Vorab sind sehr umfangreiche Vorarbeiten rund um den Bahnhof SBB nötig, die von der Schützenmatte im Westen bis zum Raum St. Jakob / Hagnau im Osten reichen. Sie dienen dazu, die Bahnanlage so zu ertüchtigen, dass das Bahnangebot während des Baus des Tiefbahnhofs möglichst aufrechterhalten werden kann. Ausserdem müssen für die zusätzlichen Gleise Flächen freigehalten werden.

Städtische Infrastruktur

Die Anpassungen an der Schnittstelle der Stadt zur Bahn plant der Kanton mit eigenen Mitteln. Hierzu wurden und werden insbesondere im Umfeld der Bahnhöfe Entwicklungskonzepte erarbeitet, die das städtebauliche und verkehrstechnische Potenzial ausloten, das mit dem Ausbau des Bahnknotens zu erwarten ist. Darauf aufbauend wird mit Vorstudien und Vorprojekten konkretisiert, wie die städtische Infrastruktur weiterentwickelt werden soll.

Publikums- und Betriebsanlagen Bahnhof Basel SBB

Die Publikumsanlagen am Bahnhof SBB müssen aus Kapazitätsgründen mehrfach ausgebaut werden. Das hat die strategische Planung («Fünfpunkteplan») ergeben.

Mit dem bis Ende 2024 laufenden Bau der «Provisorischen Passerelle» erfolgt ein erster Kapazitätsausbau. Der zweite Schritt besteht aus dem «Perronzugang Margarethen», einer Bahnzu- gangsbücke parallel zur Margarethenbrücke, von der aus sämtliche Bahnperrens erschlossen werden. Die Finanzierung für dieses Projekt hat der Bund im AS 2035 bereits beschlossen. Angestrebt wird ein Bauwerk in Kombination mit einer **neuen Margarethenbrücke**. Die bestehende Margarethenbrücke im Eigentum der SBB kann die verkehrlichen Anforderungen mit ihrem knappen Querschnitt nicht mehr erfüllen. Bereits heute sind deutliche Defizite vorhanden wie etwa eine unbefriedigende Veloführung, eine ungenügende Tramhaltestelle und die insgesamt zu knappe Querschnittsbreite. Die Defizite werden künftig weiter zunehmen. Dementsprechend hat Basel-Stadt ein grosses Interesse, dass die Margarethenbrücke möglichst bald erneuert und ausgebaut wird (siehe auch Kapitel 3.1.3). Die Inbetriebnahme soll in der zweiten Hälfte der 2030er-Jahre erfolgen.

Langfristig wird im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof eine grosszügige Personenunterführung entstehen, die vom «Elsässertor» im Norden zum Meret Oppenheim-Platz im Süden schräg unter dem Gleisfeld verlaufen wird. Von ihr aus werden alle oberirdischen Gleise und selbstverständlich auch die neuen unterirdischen Gleise erreichbar sein. Ist die Personenunterführung erstellt, wird die derzeit im Bau befindliche «Provisorische Passerelle» rückgebaut. Voraussichtlich wird östlich der Hauptpasserelle zudem eine weitere, etwas kleinere Personenunterführung nötig sein, um den Tiefbahnhof leistungsfähig und sicher betreiben zu können. Langfristig wird der Bahnhof insgesamt vier Erschliessungsachsen umfassen: Perronzugang Margarethen, Personenunterführung West, Hauptpasserelle und Personenunterführung Ost.

Publikumsanlagen Badischer Bahnhof

Auch die Publikumsanlagen am Badischen Bahnhof werden verschiedene Anpassungen erfahren. Unter anderem werden aktuell die Perrons und ihre Zugänge behindertengerecht umgebaut. Weiterhin wird zudem eine Verlängerung mindestens einer der bestehenden Personenunterführungen nach Osten als Verbindung ins Hirzbrunnenquartier angestrebt.

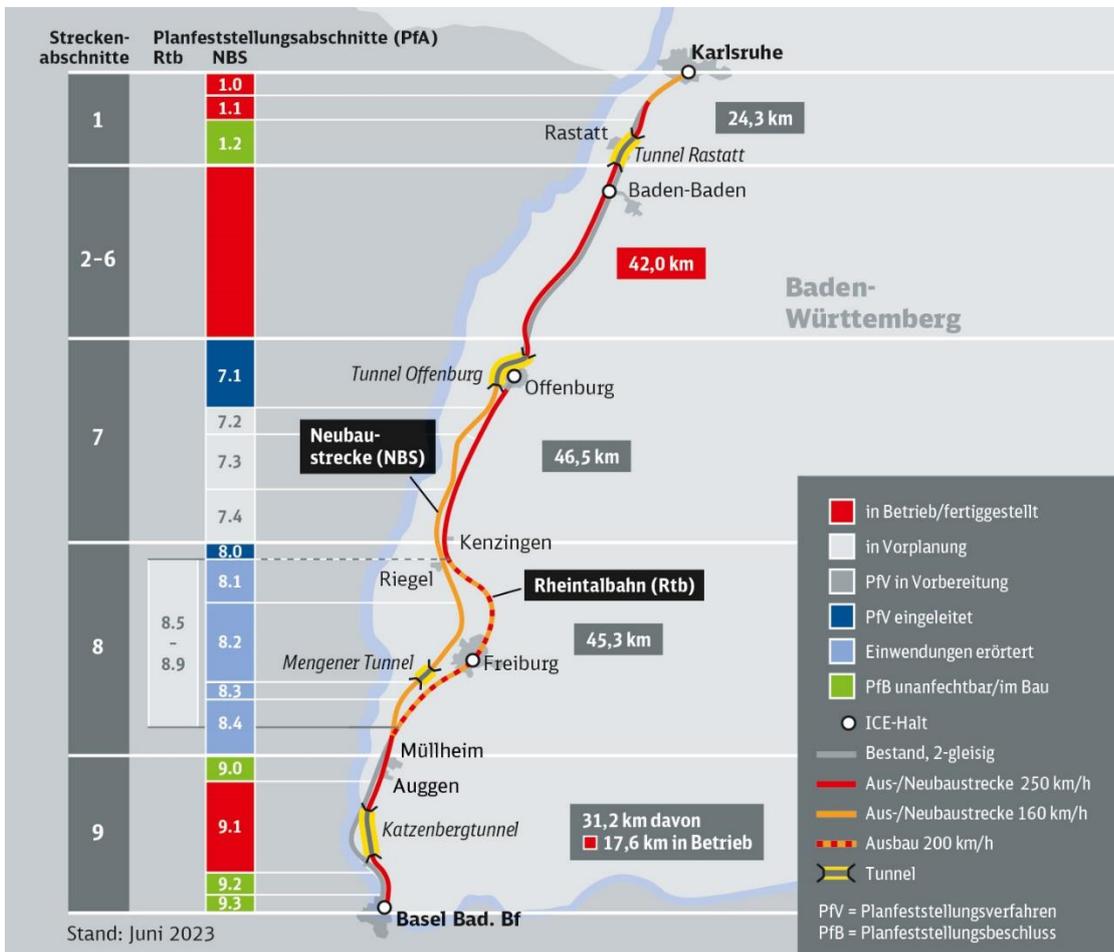
Inzwischen zeichnet sich ab, dass die Anbindung des Herzstücks am Badischen Bahnhof ebenfalls unterirdisch erfolgen soll. Das bedeutet, dass die bestehenden Unterführungen langfristig so angepasst und ausgebaut werden müssen, dass sie künftig auch für die Passagiere auf den beiden unterirdischen Perrons ausreichen.

7.2.6 Viergleisiger Ausbau Oberrheinstrecke

Die deutsche Rheintalbahn ist die wichtigste nördliche Zulaufstrecke zur NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale). Mit einem dritten und vierten Gleis soll ihre Leistungsfähigkeit zwischen Karlsruhe und Basel schrittweise erhöht werden, dies in Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung. Zudem können die schnellen Zugkategorien (Fern- und langläufiger Güterverkehr) von den langsamen (S-Bahn, Güterverkehr) getrennt werden.

2023 sind rund 60 Kilometer (oder gut ein Drittel) der 182 Kilometer langen Ausbaustrecke viergleisig in Betrieb. Voraussichtlich 2025/26 werden sowohl der Tunnel Rastatt (Abschnitt 1) als auch der südlichste Abschnitt 9 Buggingen – Müllheim – Schliengen – Eimeldingen – Weil am Rhein bis zur Landesgrenze in Betrieb gehen. Die anschliessende zweigleisige Güterverkehrsstrecke Landesgrenze – Basel Badischer Bahnhof, die sich vollumfänglich auf baselstädtischem Gebiet und seit Oktober 2021 im Bau befindet, dürfte 2026/27 – zusammen mit vier Aufstellgleisen und den neuen Überführungen über die Wiese und Fasanenstrasse – in Betrieb gehen. Auf diesem Ab-

schnitt ist die Umstellung auf das elektronische Stellwerk im Badischen Bahnhof und auf den Zufahrtsstrecken (nach Weil am Rhein und Riehen) für den Terminplan massgebend. Dies hat insbesondere direkte Auswirkungen auf den Zeitplan der geplanten S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude.



Mit Inbetriebnahme der genannten Abschnitte darf zudem mit um 10–15 Minuten kürzeren Fahrzeiten der ICE von und nach Norden gerechnet werden. Die Einführung des Halbstundentakts im Fernverkehr zwischen Mannheim und Basel, der ebenfalls ein wichtiges Element des geplanten «Deutschland-Takts» ist, dürfte kaum vor 2035/40 möglich sein.

8. Hängige Parlamentarische Vorstösse

Folgende parlamentarische Vorstösse mit Bezug zum öffentlichen Verkehr sind derzeit im Kanton Basel-Stadt hängig (Stand 6. Februar 2024):

Vorstösse zum Bahnnetz

- 14.5675 Anzug der Bau- und Raumplanungskommission betreffend Bahn-Anbindung der St. Jakobshalle bei Grossanlässen
- 21.5776 Anzug Edibe Gögeli betreffend Doppelspurausbau der S6 in Riehen
- 23.5329 Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend Optimierung der Haltezeiten der S6 am Badischen Bahnhof

Vorstösse zum Tramnetz

- 06.5162 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Tram-Doppelspurausbau beim Zolli
- 17.5238 Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend nachhaltigeres und flexibleres Basler Tramnetz (Mehr Netznutzen bei Umleitungen dank Weichen)
- 18.5165 Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend öV-Erschliessung der Nordspitze Dreispitz und Gundeldingen
- 18.5254 Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend stressfreie Innenstadt - für alle (ohne Doppelhaltestellen und ohne Tram-/Velo-Konflikte - dank cleveren Verkehrsmassnahmen)
- 19.5429 Anzug Joël Thüring und Konsorten betreffend Prüfung einer Aufhebung von Tram- und Bushaltestellen zur Attraktivitätssteigerung eines schnelleren Tram- und Busnetzes in Basel-Stadt
- 19.5446 Motion Jörg Vitelli und Konsorten Motion betreffend kein Zubringer Allschwil ohne Bachgrabentram
- 21.5235 Motion Georg Mattmüller und Konsorten betreffend neue BVB-Trams für die Zukunft von Basel

Vorstösse zum Busnetz

- 23.5232 Anzug Jean-Luc Perret und Konsorten betreffend Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Bachgrabenareals
- 23.5491 Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Kapazitätsausbau bei der Buslinie 36 und möglicher Schaffung einer Schnellbus-Ringlinie

Vorstösse zum Thema Tarife

- 16.5502 Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend grenzüberschreitende öV-Tarife
- 22.5222 Anzug Lisa Mathys und Konsorten betreffend "Basel-Soli-Ticket" für Menschen mit tiefen Einkommen
- 23.5230 Motion Annina von Falkenstein und Konsorten betreffend mit U-Abo bis zu den FHNW-Standorten Brugg und Olten
- 23.5343 Anzug Georg Mattmüller und Konsorten betreffend eine bedarfsgerechte Finanzierung der subventionierten Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen

Vorstösse zu diversen Themen

- 14.5510 Anzug Peter Bochsler und Konsorten betreffend Fernbuslinien in Basel
- 14.5675 Anzug der Bau- und Raumplanungskommission betreffend Bahn-Anbindung der St. Jakobshalle bei Grossanlässen
- 20.5060 Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend eine gemeinsame Schnittstelle für alle umweltfreundlichen Fortbewegungsarten und Verkehrsangebote
- 22.5221 Anzug Michael Hug und Konsorten betreffend Wiederaufnahme der Planung eines Tram-Schiffsverkehrs ("Vaporetto") auf dem Rhein

9. Abkürzungsverzeichnis

AAGL	Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr
AS	Ausbauschritt des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLT	Baselland Transport AG
BS	Kanton Basel-Stadt
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAP	EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
FHNW	Fachhochschule Nordwestschweiz
GLA BL	Genereller Leistungsauftrag des Kantons Basel-Landschaft
HBE	Hochrhein-Bodensee-Express
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBB	Koordinationsstelle Fahrten für mobilitätseingeschränkte Personen beider Basel
MaaS	Mobility as a Service
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
NLF EAP	Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport, französisches Infrastrukturprojekt «Bahnanbindung EuroAirport»
NPZ	Neue Pendelzüge
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG BS	Basel-städtisches Gesetz über den öffentlichen Verkehr
Pkm	Personenkilometer
QMS	Qualitätsmesssystem des BAV für den RPV
RB	RegionalBahn der Deutschen Bahn
RE	RegionalExpress der Deutschen Bahn
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVL	Regio Verkehrsverbund Lörrach
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
U-Abo	Umweltschutz-Abonnement des TNW
UKBB	Universitäts-Kinderspital beider Basel
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
ZRL	Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 Lörrach
ZUBA	Zubringer Bachgraben – Allschwil