



Sozialdemokratische Partei  
Basel-Stadt

Amt für Mobilität des Bau- und  
Verkehrsdepartementes  
Dufourstrasse 40/50  
4052 Basel

Basel, 17. September 2024

## Stellungnahme Vernehmlassung zum Entwurf des ÖV-Programms 2026–2028

Sehr geehrter Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit der Vernehmlassung. Die ausführlichen Antworten finden Sie anbei.

Freundliche Grüsse

Lisa Mathys  
Parteipräsidentin

### Weitere Kontaktpersonen:

Organisation / Institution:  
Strasse und Nr.:  
PLZ und Ort:  
Land:

SP Basel-Stadt  
Rebgasse 1  
4058 Basel  
Schweiz

Vornamen & Namen:  
E-Mail-Adressen:

Ivo Balmer  
[ivo.balmer@mietshaeusersyndikat.ch](mailto:ivo.balmer@mietshaeusersyndikat.ch)

Jean-Luc Perret  
[jlperret@gmx.ch](mailto:jlperret@gmx.ch)



## Fragenkatalog zur Vernehmlassung ÖV-Programm 2026–2028

### 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

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Die SP BS stimmt den Zielen und strategischen Schwerpunkten grundsätzlich zu. Die SP findet es problematisch, dass von zeitnahen Massnahmen die Rede ist, während drei von vier Elementen des Tramnetz 2030 erst nach 2028 umgesetzt werden sollen. Lediglich die Margarethenverbindung ist im Zeitraum 2026-28 vorgesehen. Diese Vorgehensweise erscheint der SP zu zaghaft und wenig visionär. Die SP würde es begrüssen, wenn mehr Fokus auf die Attraktivität durch Digitalisierung und eine moderne Preisgestaltung gelegt würde, um den öffentlichen Verkehr zukunftsfähig zu machen.

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?

Mehrheitlich Ja

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Die SP BS ist selbstverständlich einverstanden, dass Angebotsverbesserungen im Öffentlichen Verkehr zum Erreichen der Klimaziele beitragen. Sie stellt aber auch fest, dass die Verbesserungen in der jetzigen Form noch zu wenig konkret sind und zu langsam voranschreiten.

**Zu 4.2.:**

Eine wichtige Forderung der SP BS im Rahmen der Tramnetzentwicklung ist, dass Entwicklungsgebiete nicht erst dann erschlossen werden dürfen, wenn sie fertig gebaut sind, sondern bereits vorausschauend «auf der grünen Wiese». Das nach wie vor nicht absehbare Tram Bachgraben ist dafür ein unrühmliches Beispiel. Im Areal Klybeck muss dies besser gemacht werden. Die SP ist der Ansicht, dass das für die Erschliessung von Entwicklungsgebieten zu einseitig Buslinien im Vordergrund stehen. Der seit Jahren ausstehende dritte Bericht zur Tramnetzentwicklung zeigt die fehlende Entschlossenheit in der Entwicklung des Tramangebotes.

**Zu 4.3.:**

Die SP BS stellt fest, dass die Attraktivitätssteigerung einzig durch Verbesserungen bei der Reisegeschwindigkeit erreicht werden soll. Andere Faktoren wie Takt, Fahrplanstabilität, Erreichbarkeit, Tarife, etc. werden diesem Ziel untergeordnet, obwohl auch sie wesentlich zu einem positiven Image des Öffentlichen Verkehrs beitragen. Mithilfe der Tramnetz 2030-Abschnitte Linien aus der Innenstadt zu nehmen ist eine, aber nicht die einzige Lösung – sie hat sogar für viele Fahrgäste den Nachteil, dass sie auf Kosten der Erreichbarkeit geht. Die Innenstadt soll auch künftig aus allen Teilen der Stadt ohne Umstieg erreichbar bleiben. Die SP fordert, dass mehr



Verkehrsflächen für Busse und Tram freigespielt werden. Sie sieht darin einen wesentlichen Gewinn für eine Beschleunigung und eine bessere Fahrplanstabilität. Die Flottenumstellung auf Elektrisch ist sicher die sinnvollste Massnahme, um die Klimaziele zu erreichen. Im Abschnitt zum Rollmaterial fehlt hingegen die Absicht der Schiebetritt Vorbereitung bei sämtlichen neu beschafften Trams. Im Programm-Zeitraum steht eine Tram-Neuausschreibung an.

Haltestellenausstattung: Der Erhalt von Wartehallen darf in Zeiten des Baustoff-Recyclings kein Tabu sein. (Bei den hängigen Vorstössen Kapitel 8 fehlt ein [Anzug zu den Wartehallen](#))

Die SP unterstützt die notwendige Modernisierung der Billettautomaten. Die Anzahl Billettautomaten soll nicht reduziert werden. Bei der Beschaffung ist auf die Bedienbarkeit für visuell oder kognitiv eingeschränkte Personen zu achten.

Die SP sieht die Aufhebung der Doppelhaltestellen kritisch. Die versuchsweise eingeführten Einfachhaltestellen führen neben der Verlangsamung zu Mehrkosten durch Zusatzkurse und andere Innenstadt-Entlastungsprojekte. Die SP wünscht sich, dass die Aufhebung der Doppelhaltestellen nochmals evaluiert und überdacht wird, allenfalls auch nur als Übergangslösung bis das Tramnetz 2030 gebaut ist.

Die SP ist der Ansicht, dass günstige Preise und attraktive Abo-Angebote ein wichtiger Faktor für einen attraktiven ÖV sind. Sie fordert deshalb, dass am U-Abo festgehalten wird. Gegenüber einer vergünstigten Variante für die Kernzone ist die SP offen. Die SP fordert, dass sich Basel-Stadt dafür einsetzt, dass die GA-Gültigkeit überall dort gewährleistet ist, wo auch das U-Abo gültig ist.

Die SP fordert weiter, dass bestehende Hindernisse für einige Bevölkerungsgruppen abgebaut werden. Die SP Basel-Stadt wünscht sich darum ein stark subventioniertes, wenn nicht kostenloses "Basel-Ticket" für Menschen mit geringen Einkommen sowie sinnvolle Lösungen für behinderte Fahrgäste.

## 2. ÖV-Angebotsänderungen 2026–2028

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

Mehrheitlich Ja

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Die SP begrüsst den Ausbau der Verbindungen zum Bahnhof SBB und zum Badischen Bahnhof. Weitere Aspekte nehmen wir in den folgenden Fragen im Detail auf.



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

Ja

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Für die SP ist es unverständlich, dass die Linie 17 nur zu den Hauptverkehrszeiten geplant ist, und nicht während der gesamten Betriebszeit. Die SP erwartet, dass gleichzeitig der IWB-Gleisbogen gebaut wird.

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

Teils teils

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Die SP BS ist mit dem Wegfall der Haltestellen Hirzbodenweg und Jakob Burckhardt-Strasse der Linie 37 nicht einverstanden. Die Bushaltestellen erschliessen mehrere Schulhäuser und sind deswegen wichtig. Die Buslinie 37 sollte erst ab der Hst. Jakob Burckhardt-Strasse an den Bahnhof SBB abbiegen. Das Gebiet Wolf ist nach Meinung der SP bereits durch die verdichtete Buslinie 42 (Haltestelle Grosspeteranlage) und die Tramlinie 14 (Haltestelle Zeughaus) ausreichend erschlossen.

Der Angebotsausbau im Lehenmatt-Quartier könnte zu bis zu 20 Bussen pro Stunde und Richtung führen. Die Strassen sind stauanfällig. Die SP BS fordert deshalb parallel einen Infrastrukturausbau in Form einer eigenen Bus- und Velospur und allenfalls Massnahmen zur Verminderung des Autobahn-Ausweichverkehrs.

Die SP BS stellt fest, dass sich das Busangebot für das Schorenquartier verschlechtert. Es würde mitten in der Stadt ein Gebiet in die ÖV-Güteklasse C zurückgestuft. Die SP fordert weiterhin eine Bedienung im 7,5-Minuten-Takt.

Um für die Fahrgäste mehr Klarheit zu schaffen, schlägt die SP BS vor, die neue Buslinie 40 zu Linie 56 umzubenennen, weil sie intuitiv mit den Linien 36 und 46 gebündelt ist.



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

Teils teils

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Die SP BS sieht den Wegfall der Tramlinie 21 kritisch. Ein Ersatz eines Trams durch einen Bus ist immer eine Angebotsverschlechterung. Der Ablauf, jetzt ein Tram durch einen Bus zu ersetzen, der später wieder durch ein Tram (das Tram Bachgraben) ersetzt werden soll, wirkt nicht schlüssig – zumal für die Buslinie auch extra Infrastrukturmassnahmen wie etwa die Einrichtung von Haltestellen nötig wären, welche dann später wieder überflüssig wären. Die SP hat Bedenken, dass der Bus im Stau stecken bleibt, weil er die Tramspur nicht benutzen kann und sieht Probleme bei den Umsteigebeziehungen zur Tramlinie 1, weil die Haltestellen nicht mehr deckungsgleich sind.

Die SP BS stellt fest, dass mit der Buslinie 39 eine sehr lange Buslinie neu geschaffen wird, die anfällig ist für Verspätungen und Taktunregelmässigkeiten. Da diese insbesondere eine Zubringerfunktion zum Bahnhof St. Johann mit dem verbesserten S-Bahn-Angebot haben dürfte, scheint die Notwendigkeit einer umsteigefreien Durchbindung (und damit das Abweichen vom Status Quo mit den Linien 21 und 64) nicht gegeben.

Die SP BS begrüsst die Verdichtung der Anbindung an den Bahnhof SBB durch die Taktverdichtung der Linie 48.

Die SP BS ist gegen die Streichung der Linie 31 auf dem Abschnitt Claraplatz-Bachgraben. Die Haltestellen zwischen Thomaskirche und Kannenfeldplatz im Iselin-Quartier verlieren dadurch den 7,5-Minuten-Takt.

Die SP BS hofft, dass die Bushaltestellen am Bahnhof St. Johann zukünftig auf die untere Ebene bei der Tramhaltestelle verlegt werden.

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

Ja

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Kein Kommentar.

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

Ja

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Kein Kommentar.



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

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Die SP begrüsst die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn.

Die SP BS begrüsst insbesondere auch den vorgesehenen 15'-Takt ins Birstal.

Die SP BS bedauert, dass zwischen Basel und Liestal vorläufig alte NPZ-Züge mit wenig Niederfluranteil eingesetzt werden. Es ist für die SP nicht nachvollziehbar, dass nach der langen Planungs- und Bauzeit das Rollmaterial nicht bereitsteht.

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

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Die SP begrüsst besonders, dass die Strecke ins schweizerische Tarifsysteem integriert wird und damit GA und Halbtax gültig sein werden.

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

Mehrheitlich Ja

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Die SP BS findet es etwas bescheiden, dass als einzige Massnahme eine Fahrplanüberprüfung durch die BVB vorgesehen ist. Die Effizienz könnte auch infrastrukturseitig verbessert werden, zum Beispiel durch Eigentrassees, bzw. separaten Bus- und Velospuren.

Die SP BS spricht sich generell gegen Taktausdünnung aus Effizienzgründen aus. Die Fahrpläne sollen nicht zu sehr auf frequenzstarke Zeiten hin optimiert werden. Ebenso ist der SP wichtig, dass auch bei einer Verschlinkung des Angebotes die Transportkette jederzeit sichergestellt ist, beispielsweise im frühen Pendelverkehr am Morgen.

Die SP BS ist offen gegenüber Effizienzverbesserungen mit den Methoden, welche die Digitalisierung mit sich bringt, sofern sie das Angebot nicht verschlechtern. Beispiel: Einsparung von Leerfahrten.



### 3. Finanzen

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

Ja

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Ohne Kommentar.

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

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

Ja

*Sie können Ihre Antwort hier begründen oder kommentieren:*

Die SP BS ist mit den Planungen einverstanden, fordert aber eine Beschleunigung in allen Bereichen. Sie erwartet, dass der Kanton bereits in dieser Phase des ÖV-Programms nächste Schritte konkret angeht und wird dies politisch unterstützen.

Bei der S-Bahn erwartet die SP, dass die Station Morgartenring gleichzeitig mit dem 4m-Korridor gebaut wird. Die Linien S2 und S4, wie in Abb. 17/Mitte dargestellt, sollen schon vor 2030 eingeführt werden; sie lassen sich auch ohne Hst. Euroairport realisieren.

Die SP fordert weiterhin, dass die weiteren Elemente des Tramnetz 2030 zeitnah angepackt werden. Die langen Verzögerungen führen zu Unmut unter den Fahrgästen und in der Innenstadt, was wiederum das Wohlwollen gegenüber der Tramentwicklung schmälert. Die SP erwartet, dass das Tram 30 in der Langfristplanung explizit genannt wird.

Die SP befürwortet den weiteren Ausbau des Nachtnetzes auf einen umfassenden (und nahtlos, ohne Taktlücke, ans Tagesangebot anschliessenden) 30'-Takt.



## 5. Weitere Anliegen

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

Die SP BS bedauert, dass das ÖV-Programm vor allem im weiteren Ausblick möglichst unverbindlich und ohne greifbare Ziele formuliert ist. Nur mit Bestreben und Absichtserklärungen werden wir nicht schnell genug vorwärtskommen.

Zu 3.1.5 und 3.1.6: Die SP BS begrüsst das Aufstocken des Kantonsbeitrages BS bei den Behindertenfahrdiensten und eine Angleichung der Situation an BL. Die SP stellt fest, dass der Ersatztransport schlecht funktioniert. Im städtischen ÖV sind zwei Stunden Bestellvorlauf viel zu lang. Eine Lösung mit einer App, analog zu Ridepooling-/On-Demand-Services (wie Mobilisk), sollte deswegen für den Transport von Behinderten erwogen werden. Es stellt sich ausserdem die Frage, ob es wirklich eine Erleichterung ist, wenn die betroffenen Fahrgäste nur bis zur nächsten BehiG-gerechten Haltestelle gefahren werden.

Der SP BS fällt auf, dass die Arbeitsbedingungen des Personals im gesamten Papier nirgendwo erwähnt sind. Beim Angebotsausbau muss auch an Themen wie Lohnentwicklung, Belastung des Personals, etc. gedacht werden. Dies gilt sowohl für die BVB, wie auch für die Unterauftragnehmenden.