



An den Grossen Rat

24.0895.02

BVD/P240895

Basel, 19. Februar 2025

Regierungsratsbeschluss vom 18. Februar 2025

Vernehmlassungsbericht ÖV-Programm 2026–2028

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Würdigung der Stellungnahmen	4
3. Zusammenfassung der Stellungnahmen	6
3.1 Kapitel 3: Rückblick auf das ÖV-Programm 2022–2025	6
3.2 Kapitel 4: Ziele und strategische Schwerpunkte 2026–2028	6
3.3 Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2026–2028	11
3.4 Kapitel 6: Finanzen	20
3.5 Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2028	21
3.6 Kapitel 8: Hängige parlamentarische Vorstösse	22
3.7 Weiteres (sonstige genannte Anliegen)	22
4. Änderungen im ÖV-Programm 2026–2028	23
4.1 Kapitel 1: Zusammenfassung	23
4.2 Kapitel 2: Einleitung	23
4.3 Kapitel 3: Rückblick: ÖV-Programm 2022–2025	23
4.4 Kapitel 4: Ziele und Strategische Schwerpunkte 2026–2028	24
4.5 Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2026–2028	24
4.6 Kapitel 6: Finanzen	25
4.7 Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2028	25
4.8 Kapitel 8: Hängige Parlamentarische Vorstösse	25
Anhang: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden	26

1. Einleitung

Das ÖV-Programm des Kantons Basel-Stadt gibt eine Übersicht über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Das Programm umfasst die Grundzüge der Angebotsplanung und gibt Auskunft zu den vorgesehenen Verkehrsleistungen und Infrastrukturmassnahmen in der nächsten Planungsperiode. Es macht zudem Angaben zum voraussichtlichen Abgeltungs- und Finanzierungsbedarf. Damit ist das ÖV-Programm ein zentraler Bestandteil der kantonalen Planung.

Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat grundsätzlich alle vier Jahre die Grundzüge des vorgesehenen ÖV-Angebots sowie der Infrastrukturplanung dar. Das vorliegende ÖV-Programm soll aber ausnahmsweise nur für drei Jahre gelten (2026–2028) – dies, um anschliessend die Periodizität des kantonalen Bestellprozesses an jene des Bundes zum regionalen Personenverkehr anzugleichen.

Den Entwurf des ÖV-Programms 2026–2028 gab der Regierungsrat am 2. Juli 2024 in die Vernehmlassung. Im Rahmen des Programms will der Regierungsrat neue Angebote im S-Bahn, Tram- und Busnetz schaffen, die Verlässlichkeit erhöhen, die Reisezeiten verkürzen sowie die Fahrzeugflotten vollständig auf erneuerbare Antriebstechnologien umstellen. Ebenso wichtig ist ihm ein einfacherer Zugang zum öffentlichen Verkehr, sei es durch ein leicht verständliches und einfach verfügbares Fahrausweissortiment oder durch die Förderung von Trends kollektiver Mobilität (zum Beispiel Sharing-Angebote von Velos oder E-Trottis an Umsteigepunkten des ÖV) als Ergänzungsangebote zum klassischen ÖV. Insbesondere folgende Angebotsmassnahmen hat der Regierungsrat vorgesehen:

- Inbetriebnahme der neuen Tramstrecke Margarethenverbindung
- Erste Optimierungen des Busangebots im Gebiet Basel Ost mit Anbindung an den Bahnhof SBB
- Bessere Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Bachgraben mit dem Bus, auch als Vorläuferbetrieb für das geplante Tram Bachgraben
- Optimierung des Busangebots in Bettingen
- Erschliessung des Dreiländerecks mit dem ÖV und bessere Anbindung des Gebiets rund um den Zoll Otterbach
- Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn: Den ersten Meilenstein ab Dezember 2025 bildet der 15 Minuten-Takt Basel–Liestal. Frühestens ab 2027 verbessern zusätzliche Züge des RegionalExpress wie auch der Regionalbahn aus Richtung Freiburg die Verbindung vom Oberrhein zum Bahnhof SBB.
- Ausgebaute und elektrifizierte Hochrheinstrecke mit Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2027
- Fernverkehr: Neuer Doppelspur-Abschnitt Duggingen–Grellingen und damit neu Halbstundentakt Basel–Biel. Dabei stündlich ab Biel ein Zug mit Weiterverkehr bis nach Lausanne

Zusätzlich hat der Regierungsrat im Vernehmlassungsentwurf festgehalten, wie er auch nach 2028 den ÖV weiter ausbauen und damit die klimafreundliche Mobilität stärken will.

Die Vernehmlassung zum ÖV-Programm dauerte vom 2. Juli 2024 bis zum 2. Oktober 2024. Die Vernehmlassungsteilnehmenden konnten mithilfe eines strukturierten Fragebogens Rückmeldung geben. Rund 69 Prozent der insgesamt 55 Teilnehmenden haben die Online-Version des Fragebogens ausgefüllt. Rund 18 Prozent der Teilnehmenden haben den Fragebogen per E-Mail oder Post gesendet und rund 12 Prozent der Stellungnahmen wurden in anderer Form verfasst (z.B. freier Text in einem Brief oder einer E-Mail).

2. Würdigung der Stellungnahmen

Das Amt für Mobilität des Bau- und Verkehrsdepartementes hat insgesamt 55 Stellungnahmen zum ÖV-Programm erhalten. Es haben sich 45 verschiedene Quartierorganisationen, politische Parteien, Transportunternehmen, Nachbarkörperschaften, Vereine, Verbände und weitere Institutionen an der Vernehmlassung beteiligt. Die Anzahl der Stellungnahmen von Organisationen ist damit ungefähr gleich hoch wie beim letzten ÖV-Programm (2022–2025). Von Privatpersonen sind 10 Stellungnahmen eingegangen. Das sind deutlich weniger als beim letzten ÖV-Programm.

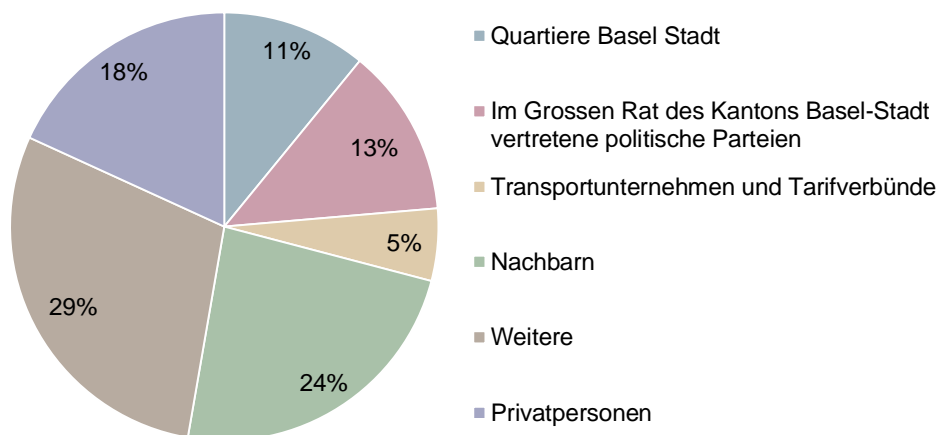


Abbildung 1: Vernehmlassungsteilnehmende

Das Spektrum der angesprochenen Themen und Haltungen zum ÖV-Programm sowie zur ÖV-Entwicklung im Kanton ist breit. Die Vernehmlassung zeigt, dass die Teilnehmenden dem ÖV sehr positiv gegenüberstehen. Die Zustimmung zum ÖV-Programm und dessen Inhalten ist grundsätzlich hoch. Einzelne Inhalte werden jedoch kontrovers diskutiert.

Mit den Zielen und strategischen Schwerpunkten 2026–2028 sind die Vernehmlassungsteilnehmenden mehrheitlich einverstanden. Klar unterstützt wird das Vorhaben des Regierungsrates, mit einem attraktiven ÖV zum Erreichen der Klimaziele im Verkehr beizutragen. Einige Eingaben weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es vor allem darum gehen sollte, den Anteil des ÖV an der Gesamtverkehrsleistung zu erhöhen (im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr). Zudem regen verschiedene Stellungnahmen an, Themen wie Multimodalität und Innovation stärker zu berücksichtigen.

Bei den Angebotsentwicklungen fällt auf, dass viele Akteure den Ausbau des Tramnetzes begrüßen, aber ein schnelleres Vorgehen wünschen. Einige Organisationen sind der Ansicht, dass der Kanton Basel-Stadt im vorliegenden Programm zu oft auf den Bus als Lösung setze, obwohl das Tram oftmals besser geeignet wäre. Demgegenüber erachten einzelne Vernehmlassungsteilnehmende das Tram als zu teuer und unflexibel und sehen in elektrisch angetriebenen Bussen eine günstigere und grundsätzlich ebenfalls klimafreundliche Alternative.

Die Neuordnung des Busangebots Basel Ost hat zu vielen Kommentaren geführt. Die vorgesehene Neuordnung wird begrüsst und die in diesem ÖV-Programm geplanten Massnahmen der ersten Etappe werden weitgehend unterstützt. Die Massnahmen der zweiten Etappe, die erst mit dem folgenden ÖV-Programm ab 2029 umgesetzt werden sollen, rufen allerdings verschiedentlich Kritik und den Wunsch nach einer Überarbeitung hervor.

Auch das Busangebot Bachgraben hat einige Reaktionen hervorgerufen. Grundsätzlich unbestritten ist die bessere Erschliessung des Gebiets. Ebenso wird das mittel- bis längerfristig geplante

Tram Bachgraben grossmehrheitlich unterstützt. Auf Kritik stossen dagegen die Übergangslösungen, die im Rahmen des vorliegenden ÖV-Programms umgesetzt werden sollen.

Die Verbesserungen bei der trinationalen S-Bahn sowie die weiteren Verbesserungen bei der Bahn finden ausgesprochen viel Zustimmung. Namentlich der angekündigte 15-Minuten-Takt Basel–Liestal wird erfreut zur Kenntnis genommen. Mehrere Stellungnahmen betonen die längerfristig grosse Bedeutung des geplanten Herzstücks (Tunnelverbindung zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof mit einer Abzweigung Richtung Basel St. Johann).

Einige Vernehmlassungsteilnehmende weisen darauf hin, dass der Zugang zum ÖV für Menschen mit Einschränkungen weiterhin nicht optimal sei.

Das Wachstum beim Globalbudget ÖV wird unterschiedlich beurteilt. Einige Vernehmlassungsteilnehmende erachten das Wachstum vor dem Hintergrund der Klimaziele als notwendig, während andere einen stärkeren Fokus auf Effizienz und Sparmöglichkeiten fordern.

3. Zusammenfassung der Stellungnahmen

Das vorliegende Kapitel fasst die 55 eingegangenen Stellungnahmen zusammen. Es folgt dabei der Berichtsstruktur gemäss der Vernehmlassungsvorlage des ÖV-Programms 2026–2028. Erwähnt werden primär die wichtigsten und häufigsten Rückmeldungen. Zusätzlich wird die erhobene Zustimmung resp. Ablehnung in Diagrammen dargestellt.

Anmerkung zum Umgang mit den Stellungnahmen: Anträge oder Anmerkungen, die über den Inhalt des Programms hinausgehen oder nicht in der (alleinigen) Zuständigkeit des Kantons Basel-Stadt liegen, leitet das Amt für Mobilität an die zuständigen Planungs- oder Projektierungsstellen, Transportunternehmen oder sonstige Partnerorganisationen weiter.

3.1 Kapitel 3: Rückblick auf das ÖV-Programm 2022–2025

Einzelne Stellungnahmen gehen auf jene Abschnitte der Vernehmlassungsvorlage ein, die den **hindernisfreien Zugang zum ÖV** behandeln (Kapitel 3.1.5 und 3.1.6 der Vernehmlassungsvorlage). Begrüsst wird das Aufstocken des Kantonsbeitrages Basel-Stadt bei den Behindertenfahrdiensten. Bemängelt wird zugleich, dass der hindernisfreie Zugang zu Bus und Tram auf sich warten lasse. Zudem funktioniere der aktuelle Ersatztransport mit Rollstuhltaxis schlecht und sei mit einem Bestellvorlauf von zwei Stunden wenig alltagstauglich.

3.2 Kapitel 4: Ziele und strategische Schwerpunkte 2026–2028

Eine Mehrheit der Teilnehmenden ist mit den Zielen und strategischen Schwerpunkten einverstanden: 84 Prozent stimmen klar oder mehrheitlich zu («Ja» und «Mehrheitlich Ja»). Dies entspricht einer Zunahme von rund 14 Prozentpunkten gegenüber dem ÖV-Programm 2022–2025. Ablehnende Antworten («Nein» oder «Mehrheitlich Nein») gab es keine, während beim ÖV-Programm 2022–2025 noch 8 Prozent ablehnend antworteten.

Sind Sie mit den Zielen und strategischen Schwerpunkten im Grundsatz einverstanden (Frage 1.1)?

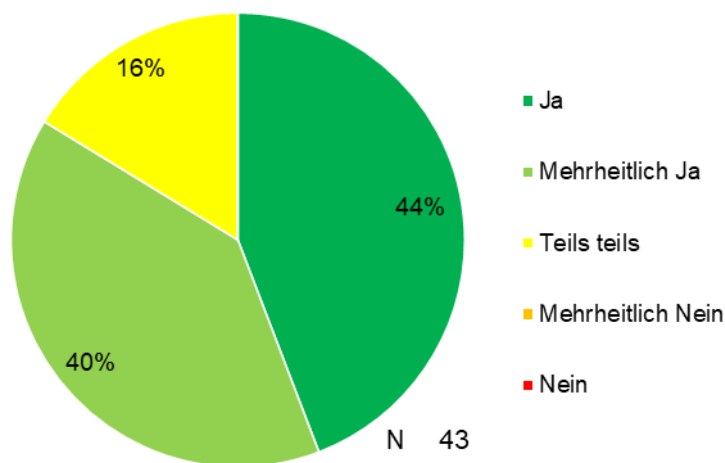


Abbildung 2: Grundsätzliches Einverständnis mit den Zielen und strategischen Schwerpunkten

Diverse Vernehmlassungsteilnehmende betonen in ihren Kommentaren explizit, dass sie die Ziele und strategischen Schwerpunkte begrüßen. Vereinzelt wird bemängelt, dass die Ziele und strategischen Schwerpunkte zu wenig konkret seien, z.B. in Bezug auf Messbarkeit und Wirkung (Kosten/Nutzen).

Kapitel 4.1: Klimaschutzziele

Eine klare Mehrheit der Teilnehmenden ist der Ansicht, dass die strategischen Angebotsentwicklungen und die weiteren Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots angemessen zur Erreichung der Klimaschutzziele des Kantons Basel-Stadt beitragen:

Tragen die strategischen Angebotsentwicklungen und die weiteren Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots angemessen zur Erreichung der Klimaschutzziele von Basel-Stadt bei (Frage 1.2)?

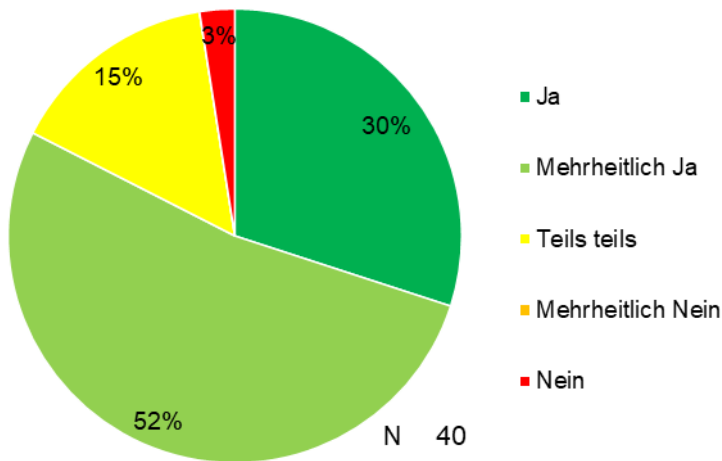


Abbildung 3: Einschätzungen zum Beitrag der Massnahmen an die Erreichung der Klimaziele

Viele Vernehmlassungsteilnehmende betonen, dass der ÖV-Ausbau – u.a. mit dichteren Takten, mehr Verbindungen und klimafreundlichen Antrieben – wesentlich zum Klimaschutz im Verkehr beiträgt. Für einzelne Teilnehmende sind die Verbesserungen aber zu wenig konkret und schreiten zu langsam voran, besonders die Tramnetzentwicklung wird in diesem Zusammenhang erwähnt. Einige Akteure betonen, dass neben der ÖV-Angebotsentwicklung weitere Massnahmen notwendig sind, um den klimafreundlichen ÖV und den klimafreundlichen Verkehr im Allgemeinen attraktiver zu machen. Erwähnt werden hierbei Themen wie die Neuaufteilung des Strassenraums, Digitalisierung, intelligente Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, geteilte Mobilität, «Mobility as a service» (MaaS), das Parkraummanagement, Massnahmen im Ticketing und Vertrieb, die Veränderung der Mobilitätskultur oder attraktive Velo- und Fusswege.

Mehrfach gehen die Teilnehmenden auf den Anteil des ÖV an der Gesamtverkehrsleistung ein («Modal Split»). Viele Akteure begrünnen grundsätzlich jede Verschiebung beim Modal Split hin zum ÖV. Vereinzelt fällt der Hinweis, dass es nicht darum gehen sollte, die im ÖV zurückgelegten Personenkilometer generell zu erhöhen, sondern einzig darum, den Anteil des ÖV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu steigern. Gemäss einer Stellungnahme fehlen im ÖV-Programm Ziele zum Anteil des ÖV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr – dies wäre beim grenzüberschreitenden Pendlerverkehr besonders wichtig, der einen ungenügenden ÖV-Anteil aufweise. Ein anderer Akteur stellt infrage, ob der geplante Ausbau des ÖV angesichts des prognostizierten Wachstums von Stadt und Agglomeration bis 2045 ausreicht, um den Modal Split zugunsten des ÖV zu verändern.

Eine Organisation will überprüfen lassen, ob der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr wirklich zu reduzieren sei. Dies mit der Begründung, dass leise und klimafreundliche elektrische Fahrzeuge in einem integrierten Mobilitätssystem eine wichtige Rolle spielen könnten. Zudem sei der Verkehr bei Platzproblemen in den Untergrund zu verlagern. Ein weiterer Akteur

erachtet es zwar als sinnvoll, dass der ÖV gestärkt wird, dies dürfe aber den motorisierten Individualverkehr nicht bremsen.

Weiteres: Ein Akteur begrüsst die prominente Erwähnung der Mobilitätsstrategie des Kantons im ÖV-Programm, vermisst aber eine angemessene Nennung der Klimaschutzstrategie. Eine Organisation bemängelt, im ÖV-Programm werde der klimafreundliche Verkehr zu stark mit dem ÖV gleichgesetzt. In diesem Zusammenhang müsse neben dem ÖV auch der Fuss- und Veloverkehr erwähnt und gefördert werden. Ein Akteur ist der Ansicht, dass beim ÖV vor allem Sauberkeit, Zuverlässigkeit und Verbindungsqualität im Vordergrund stehen sollten und weniger der Klimaschutz.

Kapitel 4.2: Strategische Angebotsentwicklungen

Der Ausbau des ÖV-Angebots wird grossmehrheitlich als unabdingbar beurteilt. Begrüsst wird vor allem, dass der Kanton die Angebotsentwicklung auf die Erschliessung von Entwicklungsarealen ausrichten will. Positive Stimmen finden sich ebenso zur Entlastung der innerstädtischen Verkehrswege und zur geplanten Verbesserung von S-Bahn-, Tram- und Busverbindungen über die Kantonsgrenzen hinweg.

Von Unternehmensseite werden Massnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV-Angebots und die Bereitstellung eines adäquaten Angebots in den Randstunden begrüsst. Einem Akteur fehlen jedoch genauere Aussagen über die Pendlerströme zwischen den Wohnorten und Arbeitsplatzgebieten im Trireno-Raum und wie diese besser erschlossen werden sollen.

Einige Akteure erwähnen, dass aus Sicht von Pendlerinnen und Pendlern die Verkehrsanbindung an den Endpunkten der ÖV-Linien noch ausbaufähig sind. Dazu könnten beispielsweise Park- und Ride-Möglichkeiten gehören.

Vereinzelt weisen Akteure darauf hin, dass die Zunahme der Bus- und Tramverbindungen an bestimmten Stellen das Staurisiko erhöht. Dabei sprechen sie sich unter anderem für eine stärkere Entflechtung von ÖV und Individualverkehr aus.

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

Generell wird der Ausbau des S-Bahn-, Tram- und Busnetzes positiv bewertet.

Kapitel 4.2.2: Tramnetzentwicklungen

Ein Grossteil der Vernehmlassungsteilnehmenden stuft die Weiterentwicklung des Tramnetzes als sehr wichtig ein.

Bemängelt wird mehrfach, dass der dritte Bericht zur Tramnetzentwicklung aussteht und die Planung des Tramnetzes zu zögerlich erfolge. Einige Stellungnehmende schreiben, dass Entwicklungsgebiete nicht genügend vorausschauend erschlossen werden (Bachgraben und Klybeck werden mehrmals erwähnt). Zudem wird mehrfach kritisch beurteilt, dass von den wichtigsten Elementen des Tramnetzes 2030 nur die Margarethenverbindung im Zeitraum 2026–2028 realisiert werden soll, während die Umsetzung der übrigen Elemente erst für den Zeitraum nach 2028 vorgesehen ist.

Zwei Akteure sehen den geplanten Ausbau des Tramnetzes kritisch oder lehnen ihn ab. Zumindest sei der Ausbau genauer zu evaluieren. Zudem sollen vermehrt elektrische Busse eingesetzt werden, denn der Bau neuer Tramstrecken sei teuer und die Busse seien flexibler einsetzbar.

Diverse Akteure betonen den Entlastungsbedarf in der Innenstadt. Ein Akteur weist darauf hin, dass wenn die mit dem Tramnetz 2030 geplanten Infrastrukturmassnahmen im Innenstadtbereich nicht wie vorgesehen umgesetzt werden können, das Tramnetz 2030 nochmals vertieft geprüft werden müsste. Eine Stellungnahme gibt zu bedenken, dass eine Entlastung der Innenstadt auf

Kosten der Erreichbarkeit des ÖV gehen könnte, die Innenstadt müsse aus allen Teilen der Stadt ohne Umstieg erreichbar bleiben. Eine weitere Stimme vertritt die Ansicht, dass eine Verbesserung des Innenstadtdurchflusses bereits mit dem bestehenden Gleisnetz möglich wäre.

Kapitel 4.2.3: Strategische Busnetzentwicklung 2030

Erfreut wird zur Kenntnis genommen, dass die Fachstellen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft zusammen mit den Transportunternehmen Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) und Baselland Transport AG (BLT) Lösungsansätze zur **Busnetzentwicklung** entwickelt haben. Die Abbildung 10 im ÖV-Programm bilde Inhalte dieser Ansätze aber nicht verständlich genug ab.

In mehreren Stellungnahmen finden sich Forderungen nach einer generellen Entflechtung des ÖV und des motorisierten Individualverkehrs auf den Verkehrswegen (z.B. Eigentrassees für den Bus) sowie nach weiteren Busbeschleunigungsmassnahmen.

Ein Akteur warnt bei der Entwicklung des Busnetzes vor unnötiger Unruhe im System. Es sei für die ÖV-Nutzenden verwirrend, wenn Buslinien wenige Jahre nach der Einführung abgeschafft, verändert oder durch andere Linien ersetzt werden.

Kapitel 4.2.4: Entwicklung S-Bahn

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende betonen, wie wichtig der Ausbau der S-Bahn und gute Anbindungen an die Feinverteilung (Tram, Bus) seien. Namentlich erwähnt wird besonders die trinationale S-Bahn.

Einige Akteure betonen die Notwendigkeit und Bedeutung des sogenannten Herzstücks Basel. In einzelnen Stellungnahmen wird das Herzstück aber auch kritisch betrachtet. So bringe der Bau der Infrastruktur über viele Jahre Schwierigkeiten für die ÖV-Nutzenden mit sich. Zudem gebe es negative Umwelteinwirkungen.

Kapitel 4.3: Weitere Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots

Viele Vernehmlassungsteilnehmende teilen die Meinung, dass neben dem Ausbau des ÖV-Angebots weitere Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV notwendig sind. Erwähnt werden etwa die Möglichkeiten der Digitalisierung, eine attraktive Preisgestaltung oder eine innovative Kombination von Verkehrsmitteln resp. eine reibungslose Benützung der Transportkette.

Kritisiert wird vereinzelt eine unzureichende Berücksichtigung neuer Mobilitätstechnologien im ÖV-Programm etwa autonomer Fahrzeuge und On-Demand-Dienste. Ein Akteur fordert hierzu Pilotprojekte.

Kapitel 4.3.1: Verkürzung der Reisezeiten

Die Aussage aus dem ÖV-Programm, dass die Reisezeit ein wesentlicher Faktor bei der Verkehrsmittelwahl ist, wird allgemein geteilt. Eine Stellungnahme fordert gar, diesem Thema mehr strategisches Gewicht zu verleihen.

Als Lösungsansatz zur Verkürzung erwähnen einzelne Vernehmlassungsteilnehmende die geplanten neuen Tramstrecken. Hierbei wird auch die Frage aufgeworfen, ob vereinzelt auch Tram- und Bushaltestellen im Innenstadtbereich zu reduzieren sind. Befürwortende sehen darin eine Möglichkeit, die Durchschnittsgeschwindigkeit des ÖV zu erhöhen. Ablehnende befürchten eine schlechtere Erreichbarkeit vieler Ziele in der Innenstadt und in der Folge eine erhöhte Gesamtreisezeit aufgrund längerer Fusswege.

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende weisen darauf hin, dass Bus und Tram oft im Stau stehen. Eine Entflechtung der Fahrbahnen von ÖV und Individualverkehr wäre demnach wichtig, ebenso

mehr Verkehrsflächen für Bus und Tram. Vereinzelt wird zudem darauf hingewiesen, dass Tempo 30 eine verlangsamende Wirkung auf den ÖV haben kann.

Gefordert wird zudem neben der Verkürzung der Reisezeit auch andere Faktoren in die Betrachtung mit einzubeziehen (z.B. Erreichbarkeit, Reisezeiten von Tür zu Tür, Fahrplanstabilität, Taktoptimierung, nahtloses Umsteigen zwischen Verkehrsmitteln etc.).

Kapitel 4.3.2: Flottenmodernisierung und Standardisierung der Herstellerinfrastruktur

Die Umstellung der Busflotte auf elektrischen Antrieb wird allgemein als ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Klimaziele gesehen.

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende verlangen, dass im ÖV-Programm explizit ergänzt wird, dass für neu beschaffte Trams eine Schiebetrittvorrichtung vorgesehen wird. Diese Vorrichtung gewährleiste Menschen mit Behinderungen den Zugang zum Tram und sei von Bedeutung für die Entschärfung von Sicherheitsproblemen für Velofahrende im Bereich von Tramhaltestellen. Ebenfalls wichtig für Menschen mit Behinderungen seien niederflurige Trams.

Einige Vernehmlassungsteilnehmende plädieren für den Erhalt von Wartehallen. Beantragt wird vereinzelt auch eine nochmalige Evaluierung der Aufhebung von Doppelhaltestellen. Doppelhaltestellen könnten demnach eine Übergangslösung bis zur Realisierung des Tramnetz 2030 sein.

Einzelne Akteure gehen auf die Modernisierung der Billettautomaten ein. Diese sei wichtig. Vereinzelt wird gefordert, dass die Automaten weiterhin Bargeld akzeptieren sollen. Falls bargeldlose Billettautomaten installiert werden, müsse die Nutzung auch für Personen möglich sein, die beispielsweise visuell oder kognitiv eingeschränkt sind. Gemäss einzelnen Eingaben soll zudem die Anzahl der Automaten nicht reduziert werden.

Aus Sicht eines Akteurs fehlt im ÖV-Programm ein Konzept für die Zugänglichkeit des ÖV für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und generell für Menschen mit Behinderungen. Eine Organisation fordert diverse Massnahmen in den Fahrzeugen für Menschen mit Beeinträchtigungen etwa bessere Beschilderung und Platz für Kinderwagen, Gepäck und Rollstühle sowie Sitzplätze für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Zudem besteht gemäss einigen Akteuren erhebliches Potenzial bei der Haltestellenausstattung, insbesondere um das Auffinden der Haltestellen für Sehbehinderte und Blinde zu erleichtern.

In Bezug auf das «velofreundliche Gleis» oder «Velogleis» liegen zwei Stellungnahmen vor. Eine weist darauf hin, dass noch fraglich sei, ob sich das Gleis bewähren wird. Es seien deshalb Haltestellenüberfahrten oder Velo-Bypässe sowie alternative Umfahrungen wichtig. Die andere Stellungnahme weist darauf hin, dass der Einsatz des Gleises die Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit und Attraktivität des ÖV reduziere.

Kapitel 4.3.3: Qualitätsziele und Standards im öffentlichen Verkehr

Aus Sicht eines Akteurs fehlen im ÖV-Programm zu den Qualitätszielen verkehrsplanerische Massnahmen, um einen positiven Effekt erzielen zu können. Eine andere Stellungnahme plädiert für eine Umfrage bei Personen, die den motorisierten Individualverkehr nutzen, um herauszufinden, wann die Menschen bereit wären, vom Auto auf den ÖV umzusteigen. Gefordert wird zudem ein Vergleich der Zufriedenheit der ÖV-Nutzenden zwischen mehreren Städten.

Kapitel 4.3.4: Gestaltung des Fahrausweissortiments

Bezüglich Fahrausweissortiment sind die Forderungen unterschiedlich. So sollen etwa die Digitalisierung und eine moderne Preisgestaltung verstärkt genutzt werden. An anderer Stelle wird erwähnt, dass u.a. Kinder und viele Senioren keinen Zugang zu digitalen Fahrausweisen haben.

Preisgünstige und attraktive Abo-Angebote sind gemäss einigen Stellungnahmen wichtig. Entsprechend wird die Erhaltung des Umweltschutz-Abonnement des Tarifverbunds Nordwestschweiz (U-Abo) gefordert. In einigen Stellungnahmen wird hervorgehoben, dass es auch einfach zugängliche Einzel- oder Mehrfahrtenkarten brauche. Ein Akteur wünscht sich ein stark subventioniertes «Basel-Ticket» für Menschen mit geringen Einkommen. Eine Organisation wünscht gar, dass der ÖV für alle Nutzenden gratis wird.

Mehrere Akteure wünschen sinnvolle, möglichst günstige Lösungen für behinderte Fahrgäste. Ein Akteur erachtet hierbei das «Jugend-U-Abo» als mögliche Inspirationsgrundlage.

Kapitel 4.3.5: Trends kollektiver Mobilität

Gemäss einer Stellungnahme sollen kollektive Mobilitätsangebote wie Carsharing oder E-Scooter nicht nur als Ergänzungen zum ÖV gefördert werden, sondern als eigenständige Lösungen, die mit dem ÖV vernetzt werden. Eine andere Stellungnahme weist darauf hin, dass auch Flächen zur Verfügung gestellt werden müssen, damit die Verknüpfung gelingen kann. Zudem sei es wichtig, dass Pilotprojekte ermöglicht werden. Umgekehrt steht eine Organisation der digitalen und physischen Verknüpfung des ÖV mit ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen kritisch gegenüber. Die Interessen der Akteure seien gegenläufig, zudem seien die Kosten hoch.

Eine Stellungnahme stellt mit Hinweis auf die tiefe Auslastung die Klimawirksamkeit des Angebots von E-Velos und E-Trotti infrage. Eine weitere Stellungnahme fordert gerade wegen der geringen Auslastung zusätzliche Initiativen wie kostenlose Probemonate oder eine breitere öffentliche Kommunikation.

3.3 Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2026–2028

Das grundsätzliche Einverständnis mit den vorgeschlagenen ÖV-Angebotsänderungen ist hoch: 77 Prozent der Antwortenden sind mehrheitlich oder ganz einverstanden. 23 Prozent sind teils, teils einverstanden. Ablehnende Stimmen gibt es keine.

Sind Sie mit den vorgeschlagenen ÖV-Angebotsänderungen 2026–2028 im Grundsatz einverstanden (Frage 2.1)?

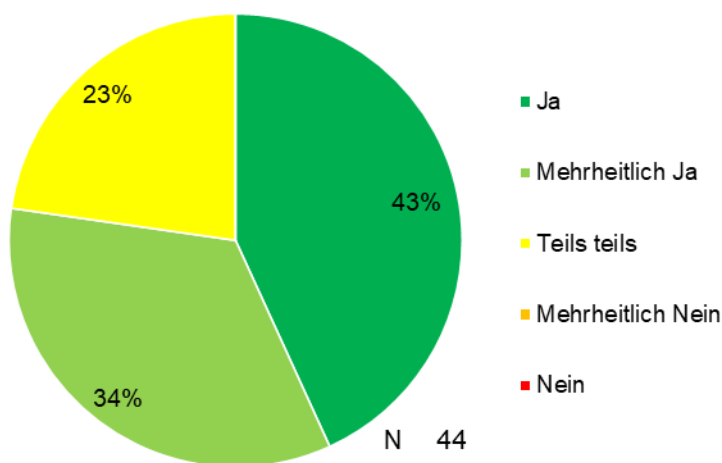


Abbildung 4: Grundsätzliches Einverständnis mit den vorgeschlagenen ÖV-Angebotsänderungen 2026–2026

Kap. 5.1 Tram und Bus

Kapitel 5.1.1: Neue Tramstrecke Margarethenverbindung

Mit der neuen Führung der Tramlinie 17 via die neue Strecke Margarethenverbindung sind 87 Prozent der Antwortenden mehrheitlich oder ganz einverstanden. 11 Prozent antworten mit «Mehrheitlich Nein» oder «Nein».

Sind Sie mit der Führung der Tramlinie 17 via die neue Tramstrecke Margarethenverbindung einverstanden (Frage 2.2)?

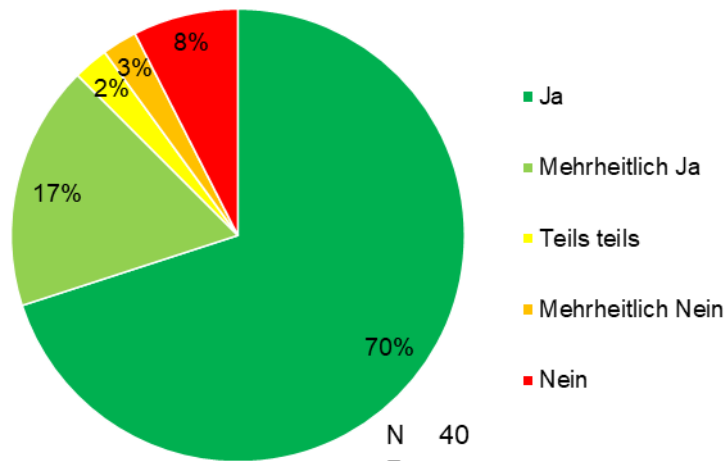


Abbildung 5: Einverständnis mit neuer Tramstrecke Margarethenverbindung (Linie 17)

Die neue Führung der Tramlinie wird in den Kommentaren von vielen Vernehmlassungsteilnehmenden begrüsst. Als Gründe werden unter anderem die Entlastung der Innenstadt und die bessere Anbindung des Leimentals erwähnt.

Vielfach fordern Teilnehmende, dass die Linie nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten, sondern während der gesamten Betriebszeit genutzt wird. Weiter erachtet eine Stellungnahme eine sorgfältige Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit als besonders wichtig. Es solle mitgeteilt werden, dass es sich mit der Einführung des Taktes für die Hauptverkehrszeiten um einen Übergangszustand handle. Zudem seien die Nachbarkantone dabei einzubeziehen.

Vereinzelt kommt die Forderung hinzu, dass auch der Gleisbogen bei den Industriellen Werken Basel (IWB-Gleisbogen) in die Güterstrasse zu bauen sei.

Einzelne Akteure befürchten, dass mit der neuen Linienführung der Vorplatz des Bahnhofs und die Strecke Kunstmuseum–Wettsteinbrücke–Wettsteinplatz überlastet würden. Zudem wird bedauert, dass sich der Kanton Basel-Landschaft nicht an der neuen Linienführung beteiligt.

Kapitel 5.1.2: Busnetz Basel Ost

Die Neuordnung des Busnetzes Basel Ost ist im Vernehmlassungsentwurf des ÖV-Programms in zwei Etappen unterteilt worden: Die erste Etappe wird mit dem vorliegenden ÖV-Programm umgesetzt werden, die zweite ab Fahrplanjahr 2029.

Wie in der Abbildung 6 ersichtlich ist, sind 65 Prozent der Teilnehmenden mit der Neuordnung des Busnetzes Basel Ost mehrheitlich oder ganz einverstanden. 22 Prozent sind teils, teils einverstanden. 13 Prozent geben eine ablehnende Stimme ab. Die unten zusammengefassten Kommentare sind ein klarer Hinweis darauf, dass sich die kritischen Voten primär auf die zweite Etappe beziehen (die noch nicht mit vorliegendem ÖV-Programm umgesetzt wird).

Sind Sie mit der Neuordnung des Busnetzes im Gebiet Basel Ost einverstanden (Frage 2.3)?

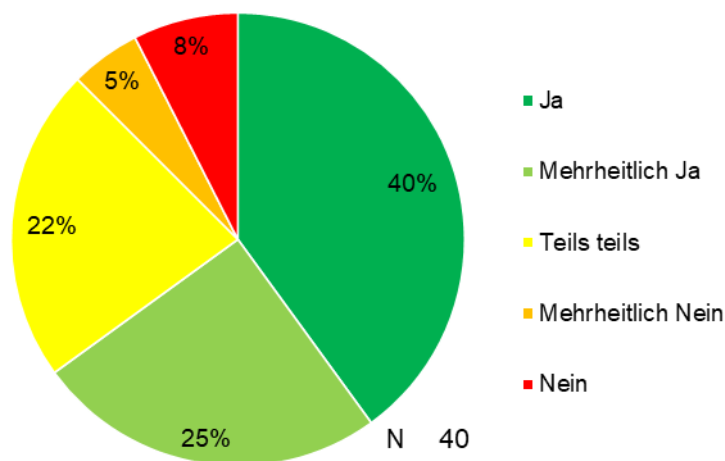


Abbildung 6: Einverständnis mit der Neuordnung des Busnetzes im Gebiet Basel Ost

Erste Etappe (Umsetzung mit vorliegendem ÖV-Programm)

Die Massnahmen der ersten Etappe stossen mehrheitlich auf Zustimmung. Die Führung der Buslinie 37 an den Bahnhof SBB wird grundsätzlich positiv beurteilt. Vereinzelt wird verlangt, dass die Verbindung vom Karl Barth-Platz bis Bahnhof SBB nochmals evaluiert werden soll. Mehrere Akteure erachten es hierbei als problematisch, dass die Schulen an der Engulgasse nicht mehr mit der Buslinie 37 bedient werden. Dieser Ansicht halten einzelne Akteure entgegen, dass der zusätzliche Fussweg für die Schülerinnen und Schüler zumutbar sei. Ebenso finden sich einzelne Hinweise, dass im Quartier Lehenmatt die Strassen stauanfällig seien und fordern eine Entflechtung von Individual- und Busverkehr.

Zu den ebenfalls in der ersten Etappe vorgesehenen Anpassungen bei den Linien 42 und 46 finden sich nur wenige und insgesamt positive Kommentare.

Zweite Etappe (ab Fahrplanjahr 2029)

Die geplante Umsetzung der Massnahmen bei den Linien 36, 40 und 47 wird von diversen Vernehmlassungsteilnehmenden als kritisch beurteilt. In diesem Zusammenhang wird mehrfach eine grundlegende Überprüfung gefordert. Besonders folgende Teile der zweiten Etappe werden kommentiert:

- Viele Vernehmlassungsteilnehmende stellen eine Benachteiligung des Schorenquartiers fest. Insbesondere sei nicht einzusehen, warum dieser Quartierteil mit einem nachfrageorientierten Buskonzept (7,5 Minuten-Takt nur zu den Stosszeiten, sonst 15 Minuten-Takt wie früher) bedient werden soll. Verlangt wird, dass der 7,5 Minuten-Takt tagsüber durchgehend beibehalten werden kann. Bereits heute sei dieser Quartierteil gegenüber dem restlichen Hirzbrunnen benachteiligt, da man vom Schorenggebiet für die meisten Verkehrsbeziehungen am Badischen Bahnhof auf andere Linien umsteigen müsse und dabei Zeit verliere. Die Angebotsqualität dürfe daher nicht weiter sinken.
- Der Tausch der Buslinien 36 und 47 wird mehrheitlich begrüsst. Ein Akteur befürchtet eine Verschlechterung der Direktverbindungen vom Wohnquartier Gundeldingen zum Badischen Bahnhof.
- Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende sehen Anpassungsbedarf bei den geplanten Änderungen bei den Buslinien 40, 46 und 47. Empfohlen wird besonders eine Entflechtung der Linien. Einzelne Stellungnahmen beantragen namentlich für die Linie 46 eine alternative

Linienführung. Demnach wäre es möglich, die Gemeinde Birsfelden und die Quartiere Freuler bzw. Hagnau besser zu erschliessen und ihnen eine direkte Verbindung zum Badischen Bahnhof respektive Bahnhof Muttenz und den (Hoch-)Schulen in Muttenz zu ermöglichen.

- Weiteres: Zwei Akteure schlagen vor, die neue Buslinie 40 in Linie 56 umzubenennen, weil sie intuitiv mit den Linien 36 und 46 gebündelt sei. Weiter fordert eine Stellungnahme, die Einführung der Angebotsänderungen mit der Eröffnung des Unistandorts Dreispitz abzustimmen. An anderer Stelle wird gewünscht, die Fahrpläne der Busse in Muttenz mit der S1 in Richtung Fricktal abzustimmen. Ein weiterer Akteur empfiehlt, die Verlängerung einiger Kurse der neuen Buslinie 63 während der Hauptverkehrszeiten bis an den Badischen Bahnhof zu prüfen. Schliesslich plädiert ein Akteur für weniger und einfachere Anpassungen: Die Buslinien im 7,5 Minuten-Takt seien für die Kunden attraktiver als sich überlagernde Buslinien im 15 Minuten-Takt.

Ein Akteur stellt zudem fest, dass die Einführung der Massnahmen einige Jahre Vorlaufzeit braucht. Weil die tatsächliche Ausgestaltung der Massnahmen aber noch unsicher sei und erst mit dem nächsten ÖV-Programm beschlossen werden kann, könnte am Ende die Zeit bis zur geplanten Realisierung sehr knapp werden.

Kapitel 5.1.3: Optimierung Busangebot Bachgraben

Das optimierte Busangebot Bachgraben stösst bei 82 Prozent der Antwortenden auf Zustimmung. 3 Prozent vertreten eine ablehnende Haltung.

Sind Sie mit der Optimierung des Busangebots Bachgraben einverstanden (Frage 2.4)?

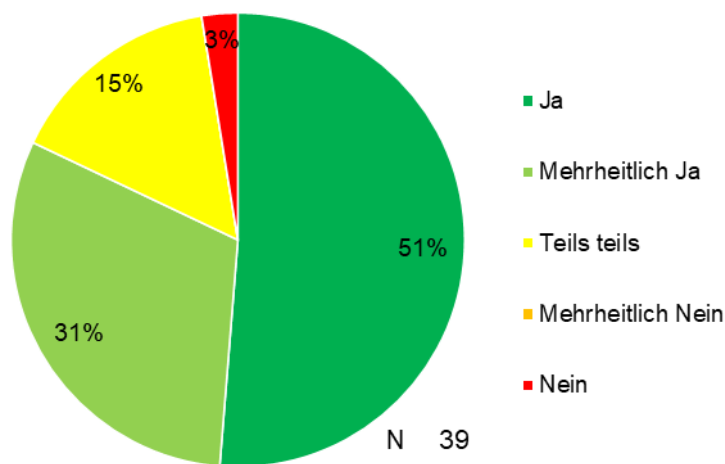


Abbildung 7: Einverständnis mit der Optimierung des Busangebots Bachgraben

Die neue Buslinie 39 als Vorläuferbetrieb für das geplante Tram Bachgraben wird insgesamt eher begrüsst. Auf Zustimmung stösst u.a. die verbesserte Anbindung an den Bahnhof St. Johann. Allerdings müsste die Linie gemäss einigen Vernehmlassungsteilnehmenden mit einem 7,5 Minuten-Takt geführt werden. Zudem befürchten einige Vernehmlassungsteilnehmende für den Busbetrieb eine hohe Anfälligkeit für Verspätungen und Taktunregelmässigkeiten.

Einige Akteure weisen darauf hin, dass es zunächst zwei Varianten für das Busnetz Bachgraben gab. Die im ÖV-Programm eingefügte Variante sei ursprünglich sinnvoll gewesen, doch weil nun ein Teil des Busnetzes Basel Ost erst mit dem nächsten ÖV-Programm umgesetzt werden soll (vgl. oben) und zudem die Buslinie 39 nur im 15 Minuten-Takt eingeplant sei, fordern diese Akteure, nun

doch die Alternativvariante umzusetzen. Diese Alternativvariante könne für eine Zwischenphase (2026–2027) zudem optimiert werden.

Trotz der hohen Zustimmung zum optimierten Busangebot erachten es einige Vernehmlassungsteilnehmende als nicht schlüssig, die Tramlinie 21 vorübergehend durch einen Bus zu ersetzen, wenn später wieder eine neue Tramstrecke (St. Johann–Bachgraben) eingeführt werden soll.

In Bezug auf die mittel- bis langfristige Planung fordern mehrere Vernehmlassungsteilnehmende eine möglichst rasche Realisierung der Tramverlängerung Bachgraben. Vereinzelt wird jedoch die Ansicht vertreten, dass zuerst der Bau des Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) erfolgen soll. Demgegenüber lehnt ein Akteur das Tram Bachgraben generell ab, weil dieses zu teuer und zu wenig flexibel wäre.

Die Verdichtung der Buslinie 48 wird allgemein begrüsst.

In einzelnen Stellungnahmen wird bedauert, dass der Kanton Basel-Landschaft sich nicht genügend an der Planung der ÖV-Erschliessung dieses Entwicklungsgebiets beteilige.

Kapitel 5.1.4: Optimierung des ÖV-Angebots von und nach Bettingen

97 Prozent der Teilnehmenden befürworten die vorgesehenen Massnahmen mehrheitlich oder ganz.

Sind Sie mit der Optimierung des ÖV-Angebots von und nach Bettingen einverstanden (Frage 2.5)?

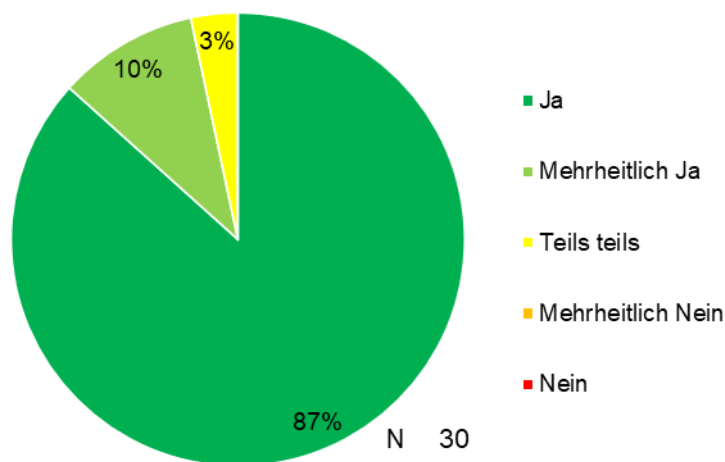


Abbildung 8: Einverständnis mit der Optimierung des ÖV-Angebots von und nach Bettingen

Die auf Seite 40 der Vernehmlassungsvorlage beschriebenen Massnahmen erhalten Zuspruch. Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende bemängeln die Aufhebung des Halts der Buslinie 42 bei Habermatten, um auf die Linie 6 umzusteigen.

Zwei Akteure erachten es für Bettingen als problematisch, dass das ÖV-Programm an anderer Stelle vorsieht, bei der Linie 32 an allen Tagen ab 22 Uhr eine Umstellung vom 15 Minuten-Takt auf einen 30 Minuten-Takt umzusetzen. Diese Taktverdünnung sei zurückzunehmen oder gegenüber der Gemeinde Bettingen mit längerer Vorlaufzeit anzukündigen. Es sei darüber hinaus seltsam, diese Massnahme gegenüber der Gemeinde Bettingen mit dem geringen Kostendeckungsgrad der Linie zu begründen. Der Kostendeckungsgrad sei nicht aufgrund einer schlechteren Nachfrage tief, sondern weil die Linie aufgrund der kantonalen Klimaziele frühzeitig auf erneuerbare Energien umgestellt worden sei. Es wird in diesem Zusammenhang vermutet, dass zwischen Ge-

meinde und Kanton bezüglich Angebotsstruktur des ÖV und den finanziellen Verpflichtungen unterschiedliche Vorstellungen vorhanden sind. Der Kanton solle deshalb mit den Landgemeinden ein «Angebotsdekret» erarbeiten, um solche Aspekte zu regeln.

Kapitel 5.1.5 Busanbindung Dreiländereck

97 Prozent der Teilnehmenden sind mit der Busanbindung des Dreiländerecks mehrheitlich oder ganz einverstanden.

Sind Sie mit der Busanbindung des Dreiländerecks einverstanden (Frage 2.6)?

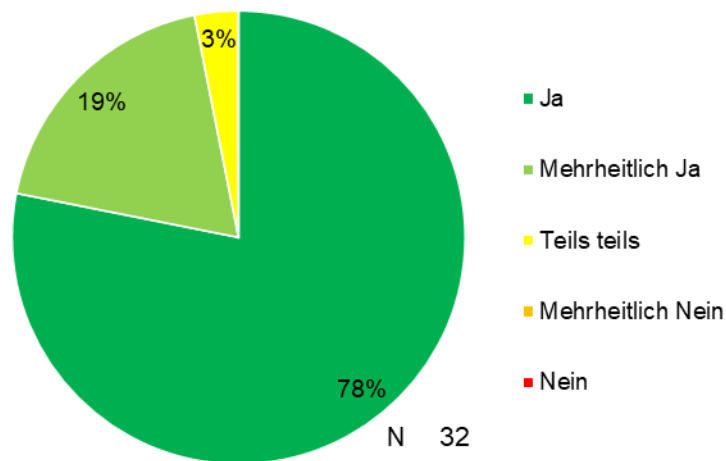


Abbildung 9: Einverständnis mit der Optimierung des ÖV-Angebots von und nach Bettingen

Die Massnahme wird auch in den Kommentaren allgemein begrüsst. An einer Stelle wird die Frage aufgeworfen, ob die geplanten Busverbindungen im Vergleich mit einer direkteren Buslinie zum Dreiländereck attraktiv genug sind.

Kapitel 5.1.6: Massnahmen zur Kapazitätssteigerung

Verschiedene Vernehmlassungsteilnehmende verweisen auf die hohe Nachfrage der Linie 30 und begrüssen die hier vorgesehene Ausdehnung der Taktverdichtung. In einer Stellungnahme wird aber auch vor einer Überlastung auf der Johanniterbrücke in der Hauptverkehrszeit am Abend gewarnt. Zudem findet sich vereinzelt der Wunsch, bei dieser Linie künftig die Möglichkeit eines Trams zu prüfen. Ein weiterer Akteur regt an, zusätzliche Eilbusse vom Bahnhof SBB bis zum Badischen Bahnhof mit Zwischenstopp an der Haltestelle Universität und Bernoullianum zu prüfen.

Die Taktverdichtung der Linie 50 an Samstagen wird in den Stellungnahmen kaum je erwähnt. Eine Organisation lehnt diese ab.

Kapitel 5.2 Bahn

Kapitel 5.2.1: Trinationale S-Bahn Basel

86% Prozent der Teilnehmenden befürworten die Massnahmen zur Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn.

Sind Sie mit den Massnahmen zur Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn (insbesondere Einführung des 15-Minuten-Takts Basel–Liestal und zusätzliche Züge vom Oberrhein zum Bahnhof Basel SBB) einverstanden (Frage 2.7)?

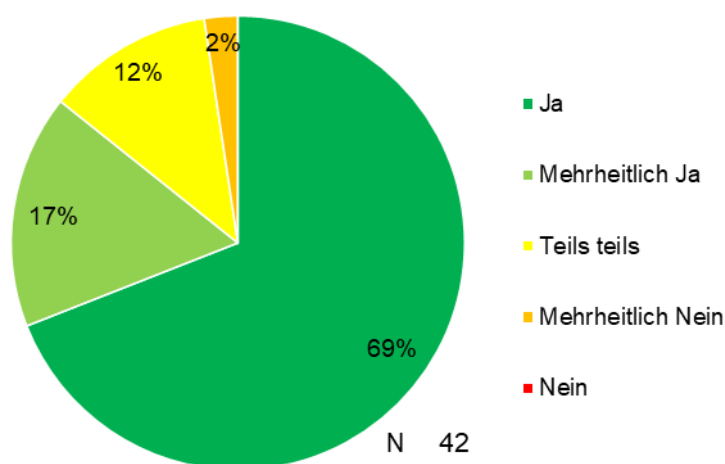


Abbildung 10: Einverständnis Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn

Die Einführung des 15 Minuten-Takts wird ausnahmslos begrüsst. Einige Vernehmlassungsteilnehmende weisen aber darauf hin, dass die Bahnverbindungen mit dem Busangebot in Liestal abgestimmt werden sollten. Weiter wird vereinzelt bedauert, dass vorerst älteres Rollmaterial eingesetzt wird. Eine Organisation ist zudem erstaunt, dass die S33 zu Randverkehrszeiten nicht verkehren soll.

Ein Akteur erachtet es als nicht nachvollziehbar, dass bei der S3 die stündliche Weiterführung bis Porrentruy entfallen wird.

Der geplante Viertelstundentakt Basel–Aesch wird generell begrüsst, diverse Akteure bezweifeln aber, dass die Einführung wie im ÖV-Programm angekündigt auf 2028/29 möglich sein wird.

Eine Organisation stellt fest, dass die S-Bahn zwischen Basel und Rheinfelden wie auch zwischen Basel-Dreispietz und Laufen in den Hauptverkehrszeiten stets überlastet ist. Es seien daher Taktverdichtungen notwendig.

Vereinzelt wird das S-Bahn-Angebot nach Riehen und Deutschland als ungenügend bezeichnet. Eine Organisation weist darauf hin, dass u.a. die Frage der Führung im Bereich Riehen/Rainallee-Niederholzboden bis Landesgrenze geklärt werden müsse.

Vereinzelt wird bedauert, dass die Planung zusätzlicher S-Bahn-Haltestellen nur langsam voran- komme (z.B. Solitude und Morgartenring bzw. Basel Neuallschwil). Zudem werden zusätzliche, innovative und rasch umsetzbare Lösungen vermisst, da das Herzstück Basel nicht auf absehbare Frist gebaut werden kann.

In einer Stellungnahme wird darum gebeten, klarer anzugeben, woraus die im ÖV-Programm er- währnten Mehrkosten der einzelnen Massnahmen in diesem Kapitel genau bestehen.

Kapitel 5.2.2: Elektrifizierung und Ausbau der Hochrhein- strecke Basel–Waldshut–Erzingen

95 Prozent der Teilnehmenden befürworten diese Massnahme.

**Sind Sie mit der Angebotsmassnahme an der Hochrhein-
strecke Basel–Waldshut–Erzingen, die dank der Elektrifi-
zierung und des Ausbaus der Bahnstrecke möglich wird,
einverstanden (Frage 2.8)?**

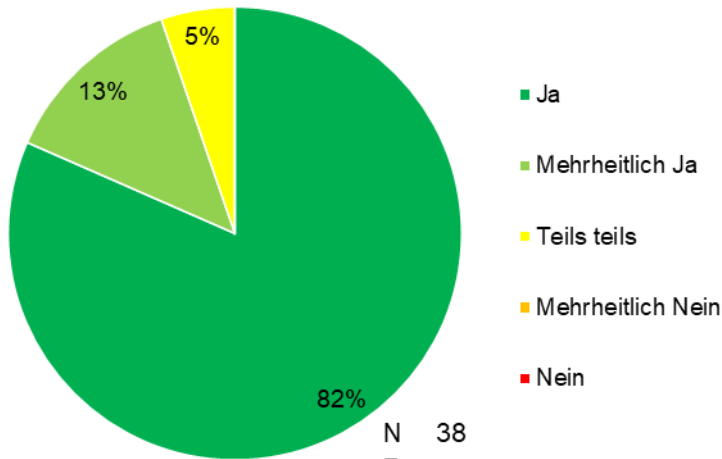


Abbildung 11: Einverständnis mit Angebotsmassnahme an der Hochrhein-
strecke Basel–Waldshut–Erzingen

Die Massnahme wird beinahe durchwegs begrüsst – auch vor dem Hintergrund der vielen Pendle-
rinnen und Pendler aus Deutschland. Einige Vernehmlassungsteilnehmende sind besonders dar-
über erfreut, dass die Strecke ins schweizerische Tarifsysteem integriert wird und damit das Gene-
ralabonnement (GA) und das Halbtax gültig sein werden. Weiter weist eine Organisation darauf
hin, dass diese Massnahme ein wichtiger Baustein hinsichtlich des zukünftigen Herzstücks Basel
sei.

Kapitel 5.2.3: Fern- und Güterverkehr

Eine Organisation zeigt sich explizit erfreut über die Einführung des IR56 Basel–Delémont–Biel und
den damit verbundenen Halbstundentakt zwischen Basel und Biel. Ein anderer Akteur wünscht sich
von Basel aus auf der Nord–Süd-Achse durch die Schweiz schnellere Verbindungen, insbesondere
über Luzern.

Kapitel 5.4: Angebotsoptimierungen zur Effizienzsteigerung

79 Prozent der Teilnehmenden sind mit den Optimierungen einverstanden, 5 Prozent lehnen sie ab.

Sind Sie mit den Angebotsoptimierungen zur Effizienzsteigerung einverstanden (Frage 2.9)?

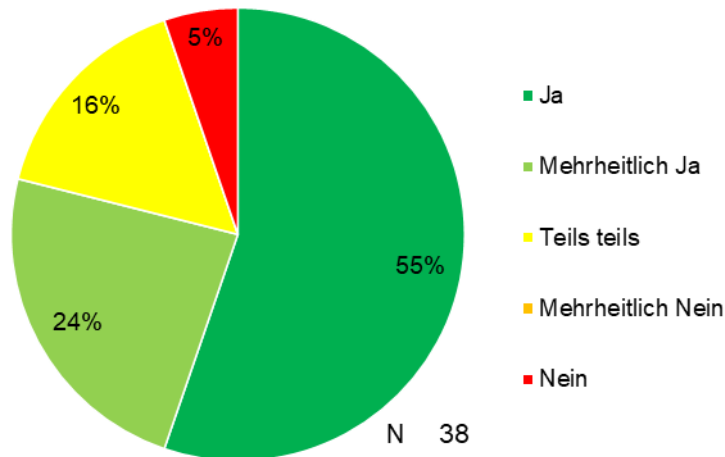


Abbildung 12: Einverständnis mit Angebotsoptimierungen zur Effizienzsteigerung

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende begrüßen die angekündigte Überprüfung der Fahrpläne durch die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB). In diesem Zusammenhang halten einige Organisationen Taktausdünnungen, etwa auf einzelnen Linien mit geringem Kostendeckungsgrad, und Einkürzungen von Verdichtungskursen ausserhalb des Grundangebots für angezeigt. Einige Organisationen sprechen sich aber gegen Taktausdünnungen aus, da die Transportketten zu jeder Zeit sichergestellt werden müssten, oder rufen zumindest zur Vorsicht auf.

Einzelne Organisationen sehen Potenzial für Effizienzverbesserungen im ÖV, indem die Verkehrswege stärker entflechtet werden (weniger Stau durch Eigentrassées für Busse). Ebenso könne die Digitalisierung besser genutzt werden.

Zwei Organisationen erachten die Erläuterungen im ÖV-Programm in diesem Kapitel als nicht aussagekräftig genug. Einer weiteren Organisation fehlt beim ÖV generell eine klare Prioritätensetzung.

3.4 Kapitel 6: Finanzen

Die Zustimmung zur finanziellen Entwicklung des Globalbudgets ÖV bis im Jahr 2028 liegt bei 72 Prozent. 9 Prozent der Antwortenden sind nicht einverstanden. Knapp ein Fünftel ist teils, teils einverstanden.

Sind Sie mit der finanziellen Entwicklung des Globalbudgets ÖV bis im Jahr 2028 einverstanden (Frage 3.1)?

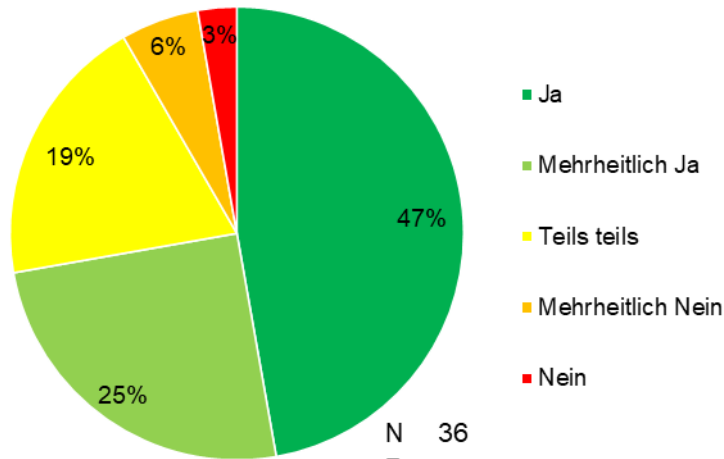


Abbildung 13: Einverständnis mit der finanziellen Entwicklung des Globalbudgets ÖV bis im Jahr 2028

Zur Entwicklung des Globalbudgets finden sich divergierende Ansichten:

- Einzelne Akteure anerkennen zwar, dass das ÖV-Programm bereits Massnahmen enthält, die das Kostenwachstum etwas bremsen. Die neuen ÖV-Angebote müssten aber weiter kritisch auf ihre Wirtschaftlichkeit hin überprüft werden.
- Einige Vernehmlassungsteilnehmende erachten das Ausgabenwachstum im ÖV für die Erreichung der Klimaziele als notwendig und sehen teilweise eine Notwendigkeit für höhere Ausgaben, um den ÖV zu stärken. Höhere Ausgaben werden vereinzelt auch als erforderlich angesehen, um die Arbeitsbedingungen des Personals im ÖV und den Zugang zum ÖV für Menschen mit Einschränkungen zu verbessern.
- Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende erachten den Anstieg des Globalbudgets in den letzten Jahren und bis 2028 hingegen als kritisch bis bedenklich. Insbesondere der Ausbau des Tramnetzes sei sehr teuer. Diese Vernehmlassungsteilnehmenden fordern intensivierte Bemühungen für Optimierungs- und Sparmassnahmen und teilweise mehr Transparenz bezüglich einzelner Kostenblöcke. Geprüft werden soll beispielsweise, ob und wie der ÖV zusätzliche Einnahmen generieren kann. Eine Organisation wünscht zudem Angaben zur Rentabilität der einzelnen Tram- und Busstrecken und Hinweise, wie diese verbessert werden könnte.
- Eine Organisation weist darauf hin, dass es mit dem präsentierten Budget nicht möglich sei, alle ausgearbeiteten resp. geplanten Angebotsverbesserungen umzusetzen. So sei der Finanzbetrag für Zusatzkurse zu tief, gerade auch vor dem Hintergrund anderer Massnahmen, die den ÖV auf der Strasse verlangsamen (Tempo 30, Aufhebung Eigentrasse).
- Eine Organisation bedauert, dass das hohe Investitionsvolumen fast ausschliesslich vom Kanton Basel-Stadt getragen wird. Die angrenzenden Gemeinden würden vom ÖV-Angebot des Kantons Basel-Stadt ebenfalls stark profitieren.

- An einer Stelle wird festgestellt, dass der Kanton Basel-Landschaft im 10. Generellen Leistungsauftrag eine geplante Änderung des Abgeltungsmechanismus erwähnt, der allenfalls für das ÖV-Programm des Kantons Basel-Stadt relevant sein könnte.

3.5 Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2028

Die für nach 2028 vorgesehenen ÖV-Angebotsänderungen werden von 71 Prozent der teilnehmenden als positiv beurteilt. 8 Prozent beurteilen die geplanten Angebotsänderungen negativ. Rund ein Fünftel ist teils, teils einverstanden.

Sind Sie mit den Planungen für ÖV-Angebotsänderungen nach 2028 einverstanden (Frage 4.1)?

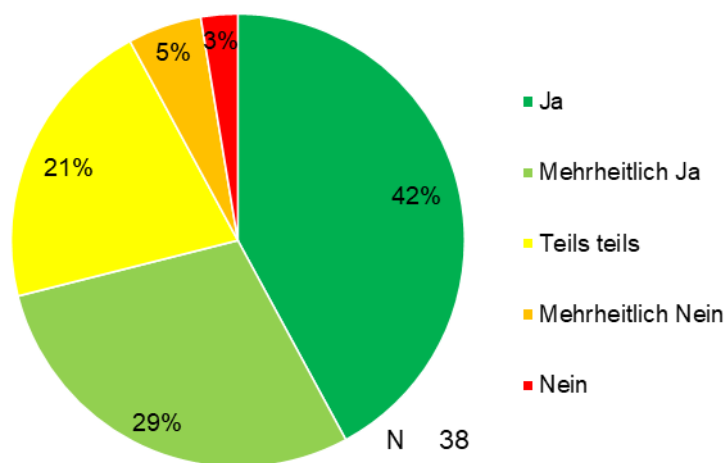


Abbildung 14: Einverständnis mit den Planungen für ÖV-Angebotsänderungen nach 2028

Kapitel 7.1: Tram- und Busnetzentwicklung

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende unterstützen die Inhalte des Tramnetzes 2030 und der weiteren Tramnetzentwicklung. Vielfach wird eine beschleunigte Umsetzung gefordert. Einige Akteure erachten vor allem die Entlastungsstrecken für die Innenstadt als prioritär. Vereinzelt wird aber auch die Frage aufgeworfen, ob die Ziele des Ausbaus nicht auch mit (elektrisch angetriebenen) Bussen erreicht werden könnten. Zwei Organisationen stehen den zusätzlichen Tramnetzelementen kritisch bis klar ablehnend gegenüber, insbesondere wegen der Kosten und der fehlenden Flexibilität.

An mehreren Stellen wird das zusätzliche Netzelement Petersgraben diskutiert. Dieses sei unter anderem wichtig für die Erreichbarkeit des Universitätsviertels. Vereinzelt wird in diesem Zusammenhang gefragt, ob das erhöhte Verkehrsaufkommen am Petersgraben das Unfallrisiko erhöhe. Einige Akteure bedauern, dass das Tram 30 nicht genügend Priorität erhalte.

Weiteres: Eine Stellungnahme enthält die Aussage, dass der geplante Streckenabschnitt am Claragraben nur mit Einbussen an der bereits bestehenden Verkehrsführung am Wettsteinplatz machbar sei. Insbesondere werde der Abfluss des Verkehrs vom Kleinbasel in Richtung Autobahn eingeschränkt. Eine weitere Stellungnahme macht den Vorschlag, zusätzlich zur geplanten Verlängerung der Tramlinie 8 und des neuen Trams Bachgraben einen Lückenschluss dieser beiden Linien über Allschwil zu prüfen. Weiter vermissen zwei Stellungnehmende ein Tram, das den Standort Grenzacherstrasse der Roche erschliesst. Zwei Organisation wünschen sich einen Ausbau des Nachtnetzes auf einen umfassenden 30 Minuten-Takt.

Kapitel 7.2: Bahn

Das geplante Angebot bei der trinationalen S-Bahn mit den Verbesserungen nach Frankreich werden generell sehr begrüsst, einige Vernehmlassungsteilnehmende wünschen sich aber eine raschere Umsetzung. Ein Akteur beantragt zudem, die Linie S3 zwischen Aesch und Liestal/Olten/Zofingen in allen Phasen beizubehalten.

Die Bahnanbindung EuroAirport wird in den Stellungnahmen kontrovers diskutiert. Während einige Akteure die Anbindung des Flughafens ans Bahnnetz unterstützen, lehnen sie andere ab. Die Ablehnung wird mit den Klimazielen begründet.

Zum Herzstück finden sich diverse klar unterstützende Stellungnahmen. Eine Stellungnahme ergänzt, dass der geplante Tiefbahnhof nur mit dem Herzstück Sinn ergibt. Weiter regen mehrere Vernehmlassungsteilnehmende an, dass die Kantone der Nordwestschweiz finanziell in Vorleistung gehen, um das Vorhaben voranzutreiben. Eine Stellungnahme weist darauf hin, dass es bis zur Realisierung des Herzstücks eine lange Übergangsphase geben wird, und deshalb mit dem ÖV-Programm die Angebotsentwicklung für diese Übergangsphase gestartet werden sollte (erwähnt wird eine direkte S-Bahn Oberrhein/Wiesental–Muttentz–Liestal/Fricktal). Falls der Tiefbahnhof SBB nicht Aufnahme in den Bahnausbauschnitt 2035 des Bundes finden sollte, sei zudem die Prüfung eines S-Bahn-Nordbogens über den Rhein zur besseren Erschliessung der wichtigen Wirtschaftsstandorte in das ÖV-Programm aufzunehmen.

Weiteres: Zwei Organisationen vertreten die Ansicht, dass die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring gleichzeitig mit dem 4 Meter-Korridor gebaut werden sollte. Positiv beurteilt wird der Doppelspurausbau im Wiesenthal zwischen Riehen und Lörrach-Stetten sowie die Taktverdichtung bei der S6. Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende unterstreichen, dass die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Solitude wichtig sei. Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende zeigen sich erfreut über die geplanten Verbesserungen bei den Publikumsanlagen am Badischen Bahnhof und dem Bahnhof Basel SBB, wobei ein Akteur oberirdische Lösungen bevorzugen würde. Ein Akteur sieht im Bahnhof St. Johann das Potenzial für eine wichtige ÖV-Drehscheibe, dies erfordere aber eine Anpassung der Infrastruktur und des ÖV-Angebots.

3.6 Kapitel 8: Hängige parlamentarische Vorstösse

In zwei Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass in der Auflistung der hängigen parlamentarischen Vorstösse der Anzug 23.5530 von Jean-Luc Perret und Konsorten zu den Wartehallen fehle.

3.7 Weiteres (sonstige genannte Anliegen)

Die Vernehmlassungsteilnehmenden haben einzelne weitere Anliegen eingebracht, die sich keinem Kapitel des ÖV-Programms direkt zuordnen lassen:

- Einige Vernehmlassungsteilnehmende bemängeln ein zunehmend ungenügendes Angebot auf der Buslinie 31. Der 15 Minuten-Takt sei auf der ganzen Strecke wiederherzustellen. Vereinzelt wird auch die Streichung der Linie 31 auf dem Abschnitt Claraplatz–Bachgraben bedauert.
- Ein Akteur wünscht sich, dass das ÖV-Programm die ganze Region in den Fokus rückt, um etwa die Herausforderung der vielen Pendlerinnen und Pendler, die mit dem Auto nach Basel fahren, gezielter angehen zu können.
- Ein Akteur wünscht sich mehr multimodale Mobilität, integrierte Ticketlösungen und eine stärkere Auseinandersetzung mit innovativen Verkehrslösungen wie etwa Peoplemover auf

Transformationsarealen. Ein anderer Akteur beklagt noch direkter das Fehlen von Innovation und Kreativität für den ÖV und für eine ökologische Mobilität sowie deren nachhaltige Finanzierung.

- Eine Organisation vermisst im ÖV-Programm Überlegungen zur Frage, wie der Mobilitätsbedarf mit einer möglichst geringen Verkehrsleistung abgedeckt werden kann. Dazu wäre es unter anderem notwendig, raumplanerische Fragen in das ÖV-Programm einzubeziehen. Das ÖV-Programm solle zumindest auf anderweitige Dokumente, die diesbezügliche Überlegungen beinhalten, verweisen.
- Eine Organisation stellt fest, dass infolge der zunehmenden Zahl von Velofahrenden der ÖV bei schlechtem Wetter und im Winter deutlich stärker ausgelastet ist als bei schönem Wetter und im Sommer. Es stelle sich daher die Frage, ob und wie sich die angebotene Kapazität kurzfristig anpassen liesse.
- Eine Organisation wünscht sich für die Beurteilung der Angebotsveränderungen mehr Informationen über die Passagierzahlen.
- Einige Akteure vermissen im ÖV-Programm Abschnitte zum Personal des ÖV und dessen Arbeitsbedingungen. Der Angebotsausbau funktioniere nur unter Berücksichtigung dieser Aspekte.
- Eine Organisation regt an, Taxis als Teil des ÖV zu betrachten, weil diese für diverse Menschen – teilweise abhängig von der Tageszeit – eine sichere oder praktische Alternative zum klassischen ÖV seien.
- Ein Akteur erwähnt, dass neben den neuen ÖV-Angeboten der Bereich Aeschenplatz generell neu und attraktiver zu gestalten wäre.

4. Änderungen im ÖV-Programm 2026–2028

Dieses Kapitel fasst die wichtigsten Änderungen zusammen, die der Regierungsrat aufgrund der Vernehmlassung am ÖV-Programm 2026–2028 vorgenommen hat. Nicht aufgelistet sind kleinere Ergänzungen oder Korrekturen, Umformulierungen, Präzisierungen, Vervollständigungen und Aktualisierungen aufgrund des Planungsfortschritts.

4.1 Kapitel 1: Zusammenfassung

Das Kapitel enthält neu im Absatz zur Mobilitätsstrategie einen Verweis auf die Klimaschutzstrategie «Netto-Null 2037» und den im Oktober 2024 vorgestellten dazugehörigen Aktionsplan unter Nennung des Weblinks. Daneben wurden Anpassungen und Aktualisierungen beim Ausbau des ÖV-Angebotes Basel Ost und Bachgraben vorgenommen, die sich aufgrund der Stellungnahmen ergeben haben.

Der letzte Absatz mit Aussagen zum Globalbudget ÖV ist neu auf das Budget 2025 referenziert und gemäss aktualisiertem Finanzplan des ÖV-Programms 2026–2028 angepasst.

4.2 Kapitel 2: Einleitung

Ergänzend aufgeführt ist ein Hinweis auf den zur Klimaschutzstrategie dazugehörigen Aktionsplan.

4.3 Kapitel 3: Rückblick: ÖV-Programm 2022–2025

Kap. 3.1.4 Angebotsänderungen Bahn: Die geplante Haltestelle «Morgartenring» wird neu «Basel Neuallschwil» benannt und ist somit namentlich im Text angepasst.

Kap 3.3.2 Angebot Tram und Bus: In der Tabelle Angebot Tram und Bus ist der Kostendeckungsgrad neu auf den finalen Wert von 2024 aktualisiert.

4.4 Kapitel 4: Ziele und Strategische Schwerpunkte 2026–2028

Kap. 4.1, allgemein: Ergänzend aufgeführt ist ein Hinweis auf den zur Klimaschutzstrategie dazugehörigen Aktionsplan mit dem Handlungsbereich Mobilität. Auch ist neu aufgenommen, dass eine attraktive Verknüpfung zwischen öffentlichen Verkehr, Sharing-Angeboten sowie dem Velo- und Fussverkehr unerlässlich ist, um den motorisierten Strassenverkehr zu reduzieren.

Kap. 4.3.1 Verkürzung der Reisezeit: Es ist hinzugefügt, dass die Reisezeit neben einem dichten Takt, einem verlässlichen Fahrplan und attraktiven Umsteigemöglichkeiten ein wesentlicher Faktor bei der Verkehrsmittelwahl ist.

Kap. 4.3.2 Flottenmodernisierung und Standardisierung der Haltestelleninfrastruktur: Der Beschluss des Grossen Rates von 2020 zur Velosicherheit bei Kaphaltestellen ist hinsichtlich der drei Elemente Velo-Zeitinsel, velofreundliches Gleis und ergänzende Velomassnahmen auf Umfahrrouten präzisiert.

4.5 Kapitel 5: ÖV-Angebotsänderungen 2026–2028

Kap. 5.1.2 Busnetz Basel Ost: Bei der für das ÖV-Programm relevanten ersten Etappe ist die Linieneinführung des Busses 37 aufgrund der Stellungnahmen angepasst. Die Linie führt damit vom Bahnhof SBB weiterhin über die Schulstandorte in der Engulgasse zum Karl Barth-Platz und nicht über Zeughaus und Grosspeteranlage. Die Haltestelle Aeschenplatz wird nicht bedient. Die Abbildung 13 mit der Darstellung des Liniennetzes Basel-Ost ist dementsprechend angepasst.

Die im Rahmen der Vernehmlassung eingegangenen Änderungsvorschläge für die zweite Etappe der Entwicklung des Busnetzes Ost werden seitens des Kantons aufgenommen und für die Ausarbeitung des folgenden ÖV-Programms 2029–2032 geprüft. Die detaillierte Beschreibung dieser zweiten Etappe ist damit entfernt.

Kap. 5.1.3 Optimierung Busangebot Bachgraben: Das Busangebot Bachgraben ist aufgrund der Stellungnahmen angepasst. Im ÖV-Programm sind konkret folgende Änderungen aufgeführt:

- Anstatt der Einführung einer neuen Buslinie 39 als Vorläuferbetrieb für das geplante Tram Bachgraben wird die Buslinie 48 (Bahnhof SBB–Bachgraben) in einem ersten Schritt während der Hauptverkehrszeiten ab Dezember 2025 bis zum Bahnhof St. Johann, in einem zweiten Schritt ab Dezember 2027 dann bis zum Badischen Bahnhof verlängert. Sie ersetzt die Tramlinie 21 ab Ende 2027, welche niedrige Fahrgastzahlen aufweist.
- Die Buslinie 38 wird künftig bis Allschwil Friedhof verlängert und verbindet damit ebenfalls das gesamte Bachgrabengebiet mit der Basler Innenstadt. Aufgrund des neuen Sonntagsangebots der Buslinie 48 kann im Sommerhalbjahr auf die sonntägliche Verdichtung zum 10 Minuten-Takt der Linie 38 verzichtet werden.
- Die Abbildung 14 zum Busnetz im Raum Bachgraben 2028 ist dementsprechend aktualisiert.

Kap. 5.1.5 Busanbindung Dreiländereck: Die Linie 46 wird über Otterbach Grenze, Neuhausstrasse, Stücki bis ins Dreiländereck verlängert. Die Abbildung 15 Buserschliessung Otterbach Grenze und Dreiländereck enthält die aktualisierte Führung der Buslinie 46 ab 2026. Die Linie 36 führt unverändert bis Kleinhüningen. Veränderungen in der Linienzuweisung bei Umsetzung einer zukünftigen zweiten Etappe des Busangebots Basel Ost ab 2029 werden für das folgende ÖV-Programm geprüft.

Kap 5.2.1 Trinationale S-Bahn: Ergänzt ist ein Hinweis, das in der Hauptverkehrszeit einzelne Züge bis Sissach verlängert werden.

Kap. 5.2.2 Elektrifizierung und Ausbau der Hochrheinstrecke Basel–Waldshut–Erzingen: Die Infrastrukturmassnahmen des Ausbaus sind präzisiert.

Kap. 5.6 Angebotsschema Tram-, Bus- und S-Bahn-Linien: Die Tabelle ist u.U. unter Aufnahme der Anpassungen im Busnetz Ost, Bachgraben und Dreiländereck aktualisiert.

4.6 Kapitel 6: Finanzen

Allgemein sind in allen Kapiteln hinsichtlich der Finanzen neu die Budgetwerte 2025 ergänzt worden.

Kap. 6.1.1 Entwicklung der Abgeltung: Zur Reduktion des Finanzbedarfs sind die Annahmen zur Ertrags- und Kostenentwicklung angepasst. Die Entwicklung der Kosten des bestehenden Angebotes (Teuerung) ist von 1,5% auf 1,0% pro Jahr reduziert und gleichzeitig die Erlösentwicklung von 1,0% auf 1,2% erhöht. Gleichzeitig sind für die Kosten der neuen Angebote teilweise aktualisierte Offerten der Transportunternehmen berücksichtigt.

Kap. 6.1.4 Investitionsvorhaben 2026-2028: Die Aussagen zu den Investitionsvorhaben 2026-2028 sind aktualisiert worden.

Kap. 6.1.5 Entwicklung Globalbudget: Anpassungen sind in der Entwicklung des Globalbudgets ÖV aufgrund der aktualisierten Annahmen zur Abgeltungsentwicklung vorgenommen worden.

4.7 Kapitel 7: Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2028

Kap. 7.1 Tram- und Busnetzentwicklung: Es enthält neu die Aussage, dass bei der Busnetzentwicklung insbesondere Handlungsbedarf in der Anbindung wichtiger Entwicklungsgebiete über Tangentialverbindungen besteht (siehe auch Anmerkungen zu Kap. 5.1.2).

Kap. 7.2.1 Trinationale S-Bahn Basel: Die Abbildung 17 mit dem Angebot S-Bahn Schweiz–Frankreich ist aktualisiert (Aufnahme S33 ab Ende 2030, Bezeichnung Haltestelle Basel Neualschwil anstatt Morgartenring).

4.8 Kapitel 8: Hängige Parlamentarische Vorstösse

Neu sind im Kapitel die Vorstösse zu Bus- und Tramangebot gemeinsam gelistet und der Anzug 23.5530 Jean-Luc Perret und Konsorten eingefügt.

Anhang: Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden

Gemeinden und Quartiere Basel-Stadt
Gemeinde Bettingen
Neutraler Quartierverein Bachletten – Holbein
Neutraler Quartierverein Bruderholz
Neutraler Quartierverein Hirzbrunnen
Neutraler Quartierverein St. Alban-Gellert
Neutraler Quartierverein St. Johann
Quartierverein Niederholz, Riehen

Im Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt vertretene politische Parteien
Basels Starke Alternative
Die Mitte Basel-Stadt
Freisinnig-Demokratische Partei Basel-Stadt
Grüne Partei Basel-Stadt
Grünliberale Partei Basel-Stadt
Liberal-demokratische Partei Basel-Stadt
Sozialdemokratische Partei Basel-Stadt

Transportunternehmen und Tarifverbände
Baselland Transport AG
Basler Verkehrs-Betriebe
DB Regio Bus Südbadenbus GmbH

Nachbarn
Gemeinde Allschwil
Gemeinde Binningen
Gemeinde Birsfelden
Gemeinde Muttenz
Gemeinde Reinach
Kanton Aargau, Abteilung Verkehr
Kanton Basel-Landschaft, Abteilung ÖV
Kanton Jura, Département de l'environnement
Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement, Amt für Verkehr und Tiefbau
Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg
Regionalverband Hochrhein-Bodensee
Verband Basellandschaftlicher Gemeinden

Weitere
Behindertenforum Basel
CMS Christoph Merian Stiftung
F. Hoffmann-La Roche
Gewerbeverband Basel-Stadt
Gruppe S-Bahn jetzt!
Handelskammer beider Basel
IG Pro Herzstück trinationale S-Bahn Basel

IGK Interessengemeinschaft Kleinbasel
IGÖV Nordwestschweiz
Johnson & Johnson Campus Basel
Pro Velo beider Basel
VCS beider Basel
Verein Ökostadt Basel
Verein55+ - Basler Seniorenkonferenz
VPOD Region Basel
Verein wohnliches Gundeli Ost

Privatpersonen
Benne Carlo
Fischer Daniel
Hornung-Winter Claudia
Radovan Lapka
Sauter Philipp
Schelble Hans-Rudolf
Stocker Regula
Vischer Georg
Vivek Kandiah
Vögtlin Matthias