



An den Grossen Rat

26.5172.02

BVD/P265172

Basel, 1. Juli 2026

Regierungsratsbeschluss vom 30. Juni 2026

Schriftliche Anfrage Christophe Haller betreffend Planung, Koordination und Personaleinsatz auf öffentlichen Baustellen

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Christophe Haller dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Der Kanton Basel-Stadt steht in den kommenden Jahren vor einer hohen Dichte an Baustellen im öffentlichen Raum. Ein wesentlicher Treiber ist der Ausbau des Fernwärmenetzes, der zahlreichen Aufbrüche im Strassenraum erfordert. Gleichzeitig müssen Strassenbeläge, Werkleitungen, Gleisanlagen sowie weitere Infrastruktur- und Hochbauprojekte im gesamten Kantonsgebiet umgesetzt werden, was den begrenzten Stadtraum stark belastet.

Regierung und Medien weisen wiederholt darauf hin, dass die Bauaktivität über Jahre deutlich über dem Mittel liegt, zeitweise mit bis zu 50 Prozent mehr Baustellen als in Normaljahren. Dafür wurden erhebliche Mittel für Koordination zwischen Kanton, IWB und BVB bereitgestellt, unter anderem über das Geschäftsmodell Infrastruktur (GMI), zusätzliche Ressourcen für Projektplanung und Verkehrsoptimierung.

Dennoch entsteht im Gewerbe und bei Anwohnenden der Eindruck, dass Baustellen unnötig lange dauern, schlecht etappiert sind oder über längere Zeiträume unzureichend besetzt bleiben. Wiederholte Aufbrüche im selben Strassenabschnitt untergraben das Vertrauen in vorausschauende Planung. Das GMI soll solche Mehrfacharbeiten verhindern und Bauintervalle verkürzen.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Gesamtstrategie und Planungshorizont

- 1.1 Welche strategischen Rahmenpläne (z.B. Fernwärmeausbau bis 2037, BVB-Gleiserneuerungen, Strassensanierungsprogramme) liegen vor, und wie werden diese zentral in die GMI-Baustellenplanung eingespeist, zusammengeführt und regelmässig aktualisiert?
- 1.2 Welche Kriterien bestimmen Priorisierung und zeitliche Staffelung (z.B. Dringlichkeit, Verkehrsbelastung, Gewerbedichte, etc.)?

2. Geschäftsmodell Infrastruktur (GMI)

- 2.1 Welche Projekte von Kanton, IWB, BVB und anderen werden über GMI koordiniert, und welche Ausnahmen gibt es?
- 2.2 Wie gewährleistet der Regierungsrat rechtzeitige, vollständige Dateneinspeisung aller Akteure ins GMI?
- 2.3 Welche Indikatoren messen GMI-Erfolg (reduzierte Intervalle, vermiedene Mehrfachbrüche, Kosteneinsparungen, etc.), und welche Erkenntnisse daraus fliessen in Verbesserungen ein?

3. Baustellenorganisation und Bilanz

- 3.1 Wie unterstützt der Regierungsrat Unternehmen bei der Sicherstellung ausreichenden Personaleinsatzes auf kantonalen Baustellen (z.B. durch Planungspuffer, Kapazitätsplanung, etc.)?
- 3.2 Erfasst der Regierungsrat Fälle sporadisch besetzte Baustellen systematisch, und welche Erkenntnisse daraus fliessen in Verbesserungen? Falls solche Daten vorliegen: Wie hat sich der Verlauf in den letzten fünf Jahren entwickelt?

- 3.3 Welche Kriterien bei Allmendbewilligungen/Ausschreibungen und vertraglichen Regelungen fördern termin-gerechte Umsetzung (z.B. Kapazitätsnachweis, flexible Planung, etc.)?
- 3.4 Wäre der Kanton bereit, finanzielle Anreize zu schaffen, um die staatlichen Baustellen zu beschleunigen?

4. Auswirkungen und Massnahmen

- 4.1 Welche Instrumente erfassen Belastungen für Gewerbe in betroffenen Strassen (Befragungen, Umsatzda-ten, Beschwerden, etc.)?
- 4.2 Welche Massnahmen sichern Erreichbarkeit von Geschäften bei längeren Baustellen (Parkplätze, Lieferzo-nen, Kommunikation, etc.)?
- 4.3 Welche Verbesserungen (organisatorisch, digital, vertraglich) prüft der Regierungsrat zur Reduktion von Stillständen und Belastungen?

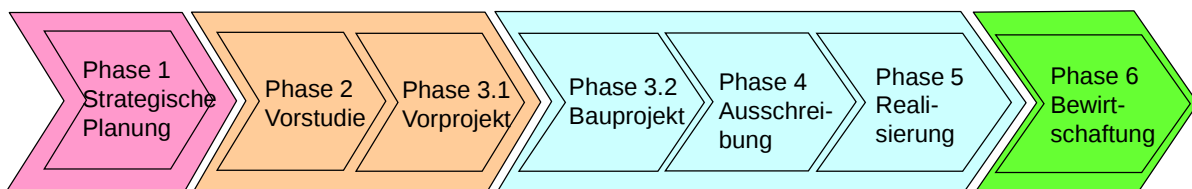
Christophe Haller»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Einleitung

Bauvorhaben im öffentlichen Raum werden im Kanton im Geschäftsmodell Infrastruktur (GMI) be-arbeitet. Die Koordination der Bauvorhaben erfolgt durch Vertretungen der kantonalen Verwaltung, der IWB und der BVB. Die Realisierung erfolgt in der Regel gemeinsam durch das Tiefbauamt, die IWB, die BVB, Mobilität, Stadtgärtnerei und teilweise anderen Bauherren. In begründeten Fällen bauen die öffentlichen Bauherren auch unabhängig vom GMI im Rahmen von Einzelprojekten.

Die Realisierung der öffentlichen Infrastruktur- und Tiefbau-Projekte erfolgt entlang dem Phasen-modell Infrastruktur. Die dazugehörigen GMI-Prozesse werden seit deren Einführung im Jahr 2009 regelmässig überprüft und angepasst.



SIA- resp. GMI-Phasen eines Planungs- und Bauprozesses

2. Zu den einzelnen Fragen

1. Gesamtstrategie und Planungshorizont

- 1.1 Welche strategischen Rahmenpläne (z.B. Fernwärmeausbau bis 2037, BVB-Gleiserneuerun-gen, Strassensanierungsprogramme) liegen vor, und wie werden diese zentral in die GMI-Baustellenplanung eingespeist, zusammengeführt und regelmässig aktualisiert?

Die Basis für die Koordination bildet die Erhaltungsplanung für Werke und Anlagen der öffentlichen Infrastruktur. Das Integrale Managementwerkzeug des Bau- und Verkehrsdepartements liefert rechnerische Ersatzzeitpunkte aufgrund der effektiven Zustände je Anlageteil für Gleisanlagen, Strassen, Abwasserableitungsanlagen (Kanalisation) und Kunstbauten. Die IWB unterhalten ein eigenes Assetmanagement über alle Netze und Netzanlagen. Das Erhaltungsmanagement des Kantons basiert auf einer definierten Lebensdauer je Anlage und wird durch verschiedene Para-meter wie beispielsweise einzelne Schadenereignisse ergänzt. Auch politische und gesetzliche Vorgaben und Richtlinien fliessen ein, deren Umsetzung eine Wirkungsveränderung an der öffent-lichen Infrastruktur nötig machen. Die Rolloutplanung für den Neubau von Fernwärmeleitungen berücksichtigt wiederum die Vorgaben aus der kantonalen Klimastrategie und dem Stadtklimakon-zept, die Planung der anstehenden Gasstilllegung sowie die Umsetzung von Begrünungs- und Ent-siegelungsmassnahmen im öffentlichen Raum. Zudem müssen folgende Rahmenpläne und

Instrumente berücksichtigt werden:

- Kantonale Teilrichtpläne Mobilität: Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr
- BehiG-relevante Anpassungen an Haltestellen
- Velowegnetz und Vorgaben zur Umsetzung der neuen Velovorgaben
- Stadtklimakarten mit Fokusgebieten
- Vorgaben aus dem Alleenplan
- Entsorgungsplanung zu den Unterflur-Wertstoffsammelstellen
- Sicherheitsanpassungen auf Basis von Gefahrenkarten der Kantonspolizei (Sicherheitsdefizite/Unfallschwerpunkte)

Die Koordination erfolgt entlang der definierten Prozesse des GMI. Neue Massnahmen der Erhaltungsplanung und wirkungsverändernde Massnahmen werden monatlich bei der Koordinationsstelle Infrastruktur angemeldet. Der Abgleich der Erhaltungsplanungen mit den wirkungsverändernden Massnahmen wird in der ebenfalls monatlich stattfindenden Sitzung der Koordinationskommission Infrastruktur (KOKO-I) vorgenommen. An dieser Sitzung nehmen alle verantwortlichen Akteure teil. Das Ergebnis sind koordinierte Massnahmenpläne für alle Baustellen im öffentlichen Raum. Das strukturierte Vorgehen und das Geschäftsmodell Infrastruktur des Kantons Basel-Stadt zur koordinierten Planung und Realisierung von Baumassnahmen im öffentlichen Raum zählen gemeinsam mit denjenigen der Kantone Bern und Zürich zu den vorbildlichsten der Schweiz. Mit beiden Kantonen steht Basel-Stadt zudem in einem regen fachlichen Austausch.

1.2 *Welche Kriterien bestimmen Priorisierung und zeitliche Staffelung (z.B. Dringlichkeit, Verkehrsbelastung, Gewerbedichte, etc.)?*

Die Massnahmenpläne werden in der KOKO-I nach definierten Kriterien festgelegt. Bei grösseren Massnahmen wird nach Bedarf die Geschäftsleitung des Bau- und Verkehrsdepartements einbezogen.

Folgende Kriterien sind massgebend:

- Erhaltungszustand der Gewerke
- Bedarf an Wirkungsänderungen aus politischen und gesetzlichen Aufträgen (Stadtklimakonzept, Fernwärmeausbau, BehiG- und Velonetzvorgaben etc.)
- Bedarf an Anpassungen oder an neuen Infrastrukturen aufgrund von privaten Bauvorhaben
- Technische und örtliche Abhängigkeiten zwischen Projekten
- Belastung für Individualverkehr/ÖV sowie Anwohnende und Gewerbetreibende
- Personelle und finanzielle Ressourcen

2. **Geschäftsmodell Infrastruktur (GMI)**

2.1 *Welche Projekte von Kanton, IWB, BVB und anderen werden über GMI koordiniert, und welche Ausnahmen gibt es?*

Sämtliche Bauvorhaben auf Allmend und allmendähnlich genutzten Flächen (öffentlicher Raum) werden via GMI koordiniert. Davon ausgenommen sind räumlich und zeitlich begrenzte Kleinstbaustellen im Rahmen von Aufgrabungsgesuchen oder Markierungsarbeiten ohne baulichen Aspekt.

2.2 *Wie gewährleistet der Regierungsrat rechtzeitige, vollständige Dateneinspeisung aller Akteure ins GMI?*

Die Daten werden in der KOKO-I durch den für die jeweilige Erhaltungsplanung und/oder Wirkungsveränderung verantwortlichen Akteur eingespielt. Die Projektvorhaben können monatlich von

allen Beteiligten (Werkeigentümer und Wirkungsverantwortliche für Verkehr, Stadtraum, Entsorgung etc.) in den GMI-Koordinationsprozess eingebracht werden. Grundlage bilden die in der Antwort zu Frage 1.1 dargelegten Prozesse des GMI. Die Massnahmen müssen so frühzeitig in der KOKO-I angemeldet werden, dass die notwendige Koordination gewährleistet werden kann.

2.3 Welche Indikatoren messen GMI-Erfolg (reduzierte Intervalle, vermiedene Mehrfachbrüche, Kosteneinsparungen, etc.), und welche Erkenntnisse daraus fliessen in Verbesserungen ein?

Das GMI hat zum Ziel, unter Berücksichtigung der Kosten ein koordiniertes Bauen mit möglichst kurzen Bauzeiten und einer möglichst geringen Zahl an gleichzeitig stattfindenden Baustellen zu ermöglichen. Die Koordination der Baustellen erfolgt nach definierten Kriterien (s. Antwort zu 1.2). Erkenntnisse aus dem laufenden Betrieb des GMI werden in den zuständigen Kommissionen diskutiert und nach Bedarf in den entsprechenden Prozess eingeführt. Dazu gehören beispielsweise folgende Verbesserungen:

- Feingliedrige Planung durch sogenannte Gebietskoordinatoren (GEBKO): In definierten Fokusgebieten mit hoher Baustellendichte sind die GEBKO für die terminliche Koordination unter den verschiedenen öffentlichen Baustellen zuständig und dienen als zentrale, übergeordnete Ansprechpersonen
- Einführung der Verkehrssteuerungsplanung: Damit werden die baustellenbedingten Verkehrsmassnahmen koordiniert und aufeinander abgestimmt, wie auch die negativen Auswirkungen für die Verkehrsteilnehmenden minimiert.
- Erhöhung der Vorlaufzeit der Planung auf mehr als fünf Jahre: So können die Erhaltungsplanung und die gewünschten Wirkungsänderungen aufeinander abgestimmt und mit ausreichender Vorlaufzeit geplant werden.

3. Baustellenorganisation und Bilanz

3.1 Wie unterstützt der Regierungsrat Unternehmen bei der Sicherstellung ausreichenden Personaleinsatzes auf kantonalen Baustellen (z.B. durch Planungspuffer, Kapazitätsplanung, etc.)?

Der Personalaufwand für den Baustellenbetrieb eines Projekts ergibt sich grundsätzlich aus dem Bauvolumen und den vorgegebenen Terminplänen. Beide Faktoren sind Bestandteil der Ausschreibung. Der Unternehmer wird vertraglich verpflichtet, diese einzuhalten und den vereinbarten Personaleinsatz einzuplanen. Bei der Terminierung werden diverse Rahmenbedingungen berücksichtigt, wie beispielsweise das Bauen unter Verkehr sowie die Verträglichkeit für Anwohnende und Gewerbe.

Für die Bauausführung relevante Aspekte wie die Etappierung von Projekten und die Verkehrsführung werden neu bereits im Vorprojekt vertieft berücksichtigt. Gleichzeitig werden bei der Planung des Bauablaufs verstärkt kritische Ressourcen wie Montageequipen für Werkleitungen, Trammersatz mit Bussen sowie Lieferfristen für Bauteile mitberücksichtigt. Auf Wunsch der Unternehmer soll ausserdem die zur Verfügung stehende Zeit der Arbeitsvorbereitung erhöht werden (s. auch Antwort zu 3.3).

3.2 Erfasst der Regierungsrat Fälle sporadisch besetzte Baustellen systematisch, und welche Erkenntnisse daraus fliessen in Verbesserungen? Falls solche Daten vorliegen: Wie hat sich der Verlauf in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Es gibt keine systematische Erfassung zu dieser Thematik. Ein wesentlicher Teil der Bauprozesse ist für die Öffentlichkeit nicht sichtbar. Hinter Baustellen stehen komplexe und intensiv koordinierte Prozesse mit vielen Beteiligten. Neben der Hauptbauunternehmung arbeiten im gleichen Perimeter, zeitlich abgestimmt verschiedene Werke und Drittunternehmer oder spezialisierte

Subunternehmer. Deren Arbeiten erfolgen oft abschnittsweise oder punktuell und sie müssen in einer bestimmten Reihenfolge ausgeführt werden. Oft sind sie für Aussenstehende nicht immer als aktive Bautätigkeit erkennbar. Im Bauablauf entstehen auch Zwischenphasen, zum Beispiel wenn etwas trocknen und aushärten muss oder für Montagearbeiten oder Qualitätskontrollen. Auch witterungsbedingte Unterbrüche können dazu führen, dass zeitweise keine offensichtliche Aktivität erkennbar ist, obwohl der Bauablauf insgesamt planmässig verläuft.

3.3 Welche Kriterien bei Allmendbewilligungen/Ausschreibungen und vertraglichen Regelungen fördern termingerechte Umsetzung (z.B. Kapazitätsnachweis, flexible Planung, etc.)?

Im Rahmen der Bewilligung werden die definierte Bauzeit sowie der benötigte Platzbedarf auf Allmend (Baustellenperimeter und Installationsflächen) festgelegt. Diese Vorgaben sind einzuhalten. Die übrigen Punkte werden wie in der Antwort auf Frage 3.1 dargelegt, vertraglich geregelt.

3.4 Wäre der Kanton bereit, finanzielle Anreize zu schaffen, um die staatlichen Baustellen zu beschleunigen?

Schon heute wird bei jeder Projektrealisierung untersucht, ob das Vorhaben beschleunigt werden kann. Zusätzlich werden auf vertraglicher und beschaffungsrechtlicher Ebene entsprechende Massnahmen geprüft. Dazu gehören Anreizsysteme in Werkverträgen zur Beschleunigung der Bauausführung sowie eine stärkere Gewichtung von Bauzeit und Baustellenorganisation als Zuschlagskriterien bei Submissionen.

Zur Beschleunigung von öffentlichen Baustellen kann die so genannte «Intensivbauweise» angewendet werden. Diese setzt voraus, dass Verkehrsvollsperrungen, ausreichend Installations- und Baustellenflächen wie auch Fahrspuren für die Baustellenlogistik, ein Mehrschichtbetrieb mit Arbeiten über Mittag, an Randzeiten, in der Nacht oder an Wochenenden sowie starke Einschränkungen der Zugänglichkeit zu Gebäuden möglich sind. Diese Vorgaben sind im städtischen Umfeld nicht einfach umzusetzen, da die Stadtverträglichkeit und die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes inklusive der Zu- und Wegfahrten sichergestellt sein muss. Zudem sind derart starke Eingriffe für Anwohnende und Gewerbetreibende oft nicht zumutbar.

4. Auswirkungen und Massnahmen

4.1 Welche Instrumente erfassen Belastungen für Gewerbe in betroffenen Strassen (Befragungen, Umsatzdaten, Beschwerden, etc.)?

Sämtliche Baustellen werden systematisch in ihrer zeitlichen und geografischen Ausdehnung erfasst. Dies beinhaltet auch Aufgrabungen. Diese Daten sind im öffentlichen Stadtplan unter der Rubrik Allmendbewilligungen ersichtlich. Spezifische Daten zur Belastung des Gewerbes in betroffenen Strassen werden nicht systematisch erfasst. Neu wird das Tiefbauamt einmal jährlich ausgewählte Anwohnende und Gewerbetreibende befragen, ob sie zu den umgesetzten Massnahmen und deren Auswirkungen adäquat informiert wurden. Im Jahr 2026 wird diese Befragung in den kürzlich abgeschlossenen respektive kurz vor Abschluss stehenden Projekten St. Alban-Vorstadt, Hardstrasse und Steinbühlallee Süd durchgeführt. Die daraus resultierenden Erkenntnisse fliessen in die Baustellenorganisation sowie in die Planung und Umsetzung geeigneter Kommunikationsmassnahmen ein.

4.2 Welche Massnahmen sichern Erreichbarkeit von Geschäften bei längeren Baustellen (Parkplätze, Lieferzonen, Kommunikation, etc.)?

Grundsätzlich hat das Tiefbauamt den Auftrag, Bauarbeiten in einem definierten Zeit- und im bewilligten Budgetrahmen umzusetzen. Im Rahmen der Möglichkeiten werden Anliegen von

Gewerbebetrieben und Anwohnenden berücksichtigt. Bei der Umsetzung wird möglichst in Etappen vorgegangen, sodass die Betroffenen nicht permanent von unmittelbarer Bautätigkeit vor ihren Liegenschaften betroffen sind. Gehwege und Verkehrswege werden, wenn immer möglich, ganz oder teilweise offengehalten. Die Zugänglichkeit zu Liegenschaften und Geschäften wird immer gewährleistet. Bauarbeiten werden in der Regel wochentags von 7.00 bis 17.00 Uhr ausgeführt. Verlängerte Arbeitszeiten sowie Nacht- und Wochenendarbeiten gibt es in begründeten Ausnahmefällen.

Bei Baustellen in Gebieten mit vielen Gewerbebetrieben unterstützt der Kanton die Gewerbetreibenden mit zusätzlichen Kommunikationsmassnahmen wie Hinweisschildern oder Plakaten. Bei grösseren Projekten werden die Anliegen der Anrainer/-innen frühzeitig abgeholt. Diese fliessen dann nach Möglichkeit in die Umsetzung oder bereits in die Planung ein. Bei Projekten an speziellen Lagen mit vielen Gewerbebetrieben wird in der Regel bereits vor Baubeginn eine Begleitgruppe eingesetzt. So können Anwohnende und Gewerbetreibende ihre Anliegen und Bedürfnisse regelmässig einbringen.

Trotz der genannten Massnahmen bleibt der Umstand, dass Bauarbeiten für die Betroffenen nie angenehm sind. Strassenbauarbeiten werden von vielen als lärmig und störend empfunden. Zudem unterscheiden sich die Bedürfnisse der Anrainer/-innen oft stark. Beispielsweise haben Handwerksbetriebe, Juweliere, Hotels, Gartenrestaurants aber auch berufstätige Personen, Familien oder Pensionierte unterschiedliche Ansprüche an ihre Umgebung. Die Bauherren sind bestrebt, eine für alle Stakeholder akzeptable Baustellensituation herzustellen, aber es braucht häufig auch Kompromisse.

4.3 Welche Verbesserungen (organisatorisch, digital, vertraglich) prüft der Regierungsrat zur Reduktion von Stillständen und Belastungen?

Die Beschleunigungsmassnahmen wurden im Rahmen der Beantwortung des Anzugs Seiler und Konsorten betreffend «Massnahmen zur Beschleunigung von kantonalen Bauprojekten P235211» untersucht und dargelegt. Im Vordergrund stehen folgende Massnahmen:

- **Überprüfung Phasenmodell:** Das Phasenmodell Infrastruktur wurde überarbeitet, die Aufgaben geschärft und Zuständigkeiten noch klarer definiert.
- **Priorisierung der Infrastrukturvorhaben:** Seit 2026 werden die Infrastrukturprojekte im GMI nach dem Handlungsspielraum sowie dem Kosten-Nutzen-Verhältnis konsequenter und systematischer priorisiert.
- **Kommunikation:** Umfassende Information der relevanten Zielgruppen über Projektziele, anstehende Bauarbeiten und kritische Auswirkungen wie Lärm, Verkehrseinschränkungen, Aufhebung von Parkplätzen, eingeschränkte Zugänglichkeiten etc.
- **Organisation, Ausbildung, Projektmanagement:** Gemeinsames Weiterbildungskonzept der drei öffentlichen Bauherren (TBA, IWB, BVB). Die Schwerpunkte liegen auf Bestellkompetenz, Projektstruktur, Projektabwicklung und Bewilligungsfähigkeit von Projekten. Regelmässiger Austausch und Optimierung der Datenbewirtschaftung und des Projektdokumentenmanagements.
- **GMI-Phasen und Bauablauf:** Die für den Bauablauf relevanten Aspekte wie die Etappierung von Projekten oder die Verkehrsführung werden konsequenter berücksichtigt. Kritische Ressourcen wie Montageequipen für Werkleitungen, der Trammersatz mit Bussen oder Lieferfristen werden früher in die Planung miteinbezogen. Auch die Projektdokumentation wurde verbessert.
- Um die Gesamtprojektdauer bei auflagepflichtigen Projekten zu verkürzen, prüft das Bau- und Verkehrsdepartement derzeit eine **Vorverlegung der öffentlichen Planauflage** im Projektablauf. Dadurch soll der zeitliche Abstand zwischen öffentlicher Planauflage und geplantem Ausführungsbeginn vergrössert werden, um mehr Zeit für die Behandlung von möglichen Einsprachen zu schaffen und die Projektstabilität hinsichtlich der Terminierung des Baubeginns zu erhöhen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin