



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

**Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK)**

**An den Grossen Rat**

**24.0895.03**

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 13. August 2025

Kommissionsbeschluss vom 13. August 2025

**Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
zum ÖV-Programm 2026–2028**

und zum

**Vernehmlassungsbericht ÖV-Programm 2026–2028**

## 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 beim ÖV-Programm um ein Planungsdokument, das als Basis für das vom Grossen Rat jährlich zu beschliessende ÖV-Globalbudget und die Leistungsvereinbarungen zwischen dem Kanton und den Transportunternehmen dient.

Das ÖV-Programm ist die Grundlage für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt und in den in- und ausländischen Teilen der Agglomeration. Es ist abgestimmt auf den kantonalen Richtplan, verschiedene kantonale Strategien, das Agglomerationsprogramm des Bundes und den Generellen Leistungsauftrag zum ÖV des Kantons Basel-Landschaft. Der Regierungsrat stellt im ÖV-Programm die Grundzüge der Angebots- und der 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 die Schifffahrt.

Der Grosser Rat kann im Rahmen der Beratung des ÖV-Programms Hinweise bezüglich der politischen Akzeptanz der vom Regierungsrat geplanten Massnahmen (z.B. Angebotsänderungen) geben. Er kann das ÖV-Programm aber nicht verändern, sondern entweder genehmigen oder ablehnen. Mit der Genehmigung bewilligt er weder konkrete Projekte noch Ausgaben. Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat Investitionsvorhaben gemäss den Bestimmungen des Finanzaushaltsgesetzes vor, über die laufenden Ausgaben entscheidet der Grosser Rat jährlich mit dem ÖV-Globalbudget.

Gleichzeitig mit dem ÖV-Programm 2026–2028 hat der Regierungsrat dem Grossen Rat den dazugehörenden Vernehmlassungsbericht zur Kenntnisnahme zugestellt. Dass das vorliegende ÖV-Programm nur drei statt wie üblich vier Jahre umfasst, begründet sich mit der zeitlichen Angleichung an die Prozesse des Bundes. Die nachfolgenden ÖV-Programme werden wieder vier Jahre umfassen.

## 2. Kommissionsberatung

Der Grosser Rat hat das *ÖV-Programm 2026–2028* und den *Vernehmlassungsbericht ÖV-Programm 2026–2028* am 19. März 2025 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 28. Mai und 4. Juni 2025 mit dem Geschäft auseinander. Sie beantragt dem Grossen Rat einstimmig, das ÖV-Programm 2026–2028 zu genehmigen und den Vernehmlassungsbericht zur Kenntnis zu nehmen. Im vorliegenden Bericht fasst sie ihre Beratung zusammen. Darüber hinaus verweist sie auf die beiden Dokumente des Regierungsrats.

### 2.1 Ziele und strategische Schwerpunkte

Im Kapitel «Ziele und strategische Schwerpunkte 2026–2028» des ÖV-Programms kommentiert der Regierungsrat die strategische Angebotsentwicklung (neue ÖV-Angebote, Tramnetz- und Busnetzentwicklung, Entwicklung S-Bahn) und weitere Massnahmen. Es handelt sich dabei um eine fortschreibende Planung, da sich die Ziele und Schwerpunkte zwischen den einzelnen ÖV-Programmen nicht wesentlich verändern.

Die Ziele und strategischen Schwerpunkte basieren gemäss den Ausführungen der Vertreter der Verwaltung auf rechtlichen Grundlagen wie der Kantonsverfassung, dem ÖV-Gesetz und dem Umweltschutzgesetz sowie Zielsetzungen von strategischen Planungsinstrumenten wie dem kantonalen Richtplan, dem Agglomerationsprogramm, der Mobilitätsstrategie und der Klimaschutzstrategie. Zur Erreichung der Klimaschutzziele des Kantons sei ein attraktiver ÖV ein wesentliches Element. Für einen einfacheren und attraktiveren Zugang zum ÖV sei nicht nur die Verknüpfung der Angebote von Bahn, Tram und Bus, sondern auch die intermodale Verknüpfung zu weiteren Verkehrsmitteln wichtig. In der Stadt Basel stünden gute kombinierte Angebote (z.B. Leihvelos) im

Vordergrund, in der Agglomeration auch Park-and-ride und Bike-and-Ride-Anlagen bei ÖV-Haltestellen. Für solche erhalten die Standortgemeinden auf Antrag Beiträge aus dem Mobilitätsfonds. Der ÖV erschliesse auch Arbeitsplatzgebiete und sei damit ein wichtiger Standortfaktor. Zudem trage er zur Wohn- und Lebensqualität bei.

Eine wichtige Voraussetzung, damit die Leute gerne mit dem ÖV fahren, seien der Komfort und deshalb auch eine moderne Fahrzeugflotte. Gemäss ÖV-Gesetz muss die Busflotte im Ortsverkehr bis 2027 klimaneutral sein. Der Kanton darf ab dann nur noch Leistungen bestellen, die mit 100% erneuerbar angetriebenen Fahrzeugen erbracht werden. Dieses ambitionierte Ziel werde dank der guten Zusammenarbeit mit den BVB erreicht. Um den Systemwechsel zu vollziehen, bauen die BVB derzeit beim Rankhof ein neues Busdepot.

Die UVEK stellt fest, dass das Potenzial für eine Verbesserung des Modal Split bei jener Bevölkerungsgruppe am grössten ist, die für die Arbeit oder Freizeitbeschäftigungen aus der Agglomeration nach Basel fährt. Um dieses Potenzial auszuschöpfen, muss in erster Linie das S-Bahn-System verbessert werden. Die Stadtbewohnerinnen und -bewohner sind innerhalb von Basel schon heute zu grossen Teilen mit anderen Verkehrsmitteln als dem eigenen Auto unterwegs.

Ein Element zur Erhöhung der Attraktivität des städtischen ÖV ist dessen Beschleunigung. Die UVEK erinnert in diesem Zusammenhang an die *Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs* gemäss Kantonsverfassung §30. Handlungsbedarf besteht aus ihrer Sicht beispielsweise in der Birssstrasse, durch die nach der Umsetzung der im ÖV-Programm aufgeführten Angebotsänderungen in den Hauptverkehrszeiten bis zu 20 Busse pro Stunde fahren. Damit diese den Fahrplan einhalten können, brauchen sie zwingend eine eigene Fahrspur.

Die UVEK begrüßt die bereits ergriffenen und die noch geplanten Massnahmen, die dazu beitragen, dass mehr Leute mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie dem ÖV statt mit dem Auto nach und in Basel fahren. Bei der Beratung des ÖV-Programms hat sie den Fokus weniger auf strategische Fragen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV, sondern auf die geplanten Angebotsveränderungen gelegt.

## 2.2 Angebotsänderungen 2026 bis 2028

Den Kern der ÖV-Programme bilden jeweils die in der Planungsperiode vorgesehenen Angebotsänderungen bei Bahn, Tram und Bus. Im Vordergrund stehen diesbezüglich bis 2028 das Bahn- und das Busnetz. Änderungen auf dem Tramnetz sind erst nach der Umsetzung weiterer Tramstreckenausbauten zu erwarten. Zur Tramnetzentwicklung hat sich die UVEK in ihrem *Bericht zum Stand der Umsetzung und zur Aktualisierung des Plans zum Tramstreckennetz* vom 30. April 2025 ausführlich geäussert. Sie verzichtet deshalb in ihrem Bericht zum ÖV-Programm auf eine erneute Stellungnahme. Die einzige namhafte Änderung, die das ÖV-Programm im Tramnetz vorsieht, ist die Inbetriebnahme der Margarethenverbindung im Jahr 2028. Die UVEK ist bei der Beratung des ÖV-Programms allerdings darüber informiert worden, dass diese nicht vor dem Jahr 2029 erfolgen dürfte.

### 2.2.1 S-Bahn Basel

Dank in den letzten Jahren umgesetzter infrastruktureller Verbesserungen kann bei der S-Bahn auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2025 der 15'-Takt zwischen Basel und Liestal eingeführt werden. Vorbehältlich der Trassenzuteilung fährt zudem die neue S33 in den Hauptverkehrszeiten von Liestal stündlich bis nach Sissach weiter. Die Orte Möhlin, Stein-Säckingen und Gelterkinden werden dank zusätzlicher Halte von Interregio-Zügen besser mit Basel verbunden. Das S-Bahn-Angebot bleibt unverändert.

Der Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen erhöht die Kapazität zwischen Basel und Laufen. Auf der Strecke Basel - Delémont - Biel wird im Dezember 2025 der 30'-Takt im Fernverkehr eingeführt. Da die Kapazität zwischen Laufen und Delémont unverändert bleibt, muss auf diesem Abschnitt der S-Bahn-Betrieb eingestellt werden. Die S3, die heute zwischen Basel und

Porrentruy verkehrt, endet künftig in Laufen, verkehrt aber weiterhin im 30'-Takt. Wer ab Basel eine Haltestelle zwischen Laufen und Porrentruy zum Ziel hat, muss in Zukunft in Laufen umsteigen, ist mit dem Schnellzug dafür schneller dort. Für Verbindungen, die an einer zwischen Basel und Laufen liegenden Haltestelle beginnen und an einer Haltestelle hinter Delémont enden, muss zweimal umgestiegen werden.

Die UVEK stellt fest, dass die Attraktivität gewisser Verbindungen mit der Einkürzung der S3 abnimmt. Sie bedauert dies und ist gleichzeitig erfreut, dass sich das Angebot zwischen Basel, Laufen und weiter in die Westschweiz verbessert. Sie kann nachvollziehen, dass der Fernverkehrsverbindung in die Westschweiz eine höhere Priorität eingeräumt wird als der umsteigefreien Fahrt von Basel an die Haltepunkte zwischen Delémont und Porrentruy (Courtételle, Courfaivre, Bassecourt, Glovelier, St-Ursanne, Courgenay, Porrentruy).

Ferner hat sich die UVEK beim Amt für Mobilität erkundigt, warum die gemäss ÖV-Programm geplante S4 nach Saint-Louis erst im Jahr 2030 eingeführt wird. Gemäss der erhaltenen Antwort steht dieser Zeithorizont in keinem Zusammenhang mit der Realisierung der Bahnstrecke an den EuroAirport. In den Jahren 2027 bis 2029 werden aber die zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Bahnhof St. Johann liegenden Tunnels der Elsässerbahn auf den 4-Meter-Korridor vergrössert, damit auf dieser Strecke künftig auch Güterzüge mit Sattelaufiegern von vier Metern Eckhöhe fahren können. Während der Bauarbeiten kommt es zu betrieblichen Einschränkungen, was einen zusätzlichen S-Bahn-Betrieb verunmöglicht. Für den 15'-Takt der S-Bahn nach Saint-Louis ab dem Jahr 2030 liegen aber Absichtserklärungen vor. Die SBB haben die benötigten, mit dem französischen Stromsystem kompatiblen, Züge bereits bestellt.

## **2.2.2 Überregionale Verbesserungen im Bahnangebot**

Neben dem in Kapitel 2.2.1 erwähnten 30'-Takt im Fernverkehr auf der Strecke Basel - Delémont - Biel erhält Basel ab dem Jahr 2026 wieder eine stündliche Fernverkehrsverbindung nach Lausanne.

Im Gang ist derzeit die Elektrifizierung und der Ausbau der Hochrheinstrecke. Auf Ende 2026 sind eine Taktverdichtung zwischen Basel und Waldshut, ein Stundentakt zwischen Basel, Schaffhausen und Singen und eine neue zweistündliche Verbindung nach St. Gallen und Herisau mit Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten geplant (im Zielzustand Stundentakt). Es entsteht also eine schnelle und direkte Verbindung zwischen Basel und der Ostschweiz. Da der Bund den Ausbau der Hochrheinstrecke mitfinanziert hat, werden auf den genannten Strecken sowohl das GA als auch das Halbtax-Abo gültig sein. Die UVEK ist sowohl über die neuen Angebote als auch über die Akzeptanz der Schweizer Abos sehr erfreut.

Beabsichtigt ist im Weiteren die Verlängerung der Verbindungen zwischen Offenburg und dem Badischen Bahnhof bis zum Bahnhof Basel SBB. Die Kapazitäten bei der Ausfahrt aus dem Badischen Bahnhof und bei der Einfahrt in den Bahnhof Basel SBB sind allerdings knapp, weshalb dies vermutlich nur teilweise möglich sein wird.

## **2.2.3 Verbesserungen im Busnetz**

Der Regierungsrat hat im ÖV-Programm 2021–2025 festgehalten, dass beim Busnetz Handlungsbedarf besteht. Seither hat das Amt für Mobilität mit einer Nachfrageanalyse absehbare Kapazitätsengpässe ermittelt und im Hinblick auf das vorliegende ÖV-Programm neue Angebotskonzepte entwickelt.

### **2.2.3.1 Optimierung Busangebot Bachgraben**

Bei den Gebieten Ziegelei-Letten sowie Bachgraben handelt es sich um wichtige Entwicklungsbiete. Mittelfristig ist deshalb eine Verlängerung der Tramlinie 8 (Tram Letten) und längerfristig die Realisierung des Trams Bachgraben vorgesehen. Vorerst wird die Erschliessung des Bachgraben-gebiets mit dem Bus verbessert.

Heute wechseln die Linien 38 und 48 im Bachgraben die Nummer. Die von Grenzach-Wyhlen kommende Linie 38 fährt als Linie 48 weiter bis zum Bahnhof Basel SBB, die vom Bahnhof Basel SBB kommende Linie 48 als Linie 38 weiter nach Grenzach-Wyhlen. Diese betriebliche Verknüpfung wird aufgehoben. Die Linie 38 verläuft künftig wie bisher zwischen den Haltestellen Wyhlen Siedlung und Basel Bachgraben, von dort aber weiter bis zur Endhaltestelle Allschwil Friedhof. Die Linie 48 verläuft zwischen dem Bahnhof Basel SBB und Basel Bachgraben ebenfalls auf der gleichen Strecke wie bisher, wird in den Hauptverkehrszeiten aber neu bis zum Bahnhof St. Johann verlängert. Sie ersetzt dort die Busse der Linie 64. Von Montag bis Freitag verkehrt die Linie 48 in den Hauptverkehrszeiten zudem im 7.5'-Takt statt im 15'-Takt. Die Erschliessung des Bachgrabens von den beiden Bahnhöfen Basel SBB und St. Johann verbessert sich so deutlich. Damit kein Überangebot entsteht, entfallen dafür die Fahrten der Linie 31 zwischen dem Claraplatz und dem Bachgraben. Neu verkehrt die Linie 48 zudem im 30'-Takt auch an Sonn- und Feiertagen, was neue Verbindungen aus dem Bachgraben in Richtung Allschwil und zum Bahnhof SBB schafft. Die Linie 33 (Schifflände - Wanderstrasse) wird dafür vom 10'-Takt auf den 15'-Takt reduziert und die Linie 38 (Claraplatz - Allschwil Friedhof) während den Öffnungszeiten des Gartenbads Bachgraben nicht mehr auf den 10'-Takt verdichtet.

Ab 2028 wird die Linie 48 gemäss ÖV-Programm nochmals verlängert und fährt bis zum Badischen Bahnhof. Es entsteht eine ganztägige Verbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB, dem Bachgraben, dem Bahnhof St. Johann und dem Badischen Bahnhof. Der Bachgraben wird damit auch für Pendlerinnen und Pendler, die via Badischer Bahnhof anreisen, umsteigefrei erreichbar. Obsolet wird damit die Tramlinie 21, die heute in den Hauptverkehrszeiten im 15'-Takt zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof St. Johann fährt.

In der UVEK wurde die Einstellung der Tramlinie 21 und die Verlängerung der Linie 48 zwischen dem Bahnhof St. Johann und dem Badischen Bahnhof hinterfragt. Lange Buslinien sind tendenziell verspätungsanfällig, zudem könnte der Bus im Kleinbasel nicht alle vom Tram bedienten Haltestellen anfahren. Die Tramlinie 21 fährt mehrheitlich auf einem Eigentrassee. Sie kann auch als Vorausläufer-Linie des künftigen Trams Bachgraben gesehen werden, verkehrt sie doch auf einem Teil dessen Strecke.

Die Vertreter des Amts für Mobilität haben darauf hingewiesen, dass die Tramlinie 21 lediglich von Montag bis Freitag während einer Stunde am Morgen und während 1.5 Stunden am Abend auf der Strecke Badischer Bahnhof - Messeplatz - Riehenring - Dreirosenbrücke - Bahnhof St. Johann verkehrt. Sie dient primär Angestellten der Novartis als Verbindung zum Badischen Bahnhof. Wer weiter als bis zum Bahnhof St. Johann (z.B. in den Bachgraben) fahren möchte, muss umsteigen. Die verlängerte Linie 48 würde hingegen die gesamte Strecke während des ganzen Tages abdecken. Ihre Gesamtdistanz (Bahnhof Basel SBB - Badischer Bahnhof) wäre kürzer als jene, die von den Bussen heute mit Wechsel zwischen den Nummern 38 und 48 gefahren wird. Das Umsteigen vom Tram auf den Bus am Bahnhof St. Johann wäre überdies unattraktiv, da das Tram am Vogesenplatz hält, sich die Bushaltestelle aber auf der Luzernerringbrücke befindet. Eine Verlegung der Bushaltestelle an den Vogesenplatz würde den Umsteigevorgang vom Bus auf die S-Bahn verlängern, da der Zugang zu den Perrons ab der Brücke erfolgt. Könnte der Bus hingegen nicht alle Haltestellen bedienen, an denen die Tramlinie 21 hält, beschleunigte dies seine Fahrt und wäre insofern nicht problematisch, als diese von anderen Linien bedient werden. Grundsätzlich möglich wäre es, die Tramlinie 21 während der gleichen Zeiten und im gleichen Takt wie die Linie 48 fahren zu lassen. Am Bahnhof St. Johann müsste bis zur Realisierung des Trams Bachgraben aber zwingend vom Tram auf den Bus umgestiegen werden.

Die UVEK stellt fest, dass es sowohl Gründe für als auch gegen die Verlängerung der Linie 48 bzw. die Aufhebung der Tramlinie 21 gibt. Sie stuft die vom Regierungsrat vorgeschlagene Lösung grossmehrheitlich als nachvollziehbar ein.

Bedenken geäussert worden sind in der UVEK auch betreffend die Einkürzung der Linie 61, die statt bis zur Haltestelle Allschwil Friedhof nur noch bis zur Haltestelle Allschwil Letten fahren soll. Würde das Angebot auf einem Teil jener Strecke reduziert, auf der die Tramlinie 8 verlängert werden soll, könnte dies ein kommunikativer Nachteil für dieses Tramprojekt sein. Dass die Linie 61

nicht mehr bis zur Haltestelle Allschwil Friedhof fahren kann, da sich dort künftig die Endhaltestelle der Linie 38 befindet, ist für die UVEK unbestritten. Aus strategischen Gründen empfände es die UVEK aber für besser, die Linie 61 bis zur Haltestelle Gartenstrasse zu führen und den Endhalt bei der Haltestelle Letten (der dritten Haltestelle auf dem Rückweg) einzulegen. Ob dies möglich ist, müsste der Kanton Basel-Landschaft prüfen, bestellt doch dieser die Fahrleistungen der Linie 61. Die UVEK hat die Vertreter des Amts für Mobilität gebeten, das Anliegen an die zuständige Stelle weiterzuleiten.

Zur Disposition gestellt worden ist in der UVEK weiter die Schaffung einer Umsteigemöglichkeit zwischen der Linie 38 und der Tramlinie 6. Die Linie 38 endet künftig an der Haltestelle Allschwil Friedhof. Sie könnte mit einem kleinen Umweg auch die Haltestelle Gartenstrasse bedienen, was den Umstieg auf die Tramlinie 6 ermöglichen würde. Gemäss Auskunft der Verwaltung ist diese Option vom Kanton Basel-Landschaft vorgeschlagen und geprüft worden. Die zusätzliche Fahrzeit hätte allerdings zur Folge, dass auf der Linie 38 über einen grossen Teil des Tages ein Bus mehr eingesetzt werden müsste. Aus Kosten-Nutzen-Überlegungen wird deshalb von dieser Verknüpfung abgesehen. Die auf der Linie 38 eingesetzten Busse werden an der Endhaltestelle in Wyhlen nachgeladen und brauchen dafür eine gewisse Zeit. Sollte sich im künftigen Betrieb der Linie zeigen, dass eine Bedienung der Haltestelle Gartenstrasse ohne zusätzliches Fahrzeug möglich ist, wird die Sachlage nochmals geprüft.

### **2.2.3.2 Optimierung Busnetz Basel Ost**

Im Busnetz Basel Ost kommt es zu drei Veränderungen. Die Linie 37 fährt künftig ab der Haltestelle Jacob Burckhardt-Strasse zum Bahnhof Basel SBB statt zum Aeschenplatz und tagsüber halbstündlich bis nach Münchenstein. Der Streckenabschnitt Bahnhof Basel SBB - Hoffmann-La Roche der Linie 42 wird in den Hauptverkehrszeiten im 7.5'-Takt statt im 15'-Takt bedient. Und die Busse der Linie 46 (Kleinhüningen - Badischer Bahnhof - Muttenz Bahnhof) fahren künftig von Montag bis Freitag bis etwa 20 Uhr statt nur in den Hauptverkehrszeiten bis nach Muttenz. Dies verbessert die Verknüpfung von Bahn- und Busangebot. Ab 2027 (nicht wie ursprünglich geplant ab 2026) wird die Linie 46 zudem via Otterbach Grenze zum Dreiländereck verlängert und damit die touristische Nutzung des Hafengebiets verbessert.

In der Vernehmlassung ist insbesondere die zweite Etappe der Optimierung des Busnetzes Basel Ost im Schoren-Quartier auf Kritik gestossen. Diese war als Bestandteil des ÖV-Programms 2029–2032 deklariert. Der Regierungsrat hat sie nach der Vernehmlassung aus dem vorliegenden ÖV-Programm genommen. Ob eine zweite Etappe folgt und wie diese allenfalls aussieht, ist gemäss den Vertretern des Amts für Mobilität noch offen.

### **2.2.3.3 Taktverdichtungen Buslinien 30 und 50**

Auf der Linie 30 (Bahnhof Basel SBB - Badischer Bahnhof) sind zwischen Montag und Freitag zusätzliche Verdichtungskurse vorgesehen. Der 3.75'-Takt zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem UKBB wird am Morgen um eine Stunde bis um 10 Uhr und am Abend um eine halbe Stunde bis um 18.30 Uhr ausgeweitet. Einige Verdichtungskurse fahren bis zum Badischen Bahnhof. Das Angebot in der Nacht wird an den Standard der Tramlinien angepasst, was an Freitagen und Samstagen zu zusätzlichen Fahrten nach Mitternacht führt und die Lücke zwischen dem letzten «normalen» Kurs und dem ersten Kurs des Nachnetzes schliesst.

Auf der Linie 50 (Bahnhof Basel SBB - EuroAirport Abflug) wird gemäss ÖV-Programm der Takt an Samstagen von 7 bis 10 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 14 bis 20 Uhr vom 10'-Takt auf den 7.5'-Takt verdichtet. Die UVEK ist bei der Beratung des ÖV-Programms allerdings darüber orientiert worden, dass in der Detailplanung mit den BVB festgestellt worden ist, dass die Kapazität primär in den Sommerferien zu knapp ist, dies allerdings nicht nur in den obgenannten Tageszeiten. Deshalb ist nun während der Sommerferien fast während des gesamten Wochenendes der 7.5'-Takt vorgesehen, ausserhalb der Sommerferien wird am 10'-Takt festgehalten. Mit der Verdichtung in der Hauptferienzeit können der übliche Qualitätsstandard und die Fahrplanstabilität besser gewährleistet werden.

Auf Nachfrage hat die Vertretung des Amts für Mobilität der UVEK bestätigt, dass die BVB beabsichtigen, auf der Linie 30 Doppelgelenkbusse einzusetzen. Mit grösseren Fahrzeugen könnte in den Hauptverkehrszeiten im 5'-Takt statt im 3.75'-Takt gefahren werden. Dies reduzierte die Gefahr, dass zwei Busse aufeinander auffahren und erhöhte die Fahrplanstabilität. In den Nebenverkehrszeiten wäre die Kapazität mit Doppelgelenkbusen (und wie bisher 7.5'-Takt) höher. Eine Umstellung auf Doppelgelenkbusse ist auf der Linie 30 allenfalls bereits während der Laufzeit des ÖV-Programms 2026–2028 möglich. Die UVEK begrüßt die Idee der BVB.

## 2.2.4 Weitere Angebotsveränderungen im Tram- und Busnetz

### 2.2.4.1 Optimierung ÖV-Angebot Bettingen

Um die Reisezeit zwischen den Haltestellen der Linie 32 (Chrischonaklinik - Bettingen Dorf - Riehen Dorf - Rotengraben) und dem Bahnhof Basel SBB zu reduzieren, fahren ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 in der Hauptverkehrszeit am Morgen alle Kurse der Linie 2 im 7.5'-Takt bis Riehen Grenze (die beiden ersten Fahrten) oder bis zur Haltestelle Fondation Beyeler (alle weiteren Fahrten). Heute wendet jedes zweite Tram beim Eglisee. Am Abend wird die Verlängerung der Linie 2 bis nach Riehen dafür eine halbe Stunde früher eingestellt. Unter dem Strich bleibt die Zahl der Fahrten nach Riehen damit unverändert. Die Verdichtung am Morgen begründet sich nicht mit zu geringer Kapazität, sondern dient dem zusätzlichem Komfort. Ein optimierter Anschluss der Linie 32 auf die Linie 2 am Morgen wird als wichtiger eingestuft als eine längere Führung der Linie 2 am Abend bis zur Haltestelle Fondation Beyeler.

Neu fährt die Linie 32 künftig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ab Betriebsbeginn (statt erst ab 7 oder 8 Uhr) bis zur Haltestelle Chrischonaklinik, dafür bis um 9 Uhr auf der gesamten Strecke nur noch im 30'-Takt (bisher 15'-Takt). Der Kostendeckungsgrad der Linie erhöht sich dadurch leicht.

Als Beschleunigungsmassnahme wird auf der Linie 42 (Bahnhof Basel SBB - Bettingen Dorf) auf den mit einem Umweg verbundenen Halt an den Habermatten verzichtet. Der dortige Anschluss auf das Tram wird weniger wichtig, wenn die Linie 2 am Morgen häufiger nach Riehen fährt.

All diese Massnahmen zur Optimierung der ÖV-Erschliessung von Bettingen hat der Regierungsrat mit dem Gemeinderat von Bettingen abgesprochen. Auf Unverständnis gestossen ist in Bettingen hingegen eine im ÖV-Programm zusätzlich aufgeführte Angebotsausdünnung auf der Linie 32 in den Abendstunden (Halbierung des Taks nach 22 Uhr). Der Gemeinderat von Bettingen hat die UVEK darauf aufmerksam gemacht, dass damit zwar Fahrleistungen, aber weder ein Fahrzeug noch ein Chauffeur eingespart werden könnten. Die UVEK empfände diesen Abbau deshalb als unverhältnismässig. Im Austausch mit dem Bau- und Verkehrsdepartement ist ihr sowohl von dessen Vorsteherin als auch von den Vertretern des Amts für Mobilität bestätigt worden, dass auf die Umsetzung dieser Massnahme verzichtet wird. Es sei vorgesehen, im Hinblick auf das nächste ÖV-Programm zusammen mit der Gemeinde Bettingen geeignete Massnahmen zur Erhöhung des Kostendeckungsgrads der Linie 32 zu finden.

### 2.2.4.2 Verdichtungskurse zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität

Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität sieht das ÖV-Programm Zusatzkurse auf den Linien 2, 6, 33 und 34 in gewissen Tageszeiten vor. Am Fahrplan ändert sich dadurch nichts, dessen Einhaltung sollte sich hingegen verbessern. Auf den vier Linien kommt es teilweise zu so grossen Verzögerungen, dass die Trams und Busse an der Endhaltestelle bereits verspätet losfahren. Vor allem in der Hauptverkehrszeit am Abend müssen die Passagiere deshalb davon ausgehen, dass ihre fahrplanmässige Verbindung nicht gewährleistet ist. Auf den Linien 2 und 6 soll mit den Zusatzkursen auch sichergestellt werden, dass die Linie 2 an den gemeinsamen Haltestellen jeweils vor der Linie 6 einfährt.

Die UVEK stuft die Verdichtungskurse als angemessene Massnahme ein. Sie stellt gleichzeitig fest, dass es sich dabei um eine «Ersatzlösung» handelt. Besser wäre es, mit Eigentrassees, Busspuren und ÖV-Priorisierungen an Lichtsignalanlagen sicherzustellen, dass die Trams und Busse den

Fahrplan einhalten können. Die Umsetzung solcher Massnahmen hat aber in den meisten Fällen einen längeren Vorlauf.

#### 2.2.4.3 Angebotsreduktionen

Mit Blick auf die Kosten enthält das ÖV-Programm 2026–2028 auch Angebotsreduktionen im Tram- und Busnetz. Einige davon stehen in direktem Zusammenhang mit Angebotsausbauten und sind in vorherigen Kapiteln dieses Berichts bereits erwähnt worden. Die nachfolgenden weiteren rechtfertigt der Regierungsrat mit einer geringen Nachfrage bzw. einem tiefen Kostendeckungsgrad.

*Tramlinie 6: Von Montag bis Samstag ab etwa 20 Uhr fährt das Tram zwischen den Haltestellen Fondation Beyeler und Riehen Grenze im 15'-Takt statt im 7.5'-Takt.*

Auf der Tramlinie 6 ist der Takt zwischen 20 und 22 Uhr mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 verdoppelt worden. Da sich in dieser Zeit auf dem letzten Abschnitt der Linie meistens nur eine einstellige Passagierzahl in den Trams befindet, soll künftig jeder zweite Kurs an der Haltestelle Fondation Beyeler statt an der Haltestelle Riehen Grenze wenden. Dies ermöglicht es, einen Tramzug einzusparen.

In der UVEK wurde darauf hingewiesen, dass auch die in den Hauptverkehrszeiten bis nach Riehen fahrenden Trams der Linie 2 an der Haltestelle Fondation Beyeler wenden. Die Bevölkerung, die rund um die Haltestellen Riehen Grenze, Lörracherstrasse und Weilstrasse wohnt, hat nie eine direkte Verbindung zum Bahnhof Basel SBB. Mit der Taktausdünnung am Abend werde sie ein weiteres Mal benachteiligt. Zudem führe die Ausdünnung zu einer stärkeren Beanspruchung des von der Gemeinde Riehen finanzierten Ruftaxis. Wer im «falschen» Tram sitzt, werde an der Haltestelle Riehen Dorf in das Ruftaxi umsteigen.

Die Vertreter des Amts für Mobilität haben darauf hingewiesen, dass das Angebot zwischen den Haltestellen Fondation Beyeler und Riehen Grenze in der fraglichen Zeit nicht schlechter sein wird als auf den meisten anderen Tram- und Buslinien. Zwischen 20 und 22 Uhr fahren nur die Linien 6, 8 und 11 im 7.5'-Takt. Aus Kosten-Nutzen-Überlegungen sei die Einkürzung richtig. Der Gemeinderat von Riehen habe sich im Konsultationsprozess nicht zu dieser Massnahme geäussert.

*Tramlinie 14: An Sonn- und Feiertagen wird der Betrieb eine halbe Stunde später (um ca. 5.30 Uhr) aufgenommen.*

*Tramlinien 15 und 16: Von Montag bis Freitag fahren beide Linien eine Stunde früher (ab 19.30 Uhr) im 15'-Takt statt im 7.5'-Takt aus der Stadt auf das Bruderholz.*

*Buslinie 31: An Samstagen, Sonn- und Feiertagen fährt der Bus am Morgen bis ca. 7.30 Uhr im 30'-Takt statt im 15'-Takt.*

*Buslinie 33: Von Montag bis Freitag wird am Abend eine Stunde früher vom 7.5'-Takt auf den 15'-Takt umgestellt. Ab etwa 22 Uhr gilt der 30'-Takt. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen beginnt der 15'-Takt zwischen Schifflände und Allschwil Letten später als bisher.*

*Buslinie 34: Der Betriebsbeginn am Sonntag wird an den Samstag angepasst.*

*Buslinie 35: An Samstagen wird der Betrieb eine halbe Stunde später aufgenommen.*

*Buslinie 45: An Samstagen wird der Betrieb eine Stunde später aufgenommen.*

*Linie 36: Von Montag bis Sonntag wird der Betrieb früher aufgenommen, die Verdichtung zum regulären Taktverkehr erfolgt dafür etwas später.*

*Buslinie 38: Im Sommer wird an Sonntagen auf die Verdichtung auf den 10'-Takt verzichtet.*

### 2.3 Einstellung Mobilisk

Die UVEK hat sich bei den Vertretern des Amts für Mobilität nach den Gründen für die Einstellung des Ridepooling-Angebots «Mobilisk» erkundigt. Gemäss dem ÖV-Programm war der einjährige Testbetrieb erfolgreich.

Die Vertreter des Amts für Mobilität haben bestätigt, dass die Nutzenden den Mobilisk sehr geschätzt haben. Die Weiterführung bzw. der Ausbau des Angebots hätte aber gleich viel gekostet wie der Ausbau des Nachnetzes. Die Zahl der Personen, die die regulären Nachtlinien nutzt, ist jedoch deutlich höher als jene, die den Mobilisk genutzt hat. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Nachnetzes ist deshalb besser als jenes des Mobilisks. Eine Erkenntnis aus dem Testbetrieb sei es, dass sich On-Demand-Angebote primär für Randgebiete mit geringer Nachfrage eignen. Dort ergeben sie mehr Sinn als ein fahrplanmässiges Angebot mit wenigen Kursen.

Die UVEK kann nachvollziehen, dass sich On-Demand-Angebote wie der Mobilisk primär für Gebiete mit geringer Nachfrage eignen.

## 2.4 Entwicklung ÖV-Globalbudget

Das vorliegende ÖV-Programm geht genauer auf die Entwicklung des ÖV-Globalbudgets ein als frühere Programme. Es werden die Kostenfolgen aller Angebotsänderungen ausgewiesen. Neben diesen wirken sich auch die für die Klimaschutzziele des Kantons zwingende Umstellung der Busflotte auf E-Busse und die angenommene Teuerung kostensteigernd aus.

Die vom Kanton bei den Transportunternehmen bestellten Fahrleistungen kosten rund 260 Mio. Franken pro Jahr. Die Planung geht von einer teuerungsbedingten Kostensteigerung von 1% pro Jahr aus. Aufgrund exogener Faktoren wie der Energiepreissteigerung im Jahr 2022 ist eine genaue Vorhersage jedoch schwierig. Da die Margarethenverbindung frühestens 2029 in Betrieb genommen wird, reduzieren sich die Ausgaben im Jahr 2028 gegenüber der Planannahme um 250'000 Franken. Die um ein Jahr verzögerte Busanbindung Otterbach / Dreiländereck reduziert den Aufwand im Jahr 2026 um 335'000 Franken. Mit den Fahrplanausdünnungen (vgl. Kapitel 2.2.4.3) ist ab dem Jahr 2026 eine Einsparung von 1.1 Mio. Franken verbunden. Die zusätzlichen Kurse zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität (vgl. Kapitel 2.2.4.2) führen dafür zu Mehrausgaben von 885'000 Franken. Die zusätzlichen Angebote kosten netto im Jahr 2026 knapp 4 Mio. Franken – 0.9 Mio. Franken für die Verbesserung des Bahnangebots im Ergolztal und im Laufental, 3 Mio. Franken für die Verbesserungen auf dem städtischen Netz.

Der Regierungsrat geht gemäss ÖV-Programm auch von der Beschaffung neuer Trams aus. Ob sich der damit verbundene höhere Abschreibungsbedarf von 5.5 Mio. Franken im ÖV-Globalbudget schon 2028 oder erst später manifestiert, hängt vom Beschaffungsprozess der BVB ab. Die von den BVB derzeit noch eingesetzten alten Trams sind grösstenteils abgeschrieben. Kleinere Kostenfolgen haben auch die Umstellung auf Elektrobusse und die Beschaffung neuer Trams bei der BLT und der AAGL.

Die UVEK kann die im ÖV-Programm dargestellte Kostenentwicklung nachvollziehen. Sie erkennt, dass der Regierungsrat bemüht ist, eine gewisse Balance zwischen Angebot und Nachfrage zu halten, die Mittel also möglichst optimal einzusetzen. Im Rahmen der Behandlung des ÖV-Programms hat sich die UVEK aber nicht vertieft mit der Entwicklung der Kosten auseinanderge setzt. Dies tut sie jeweils mit dem ÖV-Globalbudget. Der Grosse Rat kann nur im Rahmen der Budgetdebatte direkten Einfluss auf die Kosten nehmen. Mit der Genehmigung des ÖV-Programms ist keine Ausgabenbewilligung verbunden.

## 3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 13:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 13. August 2025 mit 13:0 Stimmen verabschiedet und ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raffaela Hanauer  
Kommissionspräsidentin

**Beilage**  
Entwurf Grossratsbeschluss

## **Grossratsbeschluss**

### **ÖV-Programm 2026–2028**

(vom .....

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in das ÖV-Programm 2026–2028 (Nr. 24.0895.01) und den Vernehmlassungsbericht ÖV-Programm 2026–2028 (Nr. 24.0895.02) des Regierungsrats vom 19. Februar 2025 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission 24.0895.03 vom 13. August 2025:

1. Das ÖV-Programm 2026–2028 wird als Planungsgrundlage für die Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Zeitraum 2026 bis 2028 genehmigt.
2. Der Vernehmlassungsbericht zum ÖV-Programm 2026–2028 wird zur Kenntnis genommen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.