

Arbeitsschwerpunkten. Mit zur Angebotsverbesserungen beitragen sollen unter anderem vereinfachte Grenz- und Zollformalitäten, eine grenzüberschreitende Tarifierung und die Errichtung von Park + Ride innerhalb der Region Basel. Von einem solchen Mittelverteiler werden vor allem die ausserhalb des städtischen Tram- und Busnetzes liegenden Gebiete profitieren, indem diese mit der Stadt und der übrigen Region häufiger, rascher und direkter verbunden werden. Hauptnutznießer dieser neuen Verbindungen sind in erster Linie Pendlerinnen und Pendler aus der Nordwestschweiz und den grenznahen Gebieten Südbadens und des Elsass.

Ausgangslage

Heutiges Angebot im Regionalen Personenverkehr auf schweizerischer und deutscher Seite

Im RPV auf nordwestschweizerischer Seite wird heute auf den drei von Basel ausstrahlenden SBB-Strecken (Ergolzthal-, Rheintal- und Laufentalstrecke) ein Stundentakt mit Verdichtungen während der Hauptverkehrszeiten angeboten, ein sogenanntes «Grundangebot». Erste spürbare Angebotsverbesserungen sind 1993 auf der Rheintalstrecke mit der Einführung eines sogenannten «hinkenden» Halbstundentakts (mit 20-/40-Minuten-Intervall) zwischen Stein Säckingen und Basel SBB vorgenommen worden, was auf Initiative des Kantons Aargau, aber auch unter Mitwirkung der beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt erfolgt ist. Dieses Angebot wiederum bildet heute auf schweizerischer Seite die Grundlage für die «Grüne Linie» der Regio-S-Bahn.

Auf deutscher Seite wird bereits seit längerer Zeit auf der Wiesentalstrecke zwischen Zell i.W. und Basel Badischer Bahnhof und auf der Strecke Lörrach - Weil a. Rhein an Werktagen der integrale Halbstundentakt angeboten. In Basel Bad. Bf. wiederum bestehen Anschlüsse zwischen den Regionalzügen der Wiesental- und (der bis heute nicht elektrifizierten) Hochrheinstrecke Basel - Waldshut. Auf der Hochrheinstrecke ist auf den Sommerfahrplan 1998 das Angebot bei den Regional-Express-Zügen zwischen Basel und Singen mit der Verdichtung vom Zweistunden- zum Stundentakt und dem Einsatz von modernen Dieseltriebwagen mit Neigetechik spürbar verbessert worden.

Im grossen und ganzen darf das bestehende Angebot im RPV als vergleichsweise gut bezeichnet werden. Jedoch bestehen vor allem im grenzüberschreitenden RPV noch umfangreiche Optimierungspotentiale, die es im Rahmen der Regio-S-Bahn zusammen mit den andern Partnern auf der Besteller- und Betreiberseite gezielt auszunützen gilt.

Einführung der ersten grenzüberschreitenden S-Bahnlinie und des «Regio-Takts» 1997

Auf den Fahrplanwechsel am 1. Juni 1997 konnte die erste grenzüberschreitende S-Bahnlinie von Frick und Laufenburg via Basel nach Mülhausen, die sogenannte «Grüne Linie», ihren Betrieb aufnehmen. Dieser ging eine nur knapp fünfjährige Phase der Machbarkeitsprüfung, Verhandlungen, Ausarbeitung und Genehmigung der Kredit- und Vertragsvorlagen durch Regierungen und Parlamente aller vier Partner auf der Bestellerseite (Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau sowie Région Alsace) und der Vorbereitungen auf der Betreiberseite (SBB und SNCF) voraus.

Das neue Angebot bestand anfänglich aus:

- je vier grenzüberschreitenden Züge pro Richtung während der Hauptverkehrszeiten zwischen Frick, Laufenburg und Mulhouse,
- dem «hinkenden» Halbstundentakt zwischen Basel und Stein Säckingen,
- dem Einsatz von sechs Neuen Pendelzügen (NPZ) der SBB, welche für den grenzüberschreitenden Verkehr SBB/SNCF zusätzlich mit einer Zweifrequenzausrüstung versehen wird (da sich die beiden Stromsysteme voneinander unterscheiden) und
- einer neuen S-Bahnhaltestelle im Güterbahnhof Basel St.Johann.

Das vergleichsweise recht bescheidene Angebot an grenzüberschreitenden S-Bahnzügen ist bereits auf den Fahrplanwechsel vom 24. Mai 1998 merklich verbessert worden. Seitdem verkehren Montag bis Freitag 14, an Samstagen 13 und an Sonn- und Feiertagen 10 durchgehende Züge. Besonders am Sonntag werden zu touristisch attraktiven Zeiten (z.B. am späteren Vormittag oder am frühen Nachmittag) neue Direktverbindungen angeboten.

Gleichzeitig mit der «Grünen Linie» wurde auf nordwestschweizerischer Seite der RPV auf den Strecken Olten - Basel (Ergolztallinie) und Laufen - Basel (Laufentallinie) zu einer zweiten Durchmesserlinie (der sogenannten «Blauen Linie») verknüpft (Vgl. Abbildung Nr. 1). Auf dieser Linie verkehren heute die Regionalzüge im Stundentakt, während der Hauptverkehrszeiten sogar halbstündlich). Zudem ermöglicht der sogenannte «Regio-Takt» zur halben Stunde (Minute .30) im Bahnhof Basel SBB gegenseitige Anschlüsse zwischen den Regionalzügen aus dem Fricktal und dem Laufental, zu gewissen Zeiten auch nach/von St.Johann und dem Elsass.

Geplante Massnahmen

Marktanforderungen an den RPV, geplante Ausbauvorhaben, flankierende Massnahmen

Die künftige Angebotsgestaltung im RPV in der Region Basel soll von folgenden Grundsätzen aus erfolgen:

- Ausschöpfung der vorhandenen Marktpotentiale zwecks Verbesserung des Modal Splits unter
- Beachtung der Marktdaten und Kundenbedürfnisse mit dem Ziel einer
- Optimierung des Bahnangebots.

Daraus sind folgende Marktanforderungen an den Regionalverkehr (Regio-S-Bahn) abgeleitet worden bezüglich

- Liniennetz: Unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur sind in einer ersten Phase den tatsächlichen Wunschlinien angenäherte S-Bahn-Durchmesserlinien zu schaffen. Die hierfür benötigten Streckenkapazitäten sind sicherzustellen. Hauptknotenpunkt der Regio-S-Bahn wird der Bahnhof Basel SBB sein. Hier ist die Verknüpfung des französischen und schweizerischen Regionalverkehrsnetzes mit dem deutschen herzustellen.

Darüber hinaus erscheinen auch tangentielle Verbindungen (beispielsweise Einsatzlinien während der Spitzenzeiten) unter Ausnutzung der heute nur vom Güterverkehr genutzten Umfah-

rungsstrecken Pratteln - Schweizerhalle/Muttenz - Gellert - Basel Bad. Bahnhof und Muttenz - St. Jakob/Ruchfeld - Münchenstein als prüfenswert.

- Zeitliche Verfügbarkeit (Fahrplanangebot): Der Aufbau eines integralen S-Bahn-Systems setzt mindestens einen Halbstundentakt auf allen Linien voraus, auf den nachfragestärksten Abschnitten sogar Verdichtungen bis zu einem Viertelstundentakt. Anschlüsse auf die Fernzüge sind in den Hauptknoten sicherzustellen. Die Aufenthalts- und Wendezeiten sind mit geeigneten Massnahmen zu reduzieren, so dass letztlich die Gesamtreisezeit minimiert werden kann.
- Örtliche Verfügbarkeit (neue Haltestellen): Generell sind die vorhandenen bzw. neu zu schaffenden Haltepunkte der tatsächlichen Siedlungsstruktur anzupassen. Dabei sind insbesondere die Haltestellen nach einheitlich und den verschiedenen Kundenbedürfnissen entsprechend zu gestalten und wesentlich zu verbessern, ebenso die Zugangsmöglichkeiten (z.B. Wegweisung). Als neue S-Bahn-Haltestellen sind im Kanton Basel-Stadt unter anderem Rauracher (in Riehen), Dreispitz und Morgartenring sowie auf nordwestschweizerischer Seite Pratteln-Längi, Rheinfelden Augarten, Münchwilen etc. geplant.
- Anbindung an die Feinverteiler: Angebotsverbesserungen im RPV machen wenig Sinn, wenn nicht - neben den Anschlüssen auf den Fernverkehr in den Hauptknoten - auch an den wichtigsten S-Bahn-Haltepunkten eine optimale Anbindung an die Feinverteiler (Tram und Bus) gewährleistet wird. Der Sicherstellung der Transportkette kommt also besondere Bedeutung zu. In dieser Hinsicht haben die meisten Haltestellen auch die Funktion einer regionalen öV-Drehscheibe zu erfüllen. Dies ist beispielsweise im Bahnhof St. Johann so vorgesehen (Verknüpfung S-Bahn mit der Tramlinie 1 und einer [oder mehreren] Buslinie[n]). Dies steht in engem Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungsprojekt für das St. Johann-Quartier, dessen Verwirklichung jedoch erst nach der Fertigstellung der Nordtangente möglich sein wird. Ebenso Unter demselben Gesichtspunkt ist der Bau einer neuen Wendeschleife am Badischen Bahnhof zu sehen.
- Anbindung Individualverkehr: Die Verknüpfung mit den individuellen Transportmitteln (Velo, Auto) ist als wichtige flankierende Massnahme zum Ausbau der Regio-S-Bahn generell zu fördern. Hierfür notwendige Anlagen für Bike+Ride, Park+Ride oder Kiss+Ride sind auf der elsässischen, süddeutschen und nordwestschweizerischen Seite vorgesehen. In Basel selbst sind beispielsweise bei der neuen Haltestelle St.Johann zwei Veloabstellplätze (mit je 20 Ständern beim Treppenaufgang) erstellt worden.
- Rollmaterial: Um den steigenden Fahrgastansprüchen gerecht werden zu können, ist im RPV bzw. S-Bahn-Betrieb mittelfristig der Einsatz von neuem, modular ausgebildetem Rollmaterial (Basis Leichttriebfahrzeuge oder Low Cost Fahrzeuge) mit hohem Beschleunigungs- und Bremsvermögen und den Nachfrageschwankungen entsprechend anpassbarer Gefässgrössen in Betracht zu ziehen. Insbesondere sind die Ein-/Ausstiegsverhältnisse zu optimieren, eine wesentlich bessere Übersicht der multifunktionalen Fahrgasträumen - auch zwecks Sicherheit während der Randstunden - zu gewährleisten und einer optimalen Information der Fahrgäste mit geeigneten Mitteln Rechnung zu tragen.
- Infrastrukturausbauten: Um die gesetzten Ziele in der Angebotsgestaltung (Liniennetz, zeitliche und örtliche Verfügbarkeit, Anbindung an die Feinverteiler) zu erreichen, sollen entsprechende

Ausbauten an der Infrastruktur (unter anderem Netzergänzungen, Kreuzungsstationen, Gleisverbindungen) mittel- bis langfristig möglich sein. Insbesondere ist zu prüfen, ob zwecks Fahrplanverdichtungen im RPV im Laufental der einspurige Abschnitt Laufen - Aesch mit einem neuen Doppelspurabschnitt ergänzt werden müsste.

- Marketing: Ein verbessertes Angebot soll mit gezielten marktseitigen Massnahmen allgemein besser bekannt gemacht werden, um dadurch eine noch höhere Auslastung der Regionalzüge zu erreichen. Ebenso wichtig ist ein einheitlicher Produktauftritt, ausgedrückt in einem gemeinsamen Erscheinungsbild für die Regio-S-Bahn. Mit der Einführung und der Verbesserung der «Grünen Linie» ist mit diversen Aktivitäten im Bereich Werbung und Kommunikation ein erster Schritt in diese Richtung unternommen worden. Die dabei anfallenden Kosten werden auf nordwestschweizerischer Seite von den Kantonen und den SBB gemeinsam getragen. Für das Erscheinungsbild ist insbesondere ein durch alle trinationalen Partner auf der Besteller- und Betreiberseite gemeinsam getragenes Logo für die Regio-S-Bahn eingeführt worden.

Die in diesem Zusammenhang stehende Frage einer neuen Trägerschaft für die grenzüberschreitende Regio-S-Bahn bleibt vorerst offen. Sie soll zum gegebenen Zeitpunkt geprüft werden.

Viele der oben genannten Fragen (wie z.B. neue Haltestellen, Einsatz neues Rollmaterial, Ausbau Infrastruktur) können nicht alleine und abschliessend vom Kanton Basel-Stadt gelöst werden, da ausserhalb seines Kompetenzbereichs und seiner Planungshoheit liegend, sondern nur in enger Zusammenarbeit mit den andern Nordwestschweizer Kantonen, den ausländischen Partnern auf der Bestellerseite (Région Alsace, Land Baden-Württemberg, Landkreis Lörrach etc.) und den Transportunternehmungen.

Zu diesem Zweck sind entsprechende Gremien geschaffen worden. Für die Umsetzung des Angebotskonzepts «Grüne Linie» beispielsweise sind aufgrund der interregionalen und interkantonalen Vereinbarungen eine Projektleitung und Behördendelegation eingesetzt worden. Der Vorsitz liegt beim WSD. Ebenso besteht seit kurzem eine Angebotskoordination Nordwestschweiz (Vgl. Kap. 6.4).

Fahrplanverdichtungen bei den Durchmesserzügen auf der «Grünen Linie»

Im ersten Quartal 1998 wurde im Auftrag des federführenden Kantons Basel-Landschaft von einem namhaften Basler Marktforschungsinstitut eine Befragung bei Benützern und Bewohnern entlang der «Grünen Linie» durchgeführt (welche durch die Kantone Aargau und Basel-Landschaft im eigenen Interesse je zu einem Viertel mitfinanziert worden ist). Die Marktstudie ergibt grundsätzlich eine Zufriedenheit der Kundschaft mit dem neuen Angebot der «Grünen Linie» (Fahrplan 1997), zeigt aber auch Verbesserungsmöglichkeiten auf. Beispielhaft dafür seien genannt: Steigerung des allgemeinen Bekanntheitsgrades einer durchgehenden S-Bahnlinie speziell auf elsässischer Seite, Verdichtung des Fahrplanangebots auf dem Abschnitt Mulhouse - Basel, optimalere Anbindungsmöglichkeiten der Bahnhöfe auf elsässischer Seite für den Individualverkehr (insbesondere Schaffung von P + R), engere Anbindung der Haltestelle St. Johann an das städtische Verkehrsnetz, zusätzliche Haltestellen im Kernbereich, einfache, benützerfreundliche grenzüberschreitende Tarifierung (insbesondere bei den Abonnements).

Von diesen Erkenntnissen ausgehend, hat die Projektleitung «Grüne Linie» bei der Verbesserung des Fahrplanangebots angesetzt. Mit neuen Zugleistungen auf der elsässischen Seite (auf der schweizerischen Seite bildet der seit 1993 bestehende «hinkende Halbstundentakt» Basel - Stein Säckingen nach wie vor die Grundlage) wären die Voraussetzungen nun dafür geschaffen, dass bereits auf den Fahrplanwechsel 1999 zwischen Frick und Mulhouse von Montag bis Freitag der Stundentakt eingeführt werden könnte. Weitere Fahrplanverbesserungen sind am Wochenende vorgesehen. Die Finanzierung muss aber noch durch die Région Alsace sichergestellt werden. Der definitive Entscheid dazu wird durch den Conseil Régional d'Alsace voraussichtlich im Februar 1999 gefällt werden.

Verknüpfung deutsches und schweizerisches Nahverkehrsnetz («Rote Linie»)

Zurzeit laufen intensive Planungen und Verhandlungen für eine Verknüpfung des deutschen und schweizerischen Nahverkehrsnetzes mit einer weiteren grenzüberschreitenden S-Bahnlinie, der sogenannten «Roten Linie». Eine zu diesem Zweck eingesetzte deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe hat 1997 in einem Bericht eine Weiterführung der Züge aus Zell im Wiesental via Riehen und Badischer Bahnhof nach Basel SBB und weiter ins Ergolzthal bis Olten empfohlen.

Das Angebot der «Roten Linie» soll stufenweise verwirklicht werden, koordiniert mit den Planungen auf der deutschen Seite. In einer ersten Stufe soll auf der Strecke Zell i. W. - Basel Bad. Bf. der S-Bahnstandard eingeführt werden. In einer weiteren Phase sollen die Züge bis Basel SBB verlängert werden. Für eine solche Verlängerung kann anhand einer (im Auftrag des WSD und der Gemeinde Riehen von einem externen Ingenieurbüro durchgeführten) Nachfragestudie ein Potential an Personenfahrten aus dem Wiesental und vor allem aus Riehen nachgewiesen werden. Über eine allfällige Weiterführung der S-Bahnzüge ins Ergolzthal bis Olten soll dagegen erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden. Vor allem in Bezug auf eine optimale Verknüpfung der beiden RPV-Angebote im Bahnhof SBB stellen sich in Richtung Oberes Ergolzthal (südlich von Liestal) wegen des herrschenden Kapazitätsengpasses fahrplantechnische Probleme.

Ebenso sind mit einer vorläufigen Beschränkung der «Roten Linie» auf Basel SBB die Voraussetzungen für eine öffentliche Ausschreibung des Angebots wesentlich einfacher. Das Fahrplankonzept der «Roten Linie» beruht grundsätzlich auf einem integralen ½-Stundentakt. Sowohl im Badischen Bahnhof als auch in Basel SBB sollen die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahnzüge auf diejenigen der Fernzüge abgestimmt sein. Ebenso sollen im Bahnhof SBB, im Rahmen des «Regio-Takts», optimale Anschlüsse auf die Regionalzüge ins Ergolz-, Laufen- und Fricktal ermöglicht werden.

Eingesetzt werden soll modernes Rollmaterial. Zu diesem Zweck sollen baldmöglichst neue Elektrotriebwagen beschafft werden, die der Nachfrage entsprechend ein flexibles Sitzplatzangebot bereitstellen können. Sie sollen deshalb miteinander kuppelbar sein (dank automatischer Mittelpufferkupplung) und als Zugverbund eingesetzt werden können.

Damit die «Rote Linie» bis Basel SBB) überhaupt verwirklicht werden kann, sind Anpassungen an der Infrastruktur notwendig, und zwar:

- Gleisverlegungen im östlichen Einfahr-/Ausfahrbereich des und innerhalb des Badischen Bahnhofs und,
- ein neuer Spurwechsel auf der Verbindungsbahn zwischen dem Badischen Bahnhof und Basel SBB.

Dagegen sind weder eine neue Überwerfung im östlichen Ein-/Ausfahrbereich des Badischen Bahnhofs noch eine zweite Rheinbrücke und ein neues fünftes Einfahrgleis im Bahnhof SBB zwingend notwendige Voraussetzung für die Realisierung der «Roten Linie», wie ursprünglich angenommen.

Die Pläne und Kosten für die Infrastrukturanpassungen im Badischen Bahnhof und auf der Verbindungsbahn sind von den Bahnen vorgelegt worden. Bevor ein Vorprojektierungsauftrag an die Infrastruktureigner DB AG und SBB AG erteilt werden kann, sollen auf der Bestellerseite, welche den Grossteil der anfallenden Kosten zu tragen haben wird, die Grundsätze eines Kostenteilers geregelt werden. Die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen dem Kanton Basel-Stadt (vertreten durch das WSD) und dem Land Baden-Württemberg sind derzeit im Gange. Ziel ist es, noch in der ersten Jahreshälfte 1999 zu einer Grundsatzentscheidung zu kommen, um daran anschliessend auch das Ausschreibungsverfahren einleiten zu können.

Ebenfalls im Rahmen der «Roten Linie» ist in Riehen eine zweite Haltestelle (neben der heutigen Riehen Dorf) vorgesehen. Die Planungskommission der Gemeinde Riehen hat drei Standortvarianten evaluiert und sich am 1. September 1997 für die Haltestelle Rauracher entschieden. Für diesen Standort spricht insbesondere die Tatsache, dass hier die S-Bahn sinnvoll mit den BVB-Buslinien 31, 35 und 45 verknüpft werden kann. Erste Gespräche in dieser Sache sind zwischen der Gemeinde Riehen und dem WSD geführt worden.

Neue S-Bahn-Haltestellen

Die im Rahmen der «Roten Linie» in Riehen vorgesehene Haltestelle Rauracher ist bereits im vorangehenden Kapitel erwähnt worden.

Als weitere neue Haltestellen werden zurzeit Morgartenring (auf dem Abschnitt Basel SBB/SNCF - St.Johann der «Grünen Linie») und Dreispitz (auf dem Abschnitt Basel - Münchenstein an der Laufentalstrecke) geprüft. Erste Projektskizzen und Grobkostenschätzungen der SBB zu diesen beiden Haltestellen liegen vor, ebenso eine (von einem externen Büro durchgeführte) Bedarfsanalyse und Nachfragepotentialstudie. Auf diesen Grundlagen soll einerseits die Kostenteilerfrage zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt im Grundsatz geregelt werden, andererseits gemeinsam ein Vorprojektierungsauftrag an die SBB erteilt werden. Für die Standorte der beiden Haltestellen Morgartenring und Dreispitz spricht unter anderem, dass sie optimal mit den bestehenden Tram- und Buslinien verknüpft werden können. Darüber hinaus sind insbesondere im Bereich des Naturschutzes noch adäquate Lösungen zu finden.

Fahrplanverdichtungen im RPV in der Nordwestschweiz

Es ist vorgesehen bis ca. 2001 das Angebot im RPV auf der Ergolz- und Laufentalstrecke stufenweise zu einem Halbstundentakt zu verdichten. Dies erfolgt im Rahmen der Angebotskoordination Nordwestschweiz, des Bestellverfahrens gemäss EBG und des generellen Leistungsauftrages an den öV im Kanton Basel-Landschaft.

Aktionsprogramm:

Der Regierungsrat sieht vor, in enger Zusammenarbeit mit den Partnern auf der Bestellerseite und den Transportunternehmungen, im Rahmen der Regio-S-Bahn folgende Angebotsverbesserungen im RPV herbeizuführen:

- eine Fahrplan-Verdichtung auf der «Grünen Linie» bis zu einem Stundentakt bei den grenzüberschreitenden Durchmesserzügen;
- Schaffung einer attraktiven grenzüberschreitenden Tariflösung auf der «Grünen Linie» (Vgl. auch Kap. 8);
- Schaffung der Voraussetzungen (Regelung Kostenteiler, evtl. Vorvertrag, Vorprojektierungsauftrag) zur Verwirklichung der «Roten Linie» Zell im Wiesental - Lörrach - Riehen - Basel Badischer Bahnhof - Basel SBB (evt. Verlängerung bis Olten) zusammen mit einer neuen Haltestelle Rauracher in Riehen;
- ein oder zwei neue Haltestellen in der Stadt Basel (Dreispitz, Morgartenring);
- sukzessive Fahrplan-Verdichtungen auf der Ergolz- und Laufentalstrecke;
- Klärung der Frage des Einsatzes von neuem kundenfreundlichem Rollmaterial;
- Verbesserung der Anbindung an den Feinverteiler (Bahnhof St. Johann, Badischer Bahnhof).

6.3 Güterverkehr

Ziel:

Fördern der gewerbsmässigen Güterschifffahrt auf dem Rhein und Festigen der Konkurrenzfähigkeit der Rheinhäfen

Ausgangslage

Seit jeher spielt der Güterverkehr für Basel eine wichtige Rolle. Zum überwiegenden Teil handelt es sich um Transitverkehr auf der Strasse und Schiene zwischen den Wirtschaftszentren in Nord- und Südeuropa via Oberrheingraben. Eine ebenso bedeutende Rolle spielen die Rheinhäfen bei der Basel, wo heute rund 15 % des gesamtschweizerischen Aussenhandels umgeschlagen wird. Wegen der verkehrsgünstigen Lage am Schnittpunkt verschiedener europäischer Verkehrswege ist heute Basel Sitz bedeutender internationaler Handels- und Speditionsunternehmen.

Für den Güterverkehr auf dem schweizerischen Schienennetz ist Basel der wichtigste Punkt. Hier laufen die verschiedenen Verkehrsströme zusammen (wobei die Beziehung Nord-Süd bezüglich Tonnage wesentlich stärker ist als in der umgekehrten Richtung, die mehr Leerwagen-Rückführungen aufweist). Innerhalb der Nordwestschweiz sind die juraquerenden Strecken via Bözberg und Hauenstein, welche ebenso die Zufahrtsstrecken zum Gotthard und Lötschberg bilden, von grosser Bedeutung. Im Hinblick auf AlpTransit soll dank der NEAT (mit den beiden neuen Alpenbasistunneln am Gotthard und am Lötschberg) der alpenquerende Güterverkehr in grösserem Ausmass als bisher von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.

Die europäischen Bahnen sehen vor, den grenzüberschreitenden Güterverkehr wesentlich zu beschleunigen und in Form von Taktfahrplänen zu systematisieren (Details hierzu siehe im Anhang D.).

Geplante Massnahmen

Für den Kanton Basel-Stadt ist es ausserordentlich wichtig, dass Basel weiterhin die bedeutende Stellung als Knotenpunkt des Güterfernverkehrs halten und sogar ausbauen wird können. Obwohl dabei der Transitverkehr an sich nicht von grösstem Interesse ist, ist es viel mehr die damit verbundene Sicherstellung der Anbindung Basels an die Hauptachsen des internationalen Güterverkehrs. Die bevorzugte Stellung im Schnittpunkt von internationalen Strassen- und Bahnverbindungen, die Rheinhäfen als Zugang zum Meer und zu den europäischen Binnenwasserstrassen müssen bewusst ausgenutzt werden. Dabei gilt es, die hierfür notwendige Infrastruktur in der Region Basel auf einen hohen Standard zu bringen.

Generell ist der Handlungsspielraum für einen einzelnen Kanton beschränkt. In den zur Verfügung stehenden Bereichen kann er aber entsprechend ausgenutzt werden. Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) hat im September 1998 ein Strategiepapier zur Zukunft des Güterverkehrs aus der Sicht der Kantone verabschiedet. Darin ist insbesondere ein Aktionsplan für die Kantone enthalten. Indem generell eine aktivere Rolle der Kantone auch im Güterverkehr postuliert wird, können diese beispielsweise im Rahmen der Bahnreform etwas zur

Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit im Schienengüterverkehr beisteuern. Beispielsweise können der Bau von Anschlussgleisen und vor allem das Projekt «Kombinierter Ladungsverkehr Schweiz» finanziell unterstützt werden. Gerade zu letzterem ist von der KÖV ein Auftrag an ein externes Büro zur Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie erteilt worden. Die Arbeiten sind zurzeit noch im Gange.

Im Kanton Basel-Stadt soll generell der unbegleitete kombinierte Verkehr Schiene/Strasse und Wasser/Schiene, teils auch Wasser/Strasse konsequent gefördert werden. Demgegenüber ist der begleitete kombinierte Verkehr lediglich als Übergangslösung einzustufen. Diese Meinung vertritt übrigens auch die Basler Handelskammer. Ein besonderes Gewicht ist dabei auf den Ausbau von Umschlags-Terminals im Raum Rheinhafen und Rangierbahnhof Basel Bad. Bf./Weil a. Rh. (der zurzeit von der DB AG gebaut wird) zu legen. Dies wird vor allem auch im Zusammenhang mit der Umsetzung des Alpenschutzartikels an Bedeutung gewinnen.

Aktionsprogramm:

Der Kanton Basel-Stadt wird in enger Zusammenarbeit mit der Speditions- und Transportbranche sowie der Bahnen folgende Massnahmen umsetzen:

- **Nutzungskonzeption für die baselstädtischen Hafenable, womit unter anderem eine langfristig verkehrspolitische Nutzung gesichert werden soll und damit Arbeitsplätze in der schweizerischen Rheinschiffahrt und der hier ansässigen Hafenvirtschaft erhalten bleiben sollen;**
- **Abklärung der Optimierungsmöglichkeiten für den unbegleiteten kombinierten Verkehr Schiff/Schiene/Strasse;**
- **Planungen für ein drittes Container-Terminal im Basler Rheinhafen und Optimierung der bestehenden Containerterminals (z.B. Verbesserung der Zufahrt zum Hafenbecken II);**
- **Aktive Optimierung und Erweiterung des Terminals für den begleiteten kombinierten Verkehr Schiene/Strasse auf dem Basler Rheinhafen-Areal, auch im Rahmen der Umsetzung der Alpeninitiative durch den Bund;**
- **Umfahrung Kleinhüningen zwecks besserer strassenseitiger Erschliessung des Hafenable und Entlastung des Dorfkerns vom Durchgangsverkehr;**
- **Kooperation des Rheinhafens Basel mit der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein; evt. Verstärkte Kooperation mit Rheinhafen Birsfelden.**

6.4 Angebotskoordination Nordwestschweiz und Jurabogen

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Bahnangebots in der Nordwestschweiz und zwecks Abstimmung zwischen den seitens der Kantone bestehenden unterschiedlichen Bedürfnissen im RPV und den von den SBB bzw. den Bahnen entwickelten Konzepten bezüglich Angebote, Rollmaterial im Personenfern- und Güterverkehr sowie Infrastruktur ist das Bedürfnis nach einer Gesamtkoordination gewachsen. Ausgehend von den Marktanalysen und Marktanforderungen sowie dem Basissystem Nord-Süd/Nord-Ost/Nord-West bezüglich Angebot, Infrastruktur und

Rollmaterial im gesamten Personen- und Güterverkehr sollen von den SBB und den Kantonen gemeinsam aufwärtskompatible Angebotskonzepte entwickelt werden mit den Zeithorizonten 2001 - 2005, ab 2005 (1. Etappe Bahn 2000) und - sofern schon zum heutigen Zeitpunkt überhaupt möglich - ab 2008 (nach Inbetriebnahme des ersten Basistunnels im Rahmen von AlpTransit). Daraus resultierende mögliche Zielkonflikte oder Sensitivitäten der verschiedenen Angebotsvorstellungen sollen mit Prioritätensetzung aufgezeigt werden. Ebenso soll der daraus resultierende allfällig zusätzliche Infrastrukturbedarf ermittelt werden.

Zu diesem Zwecke ist im Juni 1998 an der Regionalkonferenz KöV Nordwestschweiz die Schaffung einer Angebotskoordination beschlossen worden, die aus einem Coach Team, zusammengesetzt aus Vertretern der kantonalen Regierungen und der Generaldirektion der SBB, und aus einer Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus den Vertretern der kantonalen Fachstellen und der SBB, besteht. Der Kanton Basel-Stadt ist durch das WSD vertreten. Die Arbeitsgruppe wird dem Coach Team im Laufe des Jahres 1999 einen Schlussbericht vorlegen.

Eine Angebotskoordination mit denselben Gremien und einem analogen Auftrag ist auch für die Eisenbahnverbindungen im Jurabogen (entlang der Achse Basel - Biel - Westschweiz) gebildet worden. In diesem Gremium nehmen ebenfalls die beiden Basel Einsitz. Der Kanton Basel-Stadt ist durch das WSD vertreten.

Grenzüberschreitend sind in der Région Alsace, im Zusammenhang mit der Regionalisierung im öffentlichen Nahverkehr stehend, lokale «Comités de Ligne» gebildet worden, in denen die regionalen und kommunalen politischen Behörden sowie verschiedenen Interessenvereinigungen gemeinsam mit der SNCF bedürfnisgerechte Angebote im Regionalverkehr auf den jeweiligen Linien gestalten wollen. Ein solches «Comité de Ligne» ist auch für die Strecke Mulhouse - Basel geschaffen worden. Das WSD, welches dank der mit der «Grünen Linie» geschaffenen Beziehungen zur elsässischen Nachbarschaft zu den jeweiligen Sitzungen eingeladen wird, wird bei dieser Gelegenheit entsprechend Einfluss auszuüben versuchen.

6.5 Infrastrukturbedarf bei den Hauptstrecken

Auf dem (normalspurigen) Schienennetz in der Region Basel herrscht heute Mischverkehr vor. Die Hauptstrecken werden gleichermassen von ICE, IC/EC, TER-200, Schnell-, Regional- und Güterzügen benützt. Da bei den verschiedenen Zugskategorien wesentliche Unterschiede bezüglich Höchstgeschwindigkeit, Beschleunigungs- und Verzögerungsverhalten bestehen, werden an den Betrieb, insbesondere an den Fahrplan, hohe Anforderungen gestellt.

Die Verwirklichung von AlpTransit (Vgl. Kap. 6.3 bzw. Anhang D) wird zweifelsohne zu einer Zunahme des Güterverkehrs auf den nördlichen Zubringerstrecken zur NEAT via Basel führen. Darunter fallen auf deutscher und französischer Seite insbesondere die beiden Oberrhein Strecken Mannheim - Karlsruhe - Basel und Strassburg - Mülhausen - Basel, auf nordwestschweizerischer Seite die juraquerenden Strecken Basel - Brugg (via Bözberg) und Basel - Olten (via Hauenstein). Indem auf diesen Hauptstrecken ebenfalls Angebotsverbesserungen sowohl im Personenfernverkehr als auch im grenzüberschreitenden Regionalverkehr (Regio-S-Bahn) vorgesehen sind (Vgl.

Kap. 6.1 und 6.2 bzw. Anhang C), führt dies unweigerlich zu Zielkonflikten und Kapazitätsengpässen.

Ohne zusätzlichen Ausbau der Infrastruktur sind vollumfängliche Angebotsverbesserungen im Personenverkehr nicht möglich. Zwar lassen sich kurz- bis mittelfristig dank moderner elektronischer Sicherungstechnik (wie z.B. dem CIR-ELKE auf deutscher Seite) leistungssteigernde Effekte erzielen. Doch mittel- bis langfristig, bei weiter anhaltendem Wachstum im Schienenverkehr, können die bestehenden Kapazitätsengpässe einzig dadurch beseitigt werden, indem durch Infrastrukturausbauten der schnelle Personenverkehr (vor allem der HGV) vom langsameren Güter- und Regionalverkehr entflochten wird.

Bereits 1991/92 haben die drei Bahnen, die (damalige) DB, SNCF und SBB ihre strategischen Planungen für den künftigen Schienenverkehr in der Region Basel vorgenommen. Die in diesem Rahmen vorgesehenen Infrastrukturvorhaben sind im Anhang B aufgeführt. Die bedeutendsten davon sind auf deutscher Seite der durchgehende viergleisige Ausbau der Oberrheinstrecke Karlsruhe - Basel (für den sich seit langem auch die deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz einsetzt), auf schweizerischer Seite eine zweite Rheinbrücke in Basel und ein neuer Juradurchstich.

Die genannten Vorhaben sind in der bilateralen Vereinbarung Deutschland-Schweiz (vom 6. September 1996) festgehalten. Ebenso ist im deutschen «Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes in den Jahren 1998 bis 2002» (gemäss Bundesverkehrswegeplan) die Strecke Karlsruhe - Basel als Vorhaben mit der Priorität «vordringlicher Bedarf» aufgeführt. Betreffend die zweite Basler Rheinbrücke ist 1998 das Vorprojekt von der Generaldirektion der SBB genehmigt worden. Ein neuer Juradurchstich (dessen Planung und Projektierung noch nicht so weit fortgeschritten ist wie beim Vierspurausbau Karlsruhe - Basel und bei der neuen Rheinbrücke) kommt am optimalsten zwischen Liestal und Olten/Aarau (Variante Wisenberg Ost) zu stehen - dies vor allem auch als wesensgerechte Fortsetzung des neuen Adlertunnels zwischen Muttenz und Liestal.

Im Rahmen der strategischen Planungen sind 1992 die Generaldirektionen der drei Bahnen, gestützt auf die Ausführungen des Schlussberichts der Arbeitsgruppe, unter anderem auch übereingekommen, auf dem Südabschnitt Müllheim - Basel der Oberrheinstrecke den Bau des Katzenbergtunnels und der zweiten Rheinbrücke in Basel voranzutreiben. Damit wird auf das Überleiten der deutschen Züge (ab Höhe Müllheim) auf das französische Rheinufer nach Basel verzichtet.

Aktionsprogramm:

Der Regierungsrat setzt sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln beim Bund, den zuständigen Stellen in Deutschland und bei den Bahnen für die möglichst rasche oder baldige Verwirklichung folgender, im Rahmen von Bahn 2000 und AlpTransit für die Region Basel absolut notwendigen Infrastrukturvorhaben ein, nämlich für:

- **einen neuen Juradurchstich zwischen Liestal und Olten/Aarau (Wisenberg Ost),**
- **den durchgehenden Viergleisusbau zwischen Karlsruhe und Basel und**
- **die zweite Rheinbrücke in Basel.**

6.6 Schienenanschluss EuroAirport

Betreffend den Anschluss des Flughafens Basel-Mulhouse (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, i. Br.) an das Schienennetz hat sich der Regierungsrat bereits in seinem Antwortschreiben Nr. 0954 zu den Anzügen Elisabeth Simonius, Dennis L. Rhein und Umberto Stücklin und Konsorten vom 12. Dezember 1996 dahingehend geäußert, dass aufgrund der in Frankreich und in der Schweiz herrschenden Finanzknappheit und der mangelnden Wirtschaftlichkeit wegen des (mit schätzungsweise rund 3 Mio. Passagieren für 1998 und rund 4 Mio. Passagieren bis zum Jahr 2005 prognostizierten) vergleichsweise geringen Aufkommens im Flughafen ein Schienenanschluss nur mittel- bis längerfristig realisiert werden kann. Selbst beim Bahnanschluss des Flughafens Genf, mit einem Verkehrsaufkommen von heute 6,1 Mio. Passagieren pro Jahr, ist die Auslastung der Züge sehr gering.

Trotzdem hat sich der Regierungsrat dafür eingesetzt, dass im Rahmen des bevorstehenden Flughafenausbaus die Option eines Schienenanschlusses in Form von zwei Varianten, mit einem konventionellen Schienenanschluss und mit einem sogenannten «Tram léger» (Stadtbahnlösung) sichergestellt ist. Der Verwaltungsrat des Flughafens ist diesem Ersuchen nachgekommen. (Es sei in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen im Ratschlag Nr. 8848 betreffend Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen [Investitionsvorhaben 1997 - 2004] vom 18. August 1998 verwiesen, speziell auf die Seiten 26 und 27).

Anlässlich des letzten Treffens zwischen Bundesrat M. Leuenberger und seinem französischen Kollegen J.-C. Gayssot vom 5. November 1998 ist unter anderem beschlossen worden, die Möglichkeiten einer verbesserten öV-Erschliessung des Flughafens Basel-Mulhouse, welche ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erwarten lassen, von einer binationalen Arbeitsgruppe untersuchen zu lassen.

Als eine dieser Möglichkeiten, zumindest als Übergangslösung, erachtet der Regierungsrat eine verbesserte Bedienung des Flughafens mit Bussen (z.B. weitere Fahrplanverdichtung auf der BVB-Linie 50 oder neue Linie ab Messeplatz) als durchaus sinnvoll und prüfenswert.

7. TRAM, BUS

Ziel des Regierungsrates:

Fördern und Verbessern des Tram- und Busverkehrs als Feinverteiler

Ausgangslage

Die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) sind die wichtigste regionale öffentliche Transportunternehmung im Kanton Basel-Stadt. Jährlich befördern die BVB im Schnitt rund 130 Millionen Personen mit Tram, Auto- und Trolleybussen. Die Fahrleistung, ausgedrückt in Wagen-Kilometern (Wkm), betrug 1997 19'184'238 Wkm. Die Länge aller im Eigentum der BVB befindlichen Tram-, Autobus- und Trolleybuslinien beträgt zusammen 135 km.

Angebotsverbesserungen

Im Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr (von 1986) wurde davon ausgegangen, dass der erste Schritt zur Tramnetzoptimierung (gemäss Liniennetz-Optimierungsstudie; Liniennetz-NOPTS, der BVB), die Einführung der Vorortlinie 11 in die Innerstadt und die Verknüpfung der Linien 15 und 16 via Claragraben, bis zum Jahr 1990 realisierbar sein werde.

Die Einführung der Vorortlinie 11 in die Innerstadt und ins St. Johannquartier erfolgte im September 1994. Seitdem können die Benützerinnen und Benützer aus den Vororten Aesch, Reinach und Münchenstein direkt in die Innerstadt fahren, während das St. Johann-Quartier dank den grösseren Tramzügen von einem deutlich verbesserten Platzangebot profitiert.

Gleichzeitig mit der Einführung der Linie 11 wurde die Linie 15 ab Bankverein via Wettsteinbrücke provisorisch zum Messeplatz geleitet. Dies war nötig, um einerseits eine Überlastung des Innerstadtabschnittes Barfusserplatz - Schiffplände zu verhindern und um andererseits aus Spargründen auf die, in der Liniennetz-NOPTS noch als unbedingt notwendig erachteten (dritten) Vorsortiergleise in der Aeschenvorstadt und am Steinenberg zu verzichten.

Dagegen kann die als weiterer Schritt zur Netzoptimierung vorgesehene Verknüpfung der Linien 15 und 16 durch den Claragraben vorerst nicht realisiert werden. Der Grosse Rat hat in seiner Sitzung vom 11. Februar 1998 einen entsprechenden Ratschlag an den Regierungsrat zurückgewiesen.

Dafür haben die BVB mit einer sehr einfachen und praktisch kostenlosen Lösung einen Beitrag zur Optimierung des Tramnetzes leisten können, indem seit dem Fahrplanwechsel 1998 die Linie 8 ab Claraplatz nicht mehr zum Messeplatz, sondern im Abtausch mit der Linie 14 nach Kleinhüningen verkehrt. Mit dieser einfachen Massnahme haben Kleinhüningen und das Untere Kleinbasel nun wieder eine Direktverbindung zum Bahnhof SBB.

Als weitere Angebotsverbesserung konnte 1997 auf der Linie 3 mit dem Einsatz von längeren Tramzügen das Platzangebot spürbar verbessert werden. Auf dieser Linie gilt neu tagsüber eine integraler 7½ Minuten-Taktfahrplan mit stündlich denselben und somit leicht merkbaren Abfahrtszeiten.

Auch auf dem Busnetz konnte 1998 eine Angebotsverbesserung erzielt werden, indem die auf ihrer bisherigen Linienführung sehr schwach frequentierte und dementsprechend unwirtschaftliche Buslinie 38 neu in das Gebiet Bachgraben geführt wurde. Die Frequenzen auf der Buslinie 38 haben dank dieser Massnahme markant zugenommen, und die Bewohnerinnen und Bewohner des Gebietes Bachgraben schätzen ihre neue Direktverbindung in die Innerstadt zur Schiffflände ausserordentlich.

Weiter sind zu erwähnen:

- die 1992 eröffnete neue Buslinie 39 (Chrischonaklinik - Bettingen - Ciba),
- die Verdichtung des Fahrplanes auf der Flughafenlinie 50 (tagsüber durchgehender 20 Minuten-Takt) auf Sommerfahrplan 1996,
- die Optimierung der fahrplanmässigen Anschlüsse im Spätbetrieb,
- das neue Angebot eines Nachtbusbetriebes an Samstagen, welches im August 1997 im Rahmen von «Ideen für Basel» versuchsweise eingeführt, seit Sommer 1998 definitiv in Betrieb ist,
- die Verlängerung der grenzüberschreitenden Linie 603 in den Stosszeiten zur Schiffflände und die Verdichtung des Halbstunden-Taktes der Linie 604 von einem Halbstundentakt auf einen ¼ Stunden-Takt in den Stosszeiten (1992); Ausdehnung des Betriebs auf der Linie 604 auch auf den Samstag Nachmittag.

Dagegen musste in den vergangenen Jahren wiederholt festgestellt werden, dass sich Massnahmen zur Reduktion von Behinderungen des öVs nur sehr schwer durchsetzen lassen, selbst wenn der politische Wille dazu vorhanden ist. Behinderungen der öffentlichen Verkehrsmittel, beispielsweise durch den motorisierten Individualverkehr, wirken sich jedoch allgemein nachteilig aus sowohl auf die BVB als Transportunternehmung als auch auf die Kundschaft (längere Fahrzeiten, dadurch höhere Betriebskosten, Abnahme der Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit, letztlich sinkende Attraktivität des öVs generell).

Neues, benützerfreundliches Rollmaterial

Seit 1992 sind behindertenfreundliche Niederflurbusse beschafft worden, nämlich 12 Gelenktrileybusse Neoplan (1992, 1995/96) und 12 zweiachsige Erdgasbusse Mercedes Benz (1995/96). Alle 24 Busse sind klimatisiert und verfügen über automatische Ansagen und Anzeigen.

1997 haben die BVB den ersten in den eigenen Werkstätten umgebauten und modernisierten Anhängewagen mit Niederflur-Mittelteil in Betrieb genommen. Von diesem behindertenfreundlichen Fahrzeugtyp wird in den kommenden Jahren eine Serie von rund 30 Fahrzeugen realisiert. Anfangs 1998 wurde der erste mit einem Niederflur-Mittelteil ausgestattete Gelenkmotorwagen an die BVB ausgeliefert. 27 weitere Fahrzeuge dieses Typs werden den BVB bis Sommer 1999 zur Verfügung stehen.

Geplante Massnahmen

Es ist unbestritten, dass durch gezielte Massnahmen der öV im Kanton Basel-Stadt noch attraktiver gestaltet werden kann. Neben dem Einsatz von kundenfreundlichem Rollmaterial sind Fahrzeitbeschleunigungen wo immer möglich vorzusehen. Solche Massnahmen haben einen positiven

Einfluss auf den Modal Split. Damit der hohe Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterhin gewährleistet ist, muss der Tram- und Busverkehr zusätzlich mit baulichen und verkehrspolitischen Massnahmen - wo technisch machbar, mit verhältnismäßigem Aufwand möglich und sofern finanzierbar - im gesamten Stadtgebiet beschleunigt werden.

Angebotskonzept 1999-2001

Mit dem Angebotskonzept 1999-2001 möchten die BVB einerseits ihre Produktivität und Wirtschaftlichkeit steigern und andererseits ca. 30 % der dabei erzielten Kosteneinsparungen zum Ausbau bestehender Angebote sowie zur Erschliessung neuer Märkte verwenden.

Betreffend Liniennetz werden durch Optimierung in der Führung der einzelnen Tram- und Buslinien möglichst viele Direktverbindungen zu den Zielorten in der Innerstadt und beim Bahnhof SBB angeboten, wo in der Regel die Zahl der Parkplätze nur beschränkt vorhanden ist und daher der öV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr im Vorteil ist.

Betreffend Rollmaterial werden für die Fahrgäste Komfortverbesserungen erzielt, indem mit dem Einsatz von längeren Tramzügen das Platzangebot auf den einzelnen Linien spürbar erhöht wird. Das Fassungsvermögen der ab 1999 eingesetzten Kompositionen wird bis zu 50 % höher sein wie bisher. Zudem werden viele dieser Kompositionen neu über einen Niederflur-Einstieg verfügen, was das Ein- und Aussteigen für ältere und gehbehinderte Fahrgäste, aber auch für Mütter und Väter mit Kinderwagen deutlich erleichtert. Auch der Zugang mit Rollstühlen ist gewährleistet. Mittelfristig soll auf jedem Kurs mindestens ein Niederflureinstieg angeboten werden. (Vgl. auch nachfolgendes Kapitel Neues Rollmaterial).

Betreffend Fahrplan (Normalfahrplan) soll neu auf allen Tramlinien während des ganzen Tages ein durchgehender 7 ½ Minuten-Takt mit - soweit als möglich - gleichbleibenden, leicht merkbaren Abfahrtszeiten gelten, und zwar von Montag - Freitag zwischen 6 und 20 Uhr (an Donnerstagen sogar bis 21.15 Uhr), an Samstagen zwischen 9 und 17.15 Uhr. Von der Ausdehnung des 7 ½-Taktes bis in die Abendstunden profitieren insbesondere Berufstätige mit Arbeitsschluss gegen 19 Uhr, Wegpendler von Basel, Kundinnen und Kunden der Geschäfte mit verlängerten Öffnungszeiten (Abendverkauf am Donnerstag) sowie Besucherinnen und Besucher von Abendveranstaltungen in der Innerstadt für die Anfahrt.

Diese Fahrplanverbesserungen werden dank der Erhöhung des Sitzplatzangebotes auf den einzelnen Tramlinien ermöglicht. Damit erübrigen sich auch die bisher tagsüber üblichen zweimaligen Intervallwechsel vom 6-Minuten- auf den 7 ½-Minuten-Takt (und umgekehrt), welche die Merkbarkeit des Fahrplanes der einzelnen Linien praktisch verunmöglicht. Ebenso kann dadurch die Anzahl Kurse während der Stosszeiten reduziert werden, was insbesondere in der Innerstadt zu einer spürbaren Reduktion der Eigenbehinderung führen wird.

Im Spätbetrieb (nach 20 Uhr bzw. ca. 21.15 Uhr) soll weiterhin der 15-Minuten-Takt gelten. Eine Wiedereinführung des 12-Minuten-Takt wäre dagegen mit jährlichen Mehrkosten verbunden, die nicht mehr im Rahmen der durch das neue Angebotskonzept erzielten Einsparungen liegen würden. Statt dessen werden die letzten Abfahrtszeiten der ab der Innerstadt abgehenden BVB-Linien so angepasst, dass der letzte Kurs erst nach Mitternacht ab Bärfüsserplatz fährt.

Auch für die Buslinien soll ab 1999 ein integraler 7½ Minuten-Taktfahrplan gelten. Nötigenfalls werden dadurch grössere Fahrzeuge eingesetzt.

Neues Rollmaterial

Für die Modernisierung und Erneuerung des Fahrzeugparks der BVB liegt ein Konzept vor, mit dessen Realisierung bis zum Jahr 2002 auf allen Tram- und Buslinien der BVB behindertenfreundliche Niederflurfahrzeuge angeboten werden können. Ermöglicht wird diese Komfortverbesserung einerseits dank der Ausstattung von 28 Gelenkmotorwagen («Guggumere») mit einem Niederflur-Mittelteil (Sänfte), die bis 1999 abgeschlossen sein wird, und dank rund 30 Anhängern, in welche in den Werkstätten der BVB ein Niederflur-Mittelteil eingebaut wird. Andererseits sollen 28 Niederflur-Tramzüge («Combino») und 34 Niederflurbusse neu beschafft werden.

Der Beschaffung der 28 neuen Tramzüge hat der Grosse Rat in seiner Sitzung vom 11. November 1998 mit grossem Mehr zugestimmt (das Referendum ist nicht zustande gekommen).

Die Beschaffung einer modernen standardisierten Serie von 34 Niederflurbussen - zusätzlich zu den bereits vorhandenen 24 Stück - ist vom Grossen Rat am 10. Februar 1999 ohne Opposition genehmigt worden. Ausser auf die Benutzerfreundlichkeit dank Niederflurtechnik ist besonderes Gewicht auf umweltfreundliche Dieselmotoren mit einer zusätzlichen CRT-Abgasnachbehandlung gelegt worden. Die neuen Dieselmotoren werden dadurch bezüglich Umweltverhalten dem Erdgasbus ebenbürtig und im Betrieb erheblich kostengünstiger als Gasbusse sein. (Für Details sei auf die Ausführungen im Ratschlag Nr. 8888 verwiesen).

Das neue Fahrzeugkonzept erlaubt beim Tram die Ausmusterung der alten 4-achsigen Motorwagen des Typs Schindler, der 6-achsigen Motorwagen des Typs Düwag, bei den Bussen aller alten Trolley- und Dieselmotoren des Typs FBW und der Gelenkbusse des Typs Mercedes.

Wie bereits erwähnt, wird beim neuen Rollmaterial ein besonderes Augenmerk auf einen behinderten- und betagtegerechten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr gelegt, was im Zusammenhang mit der entsprechenden unformulierten Initiative steht. Insbesondere soll künftig jeder Tram- und Buskurs der BVB mindestens über einen Niederflureinstieg verfügen. Zunächst im Rahmen eines Pilotprojekts sollen bei einigen neuen BVB-Fahrzeugen versuchsweise Rollstuhlrampen eingebaut werden. Zudem sollen die Haltestellen entsprechend den Bedürfnissen von mobilitätsbehinderten Personen ausgebaut werden. Dazu hat der Grosse Rat ebenfalls in seiner Sitzung vom 11. November 1998 seine Zustimmung gegeben.

Tram- und Busliniennetz-Optimierung

Als eine über die Linien-NOPTS hinausgehende Massnahme ist vorgesehen, ab dem Jahr 2001 die Linien 1 und 14 beim Messeplatz mit einem neuen Gleisbogen beim Restaurant Altes Warteck (Warteckbogen) zu verknüpfen. Damit kann ebenfalls mit relativ geringen Investitionen erreicht werden, dass einerseits die bisherige Schlaufenanlage auf dem Messeplatz für die Linie 1 und 14 nicht mehr benötigt wird und dass andererseits die neue Kombi-Linie 1/14 dank des Wegfalls von zwei Endaufenthalten wirtschaftlicher betrieben werden kann als die bisherigen separaten Linien 1

und 14. Ebenso kann den Bewohnerinnen und Bewohner des Gebietes Riehenring/Horburgstrasse neu eine rasche Direktverbindung in die Gross- und Kleinbasler Innerstadt angeboten werden.

Die heute vor dem Rundhofgebäude der Messe Basel gelegene Wendeschleife, welche nach Einführung der erwähnten neuen Kombilinie 1/14 sehr wahrscheinlich nur noch von den Einsatzkursen zur Messe benötigt wird, soll im Rahmen der Neugestaltung des Messeplatzes zum Badischen Bahnhof verlegt werden. Damit verbunden, soll die heute in der Rosentalstrasse platzierte, von den Tramlinien 2 und 6 bediente Haltestelle Badischer Bahnhof näher an das Messe-Empfangsgebäude zu stehen kommen.

Nach der Verlegung der Tramschleife zum Badischen Bahnhof kann insbesondere die Linie 15 nicht mehr am Messeplatz wenden. Eine Verlängerung dieser Linie bis zum Badischen Bahnhof kommt allein schon deshalb kaum in Frage, weil für die Mehrheit der Bewohnerinnen und Bewohner des Bruderholzquartiers die Gross- und Kleinbasler Innerstadt das Hauptziel ist, wie eine 1998 durchgeführte Marktbefragung ergeben hat. Die geplante Gleisverbindung durch den Claragraben, welche insbesondere auch als Direktverbindung Bruderholz - Innerstadt konzipiert worden ist, kann nach der Rückweisung dieses Geschäfts an die Regierung und aus Kapazitätsgründen (wegen der anstehenden Arbeiten bei der Neugestaltung des Centralbahnplatzes, beim Umbau der Gerber-, Greifengasse und Hauptstrasse Binningen) kaum mehr innerhalb der nächsten zwei Jahre verwirklicht werden. Um dennoch die gewünschte Direktverbindung schaffen zu können, soll ab dem Jahr 2001 die Linie 15 wieder in die Grossbasler Innerstadt mit Endhaltestelle Schiffflände verkehren.

Die Problematik des «Flaschenhalses Innerstadt» sowie die stark ungleiche Verkehrsverteilung auf der Mittleren Brücke und Wettsteinbrücke bleiben damit allerdings bestehen. Daher soll das Projekt «Claragraben» als mittelfristige Option aufrecht erhalten bleiben.

Auf gutem Wege sind die Massnahmen zur Förderung des öVs im Rahmen von EuroVile. Hier werden ab dem Jahre 2001 die neu über den Bahnhof SBB geführten BLT-Tramlinien 10 und 11 für eine bessere Erschliessung des Bahnhofs SBB aus den Birstal und dem Leimental sowie aus dem St. Johannquartier sorgen. Indirekt in diesem Zusammenhang stehend, bedingt durch die neue Führung der Vorortstramlinien 10 und 11 über den Centralbahnplatz, soll die Haltestelle Aeschengraben auf der Seite Aeschengraben zu einer Doppelhaltestelle ausgebaut werden.

Im Rahmen der Busnetzoptimierung ist vorgesehen, bis zum Jahre 2000 die Linien 34 und 37 über die Mittlere Rheinbrücke miteinander zu verknüpfen. Diese Verknüpfung schafft nicht nur neue, interessante Direktverbindungen aus dem Oberen Kleinbasel ins Grossbasel und umgekehrt, sondern erlaubt mit dem Wegfall von zwei Endaufhalten auch einen rationelleren und wirtschaftlicheren Betrieb.

Die im Zusammenhang mit dem Angebotskonzept 1999 erforderliche Kapazitätserhöhung auf dem östlichen Abschnitt der Buslinie 36 sowie auf der Buslinie 31/34 zu den Verkehrsspitzen ermöglicht die Einführung einer neuen Einsatzlinie 40 (Claraplatz - Tinguely Museum - St. Jakob - Dreispitz).

Damit erhält das mit öV-Verbindungen eher vernachlässigte Lehenmattquartier zumindest während der Hauptverkehrszeiten eine Direktverbindung in die Kleinbasler Innenstadt.

Zur Verbesserung der Verbindungen zum Bruderholzspital kann, ebenfalls im Zusammenhang mit dem Angebotskonzept 1999, das Fahrplanintervall auf der Linie 37 (Bottmingen - Bruderholzspital - Jakobsberg) auf 7 ½ Minuten verdichtet werden. Damit werden gute Anschlüsse auf/von jedem Kurs der Linie 16 in Richtung Bahnhof SBB (Süd) und Innenstadt sowie ebenfalls auf/von jedem Kurs der neuen Durchmesserlinie 34 (Bottmingen - Schiffflände - Claraplatz - Habermatten) geschaffen.

Auf Fahrplan 1999 soll ebenfalls die heutige Buslinie 32 (Riehen Bettingerstrasse - Bettingen) bis zur Chrischonaklinik verlängert werden.

Verbesserung von grenzüberschreitenden Tram/Bus-Verbindungen

Was der grenzüberschreitende öffentliche Nahverkehr betrifft, so zeichnet sich ab, dass in der badischen und elsässischen Nachbarschaft aufgrund der hohen Investitionskosten Lösungen mit Tramlinien gegenwärtig nicht im Vordergrund stehen. Kurz- und mittelfristige Angebotsverbesserungen sollen daher zusammen mit dem Ausbau des S-Bahn-Systems bei den Buslinien erfolgen. Bereits auf Frühjahr 1999 wird mit der geplanten neuen Linie 55, welche gemeinsam mit Bussen der deutschen SWEG und der BVB betrieben wird, im ½-Stunden-Takt eine Direktverbindung vom Claraplatz via Bad. Bahnhof nach Weil a. Rh. und Haltingen angeboten. Damit wird insbesondere auch das Areal der Landesgartenschau in Weil direkt erschlossen.

Aktionsprogramm:

Die Basler Verkehrsbetriebe (WSD) sehen prioritär die Umsetzung folgender Massnahmen vor:

- **Einführung 71/2-Takt auf allen Tram- und Buslinien auf Sommer 1999;**
- **Einführung von benützerfreundlichem Rollmaterial (Tram und Busse), das auch den besonderen Anforderungen von behinderten und betagten Personen gerecht wird; ab 1999 fortlaufend;**
- **Einführung der BLT-Vorortslinien 10 und 11 via Centralbahnplatz im Rahmen von Euro-Ville auf 2001;**
- **Verwirklichung der Tram- und Busliniennetz-Optimierung (u.a. Verknüpfung der Linien 1 und 14 via neuem Warteckbogen, Führung der Linie 15 bis zur Schiffflände, Verknüpfung Buslinien 34 und 37) auf 2000/2001;**
- **Verbesserung der grenzüberschreitenden Busverbindungen, insbesondere Verlängerung der neuen Buslinie 55 Haltingen - Weil a. Rhein - Basel Bad. Bahnhof bis zum Claraplatz auf April 1999.**

8. TARIFIERUNG

Ausgangslage:

Der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW), der in der Tarifgestaltung auf einer ausgewogenen finanziellen Förderung durch das Zentrum und das Umland basiert, wurde 1987 für eine Versuchsphase bis und mit Ende 1989 beschlossen. Aufgrund des nachgewiesenen Erfolges war die Weiterführung des Tarifverbundes bei allen Partnern grundsätzlich unbestritten. Die beteiligten Kantone und Transportunternehmungen vereinbarten daher die Fortsetzung des TNW auf unbestimmte Zeit.

Speziell im Kanton Basel-Stadt hat der Grosse Rat mit Beschluss vom 18. November 1998 dem Ratschlag betreffend Änderung des Gasttaxengesetzes zugestimmt. Als Gegenleistung zur Erhöhung der Gasttaxe um Fr. 0.80 (von bisher Fr. 2.40 neu auf Fr. 3.20) können die Basler Hotelgäste in Form des sogenannten «Basel mobility ticket» ab dem 1. Januar 1999 Tram, Bus und Bahn innerhalb der beiden TNW-Zonen 10 und 11 gratis benützen.

Mit den angrenzenden Verbänden im In- und Ausland soll die Zusammenarbeit intensiviert und zugunsten einer weiteren Verbesserung des Modal Splits ausgebaut werden. Ein erster grosser Schritt ist bereits mit dem RVL Regio Verkehrsverbund Lörrach erfolgt, indem auf den 1. Juli 1995 das grenzüberschreitende Abonnement «RegioCardPlus» eingeführt worden ist. Ebenfalls wird seit dem 29. September 1996 das U-Abo auf der Verbindungsbahn Basel SBB - Bad. anerkannt.

Vorgesehene Massnahmen:

Das Verkehrsangebot innerhalb des TNW soll laufend qualitativ und quantitativ verbessert werden. Grundsätzlich zeigt die Erfahrung, dass mit einem attraktiven betrieblichen Angebot, gekoppelt mit tarifarischen Massnahmen, zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können.

Die Schaffung einer einfachen und attraktiven Tariflösung zwischen den beiden Verbänden TNW und RVL steht heute im Vordergrund, dies vor allem zwecks Förderung des grenzüberschreitenden Nah- und Regionalverkehrs im Zuge geplanter Angebotsverbesserungen (neue Buslinie 55, Regio-S-Bahn «Rote Linie» etc.). Zusammen mit dem RVL soll noch in diesem Jahr mit der sogenannten «RegioCardLight» ein neues grenzüberschreitendes Abonnement lanciert werden, welches zu einem niedrigeren Preis als die «RegioCardPlus» erhältlich ist. Auf deutscher Seite wird es für die grenznahen Zonen Weil a. Rh., Lörrach und Rheinfelden sowie Grenzach, auf schweizerischer Seite für den ganzen TNW gültig sein. Im selben Rahmen ist auch eine benutzerfreundliche Bartariflösung vorgesehen. Schliesslich sollen im Rahmen der «Roten Linie» die Strecke Riehen Dorf - Basel Badischer Bahnhof und die Verbindungsbahn vollumfänglich in den Gültigkeitsbereich des TNW integriert werden.

Mit dem District des Trois Frontières ist eine ähnliche, verbesserte Abonnementslösung für den grenzüberschreitenden Nahverkehr wie mit dem RVL geplant.

Eine kundenfreundliche Lösung bei den grenzüberschreitenden Abonnements wird ebenfalls für die «Grüne Linie» der Regio-S-Bahn angestrebt. Eine besondere Knacknuss, die es zu lösen gilt,

besteht darin, dass heute auf französischer Seite das Arbeiter-Abonnement (AHT) vom Staat subventioniert wird und dass diese Subvention bei einer grenzüberschreitenden Abo-Lösung für die Région Alsace sehr wahrscheinlich verloren gehen würde. Die Verhandlungen zwischen der Projektleitung «Grüne Linie», der Région Alsace und Geschäftsführenden Transportunternehmung (GTU) des TNW sind im Gange.

Aktionsprogramm:

Der Regierungsrat, vertreten durch das WSD bzw. die BVB und GTU des TNW, beabsichtigt, zusammen mit den ausländischen Partnern auf der Bestellerseite eine kundenfreundliche, grenzüberschreitende Tariflösung herbeizuführen.

9. KOSTEN, FINANZIERUNG

Der Regierungsrat hat im Investitionsprogramm (welches Investitionen von über Fr. 200'000.- umfasst) den jährlichen Plafonds für den Politikbereich Öffentlicher Verkehr auf Fr. 45 Mio. (1998) und Fr. 50 Mio. (ab 1999) festgesetzt. Änderungen infolge von Sparmassnahmen und durch Verschiebungen zwischen den einzelnen Politikbereichen sind dabei nicht ausgeschlossen.

Übersicht öV-Vorhaben 1999 - 2008 (ins Investitionsprogramm aufgenommen oder zur Aufnahme beantragt; Stand Januar 1999):

	Nominalkredit bzw. Restsumme (in Mio. Fr.)	Total	Beschlüsse
<u>EuroVille</u>			
• Umgestaltung Centralbahnplatz (Gesamter Nominalkredit: 36,745) ⁷	34,300		Grosser Rat, 17.5.1995
• Einführung BLT-Linien 10 und 11 (Gesamter Nominalkredit: 28,900)	13,900		Grosser Rat, 17.5.1995
• Bahnhofspasserelle (Gesamter Nominalkredit: 14,500)	<u>13,100</u>	61,300	Grosser Rat, 17.5.1995

⁷ Bewilligte Kreditsumme vor 1999

	Nominalkredit bzw. Restsumme (in Mio. Fr.)	Total	Beschlüsse
<u>Verbesserung Tram- und Busnetz</u>			
Infrastruktur:			
• Neugestaltung Elsässerstrasse (Gesamter Nominalkredit: 3,145)	0,400		Grosser Rat, 20. 11. 1996
• Erneuerung Betriebsleitstelle (insgesamt) (Gesamtsumme Nominalkredit: 9,000)	2,000		Regierungsrat, 11. 7 1995
• Anpassung Infrastruktur an neue Tramzüge	5,250		Grosser Rat, 11. 11. 1998
• Haltestelle Luzernerring/Burgfelderstrasse	0,600		
• Umbau Greifengasse	2,050		RR vom 20.10.98, geb. A.
• Dorenbach West	1,460		
• Anpassung/Umbau diverse Haltestellen	13,613		RR, gebundene Ausgaben
• Div. Erneuerungen Infrastruktur (Unter-/Ober- bau, Energieversorgung, Depot etc.)	15,656		RR, gebundene Ausgaben
• Gleisverbindung Riehenring/Clarastrasse (Warteckbogen) inkl. Umgestaltung Messeplatz	5,500		
• Tramwendeschleufe Bad. Bahnhof	11,000		
• Option Gleisverbindung Claragraben	13,400		
• Verlängerung Tramlinie 14 nach Weil	<u>14,000</u>	84,929	
Rollmaterial:			
• Beschaffung neues Tramrollmaterial (28 neue Kompositionen «Combino»); (Finanzierung über Leasing)	101,000		Grosser Rat, 11. 11. 1998
• Beschaffung 34 Autobusse, (Finanzierung über Leasing)	22,870		Grosser Rat, 10. 2. 1999
• Einbau Sänften in Tramzüge (Gesamtsumme Nominalkredit: 16,400)	2,000		Grosser Rat, 5. 11. 1996
• Anpassung Fahrzeuge an Betriebsleitsystem) (Gesamtsumme Nominalkredit: 7'500)	<u>1,000</u>	126,870	
<u>Regio-S-Bahn, 2. Etappe; Haltestelle St. Jakob</u>			
• Div. Infrastrukturanpassungen	17,000		
• Neue Haltestellen	8,000		
• Neues Rollmaterial	20,000		
• Neue SBB-Haltestelle Stadion St. Jakob	<u>5,700</u>	50,700	
<u>Rheinschiffahrt; Kombi-Verkehr Schiene/Strasse</u>			
• Verbesserung Erschliessung Hafengelände per Bahn und Strasse, Optimierg Infrastruktur	2,800		
• Div. Infrastruktur-Anpassungen Hafengelände	<u>16,500</u>	19,300	

Je nach Umfang und Interessenslage des einzelnen Projekts wird auch eine massgebliche Mitfinanzierung durch in- und ausländische Partner erwartet, wie beispielsweise im Falle des Vorhabens EuroVille (dessen Verwirklichung bereits vor Jahren vertraglich zwischen den Partnern geregelt ist) und bei der Regio-S-Bahn.

Selbst wenn die oben angeführten öV-Vorhaben im Investitionsprogramm eingestellt sind, zu vielen bereits Beschlüsse durch Regierungsrat und Grosse Rat vorliegen, müssen angesichts der angespannten Finanzlage im Kanton Basel-Stadt dennoch die Termine und Prioritäten von Jahr zu Jahr neu festgelegt werden.

Eine Angabe möglicher Realisierungszeitpunkte oder Prioritäten ist aufgrund der rollenden Planung nicht zweckdienlich.

10. AUSARBEITUNG EINES NEUEN ÖV-GESETZES; NEUORGANISATION IM BEREICH ÖV

Im Zusammenhang mit den Entwicklungen und den geplanten Aktivitäten im Rahmen des Ausbauprogramms erachtet es der Regierungsrat als notwendig, dass die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten im Bereich des öV, wie sie jetzt bestehen, zwecks besserer Koordination und erhöhter Effizienz geprüft werden.

Gleichzeitig soll mit einem kantonalen Gesetz zur Förderung des öV einerseits den neuesten Entwicklungen, insbesondere im Schienenverkehr, Rechnung getragen werden und andererseits die Förderungsmassnahmen für den öV auf eine einheitliche neue kantonale Rechtsgrundlage gestellt werden.⁸ Die entsprechenden Arbeiten sind im Gange. Es ist vorgesehen, im laufenden Jahr dem Grosse Rat eine Vorlage zu unterbreiten.

Gleichzeitig mit der Ausarbeitung eines Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, gemäss welchem insbesondere die Rolle des Kantons als Besteller von öV-Leistungen zu definieren ist, soll auch für die BVB (als wichtigstem Anbieter von öV-Leistungen im Kanton Basel-Stadt) eine neue Rechtsgrundlage geschaffen werden.

⁸ Vgl. dazu die Stellungnahme des Regierungsrates vom 27. Mai 1997 zur Motion Dennis L. Rhein und Konsorten betreffend Erlass eines Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Schreiben Nr. 0039) und den Zwischenbericht vom 14. Juli 1998 zum Anzug Prof. Dr. Hansjörg M. Wirz und Konsorten betreffend Schaffung eines Amtes oder einer Abteilung für den öffentlichen Verkehr in Basel-Stadt (Schreiben Nr. 0222).

11. ANTRAG

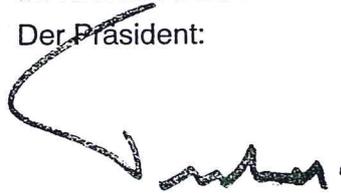
Aufgrund seiner Ausführungen schlägt der Regierungsrat dem Grossen Rat folgende Beschlussfassung vor.

://: Der Grosse Rat nimmt vom Bericht des Regierungsrates betreffend Weiterführung des Ausbauprogramms für den regionalen öffentlichen Verkehr Kenntnis.

Basel, den 9. Februar 1999

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident:



Dr. Hans Martin Tschudi

Der Staatsschreiber:



Dr. Robert Heuss

Anhang A

Verkehrsplan Basel-Stadt; Untersuchte Varianten für das Szenario 2010

Durch die in Ausführung begriffenen und schon beschlossenen Massnahmen wird das Verkehrssystem Basel bis zum Planungshorizont 2010 einige wesentliche Verbesserungen gegenüber dem Vergleichsjahr 1995 erfahren. Dieser Netzzustand mit den neuen Elementen wird im Verkehrsplan Basel als Basisnetz 2010 zugrundegelegt. Im Bereich des regionalen öffentlichen Verkehrs sind dies folgende Ergänzungen

1. SBB, DB AG und SNCF als Grobverteiler:

- Bestehende Fernverkehrsstrecken, ergänzt mit neuem Adlertunnel Muttenz - Liestal (im Rahmen der ersten Etappe von Bahn 2000)
- Regio-S-Bahn mit neuen, teils grenzüberschreitenden Durchmesserlinien

2. Nahverkehr als Feinverteiler:

- Optimiertes Tram- und Busnetz der BVB mit teils neuen Linienführungen
- Führung der Vorortlinien aus dem Birs- und Birsigtal über den Bahnhof SBB (im Rahmen von EuroVille)
- Verlängerung der Buslinie 70 bis Bahnhof SBB (im Rahmen von EuroVille)
- Neue grenzüberschreitende Buslinien
- Neue Verkehrsdrehscheibe Bahnhof St. Johann mit verlegter Tramstrecke
- Verkehrsdrehscheibe Badischer Bahnhof

Aufgrund der Ergebnisse zur Basisnetzvariante und den Vorgaben gemäss Umweltschutz Basel-Stadt, wonach gemäss § 13 sich der künftige Modal Split gegenüber dem heutigen Zustand nicht verschlechtern darf, sind im Rahmen des Verkehrsplans weitere Varianten für das Basisnetz Szenario 2010, ergänzt mit zusätzlichen Netzelementen beim öV (und beim motorisierten Individualverkehr) untersucht worden, nämlich:

- mit einer Kabinenringbahn
- mit einer (normalspurigen S-Bahn-ähnlichen) Stadtbahnlinie, welche aus dem Wiesental via Badischer Bahnhof, Achse Horburgstrasse - Dreirosenbrücke - Voltastrasse (mit einer dritten Schiene auf bestehendem Tramgleis der BVB), Bahnhof St.Johann und Bahnhof SBB zurück ins Wiesental verkehrt
- mit einem Tramtunnel in der Innerstadt (zwischen Claraplatz und Aeschentplatz/Steinentorstrasse) und Verlängerung von heutigen Tramlinien

Die Untersuchungen sind insbesondere zu folgenden Ergebnissen gelangt:

- Ergänzung mit einer Kabinenringbahn

Im Vergleich zur Basisnetzvariante 2010 wirkt sich diese Variante im gesamten regionalen öV nur mässig aus (Zunahme Modal Split um lediglich 1 - 2 % zugunsten des öV; gegenüber dem Zustand 1995 wäre aber auch mit einer Kabinenringbahn mit einer Verschlechterung des Modal Splits zu rechnen) und führt kaum zu einer wesentlichen Entlastung der Innerstadt. Statt dessen wird von der Kabinenringbahn das Stadtbild durch die Abschnitte in Hochlage, die Übergänge in Tieflage und die Haltestellenbauten in Hochlage belastet.