



An den Grossen Rat

16.1474.02

11.5146.06

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 25. Januar 2017

Kommissionsbeschluss vom 25. Januar 2017

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum

Ratschlag II zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt

Ausgabenbewilligungen für die Gesamtkoordination, Planung und Projektierung, Rahmenausgabenbewilligung für die Ausführung der Anpassung der Allmendinfrastruktur sowie Vergabe eines Darlehens an die BVB für die notwendigen Fahrzeugumbauten

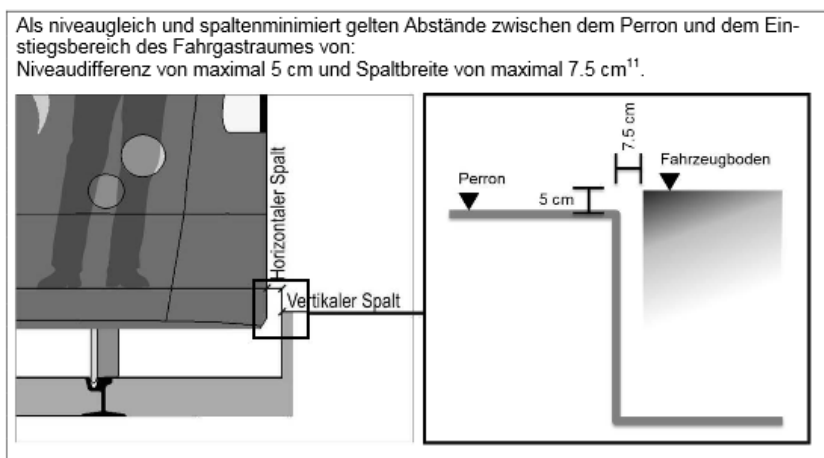
sowie

Bericht zum Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend flankierende Massnahmen für Velofahrer an Kaphaltstellen

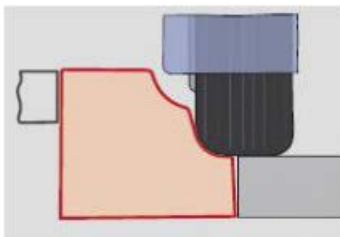
1. Ausgangslage

2012 hat der Grosse Rat den ersten Ratschlag zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) gutgeheissen (GRB 12/46/6.1G). Damit wurde die technische Grundlösung bei Tramhaltestellen politisch verankert und die finanziellen Mittel für die erste Planungs- und Projektierungsphase genehmigt. Mit dem Ratschlag Nr. 16.1474.01 legt der Regierungsrat nun eine technische Grundlösung für die Bushaltestellen vor und beantragt die finanziellen Mittel für die zweite Phase der Planung und Projektierung sowie für die erste Etappe der Umsetzung.

Gemäss BehiG müssen im Rahmen der Verhältnismässigkeit bis Ende 2023 sämtliche Tram- und Bushaltestellen hindernisfrei gestaltet werden. Hindernisfrei bedeutet, dass zwischen Fahrzeug und Trottoir nur ein minimaler Abstand und eine möglichst geringe Höhendifferenz zulässig sind.



Um diese Vorgaben bei Bushaltestellen einzuhalten, schlägt der Regierungsrat die Einführung des „Kasseler Sonderboard Plus“ vor, welches dem Busschauffeur gefahrlos ermöglicht, möglichst nahe an die Trottoirkante heranzufahren. Die untere Kerbe dient dazu, das Rad bei der Anfahrt zu lenken und so näher an die Trottoirkante heranzufahren. Die obere Kerbe schafft den nötigen Platz für die Karosserie, wenn sich der Bus seitlich absenkt (kneelt).



Tests im Kanton BL haben gezeigt, dass die Bushaltekante optimalerweise mit einer Höhe von 22 cm gebaut werden sollte. Aufgrund der Langlebigkeit schlägt der Regierungsrat weiter vor, die Randsteine aus Granit anzufertigen, da die Betonrandsteine bereits nach ein bis zwei Wintersaisons Beschädigungen aufweisen.

Neben einem Grundsatzentscheid zur technischen Lösung für Bushaltestellen beantragt der Regierungsrat insgesamt die Genehmigung von Ausgaben in der Höhe von 37'734'000 Franken für die Gesamtkoordination, die Planung, Projektierung und für die Ausführung der Anpassungen der Allmendinfrastruktur. Die Ausgaben teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 3'858'000 als Ausgabenbewilligung für die Gesamtkoordination und Planung
- Fr. 2'310'000 als Ausgabenbewilligung für die Projektierung
- Fr. 30'000'000 als Rahmenausgabenbewilligung für die Ausführung
- Fr. 1'566'000 als Darlehen für die BVB für die Anpassungen der Fahrzeugserien Combi-no und Flexity

Für Details zu den einzelnen Punkten wird auf den Ratschlag verwiesen.

2. Erörterungen der UVEK

Der Grosse Rat hat diesen Ratschlag Nr. 16.1474.01 zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz der Kantons Basel-Stadt seiner Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission am 7. Dezember 2016 überwiesen. Die Kommission hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 23. November 2016 und 21. Dezember 2016 beraten.

Eintreten wurde nicht bestritten. Sowohl die technische Grundlösung für Bushaltestellen als auch die Weiterführung der Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung war unbestritten. Obwohl die Anpassungen an Fahrzeugen und bei den Haltestellen hohe Kosten verursachen, ist klar, dass die Vorgaben des BehiG umgesetzt werden müssen. Darüber hinaus wurde deutlich, dass ein niveaugleicher Einstieg in Tram und Bus nicht nur Menschen zugutekommt, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, sondern auch älteren Personen und allen Passagieren mit viel Gepäck, mit Kinder- oder Einkaufswagen. Ein hindernisfreier Einstieg trägt dadurch zur Attraktivität und zu einer höheren Effizienz des öffentlichen Verkehrs bei.

2.1 Zeitplan Umbaumasnahmen

Gemäss BehiG müssen bis Ende 2023 im Rahmen der Verhältnismässigkeit¹ sämtliche Tram- und Bushaltestellen hindernisfrei gestaltet werden. Bisher erfüllen erst 5% der Tramhaltestellen die Vorgaben des BehiG. Mit dem Umbau der Bushaltestellen wird gar erst im 2017 begonnen. Wie von den Vertreterinnen und Vertretern des BVD ausgeführt wurde, sollen die baulichen Massnahmen an einer Haltestelle möglichst im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen oder Gesamtprojekten durchgeführt werden. Dieses Vorgehen reduziert die Kosten und hält die Anzahl Baustellen tief, erschwert allerdings die zeitliche Planung der Umbauten. Gemäss dem Departementsvorsteher kann man davon ausgehen, dass bis Ende 2023 mindestens 80% bis 90% aller Umbauprojekte umgesetzt sind. Im Sinne der Verhältnismässigkeit unterstützt die Kommission diese Zielsetzung. Dennoch ist sie aufgrund des rollenden Zeitplanes für die Umsetzung der Massnahmen skeptisch, ob dieses Ziel wirklich erreicht werden kann. Aus diesem Grund liess sich die Kommission ausführlich über den Stand der Planung informieren. Der Stand der einzelnen Projekte ist der Liste im Anhang zu entnehmen. Der Erreichung der Zielvorgabe misst die Kommission hohe Priorität bei, drohen doch ab 2024 Gerichtsverfahren, da die Behinderten und deren Verbände ab diesem Zeitpunkt klageberechtigt sind. Eine sorgfältige Gesamtplanung ist unabdingbar für ein zügiges Voranschreiten der baulichen Anpassungen bei den Haltestellen.

2.2 Rahmenkredit

Die Kommission wurde darüber informiert, dass der beantragte Rahmenkredit in erster Linie für einfache Umbauprojekte eingesetzt werden soll, die als finanzrechtlich gebundene Sanierungsprojekte gelten und keine Änderungen in der Verkehrsführung zur Folge haben. Die komplexeren Projekte werden dem Grossen Rat in separaten Ratschlägen vorgelegt.

Die Kommission begrüsst dieses Vorgehen grundsätzlich, da die Finanzierung aus dem Rahmenkredit auch für ein speditives Vorankommen sorgt. Würde für jede bauliche Anpassung ein Ratschlag vorgelegt werden, so wäre die Erreichung der Zielvorgabe bis Ende 2023 stark gefährdet, da der politische Prozess immer Zeit beansprucht und auch stets mit dem Risiko eines Referendums behaftet ist. Ein Antrag, den Rahmenkredit auf 10 Mio. Franken zu kürzen, um ein Reporting an den Grossen Rat zu gewährleisten und allfällige Verbesserungen speziell in Bezug auf die Veloführung durchsetzen zu können, wurde deshalb klar abgelehnt.

¹ Das Verhältnismässigkeitsprinzip bedeutet, dass bei jeder geplanten Massnahme mittels Interessenabwägung geprüft werden muss, ob die Massnahmen verhältnismässig sind oder ob überwiegende Interessen dagegen sprechen. Im Wesentlichen sind damit der wirtschaftliche Aufwand, die Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes als auch die Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit gemeint. Diese Interessen sind dem zu erwartenden Nutzen für mobilitätsbehinderte Personen gegenüberzustellen.

2.2.1 Antrag der UVEK

Trotz der Ablehnung des Kürzungsantrags, beantragt die Kommission einstimmig ein jährliches Reporting des Regierungsrats über das Voranschreiten der Umbaumaassnahmen an den Haltestellen. Die Kommission beantragt dem Grossen Rat nach Absprache mit dem BVD folgende Ergänzung des Grossratsbeschlusses:

„Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung der Anforderungen des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt.“

Der Bericht soll Auskunft geben über die Anzahl der bereits umgesetzten Tram- und Bushaltestellen und deren Anteil am Gesamtnetz. Zudem soll er für sämtliche Tram- und Bushaltestellen die Angaben zum Stand der Umsetzung, zum Finanzierungsmodus, zur geplanten Bauausführung, zum Jahr der Inbetriebnahme der Haltestelle sowie die Begründung für allfällige Verzögerungen seit der letzten Berichterstattung und für allfällige Überschreitung der Umsetzungsfrist Ende 2023 enthalten.

Haltestelle	Stand	Finanzierungsmodus	Bauausführung	Jahr der Inbetriebnahme	Verzögerung	Frist eingehalten	Begründung
Name	Ausgeführt Bauprojekt Vorprojekt Vorstudie Strategische Planung -	Ratschlag RAB BehiG	Zeitraum	Jahr	Ja Nein	Ja Nein Ungewiss	Text

Dank regelmässigem Reporting kann der Grosse Rat lenkend eingreifen, sollte sich abzeichnen, dass die Zielvorgabe bis 2023 verfehlt werden sollte.

2.3 Faltrampen

Gemäss Ratschlag beantragt der Regierungsrat insgesamt 1'566'000 Franken für Anpassungen an den Fahrzeugen. Nebst den Kosten für den nachträglichen Einbau eines Türfindesignals an den Aussentüren für sehbehinderte Menschen und eines Signalgebers zwischen Rollstuhlplatz und Wagenführer in der Tramserie Combino enthält diese Ausgabenposition auch 600'000 Franken für die Ausstattung aller Combino- und Flexity-Trams mit mobilen Faltrampen.

Der Umstand, dass trotz hoher Haltekante und vorhandener Klapprampe in den Tramwagen selbst noch eine Anschaffung einer zusätzlichen Faltrampe notwendig ist, hat in der Kommission viele Fragen aufgeworfen. Der Kommission wurde erläutert, dass im Prinzip die hohen Haltekanten den Einsatz einer Rampe überflüssig machen. Einzig dann, wenn eine Haltestelle in einer Kurve liegt oder eine Weiche hat, kann das zulässige horizontale Spaltmass von 7.5 cm nicht eingehalten werden. In diesen Fällen muss zur Überwindung des Spalts im Bedarfsfall eine Rampe vorhanden sein. Es hat sich gezeigt, dass sich die eingebauten Klapprampen bei hohen Haltekanten nicht einsetzen lassen, da sie an der Kante anstehen, wenn sich das Tram aufgrund hoher Beladung oder aufgrund der abgenutzten Bandagen der Räder oder Gleisen etwas absenkt. In diesen Fällen muss der Einstieg für Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, durch eine mobile Faltrampe ermöglicht werden.

In Folge der Nachfragen aus der Kommission, wurde nochmals überprüft, bei wie vielen Haltestellen voraussichtlich der Einsatz einer Faltrampe notwendig sein wird. Die Abklärungen des BVD haben gezeigt, dass insgesamt 60 Haltestellen eine Weiche aufweisen und/oder sich in mittlerer Kurvenlage befinden. Bei 35 Haltestellen kann aber durch eine leichte Verschiebung der Haltestelle oder durch eine leichte Anpassung der Gleislage eine Lösung gefunden werden. Bei den verbleibenden 25 Haltestellen werden für 21 Haltestellen sowieso eine neue Lage oder Gleisanpassungen vorgesehen oder sind machbar. Gemäss den Aussagen des BVD bleiben am

Schluss noch vier Haltestellen (Barfüsserplatz, Breite, Bruderholzstrasse und Morgartenring) übrig, für die voraussichtlich eine Faltrampe benötigt wird. Nach Absprache mit den BVB ist das BVD in Anbetracht dieser Analyse zum Schluss gekommen, dass auf die Anschaffung der Faltrampen verzichtet werden kann.

Beantragte Ausgaben gemäss Ratschlag:

	Combino	Flexity
	28 Fahrzeuge	61 Fahrzeuge
Türfindesignal an Aussentüren*	Fr. 500'000	
Signalgeber zwischen Rollstuhlplatz und Wagenführer*	Fr. 350'000	
Mobile Faltrampe*	Fr. 190'000	Fr. 410'000
<i>Zwischentotal pro Fahrzeugserie</i>	<i>Fr. 1'040'000</i>	<i>Fr. 410'000</i>
Total (exkl. MwSt.)		Fr. 1'450'000
Mehrwertsteuer (auf *)		Fr. 116'000
Total (inkl. MwSt.)		Fr. 1'566'000

Neu beantragte Ausgaben:

	Combino
	28 Fahrzeuge
Türfindesignal an Aussentüren*	Fr. 500'000
Signalgeber zwischen Rollstuhlplatz und Wagenführer*	Fr. 350'000
Total (exkl. MwSt.)	Fr. 850'000
Mehrwertsteuer (auf *)	Fr. 68'000
Total (inkl. MwSt.)	Fr. 918'000

Die Kommission begrüsst ausdrücklich die erneuten Abklärungen und den Entschluss, auf die Anschaffung der Faltrampen zu verzichten, zumal die baulichen Lösungen an den Haltestellen voraussichtlich nicht viel teurer werden. Eine leichte Verschiebung einer Haltestelle oder Anpassung der Gleislage verursacht keine wesentlichen Mehrkosten, wenn die Gleise sowieso erneuert werden.

2.3.1 Antrag der UVEK

Aus den oben genannten Gründen beantragt die Kommission dem Grossen Rat einstimmig die Kürzung des Darlehens um den Betrag von 648'000 Franken (inkl. Anteil MwSt.), der für die Anschaffung der Faltrampen vorgesehen war:

„Fr. ~~1'566'000~~ 918'000 als Darlehen an die BVB für die Anpassungen der Fahrzeugserien Combino und Flexity entsprechend den Vorgaben des BehiG.“

3. Antrag

Gestützt ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat einstimmig die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs und den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 25. Januar 2017 einstimmig genehmigt und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilagen:
Liste der Haltestellen

Grossratsbeschluss

zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt

Ausgabenbewilligungen für die Gesamtkoordination, Planung und Projektierung, Rahmenausgabenbewilligung für die Ausführung der Anpassungen der Allmendinfrastruktur sowie Vergabe eines Darlehens an die BVB für die notwendigen Fahrzeugumbauten

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 16.1474.01 vom 18. Oktober 2016 und in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 16.1474.02 vom 25. Januar 2017, beschliesst:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 37'086'000 für die Gesamtkoordination, Planung und Projektierung sowie für die Ausführung der Anpassungen der Allmendinfrastruktur für einen hindernisfreien öffentlichen Tram- und Busverkehr nach Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) sowie für die Vergabe eines Darlehens an die BVB für die notwendigen Fahrzeugumbauten zu bewilligen. Diese Ausgaben teilen sich wie folgt auf:
 - Fr. 3'858'000 als Ausgabenbewilligung für die Gesamtkoordination und Planung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Planungspauschale
 - Fr. 2'310'000 als Ausgabenbewilligung für die Projektierung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG zu Lasten der Investitionsrechnung des BVD, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“
 - Fr. 30'000'000 als Rahmenausgabenbewilligung für die Ausführung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG zu Lasten der Investitionsrechnung des BVD, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“
 - Fr. 918'000 als Darlehen an die BVB für die Anpassungen der Fahrzeugserien Com-bino und Flexity entsprechend den Vorgaben des BehiG.
2. Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat jährlich Bericht über den Stand der Umsetzung der Anforderungen des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

**Vorraussichtlicher Finanzierungsmodus Anpassung Tramhaltestellen Basel-Stadt
nach Finanzierung und Projektstand**

Stand: Dezember 2016

Haltestelle	Teilhaltestellen	Finanzierung Ausführung	Stand	Projekt	Kap-/SOK-Haltestelle mit Velodurchfahrt (Ist- Situation)	Kaphaltestelle mit Velodurchfahrt (Projekt)
Niederholzboden	Richtung Stadt	Ratschlag	Ausgeführt	Aeussere Baselstr.		
Kirschgarten		Ratschlag	Ausgeführt	Elisabethenstr.	Ja	Ja
Hünigerstr.		Ratschlag	Ausgeführt	Elsässerstr.	Ja	Velolichtinsel
St-Louis Grenze		Ratschlag	Ausgeführt	Elsässerstr.		
Kleinhüningen		Ratschlag	Ausgeführt	Verlängerung Tram 8		Teilweise
Kleinhüningeranlage		Ratschlag	Ausgeführt	Verlängerung Tram 8		Ja
Weil am Rhein, Grenze		Ratschlag	Ausgeführt	Verlängerung Tram 8		
Wiesenplatz		Ratschlag	Ausgeführt	Wiesenplatz	Teilweise	Ja
Aeschenplatz	8/10/11 Richtung Bankverein	Ratschlag	Bauprojekt	Aeschengraben		
Bettingerstr.		Ratschlag	Bauprojekt	Aeussere Baselstr.		Ja
Burgstr.		Ratschlag	Bauprojekt	Aeussere Baselstr.		
Niederholzboden	Richtung Riehen	Ratschlag	Bauprojekt	Aeussere Baselstr.		
Pfaffenloh		Ratschlag	Bauprojekt	Aeussere Baselstr.		
Bankverein	Elisabethenstr.	Ratschlag	Bauprojekt	Elisabethenstr.		Ja
Fondation Beyeler		Ratschlag	Bauprojekt	Lörracherstr.	Ja	Ja
Lörracherstr.		Ratschlag	Bauprojekt	Lörracherstr.	Teilweise	Ja
Riehen Grenze		Ratschlag	Bauprojekt	Lörracherstr.		
Weilstr.		Ratschlag	Bauprojekt	Lörracherstr.		
Margarethen		Ratschlag	Bauprojekt	Margarethenstich		
Badischer Bahnhof	Rosentalstr.	Ratschlag	Bauprojekt	Rosentalstr.		
Gewerbeschule		Ratschlag	Bauprojekt	Rosentalstr.	Teilweise	Veloüberfahrt / Velobypass
Burgfelden Grenze		Ratschlag	Bauprojekt	Verlängerung Tram 3		Velolichtinsel
Leimgrubenweg		Ratschlag	GR	Gundeldingerstr. Ost	Teilweise	
Mönchsbergstr.		Ratschlag	GR	Gundeldingerstr. Ost		Ja / Velolichtinsel
Zwinglihaus		Ratschlag	GR	Gundeldingerstr. Ost		Teilweise
Bankverein	St. Alban-Graben	Ratschlag	UVEK	St. Alban-Graben		
Kunstmuseum		Ratschlag	UVEK	St. Alban-Graben		Teilweise
Airolostr.		Ratschlag	Vorprojekt	Bruderholz		
Bruderholz		Ratschlag	Vorprojekt	Bruderholz		
Hauensteinerstr.		Ratschlag	Vorprojekt	Bruderholz		
Hechtliacker		Ratschlag	Vorprojekt	Bruderholz	Teilweise	
Jakobsberg		Ratschlag	Vorprojekt	Bruderholz		
Lerchenstr.		Ratschlag	Vorprojekt	Bruderholz		
Studio Basel		Ratschlag	Vorprojekt	Bruderholz		
Wolfsschlucht		Ratschlag	Vorprojekt	Bruderholz		
Burgfelderplatz	Linie 3	Ratschlag	Vorprojekt	Burgfelder-/Missionsstr.		
Felix-Platter-Spital		Ratschlag	Vorprojekt	Burgfelder-/Missionsstr.	Teilweise	Ja
Pilgerstr.		Ratschlag	Vorprojekt	Burgfelder-/Missionsstr.	Teilweise	Ja
Spalentor		Ratschlag	Vorprojekt	Burgfelder-/Missionsstr.		in Bearbeitung

Widerspiegelt den aktuellen Stand der Planungen und Annahmen, die Einstufung kann sich bei konkreter Projektentwicklung in beide Richtungen verändern

**Vorraussichtlicher Finanzierungsmodus Anpassung Tramhaltestellen Basel-Stadt
nach Finanzierung und Projektstand**

Stand: Dezember 2016

Strassburgerallee		Ratschlag	Vorprojekt	Burgfelder-/Missionsstr.		
Bahnhofeingang Gundeldingen		Ratschlag	Vorprojekt	Güterstr.	Ja	Ja
Heiliggeistkirche		Ratschlag	Vorprojekt	Güterstr.	Ja	Ja
IWB	Güterstr.	Ratschlag	Vorprojekt	Güterstr.	Ja	Ja
Solothurnerstr.		Ratschlag	Vorprojekt	Güterstr.	Ja	Ja
Tellplatz		Ratschlag	Vorprojekt	Güterstr.	Ja	Ja
Grellingerstr.		Ratschlag	Vorprojekt	Hardstr.	Ja	Ja
Hardstr.		Ratschlag	Vorprojekt	Hardstr.		
Sevogelplatz		Ratschlag	Vorprojekt	Hardstr.	Ja	Ja
Im langen Loh		Ratschlag	Vorprojekt	Neuweilerstr.	Ja	Ja
Neubad		Ratschlag	Vorprojekt	Neuweilerstr.		
Neuweilerstr.		Ratschlag	Vorprojekt	Neuweilerstr.		
Heuwaage		Ratschlag	Vorprojekt	Ozeanium		
St. Alban Tor		Ratschlag	Vorprojekt	St. Alban-Anlage		
St. Jakob		Ratschlag	Vorprojekt	St. Jakob		
Aeschenplatz	restliche Linien	Ratschlag	Vorstudie	Aeschenplatz		
Allschwilerplatz		Ratschlag	Vorstudie	Allschwilerplatz		
Brausebad		Ratschlag	Vorstudie	Austr.		
Holbeinstr.		Ratschlag	Vorstudie	Austr.	Ja	in Bearbeitung
Schützenmattstr.		Ratschlag	Vorstudie	Austr.	Teilweise	in Bearbeitung
Claraplatz		Ratschlag	Vorstudie	Claraplatz	Teilweise	in Bearbeitung
Clarastr.		Ratschlag	Vorstudie	Messeplatz	Ja	in Bearbeitung
Messeplatz		Ratschlag	Vorstudie	Messeplatz		
Riehen Dorf		Ratschlag	Vorstudie	Riehen Dorf	Teilweise	in Bearbeitung
Schifflande		Ratschlag	Vorstudie	Schifflande	Teilweise	in Bearbeitung
Birmannsgasse		Ratschlag	Vorstudie	Spalenring		
Burgfelderplatz	Linie 1	Ratschlag	Vorstudie	Spalenring		
Hegenheimerstr.		Ratschlag	Vorstudie	Spalenring		
Wettsteinplatz		Ratschlag	Vorstudie	Tram Grenzacherstr.		
Bankverein	Aeschenvorstadt	Ratschlag		Aeschenvorstadt		
Barfüsserplatz	Platz	Ratschlag		Barfüsserplatz		
IWB	Linie 2	Ratschlag		Margarethenbrücke		
Markthalle	Linien 2/16	Ratschlag		Margarethenbrücke	Ja	nicht gestartet
Johanniterbrücke		Ratschlag		Tram 30	Teilweise	nicht gestartet
Universität		Ratschlag		Tram 30		
Universitätsspital		Ratschlag		Tram 30	Ja	nicht gestartet
Bläsiring		RAB BehiG	Bauprojekt		Ja	Ja
Eglisee		RAB BehiG	Bauprojekt			
Feldbergstr.		RAB BehiG	Bauprojekt		Ja	Ja
Habermatten		RAB BehiG	Bauprojekt			
Hirzbrunnen Claraspital		RAB BehiG	Bauprojekt			
Inselstr.		RAB BehiG	Bauprojekt		Ja	Ja

Widerspiegelt den aktuellen Stand der Planungen und Annahmen, die Einstufung kann sich bei konkreter Projektentwicklung in beide Richtungen verändern

**Vorraussichtlicher Finanzierungsmodus Anpassung Tramhaltestellen Basel-Stadt
nach Finanzierung und Projektstand**

Stand: Dezember 2016

MParc		RAB BehiG	Bauprojekt			
Zoo Dorenbach		RAB BehiG	Bauprojekt			
Badischer Bahnhof	Platz	RAB BehiG	Vorprojekt			
Bahnhof SBB		RAB BehiG	Vorprojekt			
Denkmal		RAB BehiG	Vorprojekt			
Karl Barth-Platz		RAB BehiG	Vorprojekt		Ja	Ja
Barfüsserplatz	Linie 3	RAB BehiG	Vorstudie		Ja	Ja
Kannenfeldplatz		RAB BehiG	Vorstudie			
Mülhauserstr.		RAB BehiG	Vorstudie		Ja	in Bearbeitung
Musikakademie		RAB BehiG	Vorstudie		Ja	in Bearbeitung
St. Johanns Tor		RAB BehiG	Vorstudie		Teilweise	in Bearbeitung
Bahnhof St. Johann		RAB BehiG			Ja	nicht gestartet
Bernerring		RAB BehiG				
Breite		RAB BehiG				
Brombacherstr.		RAB BehiG			Teilweise	nicht gestartet
Bundesplatz		RAB BehiG				
Ciba		RAB BehiG				
Dreirosenbrücke		RAB BehiG				
Grosspeterstr.		RAB BehiG				
Laupenring		RAB BehiG				
Luzernerring		RAB BehiG			Ja	nicht gestartet
Morgartenring		RAB BehiG				
Münchensteinerstr.		RAB BehiG				
Novartis Campus		RAB BehiG				
Peter Merian		RAB BehiG				
Schützenhaus		RAB BehiG				
Theater		RAB BehiG			Teilweise	nicht gestartet
Voltaplatz		RAB BehiG			Teilweise	nicht gestartet
Waldenburgerstr.		RAB BehiG				
Zoo		RAB BehiG				
Zoo Bachletten		RAB BehiG				
Rheingasse		RAB GKI	Bauprojekt		Ja	Ja
Dreispietz		Noch offen	Vorstudie	Knoten Dreispitz/Irène Zurkinden-Platz		
Markthalle	Linien 1/8	Noch offen	Vorstudie	Margarethenbrücke/PU West		
Kaserne		Noch offen	Vorstudie		Teilweise Velobypass	in Bearbeitung
Zeughaus		Noch offen		Arealentwicklung Wolf	Ja	nicht gestartet
Bruderholzstr.		Noch offen			Teilweise	nicht gestartet
Marktplatz		Noch offen				
Musical Theater		Noch offen				
Riehenring		Noch offen				

Widerspiegelt den aktuellen Stand der Planungen und Annahmen, die Einstufung kann sich bei konkreter Projektentwicklung in beide Richtungen verändern