

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

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

Teils teils

Wir sehen in der Zunahme der Bus- und Tramverbindungen das Risiko von vermehrtem Staus. Es ist daher notwendig, den öffentlichen Verkehr vom Individualverkehr zu entflechten. Dies erfordert separate Fahrspuren für den ÖV und die Förderung von Velostrassen.

Ein weiteres wichtiges Anliegen ist die Zugänglichkeit des ÖV für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und generell für Menschen mit Behinderungen – ein entsprechendes Konzept fehlt im aktuellen Programm. Zudem bedeutet der Ausbau des ÖV und die Taktverdichtung einen höheren Personalbedarf, der aktuell nicht ausreichend gedeckt ist.

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist jedoch ein richtiger Schritt im Hinblick auf das Ziel einer emissionsfreien Stadt. Es darf dabei jedoch nicht zu Kostensteigerungen für Abonnements kommen. Langfristig benötigt es einen ausgebauten und kostengünstigen ÖV, um den Individualverkehr zu entlasten. Es sollte mehr in den öffentlichen Verkehr und attraktive Arbeitsbedingungen investiert werden, anstatt in den Ausbau von Autobahnen.

Wir stellen uns gegen das Herzstück, so wie es geplant ist. Wir wünschen uns emissionsarme Ausbauten die auch die Lebensqualität der Anwohner:innen weniger belastet – z.Bsp: überirdischer Ausbau wie Schwebbahn, auch zu kombinieren mit Velo/Bus und der Möglichkeit der Begrünung.

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

Wir stellen fest, dass die Verbesserungen in der jetzigen Form noch zu wenig konkret sind und zu langsam voranschreiten. Für die Erreichung der Klimaziele 2037 muss dringend die Attraktivität des ÖV's erhöhen. BastA! setzt sich langfristig für einen kostenlosen öffentlichen Verkehr für alle ein, um den ÖV attraktiver zu machen und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Hierfür setzt sich BastA! ein, dass der ÖV stärker subventioniert werden soll, um die Kosten für die Nutzenden niedrig zu halten, ohne dabei bei den

Arbeitsbedingungen des Personals zu sparen. Menschen mit geringem Einkommen und Sozialhilfebezüger*innen sollen von zusätzlichen Entlastungen profitieren.

2. ÖV-Angebotsänderungen 2022-2025

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

Mehrheitlich Ja

Wir begrüßen die geplanten Änderungen grundsätzlich, insbesondere den Ausbau des Personals bei der BVB. Allerdings birgt das "Herzstück"-Projekt Herausforderungen, da eine jahrelange Baustelle droht. So wie das Projekt aktuell geplant ist, unterstützt BastA! das Herzstück nicht. Es könnten alternative Überlegungen, wie etwa eine Schwebebahn, diskutiert werden. Begrünungsmassnahmen wären in diesen Plänen ebenfalls sinnvoll, wie es beispielsweise in Berlin bereits praktiziert wird.

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

Ja

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

Ja

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

Ja

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

Ja

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

Ja

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

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

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

Mehrheitlich Ja

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

3. Finanzen

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

Ja

4. Ausblick: Planungen für Angebotsänderungen nach 2028

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

Mehrheitlich Ja

Wir sprechen uns für eine emissionsarme und möglichst oberirdische Bauweise aus, die mit Velostrassen kombinierbar ist und Begrünungsmassnahmen integriert. Die Erschliessung des Badischen Bahnhofs und des SBB-Bahnhofs ist sinnvoll, allerdings sollte der Bau eines Tunnels kritisch hinterfragt werden. Stattdessen könnten oberirdische Lösungen bevorzugt werden, die weniger Bauemissionen verursachen.

Langfristig wünschen wir uns einen Fokus auf mehr Tram-Ausbau. So zum Beispiel auch die Linie 6 Richtung Lörrach ausbauen, um andere Grenzgebiete besser anzuschliessen.

Da Fliegen keine nachhaltige Fortbewegungsart ist mit der aktuellen Flugtechnologie unterstützen wir den Bau einer S-Bahn Linie zum Euro-

Airport nicht. Jedoch unterstützen wir den Ausbau der Infrastruktur an der Haltestelle Euro-Airport für das Fahrpersonal.

Wichtige Punkte für die langfristige Planung sind:

- Barrierefreiheit des gesamten ÖV-Systems
- Ein nachhaltiger Ausbau unter Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen für das ÖV-Personal
- Separate Fahrspuren für Busse und Fahrräder, um den Verkehr zu entlasten
- Eine klare Entflechtung von öffentlichem und Individualverkehr

Wo die Entflechtung noch nicht möglich ist, sollte in der Lichtsignalisierung der ÖV gegenüber dem Autoverkehr stärker priorisiert werden.

5. Weitere Anliegen

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

- **Bessere Kennzeichnung von Trams**, insbesondere sichtbare Anzeigen auch von der Seite
- Auch ein Zugang zum Fahrplan an den Haltestellen für Menschen mit Sehbehinderungen muss geschaffen werden
- **Stärkere Preisermässigung** für Menschen mit Behinderungen, da viele Angebote für sie nicht nutzbar sind. Ergänzung: Da nur 30% des ÖV's von Rollstuhlfahrenden eben und selbstständig genutzt werden kann, wie in der gesetzlichen Frist beschrieben, die letztes Jahr abgelaufen ist, sollten Personen im Rollstuhl auch nur einen Drittel des Preises zahlen müssen.
- Ebenfalls streben wir einen gratis ÖV für alle an, da alle ein Recht auf Fortbewegung haben und dies ein wichtiger Schritt ist, um von emissionsintensiven motorisierten Individualverkehr wegzukommen.
- **Keine Umlagerung der Ausbaukosten auf die Abonnementspreise** – der ÖV sollte insgesamt stärker subventioniert und günstiger, idealerweise gratis, werden.

- **Bessere Beschilderung** für Kinderwagen, Gepäck und Rollstühle, mehr Platz für alle, sodass die Rollstuhlplätze für die frei bleiben, die sie wirklich brauchen.
- **Mehrspezifische Sitzplätze** für Personen mit Mobilitätseinschränkungen und **mehr Plätze für** Rollstuhlfahrer*Innen.
- **Evakuierungsstrategien** bei Pannen und Unfällen für Menschen mit Behinderungen, insbesondere Rollstuhlfahrer*Innen.
- **Einbezug von Menschen mit Behinderungen** in die Planungsprozesse, insbesondere beim Ausbau der Haltestellen.
- **Einfacherer Zugang zu Informationen**, z. B. durch bessere Informationstafeln an Haltestellen.
- Der **Umbau muss umweltverträglich und nachhaltig** erfolgen. Wir stellen uns gegen das Projekt Herzstück und die S-Bahn zum Euro-Airport.
- Das Projekt "Herzstück" sollte dringend nochmals überdacht werden, wobei eine oberirdische Lösung mit Velobahnen und Begrünung bevorzugt wird.
- **Besserer Zugang zu Informationen der ÖV-Nutzung** auch für Menschen mit Sprach- oder Hörbeeinträchtigungen – betrifft Handicap-Center, Notfallmeldestellen für defekte Lifte etc.
- Der persönliche Ticketverkauf soll bestehen bleiben und es muss weiterhin möglich sein, für Tickets mit Bargeld zu bezahlen.
- Das U-Abo wird zurzeit nicht von Sozialhilfe übernommen und muss vom ohnehin tiefen Grundbedarf bezahlt werden. Sozialhilfebezüger*innen sollen ein gratis U-Abo bekommen oder die Kosten über die Sozialhilfe abrechnen können.
- Taxis müssen als Teil des Öffentlichen Verkehrs gesehen werden – besonders zu Randzeiten, an denen ÖV für weibliche Personen, FINTA und Queers zunehmend unsicher ist, für Menschen, für die der ÖV nicht zugänglich ist, und zu Zeiten, in denen ÖV nicht fährt. Es gilt, die Arbeitsbedingungen für Taxi-Fahrer*Innen zu verbessern, und die Fahrpreise für die zu Transportierenden stärker zu subventionieren. Sinnvoll fänden wir eine Zusammenarbeit von Kanton mit bestehenden Taxi-Unternehmen und -Unternehmer*Innen.
- Wir empfehlen, im Fahrtakt mehr Pufferzeit einzubauen, um den Stress der Fahrer und Kettenreaktionen im ÖV Takt durch Verspätungen zu vermeiden. Durch nicht behindertengerechte

Infrastruktur und Unfälle durch gemeinsame Nutzung der Strassen mit dem motorisierten Individualverkehr lösen immer wieder Verspätungen und grossen Stress fürs Personal aus.