



## Fragenkatalog zur Vernehmlassung ÖV-Programm 2026–2028

Die Vernehmlassung zum Entwurf des ÖV-Programms 2026–2028 dauert vom 02. Juli bis zum 02. Oktober 2024.

**Bitte füllen Sie nach Möglichkeit den Online-Fragebogen aus:**

**[www.mobilitaet.bs.ch/oev-programm](http://www.mobilitaet.bs.ch/oev-programm)**. Dies erleichtert uns die Auswertung Ihrer **Stellungnahme**. Im Online-Fragebogen können Sie Ihre Angaben auch speichern und zu einem späteren Zeitpunkt weiterbearbeiten und absenden. Ebenso ist im Online-Fragebogen eine Bearbeitung durch mehrere Personen möglich.

Falls Sie es vorziehen, den Fragebogen im vorliegenden Dokument auszufüllen, können Sie uns diesen als Word-Datei per E-Mail an [mobilitaet@bs.ch](mailto:mobilitaet@bs.ch) zustellen.

Bitte beachten Sie, dass die Namen der teilnehmenden Organisationen/Institutionen und Privatpersonen im Vernehmlassungsbericht veröffentlicht werden. Die einzelnen Stellungnahmen werden in dem Bericht jedoch nur zusammengefasst dargestellt.

### Persönliche Angaben

Organisation/Institution:	IG Kleinbasel
Strasse und Nr.	Postfach 300
PLZ und Ort:	4005 Basel
Land:	Schweiz
Name und Vorname (Kontaktperson):	Carmen Kolp
E-Mail-Adresse (Kontaktperson):	sekretariat@igkleinbasel.ch

## 1. Ziele und strategische Schwerpunkte ÖV-Programm 2026–2028

1.1 Sind Sie mit den **Zielen und strategischen Schwerpunkten** (Kapitel 4) im Grundsatz einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Der ÖV soll an die Bedürfnisse der Nutzenden und potenziell Nutzenden angepasst werden. Beim Detailhandel stösst der Ausbau des ÖVs ins Umland auf Widerstand, da befürchtet wird, dass der Einkaufstourismus weiter zunehmen könnte. Für Pendler sind die Verkehrsanbindung an den Endpunkten der „Basler“ ÖV-Linien immer noch stark ausbaufähig und bilden so keine Attraktivitätssteigerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Heisst, es müssten P+R an den Endstationen entstehen. Somit ist der Basler Ausbau und die Attraktivitätssteigerung zum Wechsel vom Umland abhängig.

1.2 Tragen die strategischen Angebotsentwicklungen (Kapitel 4.2) und die weiteren Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots (Kapitel 4.3) angemessen zur Erreichung der **Klimaschutzziele** von Basel-Stadt (Kapitel 4.1) bei?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die grosse Mehrheit der dargelegten Massnahmen können mit Sicherheit zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen. Jedoch wird dies stark beim Claragraben tram bezweifelt. Eine weitere ÖV-Achse in die bereits existierende Verkehrsführung des Wettsteinplatzes einzubauen, ist ohne Einbusse auf die bereits bestehenden kaum machbar. So wird der Abfluss des Verkehrs vom Kleinbasel in Richtung Autobahn zusätzlich eingeschränkt. Ebenso erhöht es die Staugefahr rund um den Wettsteinplatz mit Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmenden. Dies wiederum bedeutet erhöhte Unfallgefahr, Gefahrerhöhung eines Schulweges, Aufhebung von Parkplätzen, Parkplatzsuchverkehr rund um ein Schulhaus und Erschwerung von Anlieferung für Handwerksbetriebe. Bezüglich Tarifangebot gilt es die Aufrechterhaltung von Einzel- oder Mehrfahrtenkarten niederschweilig zu halten, so dass auch gelegentlich fahrende jüngere Kinder oder ältere Menschen nicht von der Nutzung des

ÖV ausgeschlossen werden. Für Pendler sind die Verkehrsanbindung an den Endpunkten der „Basler“ ÖV-Linien immer noch stark ausbaufähig und bilden so keine Attraktivitätssteigerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Heisst, es müssten P+R an den Endstationen entstehen. Somit ist der Basler Ausbau und die Attraktivitätssteigerung zum Wechsel vom Umland abhängig.

## 2. ÖV-Angebotsänderungen 2026–2028

2.1 Sind Sie mit den vorgeschlagenen **ÖV-Angebotsänderungen 2026–2028** (Kapitel 5) im Grundsatz einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Alle Anpassungen und Änderungen machen grundsätzlich Sinn. Ob eine Taktverdichtung der 30er Buslinie den gewünschten Effekt bringt oder ob diese einfach in kürzeren Abständen im Stau stehen, wird sich zeigen. Bereits im Bericht wird erwähnt, dass die Zusatzkurse aufgrund der Verlangsamung des ÖVs durch Umsetzung von 30er-Zonen und die Aufhebung von Eigentrassees zugunsten von Velomassnahmen nötig sind. Es erweckt den Eindruck, dass ein Konflikt zwischen ÖV- und Velomassnahmen vorhanden ist. Ein Konzept zur Vereinbarkeit zwischen Velo-, Fussgänger- und ÖV-Massnahmen und -Anliegen ist momentan nicht erkennbar. Eine Überprüfung der einzelnen Tramlinienführungen mit dem Ziel zur Verbesserung der Auslastungszahlen, Anpassung an die veränderten Kundenbedürfnisse wie auch zur Entlastung der stark befahrenen Strecken, wären sehr zu begrüssen. Beim Detailhandel stösst der Ausbau des ÖVs ins Umland auf Widerstand, da befürchtet wird, dass der Einkaufstourismus weiter zunehmen könnte. Für Pendler sind die Verkehrsanbindung an den Endpunkten der „Basler“ ÖV-Linien immer noch stark ausbaufähig und bilden so keine Attraktivitätssteigerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Heisst, es müssten P+R an den Endstationen entstehen. Somit ist der Basler Ausbau und die Attraktivitätssteigerung zum Wechsel vom Umland abhängig.

2.2 Sind Sie mit der **Führung der Tramlinie 17 via die neue Tramstrecke Margarethenverbindung** (Kapitel 5.1.1) einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein

- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Beim Detailhandel stösst der Ausbau des ÖVs ins Umland auf Widerstand, da befürchtet wird, dass der Einkaufstourismus weiter zunehmen könnte. Für Pendler sind die Verkehrsanbindung an den Endpunkten der „Basler“ ÖV-Linien immer noch stark ausbaufähig und bilden so keine Attraktivitätssteigerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Heisst, es müssten P+R an den Endstationen entstehen. Somit ist der Basler Ausbau und die Attraktivitätssteigerung zum Wechsel vom Umland abhängig.

**2.3** Sind Sie mit der **Neuordnung des Busnetzes im Gebiet Basel Ost** (Kapitel 5.1.2) einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die Busnetzentwicklung im Kleinbasel wird begrüsst.

**2.4** Sind Sie mit der **Optimierung des Busangebots Bachgraben** (Kapitel 5.1.3) einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Vor allem die neue Buslinie 39 wird begrüsst. Wie sich der Busbetrieb in der Praxis bewähren wird, muss sich erst zeigen. Beim Detailhandel stösst der Ausbau des ÖVs ins Umland auf Widerstand, da befürchtet wird, dass der Einkaufstourismus weiter zunehmen könnte. Für Pendler sind die Verkehrs-anbindung an den Endpunkten der „Basler“ ÖV-Linien immer noch stark ausbaufähig und bilden so keine Attraktivitätssteigerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Heisst, es müssten P+R an den Endstationen entstehen. Somit ist der Basler Ausbau und die Attraktivitätssteigerung zum Wechsel vom Umland abhängig.

**2.5 Sind Sie mit der Optimierung des ÖV-Angebots von und nach Bettingen (Kapitel 5.1.4) einverstanden?**

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.

**2.6 Sind Sie mit der Busanbindung des Dreiländerecks (Kapitel 5.1.5) einverstanden?**

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die Änderung der Linienführung des 46er Busses wird grundsätzlich begrüsst. Wie sich die neue Linienführung in der Praxis bewähren wird, muss sich erst zeigen. Beim Detailhandel stösst der Ausbau des ÖVs ins Umland auf Widerstand, da befürchtet wird, dass der Einkaufstourismus weiter zunehmen könnte. Für Pendler sind die Verkehrs-anbindung an den Endpunkten der „Basler“ ÖV-Linien immer noch stark ausbaufähig und bilden so keine Attraktivitätssteigerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Heisst, es müssten P+R an den Endstationen entstehen. Somit ist der Basler Ausbau und die Attraktivitätssteigerung zum Wechsel vom Umland abhängig. Die Frage stellt sich, ob der Ausbau überhaupt gewünscht wird (siehe Ablehnung Ausbau 8er Tram in Weil am Rhein).

**2.7** 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)** (Kapitel 5.2.1) einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Für Pendler sind die Verkehrsanbindung an den Endpunkten der „Basler“ ÖV-Linien immer noch stark ausbaufähig und bilden so keine Attraktivitätssteigerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Heisst, es müssten P+R an den Endstationen entstehen. Somit ist der Basler Ausbau und die Attraktivitätssteigerung zum Wechsel auf den ÖV vom Umland abhängig.

**2.8** Sind Sie mit der **Angebotsmassnahme an der Hochrheinstrecke Basel–Waldshut–Erzingen**, die dank der Elektrifizierung und des Ausbaus der Bahnstrecke möglich wird (Kapitel 5.2.2), einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Für Pendler sind die Verkehrsanbindung an den Endpunkten der „Basler“ ÖV-Linien immer noch stark ausbaufähig und bilden so keine Attraktivitätssteigerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Heisst, es müssten P+R an den Endstationen entstehen. Somit ist der Basler Ausbau und die Attraktivitätssteigerung zum Wechsel auf den ÖV vom Umland abhängig. DBH wirft die Frage ein, ob der Ausbau überhaupt gewünscht wird (Bsp. Weil am Rhein)?

**2.9** Sind Sie mit den **Angebotsoptimierungen zur Effizienzsteigerung** (Kapitel 5.4) einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Hier wird auf den historisch gewachsenen Netzplan verwiesen. Eine grundsätzliche Überlegung, welche Bedürfnisse der ÖV in 20 Jahren abdecken sollte, welche Linien wie bewirtschaftet werden sollen und die Anpassung der Bevölkerungsmobilität würden eine generelle Überprüfung des Netzplanes absolut rechtfertigen. Ein erster Anfang wurde gemacht, sicherlich ist noch mehr möglich.

### 3. Finanzen

**3.1** Sind Sie mit der **finanziellen Entwicklung des Globalbudgets ÖV bis im Jahr 2028** (Kapitel 6.1) einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Die Frage stellt sich wie bei allen Projekten, ob der Nutzen die Kosten rechtfertigt. Des Weiteren stellt sich die Frage, ob die verschiedenen Angebotserweiterungen mit dem Personalmangel der BVB überhaupt realisierbar wird. Grundsätzlich wünscht der Nutzende lieber einen zuverlässigen Fahrplan mit dem Wissen, dass Bus/Tram/Bahn auch wirklich (mit kleinen Abweichungen) auch pünktlich fahren, als ein verdichteter «flexibler» Fahrplan. Die Zuverlässigkeit ist somit stärker zu gewichten. Das hohe Investitionsvolumen wird fast ausschliesslich vom Kanton Basel-Stadt getragen. Die Verbesserungen sind jedoch grösstenteils für die angrenzenden Gemeinden sehr hoch, ohne dass diese sich an den effektiven Kosten

beteiligen. Hier sollte eine nachbessernde Verhandlung über die Kostenübernahme geführt werden.

#### 4. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2028

4.1 Sind Sie mit den Planungen für **ÖV-Angebotsänderungen nach 2028** (Kapitel 7) einverstanden?

- Ja
- Mehrheitlich Ja
- Teils teils (Bitte nur 1 Kästchen ankreuzen)
- Mehrheitlich Nein
- Nein
- Keine Angabe

Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:

Der Nutzen des Claragrabentrams stehen grosse Problematiken gegenüber. Eine weitere ÖV-Achse in die bereits existierende Verkehrsführung des Wettsteinplatzes einzubauen, ist ohne Einbusse auf die bereits bestehenden kaum machbar. So wird der Abfluss des Verkehrs vom Kleinbasel in Richtung Autobahn zusätzlich eingeschränkt. Ebenso erhöht es die Staugefahr rund um den Wettsteinplatz mit Auswirkungen auf alle Verkehrsteilnehmenden. Dies wiederum bedeutet erhöhte Unfallgefahr, Gefahrerhöhung eines Schulweges, Aufhebung von Parkplätzen, Parkplatzsuchverkehr rund um ein Schulhaus und Erschwerung von Anlieferung für Handwerksbetriebe. Die Linie 1 soll die beiden bestehenden Tram- sowie die 5 Buslinien ergänzen, welche bereits heute über diese Strecke geführt werden. Eine etwas schnellere Anbindung des Unteren Kleinbasels an den Bahnhof SBB würde geschaffen. Ebenso stellt die neue Linienführung eine Entlastung des Messeplatzes dar, da dieser bei Umleitungen an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Die Umgestaltung des Wettsteinplatzes spielt in diesem Zusammenhang aber die zentrale Rolle. Und dieses überzeugt in keinster Weise. Beim Detailhandel stösst der Ausbau des ÖVs ins Umland auf Widerstand, da befürchtet wird, dass der Einkaufstourismus weiter zunehmen könnte. Für Pendler sind die Verkehrsanbindung an den Endpunkten der „Basler“ ÖV-Linien immer noch stark ausbaufähig und bilden so keine Attraktivitätssteigerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Heisst, es müssten P+R an den Endstationen entstehen. Somit ist der Basler Ausbau und die Attraktivitätssteigerung zum Wechsel vom Umland abhängig.

#### 5. Weitere Anliegen

5.1 Haben Sie **weitere Anliegen oder Bemerkungen** zum vorliegenden Entwurf des ÖV-Programms 2026–2028?

Grundsätzlich begrüssen wir das vorgestellte ÖV-Programm, welches bedürfnisorientierte Vorschläge enthält. Grosse Bedenken bestehen jedoch auf kleinbasler Seite gegenüber dem Claragraben tram. Damit die Tramspur im Claragraben wirklich dem Verkehrsfluss der Stadt etwas bringt, stehen die Verkehrsplaner des Kantons vor einer Herkulesaufgabe. Trotz aller Problematiken in diesem Vorhaben, sehen wir ein neues Projekt als Chance, die Aufwertung des Claragrabens sowie der Entflechtung des Wettsteinplatzes positiv zu nutzen. Aus diesem Grund soll ein Mitwirkungsverfahren mit Anrainerinnen und Anrainern, potenziellen Nutzenden und dem Gewerbe lanciert werden. Beim Detailhandel stösst der Ausbau des ÖVs ins Umland auf Widerstand, da befürchtet wird, dass der Einkaufstourismus weiter zunehmen könnte. Für Pendler sind die Verkehrsanbindung an den Endpunkten der „Basler“ ÖV-Linien immer noch stark ausbaufähig und bilden so keine Attraktivitätssteigerung zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Heisst, es müssten P+R an den Endstationen entstehen. Somit ist der Basler Ausbau und die Attraktivitätssteigerung zum Wechsel vom Umland abhängig. Die Frage stellt sich, ob der Ausbau überhaupt gewünscht wird (siehe Ablehnung Ausbau 8er Tram in Weil am Rhein).

***Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme an der Vernehmlassung zum ÖV-Programm 2026–2028.***