



An den Grossen Rat

14.5510.06

BVD/P145510

Basel, 19. März 2025

Regierungsratsbeschluss vom 18. März 2025

## Anzug Peter Bochsler und Konsorten betreffend «Fernbuslinien in Basel»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Februar 2023 vom Schreiben 14.5510.05 des Regierungsrates Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend - den nachstehenden Anzug Peter Bochsler und Konsorten stehen gelassen und ihn dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Seit Januar 2013 ist der Fernbusmarkt in Deutschland liberalisiert. Innert Jahresfrist entstanden zahlreiche neue Angebote. Wie aus der Studie „IGES Kompass Mobilität – Fokus Fernbus“ hervorgeht, können Fahrgäste aktuell aus 5'100 innerdeutschen Fahrten pro Woche wählen.

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes zeigt, wie auch ohne öffentliche Mittel bestehende Mobilitätsbedürfnisse bedient werden können. Das Potenzial zeigt sich am deutlichsten an der Zahl der klassischen Städte-Fernbuslinien, die von 62 auf 138 zugenommen haben. Fernbusse richten sich klar am Markt aus. Es werden keine Linien betrieben, die sich nicht lohnen. Mit anderen Worten: Die Verbindungen entsprechen klar einem Bedürfnis von vielen Reisenden.

Laut Studie profitieren von Fernbusangeboten vor allem mittelgrosse Städte (z.B. in Baden-Württemberg und Bayern), die vorher keine direkten Verbindungen hatten. Derzeit agieren knapp 40 Betreiber von klassischen Städte-Fernbuslinien auf dem deutschen Markt. Der Branchenführer „Mein Fernbus“ bietet unter anderem Verbindungen nach Lörrach an, die möglicherweise nach Basel verlängert würden, und bedient mit 82 Linien 219 Halte in 8 Ländern (Deutschland, Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Österreich, Tschechische Republik, Niederlande und Italien).

Linienbus-Verbindungen zwischen Städten werden an Bedeutung gewinnen. Basel würde von einem Anschluss an das deutsche Fernbus-Netz profitieren und neue Direktverbindungen erhalten. Die Schaffung eines zeitgemässen Bus-Terminals würde für die Anbieter einen zusätzlichen Anreiz schaffen, Basel in ihr Streckenprogramm aufzunehmen.

Wir bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, wie Basel an das deutsche Fernbus-Netz angeschlossen werden kann und wo mit guter Innenstadt und öV-Anbindung ein Bus-Terminal geschaffen werden könnte, der den Bedürfnissen des Marktes genügt?

- ob ein längst überfälliger öV-Busbahnhof mit dem Fernbus-Anliegen gekoppelt werden könnte?
- ob zusammen mit den SBB ein solcher Busbahnhof über den Gleisen am Bahnhof eingerichtet werden könnte?
- ob andere Standorte, wie z.B. neues Parkhaus der Messe Basel realisiert werden könnten?

Peter Bochsler, Erich Bucher, Andreas Zappalà, Christophe Haller, Joël Thüring, Remo Gallacchi, Michel Rusterholz, Conradin Cramer, Patricia von Falkenstein»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

In den beiden letzten Zwischenberichten<sup>1</sup> hat der Regierungsrat die damalige Situation im Fern- und Reisebusverkehr dargelegt. Der internationale Fernbusverkehr hat sich inzwischen von den Folgen der Corona-Pandemie erholt, und das Angebot hat wieder das frühere Niveau erreicht. Auch die Nachfrage ist seitdem kontinuierlich, wenn auch nicht mehr sprunghaft angestiegen wie in den Jahren vor der Pandemie. Hingegen gab es bei den Anbietenden von Transportleistungen (Branche) grosse Veränderungen. Zuerst im Zuge der Konsolidierung und danach als Folge der Pandemie haben zahlreiche mittelständische Fern- und Reisebusunternehmen entweder ihre Geschäftstätigkeit eingestellt oder arbeiten als Partner für andere Unternehmen bzw. als Unterauftragnehmende für FlixBus, den Marktführer in Europa.

Obwohl sich die Ausgangslage verändert hat, sieht der Regierungsrat eine kundschafftsfreundliche Infrastruktur für den Fern- und Reisebusverkehr in Basel weiterhin als sinnvollen Baustein eines integralen Mobilitätsangebots. Im Fokus steht der regelmässig (d.h. nach Fahrplan) verkehrende Fernbus. Speziell im grenzüberschreitenden Linienerverkehr haben gemäss Bundesrecht die Kantone für geeignete Haltestellen oder Busbahnhöfe (Terminals) zu sorgen. Diese dürfen nur an den Knoten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) eingerichtet werden, um damit die Anbindung der Fernbusse an weitere ÖV-Linien sicherzustellen.

Von einer kundschafftsfreundlichen Fernbus-Infrastruktur profitiert auch der (nicht regelmässig verkehrende) Reisebus. Dieser steht für die Branche im Zentrum. Die Planung, langfristige Standort-sicherung und allfällige Finanzierung für ein Carterminal treibt der Kanton also gemeinsam mit der Branche voran. Diese kennt die Bedürfnisse ihrer Kundschaft und die Anforderungen an die Ausstattung der Infrastruktur. Diese Vorgehensweise hat sich in der Zeit vor der Pandemie bewährt, indem gemeinsam eine erste Standortevaluation und eine Belegungserhebung durchgeführt wurden. Allerdings gab es auch in der Region Basel die genannten Veränderungen in der Branche. Dies hat – in Kombination mit personellen Wechsels bei den Unternehmen – dazu geführt, dass die gemeinsamen Arbeiten erst im Laufe von 2024 wiederaufgenommen werden konnten.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

In diesem Sinne können die Fragen wie folgt beantwortet werden.

- *Könnte ein längst überfälliger öV-Busbahnhof mit dem Fernbus-Anliegen gekoppelt werden?*
- *Könnte zusammen mit den SBB ein solcher Busbahnhof über den Gleisen am Bahnhof eingerichtet werden?*

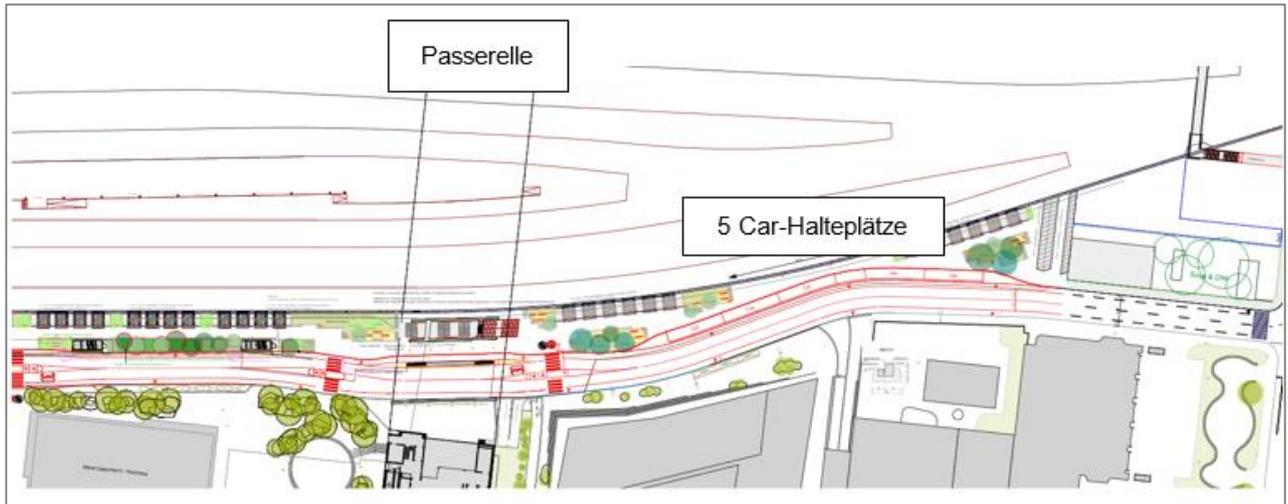
Der Regierungsrat hat bereits früher berichtet, dass er ein zweistufiges Vorgehen vorsieht.

Primär sind die bestehenden Fernbus-Haltestellen an der Meret Oppenheim-Strasse (auf der Südseite des Bahnhof SBB) und an der Mattenstrasse (nahe dem Badischen Bahnhof) kundschafftsfreundlich auszustatten. Sie weisen aktuell einen minimalen Standard mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten aus. An der Meret Oppenheim-Strasse wird auf Ende 2025, nach Abschluss der Bauarbeiten am Bahnhof SBB zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Bahnverkehr, die Haltestelle von ihrem dreijährigen provisorischen Standort<sup>2</sup> auf die nördliche Strassenseite und ein Stück weiter westlich in Richtung Passerelle verlegt. Dort wird sie wieder mit fünf Halteplätzen ausgestattet

<sup>1</sup> Berichte Nr. 14.5510.04 vom 16. Dezember 2020 und 14.5510.05 vom 18. Januar 2023

<sup>2</sup> Vgl. Antwort des Regierungsrates vom 29. November 2023 auf die Schriftliche Anfrage Annina von Falkenstein betreffend Provisorium «internationaler» Busbahnhof (23.5434.02)

sein. Zudem werden ein Wartehäuschen mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Kundeninformationen eingerichtet. Auch wird der Weg zu den sanitären Anlagen, die sich in kurzer fussläufiger Distanz beim Meret Oppenheim-Platz befinden, besser ausgeschildert. Des Weiteren wird eine neue Treppe die Haltestelle mit der Passerelle verbinden. Die unmittelbare Umgebung zur Haltestelle wird mit einer Grünanlage und weiteren Sitzgelegenheiten einladender sein als bis anhin.



Mit den genannten Massnahmen sind die beiden genannten Fernbus-Haltestellen für die nächsten Jahre gerüstet. Doch als zweite Stufe erachtet der Regierungsrat mittel- bis längerfristig ein neues Fernbus-Terminal in Basel mit einer ausreichenden Anzahl Halteplätzen, einer kundenschaftsfreundlichen Infrastruktur und guter Anbindung ans ÖV-Netz für sinnvoll. Mit letzterem können auch die Anforderungen des Bundes erfüllt werden. Die Meret Oppenheim-Strasse eignet sich allerdings wegen der begrenzt vorhandenen Flächen, die sich zudem im Eigentum der SBB befinden, nicht als Standort für ein Terminal mit mehr als fünf Halteplätzen. Dagegen bestehen auf der nördlichen Seite des Badischen Bahnhofs vor dem ehemaligen Eilgutgebäude (an der Maulbeerstrasse) gute Voraussetzungen, zumal auch ein Teil der beanspruchten Flächen dem Kanton gehört (Allmend). Die vertieften Untersuchungen werden auf diesen Standort fokussiert. Dabei sind allfällig auftretende Interessenskonflikte wegen möglicher anderer geplanter Nutzungen vorgängig zu klären und zu regeln.

Weiterhin wird die Idee eines Busbahnhofs über den Gleisen des Bahnhofs SBB nicht weiterverfolgt. Der Regierungsrat hat dies in früheren Zwischenberichten bereits begründet.

- *Könnten andere Standorte, wie z.B. neues Parkhaus der Messe Basel realisiert werden?*

In dieser Frage hat sich die Haltung des Regierungsrats seit dem letzten Bericht nichts geändert: Im kantonalen Richtplan figurieren zwar neben der Meret Oppenheim-Strasse und dem Badischen Bahnhof auch der Erdbeergraben, wo sich momentan noch ein Warteraum für Cars befindet, und das nördliche Areal des Güterbahnhofs Wolf als mögliche Terminalstandorte mit dem Status «Vororientierung». Die beiden letztgenannten stehen aber nicht mehr im Fokus, da sie teilweise durch andere Nutzungen belegt sind (z.B. Zolli-Parking) oder die Anforderungen an eine gute Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr nicht ausreichend erfüllen. Zusätzliche potenzielle Standorte stehen weiterhin nicht zur Diskussion.

### 3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Peter Bochsler und Konsorten betreffend «Fernbuslinien in Basel» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin