



An den Grossen Rat

20.0813.03

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 29. September 2021

Kommissionsbeschluss vom 29. September 2021

**Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
zum ÖV-Programm 2022–2025**

sowie

zum Vernehmlassungsbericht ÖV-Programm 2022-2025

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat gemäss § 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) alle vier Jahre ein Programm des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Programm) zur Genehmigung. Es handelt sich dabei um ein Planungsdokument, welches Basis ist für das vom Grossen Rat jährlich zu beschliessende ÖV-Globalbudget und die Leistungsvereinbarungen zwischen Regierungsrat und Transportunternehmen.

Das ÖV-Programm dient als Grundlage für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton und den in- und ausländischen Teilen der Agglomeration. Es ist abgestimmt auf den kantonalen Richtplan, das Agglomerationsprogramm des Bundes sowie den Generellen Leistungsauftrag zum ÖV des Kantons Basel-Landschaft. Der Regierungsrat stellt darin die Grundzüge der Angebots- und Infrastrukturplanung im öffentlichen Verkehr dar. Er kann das ÖV-Angebot während der Laufzeit eines ÖV-Programms im Rahmen des ÖV-Globalbudgets zwar anpassen, muss sich dabei aber an die im Programm verankerten Grundsätze halten. Nicht Gegenstand des ÖV-Programms sind die Luft- und Schifffahrt.

Der Grosse Rat kann im Rahmen der Behandlung des ÖV-Programms politische Hinweise bezüglich der Akzeptanz der vom Regierungsrat in der Planungsperiode vorgesehenen Massnahmen geben. Mit der Genehmigung des ÖV-Programms sind aber keine Entscheidungen über konkrete Projekte oder Ausgaben verbunden. Investitionsvorhaben legt der Regierungsrat dem Grossen Rat gemäss den Bestimmungen des Finanzhaushaltgesetzes (FHG) separat vor, über die weiteren Ausgaben entscheidet der Grosse Rat jeweils mit dem ÖV-Globalbudget.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat das *ÖV-Programm 2022-2025* und den *Vernehmlassungsbericht zum ÖV-Programm 2022-2025* am 13. Januar 2021 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese setzte sich an ihrer Sitzung vom 23. Juni mit dem Geschäft auseinander. Sie beantragt dem Grossen Rat einstimmig, das ÖV-Programm 2022-2025 zu genehmigen. Im Folgenden hält sie einige ihrer Gedanken dazu fest. Sie verweist darüber hinaus auf die beiden ausführlichen Dokumente des Regierungsrats. Die UVEK hat sich auch zum aktuellen Stand des Tramstreckennetzausbaus erkundigt.

2.1 Angebotsverbesserungen bis 2025

Aufgrund dafür notwendiger Infrastrukturerweiterungen sind grössere Anpassungen im Tram- und Bahnnetz erst nach 2025 möglich. Der Fokus des ÖV-Programms 2022-2025 liegt in Bezug auf den Angebotsausbau deshalb auf dem Busnetz. Vorgesehen sind in den nächsten vier Jahren eine neue Busverbindung Bachgraben - Bahnhof St. Johann (vorerst in den Hauptverkehrszeiten), eine Verbesserung der ÖV-Anbindung des Dreispitz, eine Verlängerung der Busverbindung Kleinhünigen - Badischer Bahnhof bis Muttenz Bahnhof (in den Hauptverkehrszeiten), eine Optimierung des Busangebots in Riehen und Verdichtungskurse auf der Buslinie 30 (in den Hauptverkehrszeiten). Sowohl auf dem Bus- als auch auf dem Tramnetz soll das Abendangebot zwischen 20 und 22 Uhr (Taktverdichtung) und das Nachtangebot an Wochenenden ausgebaut werden. All diese Verbesserungen führen zu einem finanziellen Mehrbedarf von etwa 4.6 Mio. Franken pro Jahr.

Aufgrund der Corona-Pandemie besteht gemäss Amt für Mobilität bei den ursprünglich für 2022 vorgesehenen neuen Angebote vorerst noch Zurückhaltung. Die Pandemie hat zu einem Einbruch der ÖV-Nutzung um 35-40% geführt. Die Verdichtung auf den 7.5'-Takt am Abend dürfte in einem ersten Schritt nur auf den wichtigsten Tramlinien erfolgen. Um einen angemessenen Nutzen zu generieren, müssen weitere Verdichtungen mit dem Kanton Basel-Landschaft und den Gebietskörperschaften im angrenzenden Ausland abgestimmt werden. Die UVEK hofft, dass die nun zurückgestellten Verdichtungen während der Hauptverkehrszeit und die Verlängerung der Linien 37 und 64 nächstes Jahr vorgenommen werden.

Gleichzeitig mit dem Ausbau am Abend ist ein Abbau des Angebots in den frühen Morgenstunden geplant. Einzelne Linien verkehren heute bereits ab 5 Uhr im 7.5'-Takt, was gemessen am Fahrgastaufkommen nicht notwendig ist. Es ist deshalb angedacht, den 7.5'-Takt erst ab ca. 6.30 Uhr anzubieten. Der Anschluss an die frühen Züge ab Bahnhof Basel SBB bleibt gewährleistet. Der mögliche Abbau am Morgen fällt insgesamt deutlich geringer aus als der Ausbau am Abend. Tendenziell nimmt die Nachfrage am Morgen ab und am Abend zu. Ob der Pendelverkehr nach der Pandemie auf das vormalige Niveau zurückfinden wird, ist ungewiss.

2.2 Buskonzept Riehen

Das in enger Zusammenarbeit mit den Rieher Behörden entstandene neue Buskonzept für Riehen ist in der öffentlichen Vernehmlassung zum ÖV-Programm 2022-2025 auf erhebliche Kritik gestossen. Es befindet sich deshalb in Überarbeitung und ist nicht wie ursprünglich vorgesehen in das ÖV-Programm integriert worden. Die neue Führung der Ortsbuslinie 45 durch die Burgstrasse und den Pfaffenlohweg ist inzwischen vom Tisch. Busführungen durch neue Gebiete sind nicht mehr vorgesehen. Stattdessen werden Alternativen auf den bestehenden Strecken geprüft. In Diskussion steht auch noch die Erschliessung des Gebiets Chrischonaweg.

Die UVEK ist erfreut, dass der Regierungsrat auf negative Rückmeldungen in der Vernehmlassung reagiert. Einen vergleichbaren Fall gab es schon beim Buskonzept Schoren im letzten ÖV-Programm.

2.3 Erhöhung ÖV-Attraktivität

Bereits vor der Corona-Krise war die ÖV-Nachfrage im gesamten TNW leicht rückläufig. Das Amt für Mobilität hat deshalb zusammen mit den BVB eine Marktanalyse durchgeführt, um dieser unerfreulichen Entwicklung zu begegnen. Als geeignete Massnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖV herauskristallisiert haben sich kürzere Fahrzeiten (vor allem beim Tram), kundenfreundlichere Tarife und Fahrausweisangebote (unter Nutzung der neuen Möglichkeiten der Digitalisierung) und eine engere Zusammenarbeit der BVB mit Anbietern von neuen Mobilitätsformen. Verfolgt werden sollen vier Handlungsfelder: «Attraktivität des ÖV-Angebots erhöhen», «Fahrausweissortiment nutzergerechter gestalten», «Multimodalität fördern» und «BVB als zuverlässiges, leistungsstarkes Transportunternehmen positionieren».

Die UVEK teilt die Meinung, dass die neuen Mobilitätsangebote für den ÖV nicht nur eine Bedrohung, sondern auch eine Chance sein können. Voraussetzung dafür sind attraktive Kombi-Angebote, mit denen man z.B. ÖV, Leihvelo, Leihrottinett oder Mietauto nutzen kann.

Vordringlich erscheint der UVEK daneben eine angepasste Tarifgestaltung, so ein den Bedürfnissen der Kundschaft gerechter werdendes U-Abo. Darüber befinden allerdings nicht die Kantone als Besteller, sondern die im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) zusammengeschlossenen Transportunternehmen.

Beim Ausbau der grenzüberschreitenden Ticket-Angebote sind in den letzten Jahren einige Verbesserungen erzielt worden. Dank Vereinbarungen zwischen TNW und Regio Verkehrsverbund Lörrach (RVL) bzw. Distribus kann mit dem U-Abo auch in einem definierten Gebiet auf deutscher und französischer Seite gefahren werden. Bedauerlich ist, dass dasselbe nicht auch mit dem Generalabonnement (GA) möglich ist. In anderen Grenzregionen ist eine Fahrt mit dem GA über die Landesgrenze hinaus möglich. Da es sich beim GA um ein nationales Produkt handelt, müssen allenfalls auch unkonventionelle Lösungen in Betracht gezogen werden – z.B. die Abgabe eines U-Abo an GA-Inhabende. Eine Motion betreffend grenzüberschreitende ÖV-Tarife fordert den Regierungsrat auf, diesbezüglich (über den TNW) auf weitere Fortschritte zu drängen. Dies ist ganz im Sinne der UVEK.

2.4 Ausblick

Bedeutende Änderungen im Tramnetz werden mit Realisierung der neuen Tramstrecken durch den Claragraben, den Petersgraben und ins Klybeck nach dem Jahr 2025 möglich. Sie erfolgen vorbehältlich definitiver Beschlüsse des Grossen Rats zu den drei Tramstrecken. Bei der Bahn stehen nach 2025 die Anbindung des EuroAirports, die Elektrifizierung und der Ausbau der Hochrheinstrecke sowie neue S-Bahn-Haltestellen im Fokus. In noch weiterer Zukunft liegt das Herzstück Basel.

In Abstimmung mit dem Tramnetz 2030 wird auch das Busnetz weiterentwickelt. Die UVEK ortet bei diesem Handlungsbedarf, was die Länge der einzelnen Linien anbelangt. Längere Linien reduzieren zwar die Zahl der Umsteigevorgänge, gleichzeitig aber auch die Fahrplanstabilität. Verspätungen können den unschönen Effekt haben, dass Busse von zwei Linien, welche eine gleiche Strecke abdecken, mehr oder weniger hintereinander fahren – der erste übertoll, der zweite fast leer. Die Verknüpfung von Linien ist deshalb – auch wenn Verspätungen im Fahrplan einkalkuliert werden – nicht in jedem Fall sinnvoll. Beiträge zur Fahrplanstabilität leisten auch der Abbau von Behinderungen des ÖV und dessen konsequente Bevorzugung, zum Beispiel an Lichtsignalanlagen. Dieses Potenzial muss ausgeschöpft werden.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 12:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlusssentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 29. September 2021 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

ÖV-Programm 2022-2025

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in das ÖV-Programm 2022-2025 sowie den Vernehmlassungsbericht des Regierungsrates Nr. 20.0813.01/20.0813.02 vom 15. Dezember 2020 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 20.0813.03 vom 29. September 2021, beschliesst:

1. Das ÖV-Programm 2022-2025 wird als Planungsgrundlage für die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Zeitraum 2022 bis 2025 genehmigt.
2. Der Vernehmlassungsbericht zum ÖV-Programm 2022-2025 wird zur Kenntnis genommen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.