



Von einzelnen  
Nachtlinien  
zum kundenori-  
entierten  
Nachtnetz

## Einleitung

In der Nordwestschweiz bieten heute verschiedene Transportunternehmen in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag ein regionales Nachtangebot an. Das historisch gewachsene Angebot ist heute wenig koordiniert, ebenso wenig bestehen Umsteigemöglichkeiten oder Rückfahrgelegenheiten aus der Agglomeration in Richtung Zentrum. Der Tarif variiert je nach Anbieter und ist unterschiedlich geregelt. Die Marketingmassnahmen für das Nachtangebot der einzelnen Transportunternehmen sind nicht aufeinander abgestimmt.

Beim Nachtverkehr handelt es sich um Zusatzverkehr, d.h. während der Nacht besteht für die Kantone keine gesetzliche Pflicht zur Erschliessung von Gebieten mit dem öffentlichen Verkehr. Aus diesem Grund wird in der Schweiz bei den meisten Nachtnetzen ein höherer Kostendeckungsgrad angestrebt als beim Grundangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs<sup>1</sup>.

Aufgrund von zwei Vorstössen im Grossen Rat resp. im Landrat haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft beschlossen, das künftige öV-Angebot in den Wochenendnächten gemeinsam zu planen. Ins Projekt einbezogen wurden von Anfang an auch die Kantone Aargau und Solothurn. Sie machen mit dem Projekt RegioNachtnetz einen Vorschlag für ein attraktives und kundenorientiertes Angebot. Liniennetz, Fahrplan sowie Tarife und Marketing werden mit dieser Vernehmlassung Gemeinden und interessierten Verbänden zur Stellungnahme vorgelegt.

Das Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt und die Bau- und Umweltdirektion des Kantons Basel-Landschaft sind der Überzeugung, dass mit dem vorliegenden Vorschlag auch die Nordwestschweiz ein zeitgemässes Nachtangebot erhalten könnte. Ebenfalls begrüssen die Kantone Solothurn und Aargau den Vorschlag, wobei der Kanton Solothurn vorerst keine Mitfinanzierung und aktive Unterstützung auf Kantonsebene beitragen kann.

Das vorgeschlagene Nachtangebot enthält S-Bahn- und Buslinien sowie – als Schweizer Premiere – Tramlinien: Ab dem Knotenpunkt Theater/Barfässerplatz sind drei Abfahrten pro Linie im Stundentakt vorgesehen. Zwei Ringlinien verbinden in der Stadt die Event-Orte, holen die Fahrgäste dort ab und bringen sie an den Barfässerplatz oder den Bahnhof, wo Busse, Trams und S-Bahnen in die nahe und ferne Agglomeration fahren. Bei den S-Bahnlinien ist eine konsequente Abnahme durch Anschlussbusse vorgesehen, so dass mindestens alle Gemeinden die auch tagsüber mindestens im Stundentakt bedient werden auch in der Nacht sicher und bequem erreicht werden können.

Auf allen Hin- und vielen Rückfahrten können Fahrgäste zusteigen, so dass neu auch Fahrten aus der Agglomeration in Richtung Zentrum oder von der Agglomeration in die Agglomeration (z.B. Reinach – Riehen) möglich werden.

Der vorliegende Vorschlag eines ÖV-Nachtangebots beschränkt sich nicht nur auf ein Linienangebot, auch dem Aspekt Sicherheit wird ein hoher Stellenwert beigemessen. Weiter wird ein einheitlicher, gegenüber dem heutigen Angebot aber erhöhter Tarif und ein gemeinsames Marketing vorgeschlagen.

Das neue Nachtangebot stellt an den Wochenenden eine attraktive Alternative dar und fördert so den Verzicht auf das Privatfahrzeug. Es leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Erhaltung der Nachtruhe und trägt zur Standortattraktivität der Stadt und der gesamten Region bei.



### **Die Tarife**

Das Tarifsystem präsentiert sich heute noch sehr uneinheitlich. Für die Nachtzüge der S-Bahn genügt ein TNW-Billett, für die Buslinien wird eine Pauschale von Fr. 5.– verlangt. Abos besitzen – ausser in der S-Bahn – keine Gültigkeit. Jugendliche, die eine Sponsorenkarte besitzen, bezahlen auf einzelnen Linien Fr. 3.–, wodurch Fahrten in der Nacht sogar günstiger sein können als mit dem ordentlichen TNW-Tarif tagsüber. Weiter besitzt ein Billett nur beim jeweiligen Verkehrsmittel Gültigkeit. Dies bedeutet z.B. für eine Fahrt vom Messeplatz nach Nunningen, dass für BVB, SBB und Postauto insgesamt drei verschiedene Spezialbillette gekauft werden müssen, auch wenn der Fahrgast ein U-Abo oder GA besitzt.

Heute müssen die Billette beim Chauffeur gelöst werden, was viel Zeit kostet und zu Verspätungen führen kann. Im schlimmsten Fall verpassen die Fahrgäste dadurch ihre Anschlüsse.

### **Das Marketing**

Wie für das Angebot sind die einzelnen Transportunternehmen auch für die Informationen und die Vermarktung selbst zuständig. Dies führte zu den derzeitig unterschiedlichen Bezeichnungen für das Nachtnetz: In Basel läuft das Angebot unter der Bezeichnung «Nachtbus», in der Agglomeration werden «Nightliner» (BLT ab Basel sowie Postauto), «BlueNite» (SBB), «Nachtchutz» (Region Liestal) und «Nachtfalter» (Fricktal) benutzt.

Beworben werden die Nachtfahrten individuell von den Anbietern resp. Sponsoren in ihrem Einzugsgebiet. Auf Flyern und Plakaten sind die Linien und Fahrpläne der anderen Transportanbieter und somit auch mögliche Anschlussverbindungen oftmals nicht aufgeführt.

## 2 Vorschlag für ein neues Nachtnetz

Hauptziel des neuen Nachtangebotes sind gut aufeinander abgestimmte und sichere Fahrmöglichkeiten für mehr Fahrgäste. Betriebsnächte des RegioNachtnetzes sind nach wie vor Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag, die drei Basler Fasnachtsnächte<sup>2</sup>, die Nacht vom 31. Juli auf den 1. August sowie die Silvesternacht. Das RegioNachtnetz soll auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 eingeführt werden.

### Die Linien

Das vorgeschlagene Netz umfasst drei S-Bahn-Linien, zwei Tramlinien, 21 Buslinien sowie zwei Sammeltaxis. Details dazu können dem beiliegenden Linienplan und den Fahrplänenentwürfen entnommen werden.

In Basel übernehmen zwei Ringlinien die Zubringerfunktion für die S-Bahn sowie die Agglomerationslinien, indem sie die Fahrgäste an den diversen, über die Stadt verteilten Event-Orten abholen. Ab dem Knoten Barfüsserplatz/Theater bieten verschiedene Tram- und Buslinien direkte Fahrten in die Ausenquartiere an, auf denen auf der Rückfahrt in die Stadt auch zugestiegen werden kann. Die Verbindung zum Bahnhof SBB wird mit dem Tram N11 sichergestellt.

Das Laufental, das Ergolzthal und das Fricktal werden dreimal mit der schnellen S-Bahn bedient, wo in Zwingen, Laufen, Liestal, Sissach, Gelterkinden, Rheinfelden und Möhlin Anschlussbusse in die umliegenden Talschaften und Dörfer bereitstehen. Wo möglich bestehen lokale Umsteigemöglichkeiten (z.B. in Breitenbach) und Fahrgelegenheiten zurück in die Stadt.

Das Netz ist modular aufgebaut, d.h. eine Anpassung an die Nachfrage oder an politische Wünsche in den einzelnen Regionen ist problemlos möglich, ohne die Gesamtstruktur des Netzes zu gefährden. Daher wäre es auch möglich, die deutschen und französischen Nachbarn ins Netz zu integrieren.

### Die Abdeckung

Im Kanton Basel-Stadt wird die Erschliessung durch die Ringlinien und den neu auch auf Stadtgebiet haltenden Agglomerationslinien nahezu flächendeckend. Auf Stadtgebiet ist vor allem der Verkehr zwischen den Event-Orten/-lokalitäten und von den Event-Orten zum Bahnhof und den Agglomerationslinien relevant. Für die Heimfahrt mit einem Bus innerhalb des äusseren Rings (resp. entlang der Linie 36) besteht wenig Potential, da diese Quartiere in Fuss- oder Velodistanz liegen.

Im Kanton Basel-Landschaft sind mit dem heutigen Nachtangebot 57 der 86 Gemeinden, das entspricht 66 Prozent, erschlossen. Das RegioNachtnetz wird – mit der Option Langenbruck – 72 Gemeinden (84 Prozent) bedienen. Gegenüber heute werden die Gemeinden häufiger und direkter bedient indem die Zahl der Anschlussbusse verdoppelt wird.

Die Solothurner Gemeinden im Dorneck und Thierstein werden häufiger und direkter erschlossen. Im Laufental werden eine dritte und vierte Anschlussbuslinie vorgeschlagen, neu ebenfalls ein Anschlussbus ab Dornach.

**25 Linien mit je drei Abfahrten sowie vielen Zu- und Umstiegsmöglichkeiten**

<sup>2</sup> Nur S-Bahnen und Anschlussbusse, ab Basel werden weiterhin Zusatzfahrten und Streckenanpassungen wegen der Innenstadtsperre notwendig sein.

Das Fricktal erhält ebenfalls häufigere und schnellere Verbindungen ab Basel sowie bei der Option «S-Bahn bis Brugg» einen Anschluss von und nach Zürich.

Grundsätzlich werden alle Gemeinden, welche tagsüber mindestens im Stundentakt bedient werden, auch in der Nacht erschlossen. Weiter ins Angebot aufgenommen wurden Gemeinden, welche eine entsprechende Nachfrage oder hohes Potential erwarten lassen.

### **Der Fahrplan**

Der leicht merkbare Stundentakt ist die Basis des gesamten Fahrplans. Abfahrtszeiten ab Barfüsserplatz/Theater sind – neu dreimal pro Nacht für alle Linien – 01:30 h, 02:30 h und 03:30 h. Eine Tram- und zwei Buslinien stellen die Verbindung zum Bahnhof Basel SBB sicher, wo die Züge jeweils eine Viertelstunde später abfahren (01:45 h, 02:45 h, 03:45 h).

Ankunft und Abfahrt der verschiedenen Linien am Hauptknoten Theater/Barfüsserplatz erfolgen innerhalb von nur 5 bis 10 Minuten, womit für sämtliche Linien gute Umsteigeverbindungen geschaffen werden können. Die beiden Ringlinien in Basel bringen bereits auf der ersten Fahrt ins Zentrum (ab Kleinhüningen resp. St.Jakob) um 01:00 h Fahrgäste zum Barfüsserplatz.

Die Abfahrtszeiten der Anschlussbusse sind auf die Ankunft der Züge aus Basel abgestimmt. Die Sammeltaxis stehen am Ausgangspunkt bereit und fahren, sofern Fahrgäste zusteigen.

Das neue Angebot reduziert die heute grossen zeitlichen Lücken zwischen den letzten Spät- und den ersten Frühkursen.

Der Fahrplan ist für alle Betriebsnächte identisch. Bei Grossanlässen kann der Takt verdichtet oder die Kapazität erhöht werden. In solchen Fällen können jedoch auf dem Stadtgebiet aufgrund von Sperrungen Anpassungen notwendig sein.

### **Zusteigen und Umsteigen**

Mit vielen Zustiegsmöglichkeiten holt das neue Nachtangebot die Fahrgäste an ihrem Aufenthaltsort ab und bietet ihnen Fahrgelegenheiten von einem Event-Ort zum andern oder von Event-Orten ins Zentrum. Ab dem Zentrum verkehren Trams und Busse direkt in die nähere Agglomeration sowie S-Bahnen in die entferntere Agglomeration wo Anschlussbusse in die Dörfer bereitstehen.

Neu werden auf den meisten Rückfahrten sämtliche Haltestellen bedient. Damit werden erstmals Nachtfahrten von den Agglomerationen in die Zentren möglich sowie dank guten Anschlüssen auch zwischen verschiedenen Agglomerationen (z.B. Reinach – Riehen, Pfeffingen – Frenkendorf). Da die Fahrzeuge sowieso ins Zentrum zurück fahren erschliessen diese Rückfahrten zusätzliches Fahrgastpotential ohne Mehrkosten.

Wie wichtig viele Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten sind, zeigt ein Blick auf die vielen verschiedenen Standorte der stark frequentierten Event-Lokalitäten in der Stadt Basel. Das Schiff (im Hafengebiet), das NT-Areal (hinter dem Badischen Bahnhof) und der Musikpark A2 (in der Eishalle St.Jakob) sind drei Beispiele dazu.

Bedarf für viele Aus- und Zustiegsstellen gibt es ebenfalls in der Agglomeration. Auch sie verfügt über publikumsintensive Event-Lokalitäten, und an den Wochenenden finden in der Region über das Jahr verteilt Hunderte von Anlässen jeder Grössenordnung statt.

### 3 Der Tarif

Im Projekt wird neu vorgeschlagen, auf allen Strecken ein TNW-Billett analog dem Tagestarif plus einen pauschalen, eine Nacht lang gültigen Nachtzuschlag von Fr. 5.– zu verlangen. Halbtax- und Generalabonnemente sollen gültig sein, ebenfalls das U-Abo. Mit diesen Abonnements wäre demnach nur der Zuschlag zu lösen (analog der Regelung im Zürcher Verkehrsverbund). Beim Nachtzuschlag ist denkbar, dass wie bisher Vergünstigungen mit Sponsorenkarten möglich sind.

Dank den neuen Billettautomaten des TNW kann der Nachtzuschlag von den Fahrgästen direkt an den Haltestellen gekauft werden. Der aufwändige und zeitraubende Verkauf durch den Chauffeur entfällt somit weitgehend. Dadurch kann der Fahrplan besser eingehalten werden.

Bezüglich der Ausgestaltung des neuen Tarifs laufen derzeit Gespräche mit dem TNW, welcher die Tarifhoheit besitzt.

**TNW-Fahrausweis und fünf Franken Zuschlag**

### 4 Die Sicherheit

Viele Fahrgäste erachten Fahrten während der Nacht als unangenehm oder unsicher. Die Sicherheitslage ist jedoch in der Nacht in der Regel besser als sie wahrgenommen wird. In der Nordwestschweiz unterscheiden sich Nachtfahrten (zwischen 01:00h und 05:00h) bezüglich Sicherheit nicht von Spätfahrten (zwischen 20:00h und 01:00h). Heute sind vor allem Fahrten auf stark frequentierten Linien gelegentlich problematisch. In den weniger dicht besiedelten Teilen der Region gibt es seltener Probleme.

Der Erfolg des RegioNachtnetzes wird zu einem wesentlichen Teil davon abhängen, wie sicher die Fahrten für die Kunden sind. Darum ist ein professionelles Sicherheitskonzept unerlässlich. Im Budget sind acht Prozent der Betriebskosten für die Sicherheit enthalten. Eingesetzt werden sollen sie beispielsweise für die Begleitung auf kritischen Linien.

**8% des Betriebsbudgets für die Sicherheit**

**Klare Kommunikation  
für ein überzeugendes Angebot**

## 5 Das Marketing

Das vorgeschlagene neue RegioNachtnetz hat eine klare Struktur; der Fahrplan ist einfach merkbar; der Tarif ist verständlich. Diese Klarheit und Verständlichkeit muss den Fahrgästen vermittelt werden. Hierfür ist ein koordiniertes und professionelles Marketing notwendig. Der optische Auftritt muss einheitlich und zeitgemäss sein, um von der avisierten Zielgruppe als attraktives Angebot anerkannt zu werden und den Bekanntheitsgrad auch bei nicht regelmässigen Benutzern zu steigern. Die Kommunikation soll in der Startphase gezielt Fakten und Vorteile für die Benutzer im Fokus haben.

Als für alle Partner einheitliche Bezeichnung bietet sich «RegioNachtnetz» an. Für diesen Namen spricht, dass er produktnah und gut verständlich ist sowie das Netzgebiet geografisch definiert.

Der Auftritt von Sponsoren des Gesamtnetzes oder Teilen davon sollte in den Kommunikationsmitteln des RegioNachtnetzes selbstverständlich möglich sein. Die möglichen Sponsoren leisten einen wichtigen Beitrag an den angestrebten hohen Kostendeckungsgrad.

Als kommunikativer Träger des RegioNachtnetzes bietet sich der TNW an, der mit dem U-Abo bereits ein gemeinsames Produkt seiner Partner erfolgreich betreut.

## 6 Die Finanzierung

In einer ersten Schätzung ist es möglich, mehr als die Hälfte des Aufwandes durch Einnahmen von Billetten und Zuschlägen zu decken. Das Budget des ersten Betriebsjahres (ohne Optionen) geht von 190'000 Fahrgästen aus.

Ziel ist, das RegioNachtnetz mittelfristig kostendeckend anzubieten. Dies kann durch eine Steigerung der Fahrgastzahlen, einen effizienten Betrieb sowie Sponsoring erreicht werden.

**Billette und Zuschläge decken mehr als die Hälfte der Betriebskosten**

### Das Budget des ersten Betriebsjahres

Aufwand	Fr.	%
Betriebskosten	2'114'947	92.6%
Sicherheit (8% der Betriebskosten)	169'196	7.4%
<b>Total Aufwand</b>	<b>2'284'143</b>	<b>100.0%</b>

### Einnahmen<sup>3</sup>

	Fr.	%
Einnahmen aus TNW-Tickets	419'215	18.4%
Einnahmen aus Zuschlägen	843'750	36.9%
<b>Total Einnahmen</b>	<b>1'262'965</b>	<b>55.3%</b>

Ungedeckte Kosten	1'021'178	44.7%
-------------------	-----------	-------

Den Betriebskosten liegen Richtofferten der Transportunternehmungen zugrunde, die den Charakter von ersten Schätzungen haben. Ins Gewicht fallen insbesondere die Personalkosten. Die Chauffeure haben Anspruch auf Nacht- und Wochenendzuschläge. Zudem lassen die Ruhezeitvorschriften an den Tagen vor und nach einem Nachtdienst teilweise keinen Einsatz im Liniendienst zu.

Sponsoringeinnahmen können und sollen im Nachtnetz einen respektablen Anteil der Einnahmen ausmachen. Im Budget ist dafür jedoch noch kein Betrag aufgeführt, da die notwendigen Grundlagen (Sponsoringkonzept) erst zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet werden können.

### Anteile pro Kanton

Der Anteil pro Kanton berechnet sich aus der Summe der Anteile pro Linie. Die Anteilsberechnung pro Linie erfolgt über ein definiertes Berechnungsverfahren (iKV = interkantonaler Verteilschlüssel).

Kanton	Fr.	%
Basel-Stadt	181'540	17.8%
Basel-Landschaft	580'729	56.9%
Aargau	86'897	8.5%
Solothurn	172'012	16.8%
<b>Total</b>	<b>1'021'178</b>	<b>100.0%</b>

Bei der Aufnahme von Optionen kann sich Schlüssel noch geringfügig ändern.

<sup>3</sup> Die Einnahmen basieren auf der Annahme dass das vorgeschlagene Tarifmodell durch den TNW umgesetzt wird.

### **Finanzierungsform pro Kanton**

Die Kostentragung wird in den Kantonen unterschiedlich gehandhabt (Vorschlag):

Basel-Stadt	Die ungedeckten Kosten werden vom Kanton und den Gemeinden getragen, der Verteiler ist noch auszuhandeln.
Basel-Landschaft	Die Kosten fliessen zu den ordentlichen ungedeckten Kosten und werden je zur Hälfte durch den Kanton und durch die Gemeinden getragen. Die Anteilsberechnung pro Gemeinde wird nicht angepasst.
Solothurn	Die Kosten werden direkt von den Gemeinden getragen. Die Anteilsberechnung pro Gemeinde erfolgt nach dem heutigen Mechanismus beim Nachtangebot (= gleiche Anteile für alle 22 Gemeinden).
Aargau	Das Nachtangebot wird primär durch Zuschläge und durch die Beteiligung der Gemeinden finanziert. Bei genügender Nachfrage kann das Nachtangebot ins allgemeine Angebot aufgenommen werden.

Falls Verbindungen nach Frankreich und Deutschland angeboten werden so ist eine Beteiligung dieser Länder noch zu verhandeln.

### **Die Investitionen**

Das geplante RegioNachtnetz erfordert einen einmaligen Investitionsaufwand von Fr. 950'000.–.

Haltestellen (Kennzeichnung bestehender Einstiegspunkte, Sicherung/ Markierung neuer Haltepunkte, Erstellung und Montage der Linientafeln)	250'000.–
Marketing (Erscheinungsbild, Einführungskampagne, Sponsoringkonzept, Homepage, Druckvorlagen)	500'000.–
Umsetzungsprojekt (Sicherheitskonzept, Initialaufwand der Transportunternehmen, Anpassungen Billettautomaten, Projektleitung)	200'000.–

Diese Investitionen werden als zusätzliche Abgeltungen den ungedeckten Kosten zugewiesen und über einen Zeitraum von 5 Jahren abgeschrieben. Dadurch erhöht sich der Betrag der ungedeckten Kosten pro Jahr um Fr. 190'000.–.

### **Kostenentwicklung 5 Jahre**

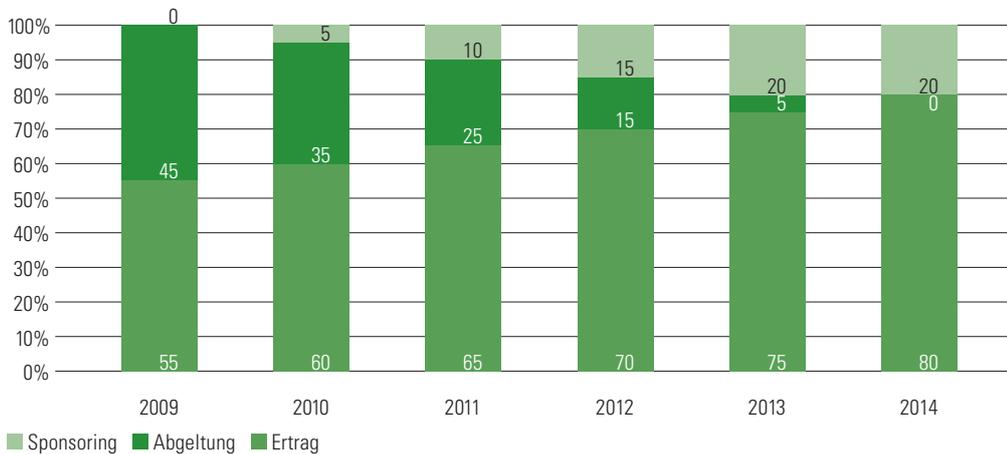
Aufgrund der zu erwartenden Mehrfrequenzen von ca. 15% pro Jahr ist eine Steigerung des Kostendeckungsgrads auf ca. 75% innert 4 Jahren zu erwarten. Weiter kann die Kostendeckung durch Streichung allfällig schlecht genutzter Angebote auf ca. 80% gesteigert werden.

Die mittelfristig verbleibenden rund 20% der Kosten können nur durch Sponsoring oder Kostensenkungen bei den Leistungserbringern gedeckt werden. Ziel ist es also, dass ab dem sechsten Betriebsjahr das Nachtnetz kostendeckend betrieben werden kann. Dabei wird der Gesamtaufwand konstant bleiben, d.h. es wird kein Angebotsausbau in die Rechnung miteinbezogen.

**Controlling**

Die Auslastung der einzelnen Linien sowie der Kostendeckungsgrad werden jährlich überprüft, so dass rasch Feinanpassungen am Angebot vorgenommen werden können falls die Auslastung die Erwartungen und Prognosen nicht erfüllt.

Die angestrebte Entwicklung der Kostendeckung präsentiert sich für die ersten sechs Jahre wie folgt:



	Kalenderjahr	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	Betriebsjahr	1	2	3	4	5	6
Abgeltung aus ungedeckten Kosten		1'021'178	794'250	567'321	340'393	113'464	0
Abgeltung aus Investition		190'000	190'000	190'000	190'000	190'000	0
<b>Total Abgeltungen</b>		<b>1'211'178</b>	<b>984'250</b>	<b>757'321</b>	<b>530'393</b>	<b>303'464</b>	<b>0</b>

Mit der beschriebenen Aufteilung der Kosten auf Kanton und Gemeinde ergibt dies folgendes Bild:

	Anteil	Verteilung	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	Kanton	kantonsintern	1	2	3	4	5	6
Basel-Stadt	17.8%	Kanton/Gemeinden <sup>4</sup>	215'590	175'196	134'803	94'410	54'017	0
Basel-Landschaft	56.9%	Kanton	344'580	280'019	215'458	150'897	86'336	0
		Gemeinden	344'580	280'019	215'458	150'897	86'336	0
Aargau	8.5%	Kanton	0	0	0	0	0	0
		Gemeinden	102'950	83'661	64'372	45'083	25'794	0
Solothurn	16.8%	Kanton	0	0	0	0	0	0
		Gemeinden	203'478	165'354	127'230	89'106	50'982	0

<sup>4</sup> Die Beteiligung der Gemeinden ist noch auszuhandeln

### Optionen

Für die nachstehenden Optionen ergeben sich jeweils folgende Mehrabgeltungen (Zusatzkosten – Mehreinnahmen):

#### Regio-S-Bahn

Verlängerung SN1 Möhlin-Brugg	Fr. 151'788.–	Aargau
-------------------------------	---------------	--------

#### Basel-Stadt

Tram N6 nach Riehen	Fr. 83'360.–	Basel-Stadt
Bus N24 nach Weil	Fr. 33'790.–	Basel-Stadt/Deutschland

#### Unteres Baselbiet

Tram N14 nach Pratteln (statt Bus N29)	keine Mehrkosten	Basel-Landschaft
--	------------------	------------------

Tram N6 muss aber gleichzeitig umgesetzt werden wegen fehlender Wendemöglichkeit am Barfüsserplatz.

#### Laufental

Verlängerung N41 Beinwil	Fr. 8'986.–	Solothurn
N45 Grellingen-Nunningen-Bretzwil statt Sammeltaxi Himmerried	Fr. 16'808.–	Solothurn/Basel-Landschaft

#### Oberes Baselbiet

N54 nach Langenbruck	Fr. 13'664.–	Basel-Landschaft
----------------------	--------------	------------------

## 7 Schlussbemerkung

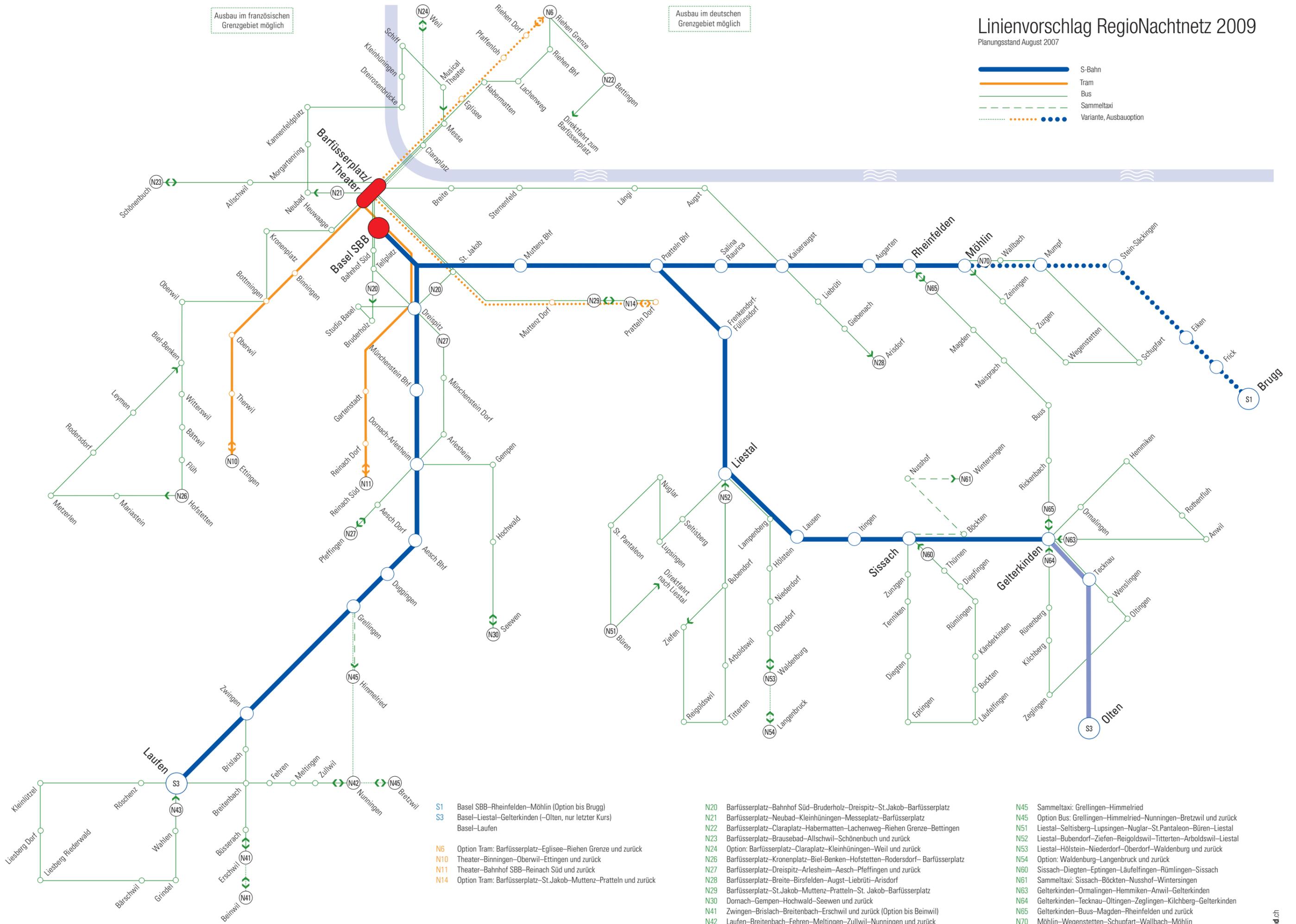
Ein flächendeckendes, attraktives Nachtangebot des öffentlichen Verkehrs ist heute in immer mehr prosperierenden Regionen eine Selbstverständlichkeit. Es ist für die Lebensqualität vieler Menschen und damit auch für die Standortattraktivität ein nicht zu unterschätzender Faktor. Ausserdem leistet es in den Betriebsnächten einen wirkungsvollen Beitrag sowohl zur Verkehrsreduktion und somit zur Gewährleistung der Nachtruhe wie auch zur Verkehrssicherheit.

**Lebensqualität,  
Standortquali-  
tät, Verkehrs-  
sicherheit:  
Das Nachtnetz  
bringt's!**

# Linienvorschlag RegioNetz 2009

Planungsstand August 2007

- S-Bahn
- Tram
- Bus
- - - Sammeltaxi
- ⋯ Variante, Ausbauoption



- S1 Basel SBB–Rheinfelden–Möhlin (Option bis Brugg)
- S3 Basel–Liestal–Gelterkinden (–Olten, nur letzter Kurs)

- N6 Option Tram: Barfüsserplatz–Eglisee–Riehen Grenze und zurück
- N10 Theater–Binningen–Oberwil–Ettingen und zurück
- N11 Theater–Bahnhof SBB–Reinach Süd und zurück
- N14 Option Tram: Barfüsserplatz–St.Jakob–MuttENZ–Pratteln und zurück

- N20 Barfüsserplatz–Bahnhof Süd–Bruderholz–DreispiZ–St.Jakob–Barfüsserplatz
- N21 Barfüsserplatz–Neubad–Kleinhüningen–Messeplatz–Barfüsserplatz
- N22 Barfüsserplatz–Claraplatz–Habermatten–Lachenweg–Riehen Grenze–Bettingen
- N23 Barfüsserplatz–Brausebad–Allschwil–Schönenbuch und zurück
- N24 Option: Barfüsserplatz–Claraplatz–Kleinhüningen–Weil und zurück
- N26 Barfüsserplatz–Kronenplatz–Biel-Benken–Hofstetten–Roderdorf–Barfüsserplatz
- N27 Barfüsserplatz–DreispiZ–Arlesheim–Aesch–Pfeffingen und zurück
- N28 Barfüsserplatz–Breite–Birsfelden–Augst–Liebrüti–Arisdorf
- N29 Barfüsserplatz–St.Jakob–MuttENZ–Pratteln–St.Jakob–Barfüsserplatz
- N30 Dornach–GempEN–Hochwald–Seewen und zurück
- N41 Zwingen–Brislach–Breitenbach–Erschwil und zurück (Option bis Beinwil)
- N42 Laufen–Breitenbach–Fehren–Meltingen–Zullwil–Nunningen und zurück
- N43 Laufen–Röschenz–Kleinfützel–Liesberg–Bärschwil–Gründel–Wahlen–Laufen

- N45 Sammeltaxi: Grellingen–Himmelried
- N45 Option Bus: Grellingen–Himmelried–Nunningen–Bretzwil und zurück
- N51 Liestal–Seltisberg–Lupsingen–Nuglar–St.Pantaleon–Büren–Liestal
- N52 Liestal–Bubendorf–Ziefen–Reigoldswil–Titterten–Arboldswil–Liestal
- N53 Liestal–Hölstein–Niederdorf–Oberdorf–Waldenburg und zurück
- N54 Option: Waldenburg–Langenbruck und zurück
- N60 Sissach–Diegten–Eptingen–Läufelfingen–Rümlingen–Sissach
- N61 Sammeltaxi: Sissach–Böckten–Nussdorf–Wintersingen
- N63 Gelterkinden–Ormalingen–Hemmiken–Anwil–Gelterkinden
- N64 Gelterkinden–Tecknau–Oltingen–Zeglingen–Kilchberg–Gelterkinden
- N65 Gelterkinden–Buus–Magden–Rheinfelden und zurück
- N70 Möhlin–Wegenstetten–Schupfart–Wallbach–Möhlin