



An den Grossen Rat

19.5429.04

BVD/P195429

Basel, 18. März 2026

Regierungsratsbeschluss vom 17. März 2026

## **Anzug Joël Thüring und Konsorten betreffend Prüfung einer Aufhebung von Tram- und Bushaltestellen zur Attraktivitätssteigerung eines schnelleren Tram- und Busnetzes in Basel-Stadt**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 07. Februar 2024 den nachstehenden Anzug Joël Thüring und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Gemäss einer Studie der liberalen Denkfabrik «Avenir Suisse» sind die Tram und Busse in Schweizer Grossstädten sehr langsam unterwegs. Basel rangiert dabei vor Lugano am Tabellenende und ist nur knapp nicht das Schlusslicht.

Im Rahmen eines sogenannten «Städtemonitorings» hat der Thinktank «Avenir Suisse» die Verbindungen untersucht und dabei Zahlen aus dem Jahr 2018 evaluiert und analysiert. So hält «Avenir Suisse» fest, dass die durchschnittliche «Reisegeschwindigkeit im viel gepriesenen ÖV in den Städten erstaunlich gering sei». Spitzenreiter ist Zürich mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8,21 Kilometer pro Stunde. Lugano liegt am Ende der Skala und erreicht auf dem innerstädtischen ÖV-System (Busse) lediglich 5,6 km/h, womit der ÖV insbesondere für fitte Menschen in Lugano keinen grossen Vorteil bietet. Auch für Basel sieht die Situation nicht sehr viel besser aus. Basel bildet vor Lugano das zweite Schlusslicht und liegt bei 6,55 km/h.

Das langsame Unterwegssein von Tram und Bussen ist u.a. auch ein Grund, weshalb die weitere Verlagerung des Individualverkehrs hin zum ÖV harzt. Eine weitere Folge dieser Verspätungen ist, dass die Nutzerzahlen des ÖV, trotz Ausbau, zurückgehen. Gerade für kürzere Distanzen sind modernere Mobilitätsformen heute gefragter, da flexibler und schneller.

Selbst die zuständigen Regierungsräte aus Basel-Stadt und Baselland, Hans-Peter Wessels und Isaac Reber, erachten die Situation derzeit für ungünstig. Und tatsächlich sind konkret einzelne Haltestellen zu hinterfragen. Es scheint nicht sinnvoll zu sein, dass innert 100 Meter gleich zwei Tramhaltestellen existieren. Die jeweilige Halte- und Anfahrtsituation sowie die Türöffnung resp. -schliessung ist zeitintensiv und unterbricht die Flüssigkeit des Verkehrs. Deshalb ist es aus Sicht der Anzugsstellenden sinnvoll, die Haltestellensituation in Basel-Stadt grundsätzlich zu überprüfen.

Die Anzugsstellenden bitten den Regierungsrat daher zu prüfen und zu berichten, welche Tram- und Bushaltestellen im Kanton Basel-Stadt im Rahmen einer Gesamtstrategie aufgehoben werden könnten. Für die Evaluierung sind unter Umständen auch betroffene Quartierorganisationen und Interessensgemeinschaften miteinzubeziehen.

Joël Thüring, Luca Urgese, Andreas Zappalà, Jérôme Thiriet, Jo Vergeat, Remo Gallacchi, Catherine Alioth, Claudio Miozzari, Kaspar Sutter, Esther Keller, Pascal Messerli, Eduard Rutschmann»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Übersicht Aufhebungen/Zusammenlegungen

Der Regierungsrat hat im ersten Bericht zum Anzug (Bericht Nr. 19.5429.02 vom 25. November 2021) dargelegt, dass das Bau- und Verkehrsdepartement die Lage und Anzahl der Tram- und Bushaltestellen in einer Gesamtbetrachtung überprüft hat. Die durch die Studie identifizierten Potenziale für Aufhebungen oder Zusammenlegungen wurden oder werden anschliessend in Vorstudien und Vor- und Bauprojekten weiter vertieft. Zudem prüft der Regierungsrat bei sämtlichen Projekten entlang von Tram- und Busachsen die Anzahl und Lage der Haltestellen.

Mit Bericht Nr. 19.5429.03 vom 10. Januar 2024 hat der Regierungsrat ein erstes Mal über den Stand der Dinge berichtet. Der aktuelle Stand wird im Folgenden dargelegt.

Seit der letzten Berichterstattung hat der Regierungsrat die Haltestelle Im Westfeld aufgehoben und die Haltestelle Ensisheimerstrasse – abweichend von der ursprünglichen Planung, aufgrund einer Petition und der darauffolgenden Empfehlung des Grossen Rats – beibehalten und hindernisfrei umgebaut.

Zusätzlich zu den aus der Gesamtbetrachtung hervorgegangenen Aufhebungen und Zusammenlegungen hat der Regierungsrat weitere Haltestellen im Rahmen der Projekterarbeitung identifiziert, welche er aufheben oder zusammenlegen möchte:

- Die Haltestelle Mattenstrasse wird aufgehoben. Aufgrund ihrer Lage in einer S-Kurve und privaten Einfahrten kann die Haltestelle nicht hindernisfrei umgebaut werden und stellt zudem am heutigen Ort mit der Umstellung auf Doppelgelenkbusse ein Verkehrssicherheitsrisiko dar. Da alle geprüften Alternativen ebenfalls Nachteile aufweisen, wird der Regierungsrat die Haltestelle auf den Zeitpunkt der Einführung des Doppelgelenkbusses Ende 2027 aufheben.
- Die Haltestelle IWB soll mittelfristig aufgehoben werden. Mit der neuen Margarethenbrücke ist eine Tramhaltestelle auf der Mitte der Brücke geplant. Diese liegt dann sehr nahe an der Haltestelle IWB, deshalb soll diese mit dem Abschluss des Neubaus der Brücke aufgehoben werden. Bereits vorher auf Ende 2028 soll ein Gleisabzweiger von der Margarethenstrasse in die Güterstrasse gebaut werden. Mit diesen Arbeiten kann die Haltekante der Linie 2 Richtung Binningen nicht mehr aufrechterhalten werden, da die entsprechenden baulichen Normen nicht eingehalten werden. Ob die Haltekante in Fahrtrichtung Markthalle bis zum Neubau bestehen bleiben kann, werden die Fachstellen im Rahmen des Plangenehmigungsprozesses klären. Die Haltestelle der Linie 16 in der Güterstrasse kann bis zur Fertigstellung des Brückenneubaus aufrechterhalten werden.
- Auch die Haltestelle Neuweilerstrasse möchte der Regierungsrat aufheben. Geplant ist die Verlängerung der Linie 8 nach Allschwil (Tram Letten) mit einer zusätzlichen Tramwendeschleife. Aufgrund der neuen Linienführung wird die Haltestelle Neuweilerstrasse überflüssig. Sollte die Verlängerung der Linie 8 bis Letten politisch abgelehnt werden, bleibt die bestehende Tramwendeschleife in Betrieb. Die Haltestelle muss jedoch trotzdem aufgehoben werden, weil sie aufgrund der engen Radien nicht bewilligungskonform umgebaut werden kann. Die Fahrgäste steigen dann an der sehr nahe gelegenen Haltestelle Im langen Loh ein und aus.

### 1.1 Aufgehobene Haltestellen

Haltestellen	Ergebnis	Stand politischer Beschluss	Geplante Ausführung
Felix Platter-Spital Im Westfeld	Aufhebung Im Westfeld	durch GR beschlossen	Seit Juni 2024 aufgehoben

## 1.2 Haltestellen in Bearbeitung

Haltestellen	Ergebnis	Stand politischer Beschluss	Geplante Ausführung
Mattenstrasse	Aufhebung	durch RR beschlossen	2027
Airolostr. Bruderholz	Aufhebung Airolostr.	durch GR beschlossen; Bauprojekt abgeschlossen; Rekursverfahren beim Bundesverwaltungsgericht hängig	2027-2028*
Bernerring Laupenring	Aufhebung Laupenring	Grundsatzentscheid GR; Bauprojekt abgeschlossen; Rekursverfahren beim Bundesamt für Verkehr hängig	2027-2028*
IWB	Aufhebung	Vorprojekt abgeschlossen; kommt als Ratschlag zum GR	2028 (L2) ca. 2040 (L16)
Musical Theater Riehenring	Zusammenlegung	Grundsatzentscheid GR; Vorprojekt abgeschlossen; Ratschlag in Behandlung in der UVEK	2030-2032
St. Johannstor Mülhauserstr.	Zusammenlegung	Vorstudie in Bearbeitung	2030-2031
Neuweilerstrasse Im langen Loh	Aufhebung Neuweilerstrasse	Teil BS: Vorprojekt in Erarbeitung, kommt als Ratschlag zum GR Teil BL: Landratsvorlage in Erarbeitung	2031-2034

\* Der Zeitplan gilt nur, sofern die Rekurse in der vorgesehenen Zeit behandelt und abgewiesen werden.

## 1.3 Haltestellen, welche nicht aufgehoben werden

Haltestellen	Ergebnis	Stand politischer Beschluss	Geplante Ausführung
Thomaskirche Ensisheimerstr. Blotzheimerstr.	Aufhebung Ensisheimerstr.	Beibehaltung durch GR empfohlen und durch BVD beschlossen	Seit September 2024 umgebaut

## 1.4 Fazit

Der Regierungsrat hat die geforderte Gesamtbetrachtung der Haltestellenlagen durchgeführt und dazu berichtet. Weiterhin wird bei sämtlichen Projekten entlang von Tram- und Busachsen die Anzahl und Lage der Haltestellen überprüft. Wo Haltestellen aufgehoben werden können, wird dies umgesetzt – eine Haltestelle wurde bereits aufgehoben, sieben Haltestellen befinden sich aktuell in Bearbeitung. Es lässt sich zudem festhalten, dass die konkrete Umsetzung von Aufhebungen und Zusammenlegungen in der Öffentlichkeit nach wie vor kontrovers beurteilt wird und oft mit Widerstand und langwierigen Einspracheverfahren verbunden ist. Viele Menschen empfinden eine längere Fussdistanz bis zur nächsten Haltestelle als Nachteil, insbesondere ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen. Aktuell sind gegen zwei Projekte mit Haltestellenaufhebungen Rekurse auf verschiedenen Ebenen hängig. Der Spielraum für die Aufhebung von Haltestellen ist also klein – einerseits, weil es nur wenige Haltestellen gibt, für die eine Aufhebung sinnvollerweise in Frage kommen, andererseits, weil die Bevölkerung bei konkreten Vorschlägen zur Haltestellenreduktion häufig die rasche Erreichbarkeit der Haltestelle höher gewichtet als die potentiell um wenige Sekunden reduzierte Gesamtreisezeit.

## 2. Weitere Massnahmen zur Beschleunigung

Da nebst der Anzahl der Haltestellen eine Reihe weiterer Faktoren die Reisezeit im Öffentlichen Verkehr beeinflusst, hat der Regierungsrat in der letzten Beantwortung angekündigt, weitere Massnahmen zu prüfen; dies im Rahmen der Erfüllung der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung § 30» (21.5840).

Zudem haben die Projekte des Tramnetz2030 das klare Ziel, das Tram zu beschleunigen. Mit der Margarethenverbindung fährt die Linie 17 direkt als S-Tram aus dem Leimental zum Bahnhof SBB, zum Wettsteinplatz und zum Badischen Bahnhof. Mit dem S-Tram sparen Fahrgäste aus dem Leimental auf der Fahrt zum Bahnhof SBB bis zu zwölf Minuten. Nicht nur das Leimental profitiert von dieser schnelleren Verbindung, auch Personen aus der Stadt gelangen direkter und schneller ins Leimental. Ausserdem entsteht dadurch auch eine zusätzliche und schnelle Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Wettsteinplatz ins Gundeli.

Mit dem Tram Claragraben entsteht durch die neue Führung der Linie 1 eine deutlich schnellere Verbindung vom unteren Kleinbasel und dem Klybeck zum Bahnhof SBB, die Einsparung beträgt 4-5 Minuten. Auch die Arbeitsplatzgebiete rund um den Wettsteinplatz und die östliche Innenstadt rund um das Kunstmuseum und den Münsterplatz sind vom unteren Kleinbasel aus schneller erreichbar.

Mit der Margarethenverbindung und dem Tram Petersgraben wird die Innenstadt von zwei Linien entlastet. Dies wird ebenfalls dazu führen, dass die Trams, welche weiterhin durch die Innenstadt fahren, zuverlässiger und schneller unterwegs sind.

## 3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Joël Thüring und Konsorten betreffend «Prüfung einer Aufhebung von Tram- und Bushaltestellen zur Attraktivitätssteigerung eines schnelleren Tram- und Busnetzes in Basel-Stadt» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin