



An den Grossen Rat

26.0939.01

BVD/P260939

Basel, 1. Juli 2026

Regierungsratsbeschluss vom 30. Juni 2026

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

Statusbericht per Ende 2025

Inhalt

1. Auftrag	3
2. Stand der Umsetzung	3
2.1 Stand der Umsetzung in Basel-Stadt.....	3
2.1.1 Anteil zugänglicher Haltestellen	3
2.1.2 Anteil umgesetzter Haltestellen.....	4
2.1.3 Anteil zugänglicher Fahrzeuge.....	5
2.2 Stand der Umsetzung in der Region.....	8
3. Umsetzungsplan und Prognose.....	9
3.1 Strategie zur Terminierung.....	9
3.2 Priorisierung aufgrund des BehiG.....	9
3.3 Bauprognose.....	10
3.4 Gründe für die Verzögerung.....	10
3.5 Handlungsmöglichkeiten.....	11
3.6 Fazit zum Stand und Fortschritt der Umsetzung.....	12
4. Kosten und Finanzierung	12
5. Velofreundliches Gleis.....	13
6. Antrag.....	15

1. Auftrag

Mit dem vorliegenden Bericht informiert der Regierungsrat den Grossen Rat zum fünften Mal über den Stand der Umsetzung der Anforderungen des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt gemäss dem Auftrag aus den Grossratsbeschlüssen 17/11/17G vom 16. März 2017 sowie 23/49/9G vom 6. Dezember 2023.

Der Bericht gibt Auskunft über die Anzahl der bereits umgesetzten Tram-, Kombi- und Bushaltestellen und deren Anteil am Gesamtnetz. Zudem enthält er für sämtliche Haltestellen die Angaben zum Stand der Umsetzung, zum Finanzierungsmodus, zur geplanten Bauausführung und zum Jahr der Inbetriebnahme. Schliesslich begründet der Regierungsrat darin allfällige Verzögerungen seit der letzten Berichterstattung oder Überschreitungen der Umsetzungsfrist Ende 2023.

2. Stand der Umsetzung

2.1 Stand der Umsetzung in Basel-Stadt

2.1.1 Anteil zugänglicher Haltestellen

Die BVB kennzeichnet die aktuelle Zugänglichkeit jeder Haltestelle. Die Kennzeichnung ist auf der Haltestellen-Steile, in einer im Internet publizierten Broschüre der BVB¹ sowie seit 2024 auch im Online-Fahrplan der SBB einsehbar. Dabei wird ausgewiesen, ob eine hohe Kante und somit ein autonomer Zugang vorhanden ist, ob andernfalls die Klapprampe vom Fahrpersonal eingesetzt werden kann oder ob dies aufgrund ungenügender Breite und/oder Höhe der Haltekante nicht möglich ist. In letzterem Fall besteht seit Anfang 2024 die Möglichkeit, über die nationale Hotline der SBB einen Ersatz-Rollstuhltaxidienst zu bestellen. Diese Bestellung muss jedoch spätestens zwei Stunden vor der Fahrt erfolgen.

Seit der ersten Berichterstattung per Ende 2018 nimmt der Anteil **autonom zugänglicher Haltekanten** stetig zu (Haltekanten bezeichnen die Kanten einer Haltestelle pro Fahrtrichtung): von 18% der Tram- und Kombihaltekanten und 3% der Bushaltekanten per Ende 2018 auf **43% der Tram- und Kombihaltekanten² und 32% der Bushaltekanten** per Ende 2025.

Im Rahmen der Klassifizierung der Rampentauglichkeit haben die BVB und das Behindertenforum beider Basel sämtliche kritische Haltestellen in der Praxis getestet. Gemäss diesem gemeinsam gewählten pragmatischen Ansatz sind per Ende 2025 **92% der Tram- und Kombihaltestellen sowie 95% der Bushaltestellen autonom oder mit der Klapprampe zugänglich**. Die Zugänglichkeit ist somit sehr gut, auch wenn noch an der Hälfte der Kanten der Einsatz der Klapprampe und des Fahrpersonals nötig ist. Das BehiG lässt einen solchen Zugang als Ersatzlösung zu, sollte ein autonomer Zugang aus Gründen der Verhältnismässigkeit nicht möglich oder sinnvoll sein. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass diese Ersatzlösung in Basel in der überwiegenden Zahl der Fälle nur vorübergehend gelten kann.

¹ <https://www.bvb.ch/de/service/rollstuhl/>

² Eine Kombihaltekanten ist eine Kante, an der Tram und Bus an der gleichen Kante halten.

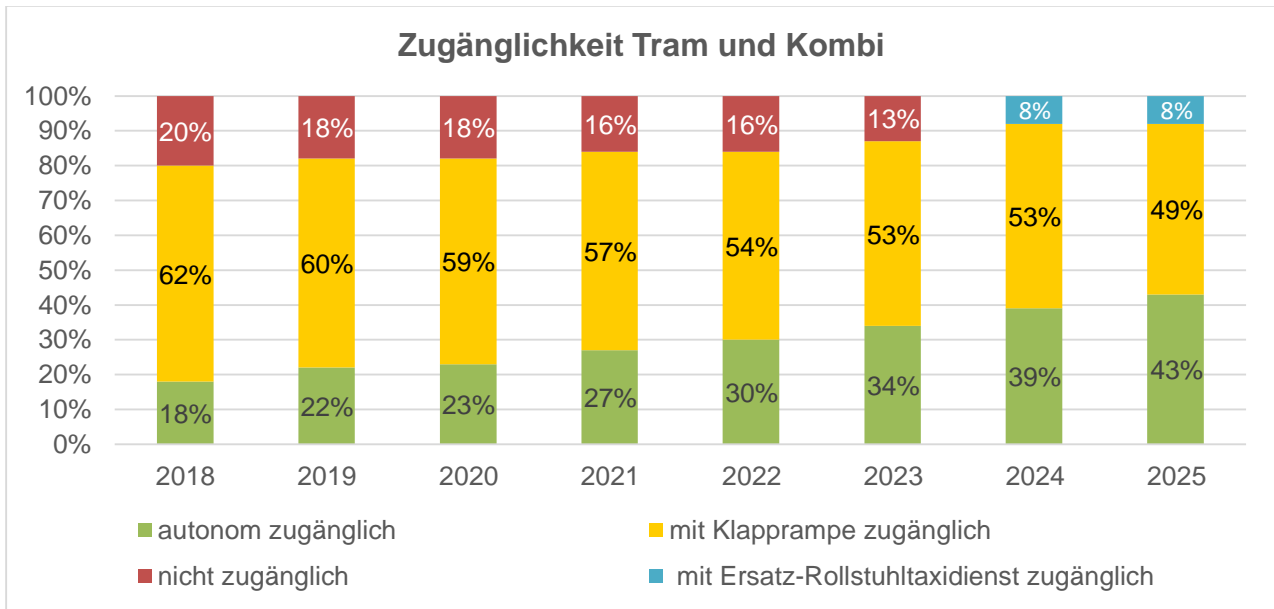


Abb. 1: Anteil zugänglicher Tram- und Kombihalteketen in Verantwortung des Kantons Basel-Stadt, per Ende 2018 – 2025

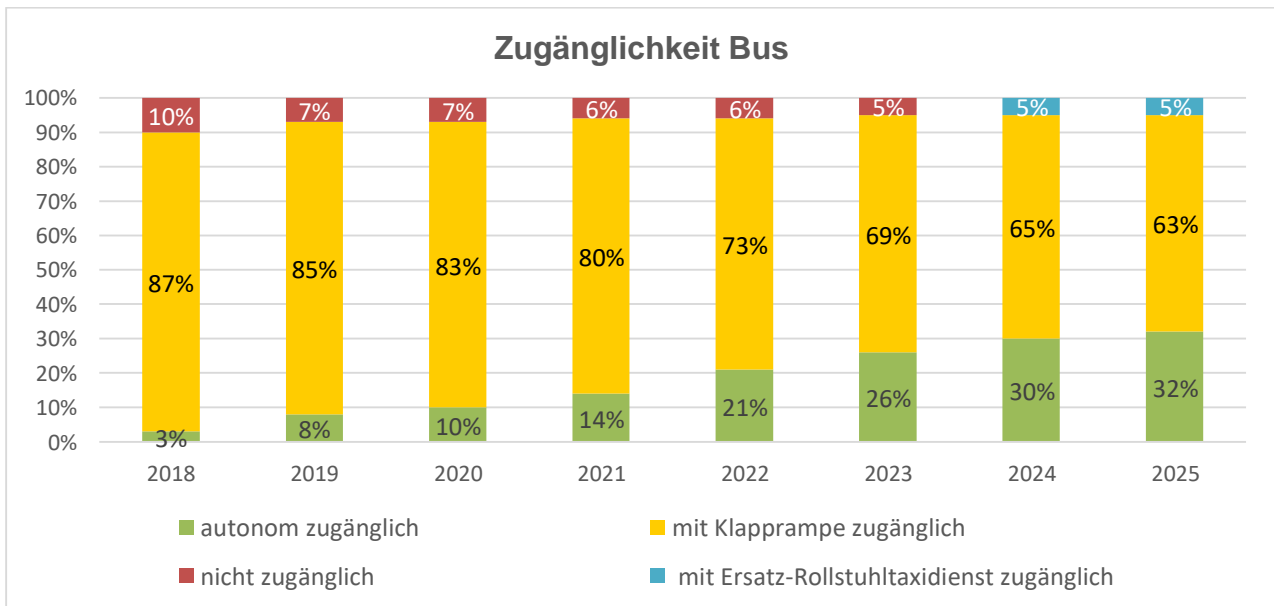


Abb. 2: Anteil zugänglicher Bushaltekanten in Verantwortung des Kantons Basel-Stadt, per Ende 2018 – 2025

2.1.2 Anteil umgesetzter Haltestellen

Der Anteil der umgebauten und somit umgesetzten Halteketen steigt langsam, aber stetig an. Per Ende 2025 waren **42% der Tram- und Kombihalteketen sowie 33% der Bushaltekanten** in der Verantwortung des Kantons Basel-Stadt **hindernisfrei umgebaut**. Von den 194 umgebauten Halteketen wurden 192 mit einer hohen Kante ausgestattet, was einen autonomen Einstieg ermöglicht. Zwei Bushaltekanten konnten aufgrund der geometrischen Verhältnisse nur als klapprampentaugliche Halteketen ausgeführt werden.³ Seit 2018 wurden jährlich konstant 3 bis 4% der Tramhalteketen umgebaut. Beim Bus variierte der jährliche Umbau stärker, er betrug zwischen 2 und 7% der Halteketen. Der Umbau schreitet in Basel-Stadt somit langsam voran, jedoch wird fast jede Haltekannte mit einer hohen Kante realisiert.

³ Haltestellen Bachgraben und Weilstrasse

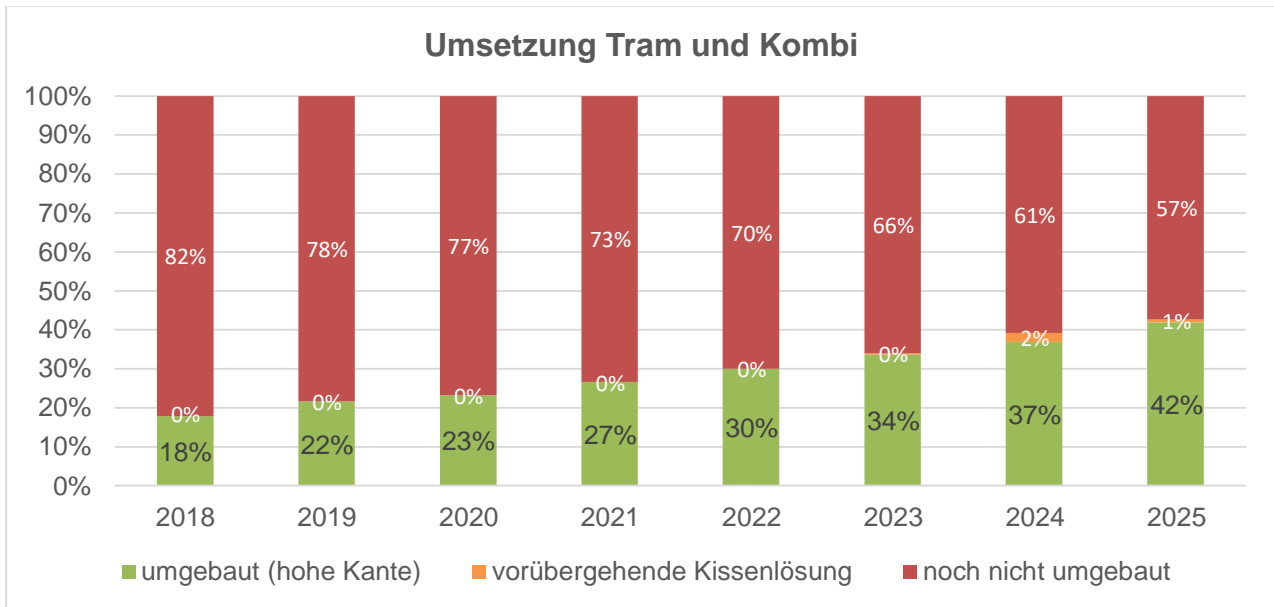


Abb. 3: Anteil umgesetzter Tram- und Kombihalteketen in Verantwortung des Kantons Basel-Stadt, per Ende 2018 – 2025

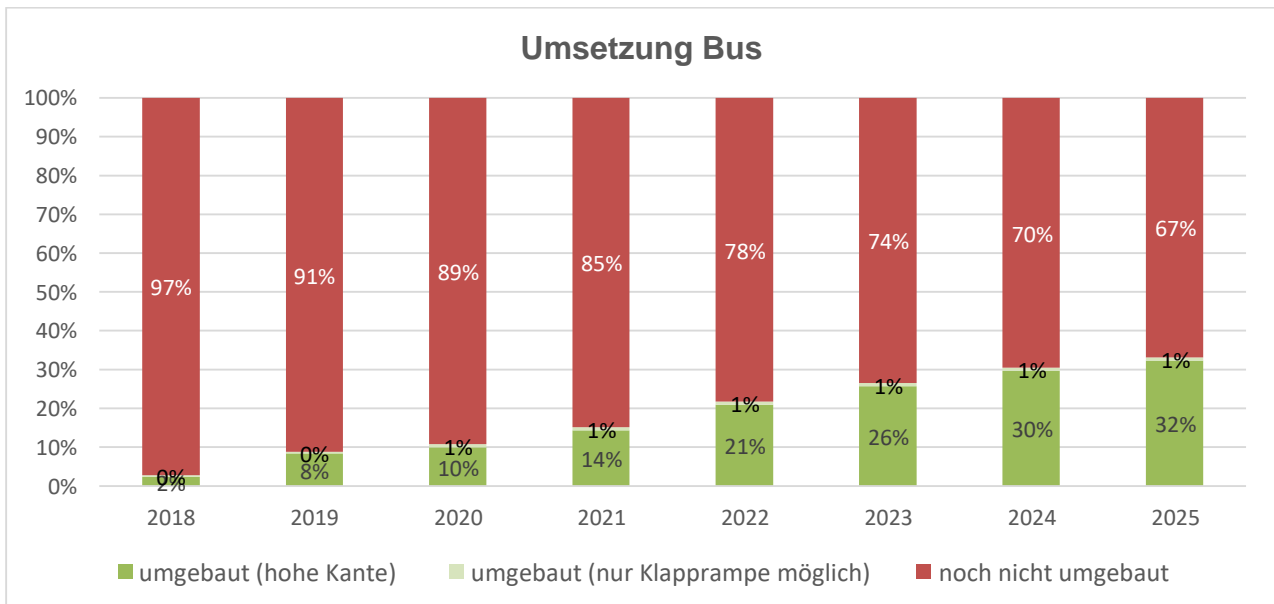


Abb. 4: Anteil umgesetzter Bushaltekanten in Verantwortung des Kantons Basel-Stadt, per Ende 2018 – 2025

2.1.3 Anteil zugänglicher Fahrzeuge

Damit die Fahrgäste hindernisfrei einsteigen können, sind neben einer hindernisfreien Haltestelle auch hindernisfrei zugängliche Fahrzeuge erforderlich. Für die Bereitstellung dieser Fahrzeuge sind die Transportunternehmen zuständig. Der Regierungsrat hat sich von der BVB und der BLT den aktuellen Stand dokumentieren lassen.

Tram – BVB

Die BVB verfügt über 28 Combinos und 61 Flexitys. Beide Typen erfüllen die Anforderungen des BehiG mit Niederflureinstieg an allen Türen und einer Klapprampe an Tür 2. Zusätzlich betreibt sie 13 Altkompositionen aus 26 Motorwagen und 22 Anhängern. Diese Tramzüge erfüllen die Anforderungen des BehiG nicht, da die Anhänger zwar über einen Niederflureinstieg verfügen, jedoch mit grösserem Abstand zur Kante und ohne Klapprampe. Sie sind nur für Personen im Handrollstuhl mit eigener Begleitperson zugänglich. Elektro-Rollstuhlfahrende und Hand-Rollstuhlfahrende ohne Begleitung können sie nicht nutzen.

Die BVB wollte die Altfahrzeuge ursprünglich vor Ende 2023 durch ein Optionslos für weitere Flexity ersetzen. Die Regierung unterbreitete dem Grossen Rat dazu im Jahr 2022 einen Ratschlag. Während der politischen Debatte erhöhte der Hersteller den Preis für das Optionslos jedoch derart, dass der Regierungsrat und die BVB dem Grossen Rat beantragten das Optionslos nicht zu ziehen und eine Neuausschreibung einzuleiten. Der Grosse Rat folgte diesem Antrag im Frühling 2023.

Die BVB schrieb die Beschaffung 2024 als «Trambeschaffung Plus» neu aus. Nach Prüfung des einzigen Angebots und vertieften technischen Abklärungen brach sie diese Ausschreibung im Mai 2026 ebenfalls ab. Der angebotene Tramtyp verursachte im städtischen Umfeld zu starke Erschütterungen, für die der Hersteller keine Lösung fand. Da kein weiteres Angebot vorlag, wird die Beschaffung erneut ausgeschrieben. BVB und Regierungsrat sind sich bewusst, dass die nicht zugänglichen Altfahrzeuge deshalb länger als geplant in Betrieb bleiben müssen. Der Zeitplan der Neuausschreibung steht derzeit noch nicht fest und die BVB prüft Übergangslösungen.

Tram – BLT

Die BLT betreibt 38 Tango und 25 Tina. Beide Typen erfüllen die Anforderungen des BehiG mit Niederflureinstieg an allen Türen und einer Klapprampe an Tür 2. Seit der Auslieferung aller Tina-Fahrzeuge setzt die BLT im regulären Betrieb keine Altfahrzeuge mehr ein. Die früheren 27 Altkompositionen waren dank Klapprampe für Personen im Hand- und Elektrorollstuhl zugänglich. Heute verkehren sie nur noch vereinzelt auf Einsatzlinien, wenn nicht genügend neue Fahrzeuge verfügbar sind.

Anteil und Verteilung der eingeschränkt zugänglichen Tramkurse

Die BVB-Altfahrzeuge mit eingeschränktem Zugang können nicht auf allen Linien eingesetzt werden. Die Linien 3 und 8 müssen wegen der Zulassung für Frankreich und Deutschland mit Combinos und Flexitys befahren werden. Aus Sicherheitsgründen darf die Linie 1/14 den Tunnel beim St. Jakob ebenfalls nur mit diesen Fahrzeugtypen befahren. Für die Altfahrzeuge bleiben somit die Linien 2, 6, 15/16 und 21.

Die BVB hält die Anzahl der effektiv eingesetzten Altkompositionen möglichst tief. Der Bedarf schwankt aufgrund von Zusatzkursen infolge von Fahrzeitverlängerungen oder veränderter Linienführung durch Baustellen sowie aufgrund von Combinos und Flexitys, die z.B. für Service, Hauptuntersuchungen oder Reparaturen ausser Betrieb stehen.

Die BVB plant den Einsatz so, dass im Regelfall nicht zwei Altfahrzeuge unmittelbar hintereinander verkehren. Mobilitätseingeschränkte Personen müssen somit höchstens einen Kurs abwarten. Eingeschränkt zugängliche Fahrten sind im Aushangfahrplan und im Onlinefahrplan der SBB gekennzeichnet.

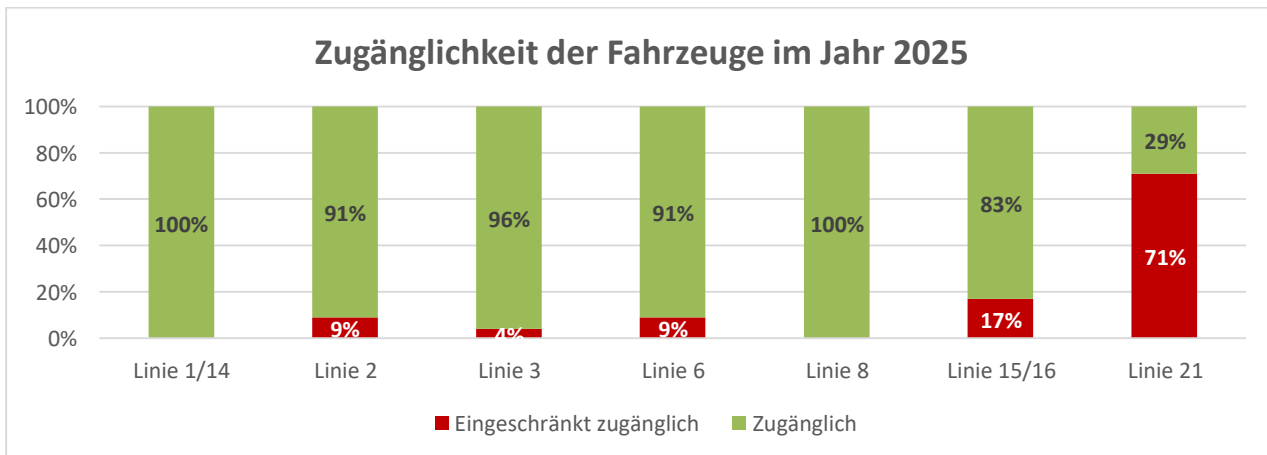


Abb. 5: Anteil Zugänglichkeit nach Fahrplankilometer über gesamtes Jahr 2025

Im Jahr 2025 waren 9% der gefahrenen Kilometer auf den Linien 2 und 6, 17% auf der Linie 15/16 und 71% auf der Linie 21 nur eingeschränkt zugänglich. Auf der Linie 3 werden normalerweise keine Altfahrzeuge eingesetzt. Aufgrund eines baustellenbedingten Busersatzes nach Frankreich wurden 2025 auf der geänderten Linie 3 dennoch 4% der Kilometer mit Altfahrzeugen zurückgelegt. Ebenfalls baustellenbedingt konnten einige Kurse der Linie 21 mit neuen Fahrzeugen gefahren werden.

Der Einsatz der Altfahrzeuge variiert je nach Wochentag und Fahrzeugbedarf. Am Samstag werden weniger Fahrzeuge benötigt; abends und sonntags verkehren keine Altfahrzeuge. Am meisten Altfahrzeuge verkehren montags bis freitags in der Abendspitze.

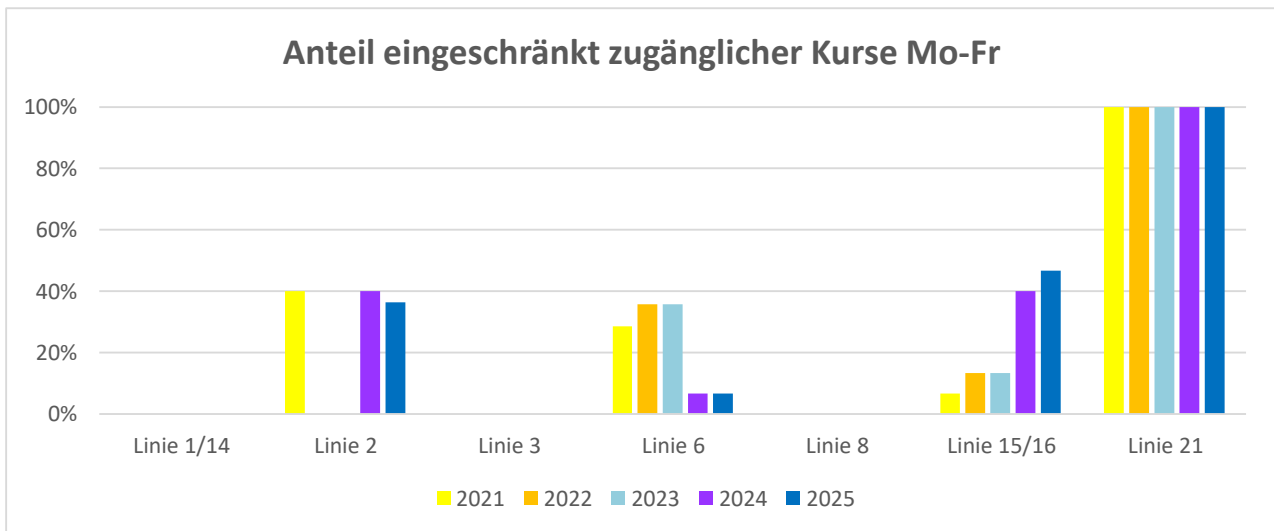


Abb. 6: Anteil nicht zugänglicher Kurse im Jahresfahrplan, Montag-Freitag in der Hauptverkehrszeit, per Ende 2021-2025

Nach den Entgleisungen an der Kreuzung Bankverein Ende 2022 hat die BVB auf der Linie 2 keine Altfahrzeuge mehr eingesetzt. Seit Sommer 2024 ist der Einsatz in geänderter Formation wieder zugelassen. Per Ende 2025 sind wochentags in der Hauptverkehrszeit vier von elf Kursen der Linie 2 eingeschränkt zugänglich.

Auf der Linie 15/16 konnten die Anhänger von 2021 bis 2023 nicht verkehren, da sie für das velo-freundliche Gleis an der Haltestelle Bruderholzstrasse nicht zugelassen waren. In dieser Zeit fuhren die Altkompositionen mit zwei Motorwagen und somit ohne Niederflureinstieg. Seit Ende 2024 ruht der Versuch und die Anhänger können auf der Linie 15/16 eingesetzt werden. Dadurch konnte der Einsatz von Altfahrzeugen auf der stärker frequentierten Linie 6 reduziert werden. Per Ende 2025 sind wochentags in der Hauptverkehrszeit sieben von 15 Kursen der Linie 15/16 und einer von 15 Kursen der Linie 6 eingeschränkt zugänglich.

Die Einsatzlinie 21 wird im Regelfall vollständig mit Altfahrzeugen betrieben. Als Alternative stehen die Linie 1/14 zwischen Bahnhof St. Johann und Messeplatz sowie die Linien 1, 2 und 6 zwischen Messeplatz und Badischem Bahnhof zur Verfügung.

Über alle Fahrplankilometer der BVB hinweg ist die Zugänglichkeit der Trams insgesamt hoch. In der Abendspitze unter der Woche können mobilitätseingeschränkte Fahrgäste jedoch mehr als ein Drittel der Fahrten der Linie 2 und fast die Hälfte der Fahrten der Linie 15/16 nur eingeschränkt nutzen. Aufgrund der abgebrochenen Neubeschaffung ist derzeit offen, wann sich diese Situation verbessert.

Bus

Sämtliche Busse aller Transportunternehmen sind mit Niederflureinstieg und einer Klapprampe ausgerüstet. Damit erfüllen sie die Anforderungen des BehiG und ermöglichen sowohl den autonomen Einstieg als auch den Einstieg mithilfe der Klapprampe.

2.2 Stand der Umsetzung in der Region

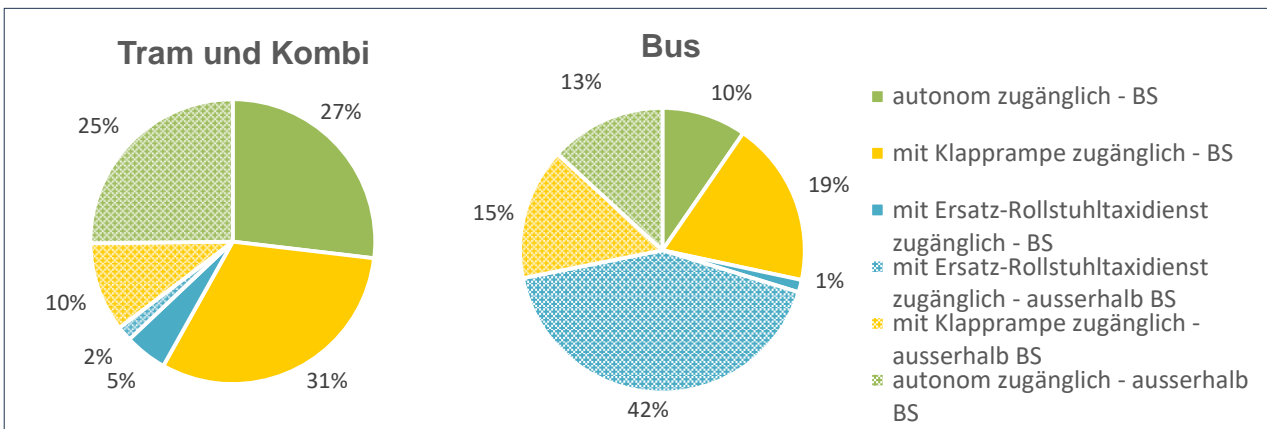


Abb. 7: Anteil zugänglicher Tram- und Kombihaltepunkten im Tramnetz der Region Basel sowie auf den Bushaltestellen an Kantonsstrassen BS und BL, Stand Ende 2025

Betrachtet man das gesamte, grenzüberschreitende Tramnetz von BVB und BLT, so waren Ende 2025 mit 52% der Tram- und Kombihaltepunkten mehr als die Hälfte autonom zugänglich. Weitere 41% der Tram- und Kombihaltepunkten waren mit der Klapprampe und 7% mit dem Ersatz-Rollstuhltaxidienst zugänglich. Die Zugänglichkeit der Trams ist somit auch ausserhalb von Basel-Stadt sehr gut und der Umbau wird stetig vorangetrieben.

Bei den Bushaltestellen liegen nur die Daten der Haltepunkten an den Kantonsstrassen aus Basel-Stadt und Basel-Landschaft in gesicherter Qualität vor. 23% dieser Bushaltestellen können autonom benutzt werden, weitere 34% sind mit der Klapprampe spontan zugänglich. 43% der Bushaltestellen sind nur mit dem Ersatz-Rollstuhltaxidienst zugänglich, diese befinden sich fast ausnahmslos in Basel-Landschaft.

Die Zugänglichkeit im Busnetz unterscheidet sich somit stark zwischen dem urbanen Kanton Basel-Stadt mit sehr guter Zugänglichkeit und dem teils ländlichen Kanton Basel-Landschaft. Die viel zahlreicheren Haltepunkten an Kantonsstrassen in Basel-Landschaft sind zu 60% nur mit dem Ersatz-Rollstuhltaxidienst zugänglich, die restlichen 40% können zur Hälfte autonom und zur Hälfte mit der Klapprampe bedient werden. Aufgrund der geringen Frequentierung vieler Haltestellen in ländlichen Gemeinden erlauben diese Zahlen jedoch keine Aussage über die Anzahl betroffener Personen.

Trotz des hohen Anteils an nur mit dem Ersatz-Rollstuhltaxidienst zugänglichen Haltepunkten in Basel-Landschaft, ist die Anzahl der Ersatzfahrten nicht hoch. Gemäss Auskunft der SBB, die den Ersatz-Rollstuhltaxidienst national koordiniert, gab es in den zwei Jahren seit der Einführung rund 30 Ersatzfahrten im Kanton Basel-Landschaft, weil Bushaltestellen nicht zugänglich waren (18 Fahrten im Bezirk Laufen, acht im Bezirk Liestal, zwei im Bezirk Arlesheim sowie je eine in den Bezirken Waldenburg und Sissach). Dies hängt mutmasslich mit der zweistündigen Bestellfrist zusammen. In Basel-Stadt wurde bisher keine einzige Ersatzfahrt bestellt.

Um in jeder Gemeinde des Kantons Basel-Landschaft zumindest eine zentrale Einstiegsmöglichkeit zu bieten, hat der Landrat im Jahr 2022 eine Ausgabenbewilligung⁴ genehmigt, die die vorzeitige Realisierung von 20 Haltepunkten ermöglicht. Die restlichen Haltepunkten werden im Rahmen der Erhaltung umgesetzt.

⁴ Landratsvorlage 2022/411 vom 28. Juni 2022: Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei Bushaltestellen im Kanton Basel-Landschaft: Informationen zum Stand der Arbeiten und Ausgabenbewilligung zur Realisierung von 20 BehiG-gerechten Haltepunkten

3. Umsetzungsplan und Prognose

Der Regierungsrat hat sich seit Beginn der Umsetzung dazu bekannt, dass die hohe Kante entsprechend den gesetzlichen Vorgaben, wenn möglich, auf der gesamten Länge der Haltekante gebaut wird, unabhängig von der Bedeutung der Haltestelle. Alle Haltestellen werden in einen für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiven und sicheren öffentlichen Raum eingebettet. Der Regierungsrat priorisiert somit die Umsetzungsart, nicht jedoch den Zeitpunkt der Umsetzung.

3.1 Strategie zur Terminierung

Der Regierungsrat verfolgt seit Beginn der Umsetzung die Strategie, die Haltestellen nach Möglichkeit im Rahmen anstehender Erhaltungsarbeiten und/oder Umgestaltungsprojekte BehiG-konform umzubauen. Dadurch können Synergien genutzt, Kosten reduziert und baustellenbedingte Beeinträchtigungen für Anwohnende, das Gewerbe und den Verkehr minimiert werden.

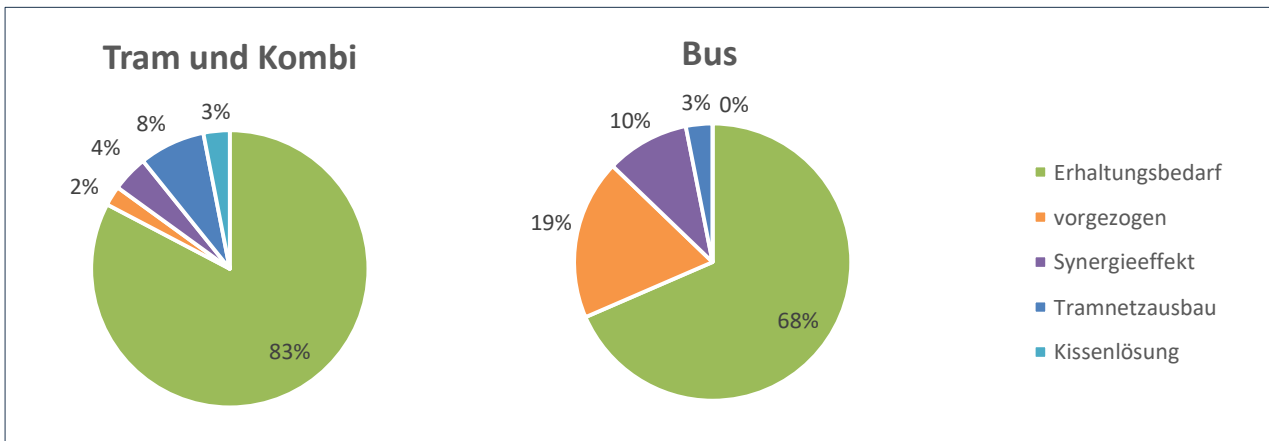


Abb. 8: Ausschlaggebender Grund für den Zeitpunkt der Umsetzung der Tram-, Kombi- und Bushaltestellen in Verantwortung des Kantons Basel-Stadt, Stand Ende 2025

Dies spiegelt sich in der konkreten Umsetzung wider. Insbesondere die Tram- und Kombihaltestellen, bei welchen ein hoher Sanierungsbedarf der Gleise besteht und die Projekte aufgrund der Komplexität und des Gleisbaus tendenziell mit hohen Kosten verbunden sind, werden zu über 80% im Rahmen der Erhaltung umgebaut. Beim Umbau der Tramhaltekanten ist somit die Erhaltung der klare Taktgeber.

Beim Umbau der Bushaltekanten werden knapp 70% im Rahmen der Erhaltung umgesetzt, entweder in Grossprojekten zusammen mit Tramhaltekanten oder im Rahmen von Strassensanierungs- oder Fernwärmeprojekten. Aufgrund der geringeren Komplexität, der einfacheren baulichen Umsetzung und der tieferen Kosten kann eine Bushaltekante besser isoliert und damit vorgezogen realisiert werden. Nach heutigem Stand wurden und werden rund 20% der Bushaltekanten vorgezogen realisiert, entweder aufgrund ihrer Bedeutung oder weil die Erhaltung noch sehr lange aussteht. Bei der Umsetzung einer Bushaltekante besteht somit im Gegensatz zum Tram mehr Spielraum für eine Priorisierung aufgrund des BehiG.

3.2 Priorisierung aufgrund des BehiG

Der Regierungsrat hat im Jahr 2018 dargelegt, nach welchen Kriterien er die Priorisierung derjenigen Haltestellen vornimmt, die nicht ohnehin aufgrund der Erhaltung umgebaut werden. Dabei orientiert er sich an der Anzahl der Ein- und Aussteigenden pro Tag, den Umsteigemöglichkeiten sowie der Art und Anzahl der Nutzungen im Umfeld einer Haltestelle. Daraus ergibt sich folgende zeitliche Priorisierung:

- Haltestellen mit einer sehr hohen Bedeutung: Umsetzung wenn möglich vor Ende 2023
- Haltestellen mit einer hohen Bedeutung: Umsetzung wenn möglich bis Ende 2026
- Haltestellen mit einer mittleren Bedeutung: Umsetzung wenn möglich bis Ende 2028
- Haltestellen mit einer niedrigen Bedeutung: Umsetzung zum Zeitpunkt der Erhaltung

Dieses Vorgehen stellt aus Sicht des Regierungsrates einen Kompromiss zwischen den Bedürfnissen der mobilitätseingeschränkten ÖV-Kundschaft nach einer raschen und umfassenden Umsetzung und dem Bestreben des Kantons nach einer wirtschaftlichen und baulich effizienten Realisierung im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen dar.

Konkret wurden im Jahr 2018 sämtliche Haltestellen bewertet und entsprechend dem angestrebten Umsetzungszeitpunkt in den Planungsprozess geschickt. Ein Teil der Halteketten konnte gemäss der Priorisierung termingerecht umgesetzt werden, bei einem Teil der Halteketten verzögert sich die Umsetzung.

3.3 Bauprognose

Ein Blick auf die Prognose zeigt, dass der Anteil der umgesetzten Haltestellen, die in die Zuständigkeit des Kantons Basel-Stadt fallen, in den nächsten Jahren zwar langsam, aber kontinuierlich ansteigen wird. Ende 2026 werden voraussichtlich 45% der Tram- und Kombihalteketten sowie 35% der Bushalteketten umgesetzt sein. Bis Ende 2028 wird der Anteil voraussichtlich auf 64% der Tram- und Kombihalteketten und 49% der Bushalteketten steigen. Bis 2033, also zehn Jahre nach Ablauf der Frist, werden 82% der Tram- und Kombihalteketten und 86% der Bushalteketten umgesetzt sein. Der komplette Abschluss des Umbaus wird sich bis in die späten Dreissigerjahre hinziehen. Die genauen Zahlen werden in den kommenden Jahren variieren, da sich der Zeitpunkt der Bauausführung aus verschiedenen Gründen verschieben kann.

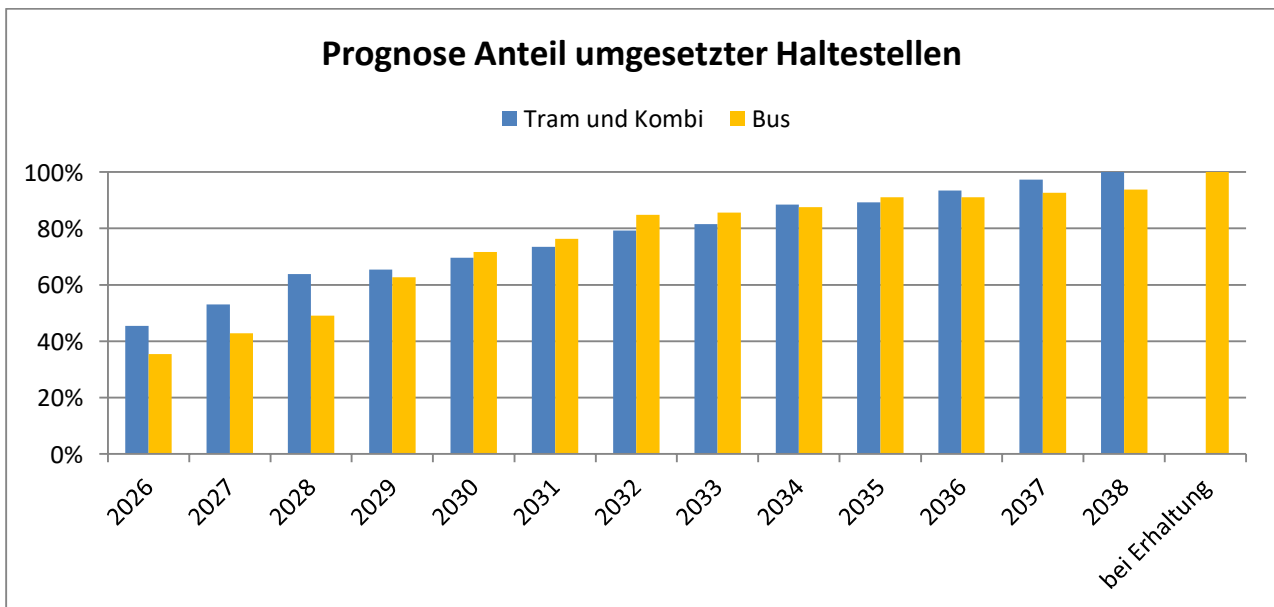


Abb. 9: Prognose der Anteile umgesetzter Tram-, Kombi- und Bushaltestellen in Verantwortung des Kantons Basel-Stadt, Stand Ende 2025

3.4 Gründe für die Verzögerung

Der Regierungsrat hat bereits im letzten Statusbericht festgestellt, dass sich das Tempo der Umsetzung verlangsamt hat und Termine sich tendenziell verzögern. In den letzten Jahren hat der Anteil der Haltestellen, die gemäss Prognose bis Ende 2026 oder Ende 2028 umgesetzt werden, abgenommen. Einige wenige Projekte können beschleunigt werden, viele benötigen jedoch mehr Zeit als ursprünglich geplant. Die Gründe dafür sind vielfältig und können sich in ungünstigen Fällen entlang des Planungsprozesses kumulieren:



Die Erarbeitung der Projekte unter Einbezug zahlreicher Stellen inner- und ausserhalb der Verwaltung ist anspruchsvoll und komplex. Häufig müssen im begrenzten Stadtraum unterschiedliche Ansprüche miteinander vereinbart werden (zum Beispiel hindernisfreie Haltestellen vs. Stadtgrün vs. Parkplätze). Auch der Platzmangel im Untergrund wird immer mehr zu einer komplexen Aufgabe. Daraus resultiert eine lange Planungs- und Abstimmungsphase, in der teilweise aufgrund der langen Zeit wieder neue, veränderte Ansprüche geltend gemacht werden.

Politische und rechtliche Verfahren dauern teilweise länger als ursprünglich angenommen, sei es im Rahmen der parlamentarischen Beratung, aufgrund von Referenden oder während des Genehmigungsprozesses. Aktuell verlangt das Bundesamt für Verkehr (BAV) dass die meisten Umbauten von Tramhaltestellen das zeitaufwändige Plangenehmigungsverfahren des Bundes durchlaufen. Aufgrund der hohen Anzahl laufender Bewilligungsverfahren und Einsprachen haben sowohl das BAV als auch das Bundesverwaltungsgericht zu wenig personelle Ressourcen, sodass die Verfahren deutlich länger dauern als bisher. So verzögerte sich beispielsweise die Sanierung der Tramstrecke auf dem Bruderholz infolge von Einsprachen um mehr als sechs Jahre.

Um die Auswirkungen von Baustellen auf den ÖV oder den Individualverkehr sowie die angrenzenden Nutzungen möglichst gering zu halten, müssen Erhaltungsmassnahmen räumlich und zeitlich koordiniert werden. Diese Koordination wird mit steigender Anzahl der Baustellen immer komplexer, beispielsweise aufgrund des grossflächigen Ausbaus der Fernwärme. Dies führt zu wiederholten Anpassungen der Projekttermine und oft zu einer zeitlichen Verschiebung der Ausführung nach hinten, beispielsweise aufgrund von Einsprachen oder beschränkten Umleitungsmöglichkeiten für den MIV und den ÖV.

Die genannten Gründe wirken sich spürbar auf den Fortschritt der Umsetzung aus. Der Regierungsrat ist sich dessen bewusst. Allerdings lassen sich die meisten Ursachen nicht oder nur sehr bedingt von Regierungsrat und Verwaltung beeinflussen.

3.5 Handlungsmöglichkeiten

Die Handlungsmöglichkeiten von Regierungsrat und Verwaltung unterscheiden sich stark zwischen den grossen Gesamt- und Umgestaltungsprojekten, meist mit Gleisbau und den meist einfacheren Busprojekten.

Bei ersteren sind die Komplexität und die Abhängigkeiten oftmals so hoch, dass eine Beschleunigung der Umsetzung aufgrund des BehiG kaum möglich ist. Da sich einige dieser Projekte bis in die späten Dreissigerjahre hinziehen und darunter auch Haltestellen von sehr hoher oder hoher Bedeutung sind, wird der Regierungsrat prüfen, an welchen dieser Haltestellen vorübergehend eine Teilerhöhung («Kissenlösung») umgesetzt werden kann. Der Einsatz solcher Lösungen ist insbesondere bei Projekten mit langer und unsicherer Umsetzungsdauer sowie einer gewissen Bedeutung für die Nutzenden vorgesehen. Realisiert wurden sie bereits an einzelnen Haltekanten, beispielsweise am Aeschenplatz oder an der Haltestelle Universität.

Bei den kleineren Projekten, meist Bushaltekanten, ist der Regierungsrat zuversichtlich, dass diese die Chance haben, termingerecht umgesetzt zu werden. Zur Beschleunigung werden gewisse einfache Projekte direkt von der Phase Vorstudie in die Phase Bauprojekt übergeben oder kleinere Plangenehmigungsverfahren beim BAV zusammengefasst eingegeben.

3.6 Fazit zum Stand und Fortschritt der Umsetzung

Die Umsetzung der Anforderungen des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt schreitet voran. Ende 2025 sind 92% der Tram- und Kombihalteketten sowie 95% der Bushaltekanten autonom oder mit Unterstützung der Klapprampe zugänglich. Die restlichen Halteketten können mit einem Ersatz-Rollstuhltaxidienst erreicht werden. Baulich umgesetzt sind 42% der Tram- und Kombihalteketten sowie ein Drittel der Bushaltekanten. Die praktische Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ist damit bereits heute hoch, die bauliche Umsetzung bleibt jedoch hinter dem ursprünglich angestrebten Zeitplan zurück.

Der Regierungsrat anerkennt, dass die gesetzliche Umsetzungsfrist Ende 2023 nicht eingehalten werden konnte und dass sich die Realisierung gewisser Haltestellen bis in die späten Dreissigerjahre erstrecken wird. Seit Beginn der Umsetzung verfolgt er die Strategie, die Haltestellen nach Möglichkeit im Rahmen anstehender Erhaltungsarbeiten und/oder Umgestaltungsprojekte BehiG-konform umzubauen. Dadurch können Synergien genutzt, Kosten reduziert sowie baustellenbedingte Beeinträchtigungen für Anwohnende, das Gewerbe und den Verkehr minimiert werden. Die teilweise lange Dauer der Umsetzung ist auf die hohe planerische und bauliche Komplexität der Projekte im Stadtraum, auf langwierige rechtliche Verfahren sowie auf die nötige Koordination mit Erhaltungs- und Umgestaltungsprojekten zurückzuführen. An seiner strategischen Grundhaltung hält der Regierungsrat fest: Wo immer möglich, werden Haltestellen dauerhaft auf der ganzen Länge mit hoher Kante und in einen für alle Verkehrsteilnehmenden attraktiven und sicheren öffentlichen Raum eingebettet umgesetzt. Ersatzlösungen bleiben auf jene Fälle beschränkt, in denen sie verhältnismässig oder vorübergehend nötig sind.

Die verspätete Ablösung der nicht zugänglichen BVB-Altfahrzeuge führt zu bestimmten Zeiten zu Einschränkungen bei der Zugänglichkeit. Der Regierungsrat wird das weitere Vorgehen gemeinsam mit der BVB festlegen. Parallel dazu wird er die vorhandenen Handlungsspielräume zur Verbesserung der Zugänglichkeit weiter nutzen, insbesondere durch temporäre Kissenlösungen an Halteketten mit grösserer Bedeutung, an denen der Umbau zeitlich noch nicht absehbar ist, sowie durch beschleunigte Verfahren bei einfacheren, vor allem busbezogenen Projekten.

4. Kosten und Finanzierung

Bei der Finanzierung der Massnahmen zur Anpassung der Infrastruktur an die Anforderungen des BehiG werden zwei Fälle unterschieden:

- Werden bei einer Haltestelle neben der Erhaltung ausschliesslich Anpassungen für einen hindernisfreien öffentlichen Verkehr durchgeführt, werden diese Kosten durch die sogenannte Rahmenausgabenbewilligung BehiG (RAB BehiG) gedeckt.
- Wenn in der Umgebung der Haltestellen neben Erhaltungs- auch Umgestaltungsarbeiten vorgesehen sind, werden die finanzrechtlich neuen Ausgaben gesamthaft ausgewiesen und dem Grosse Rat wird eine entsprechende Ausgabenbewilligung beantragt. Die Anpassungen für einen hindernisfreien öffentlichen Verkehr werden innerhalb dieses Gesamtprojekts geplant und realisiert.

Aktueller Stand der Ausgaben

Nach aktuellem Wissensstand werden die Halteketten zu 57% über die RAB BehiG und zu 43% über Projektmittel via separate Ratschläge bzw. Ausgabenberichte finanziert. Im Jahr 2017 hat der Grosse Rat mit dem zweiten BehiG-Ratschlag⁵ eine RAB BehiG von 30 Mio. Franken gesprochen. Per Ende 2025 wurden davon 19,9 Mio. Franken ausgegeben. Zu beachten ist dabei, dass noch nicht alle Baustellen des letzten Jahres abgeschlossen und somit vollständig abgerechnet sind.

⁵ P16.1474.01: 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

Kostenschätzung

Die Kosten für den Umbau sämtlicher über die RAB BehiG finanzierter Haltestellen werden aktuell grob auf 55 bis 85 Mio. Franken geschätzt. Der Umbau wird sich bis in die späten Dreissigerjahre hinziehen. Eine Analyse der bereits abgerechneten Haltestellen ergibt, dass die tatsächlichen Kosten mit grosser Wahrscheinlichkeit am unteren Ende der geschätzten Kostenspanne zu liegen kommen werden.

5. Velofreundliches Gleis

Der Grosse Rat hat mit Beschluss vom 14. Mai 2020⁶ zum Ratschlag zur Umgestaltung der Hardstrasse⁷ festgelegt, dass bei Kaphaltestellen ohne alternative Veloführung das velofreundliche Gleis zum Einsatz kommen soll, sofern die Betriebserprobung an der Haltestelle Bruderholzstrasse erfolgreich verläuft. Seit der Inbetriebnahme des Pilotversuchs Ende 2021 wurden umfangreiche Erfahrungen mit dem velofreundlichen Gleis gesammelt. Die bisherigen Auswertungen und Befragungen zeigen, dass das System von Velofahrenden als sicherer wahrgenommen wird als herkömmliche Tramgleise.

Gleichzeitig zeigten sich jedoch Probleme bei der Widerstandsfähigkeit des eingebauten Gummiprofils. Dieses nutzte sich insbesondere durch das Bremsen und Anfahren der Trams im Bereich der Haltekante rasch ab, wodurch Risse entstanden. Dadurch entsteht die Gefahr, dass Wasser in den Hohlraum des Gummiprofils eindringt und im Winter gefriert. Im ungünstigsten Fall könnte dies die Betriebssicherheit beeinträchtigen und zu Entgleisungen führen. Aus diesem Grund musste der Versuch im Winter jeweils pausieren und das Gummiprofil wurde entfernt. Da bei Abnutzung immer der gesamte Gummi am Stück ersetzt werden muss und dieser Wechsel eine Betriebssperrung inkl. Ersatzverkehr am Abend bedingt, haben der Kanton und die BVB Ende 2024 bekannt gegeben, dass das velofreundliche Gleis entlang der ganzen Haltekante aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen nicht umgesetzt werden kann.

Entscheid für kurze Stücke

Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) und die BVB haben sich gleichzeitig für eine verkürzte Variante mit je einem rund sechs Meter langen velofreundlichen Gleis vor und nach der Haltekante entschieden. Diese kurzen Abschnitte befinden sich dort, wo Velofahrende vor beziehungsweise nach der Haltekante zwischen die Schienen und wieder zurück wechseln. Da die Gleisstücke ausserhalb des eigentlichen Brems- und Anfahrbereichs positioniert sind, ist der Verschleiss durch Bremsen und Anfahren deutlich geringer. Gleichzeitig können die kurzen Gummiprofile bei Bedarf während der nächtlichen Betriebspause ohne Streckensperrung ersetzt werden, was den Unterhaltsaufwand und die Kosten erheblich reduziert. An der Haltestelle Sevogelplatz haben das BVD und die BVB im Sommer 2024 einen ersten temporären Test der kurzen Gleisabschnitte mit Velofahrenden durchgeführt. Diese haben die Funktionsweise der Querung gut verstanden und sehen darin eine Verbesserung der Sicherheit gegenüber der Ist-Situation ohne velofreundliches Gleis.

Für die involvierten Stellen war jedoch klar, dass der Versuch erst weitergeführt werden sollte, wenn die Wintertauglichkeit nachgewiesen wäre und somit ein ganzjähriger Betrieb möglich wäre. Aus diesem Grund wurde der Versuch im Dezember 2024 pausiert. Ende 2025 konnte der Hersteller im Werksversuch den Nachweis für die Wintertauglichkeit der kurzen Gleisstücke erbringen. Aufgrund der deutlich kürzeren Gleisabschnitte kann sich selbst bei einem Eindringen von Wasser in die Gummiprofile keine kritische Wassermenge ansammeln, welche bei Frost die Betriebssicherheit beeinträchtigen oder eine Entgleisungsgefahr darstellen könnte.

Betriebserprobung kann weitergeführt werden

Gestützt auf diese Nachweise hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Frühling 2026 einer Weiterführung der Betriebserprobung einschliesslich eines Testbetriebs während der Wintermonate

⁶ GRB 20/20/09, Beschluss II vom 14. Mai 2020, Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse (P18.0462)

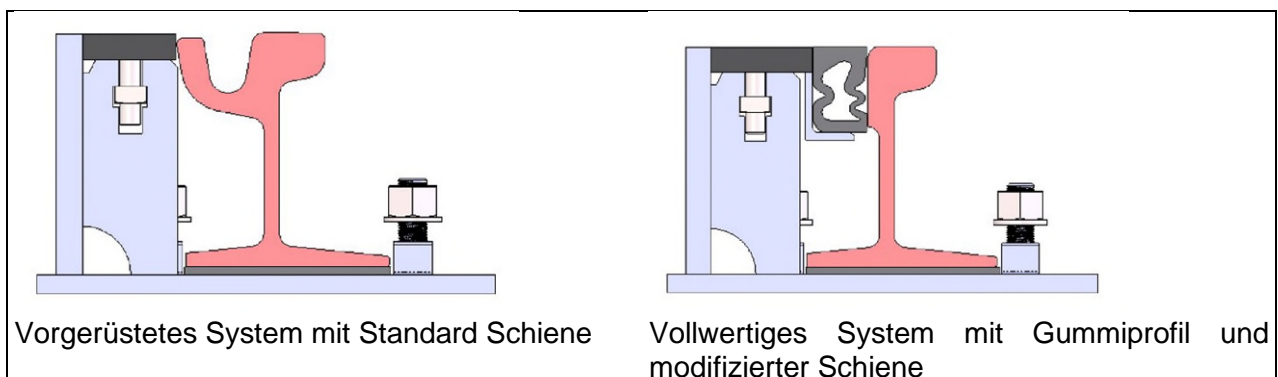
⁷ 18.0462.02: Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse

unter Auflagen zugestimmt. Insbesondere muss die kurze Variante während vier bis fünf Winterperioden im regulären Betrieb erprobt werden. Zudem müssen die BVB und der Hersteller ein Überwachungs- und Kontrollkonzept erarbeiten und umsetzen.

Aufgrund dieser zusätzlichen Anforderungen verzögert sich die Umrüstung der Haltestelle Bruderholzstrasse von der langen auf die kurze Variante. Nach aktuellem Planungsstand soll der Umbau Anfang 2027 erfolgen. Anschliessend beginnt die vom BAV geforderte mehrjährige Betriebserprobung der kurzen Stücke. Eine abschliessende Auswertung sowie ein Entscheid des BAV über eine Typenzulassung und eine mögliche Ausweitung des Systems auf weitere Standorte sind deshalb frühestens im Jahr 2031 zu erwarten. Danach bräuchte es noch die entsprechenden politischen Entscheide. Der Regierungsrat wird regelmässig im Statusbericht BehiG über den Fortgang des Projekts berichten.

Vorgerüstetes System

In der Zwischenzeit wird bei Projekten, bei denen ein velofreundliches Gleis vorgesehen und vom Grossen Rat beschlossen wurde, zeitgleich mit den Bauarbeiten ein vorgerüstetes System eingebaut. Dabei wird in einem ersten Schritt lediglich der Kasten des velofreundlichen Gleises in der Fahrbahn eingebaut und mit einer normalen Rillenschiene ohne Gummiprofil versehen. Dies ermöglicht zu einem späteren Zeitpunkt und mit tiefen Kosten das Gleis mit geringem baulichem Aufwand anzupassen und das Gummiprofil einzusetzen, sobald das BAV die nötige Bewilligung erteilt hat.



Der Einbau des vorgerüsteten Systems ist an folgenden Haltestellen bereits erfolgt:

- Projekt Hardstrasse: Haltestellen Sevogelplatz, Grellingerstrasse und Karl Barth-Platz
- Projekt Burgfelderstrasse: Haltestelle Felix Platter-Spital

Zudem vorgesehen ist der Einbau bei folgenden Projekten (aktuell aufgrund von Einsprachen blockiert):

- Projekt Austrasse: Haltestellen Holbeinstrasse, Schützenmattstrasse und Brausebad
- Projekt Clarastrasse: Haltestelle Clarastrasse

Bei folgenden Projekten wird der Einbau des vorgerüsteten Systems geprüft, da die Betriebserprobung nun länger dauert:

- Projekt Leonhardsgraben: Haltestelle Musikakademie
- Projekt Spalenvorstadt: Haltestelle Spalentor

Anpassung der Altfahrzeuge

Da die Altfahrzeuge länger in Betrieb sein werden, hat die BVB ein Gutachten in Auftrag gegeben, um eine Zulassung für die Anhänger zur Befahrung des Velogleises zu erhalten. Damit die Anhänger zukünftig über das velofreundliche Gleis fahren dürfen, muss die Spurkranzhöhe angepasst werden. Das ist der Teil der Räder, der das Gummiprofil herunterdrückt. Zudem muss die Achslast gleichmässig verteilt werden. Die BVB führt diese Anpassungen im Rahmen des ohnehin geplanten Unterhalts der Anhänger in der eigenen Werkstatt durch. Ein Grossteil der Anhänger konnte bereits angepasst werden, die restlichen Anhänger werden bis Ende 2026 umgerüstet. Somit können die Altkompositionen mit Anhänger bei der Wiederaufnahme der Betriebserprobung ohne Einschränkungen auf der Linie 15/16 verkehren.

6. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Plan Bauprognose Umsetzung BehiG auf dem Tramnetz des Kantons BS (Beilage 1)
- Plan Bauprognose Umsetzung BehiG auf dem Busnetz des Kantons BS (Beilage 2)
- Liste Bauprognose Umsetzung BehiG auf dem Tram/Busnetz des Kantons BS (Beilage 3)

Grossratsbeschluss

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

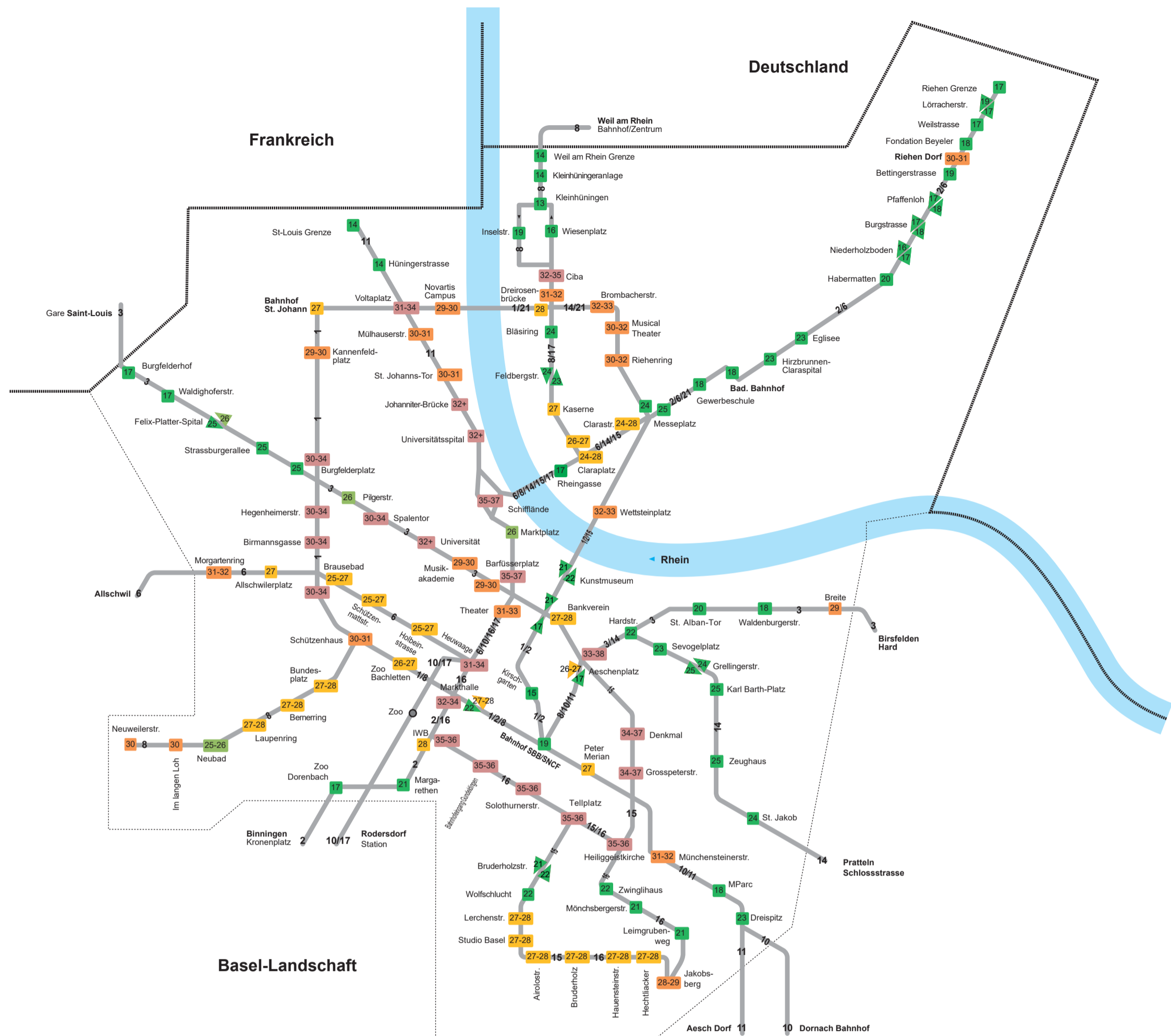
Statusbericht per Ende 2025

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ausgabenbericht des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Der Grosse Rat nimmt den Bericht zum Stand der Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt per Ende 2025 zur Kenntnis.

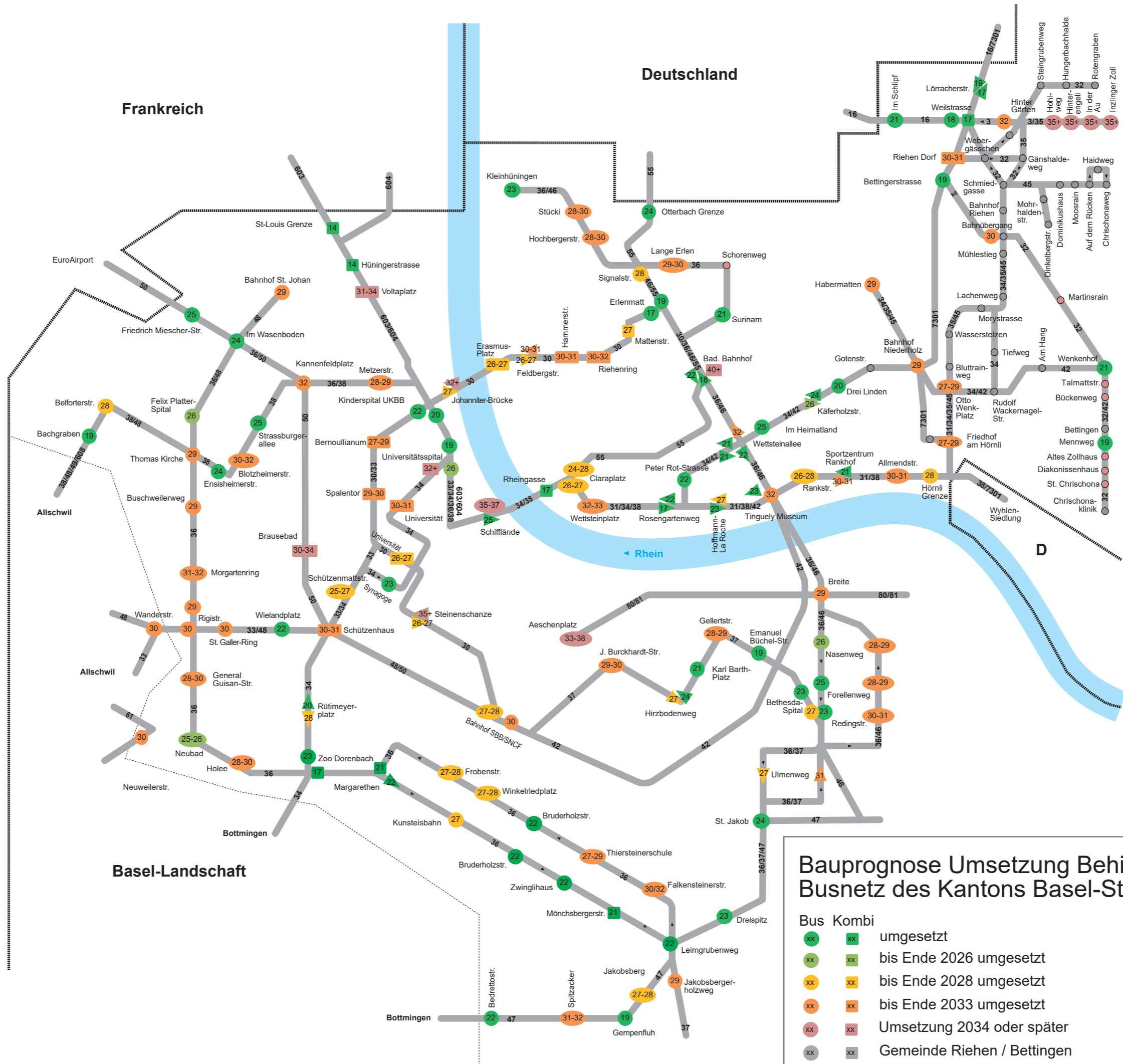
Dieser Beschluss ist zu publizieren.



Bauprognose Umsetzung BehiG auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt

- umgesetzt
- bis Ende 2026 umgesetzt
- bis Ende 2028 umgesetzt
- bis Ende 2033 umgesetzt
- Umsetzung nach 2034
- Verantwortung BLT

Stand: per Ende 2025



Bauprognose Umsetzung BehiG Busnetz des Kantons Basel-Stadt

Bus	Kombi	Umsetzung
xx (green)	xx (green)	umgesetzt
xx (light green)	xx (light green)	bis Ende 2026 umgesetzt
xx (yellow)	xx (yellow)	bis Ende 2028 umgesetzt
xx (orange)	xx (orange)	bis Ende 2033 umgesetzt
xx (red)	xx (red)	Umsetzung 2034 oder später
xx (grey)	xx (grey)	Gemeinde Riehen / Bettingen

Stand: per Ende 2025

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Verzögerung Jahre	Verzögerung Grund
Aeschenplatz	Pratteln	14		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Aeschenplatz	2033-2038	Ratschlag	15	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Aeschenplatz	Birsfelden Hard	3		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Aeschenplatz	2033-2038	Ratschlag	15	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Aeschenplatz	Burgfelderhof	3 / 14		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Aeschenplatz	2033-2038	Ratschlag	15	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Aeschenplatz	Bahnhof SBB	8 / 10 / 11 / 12		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Aeschenplatz - Weichenersatz	2026-2027	RAB BehiG	4	PGV und Erhaltungszeitpunkt
Aeschenplatz	Kunstmuseum	15		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Aeschenplatz	2033-2038	Ratschlag	15	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Aeschenplatz	Tellplatz	15		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Aeschenplatz	2033-2038	Ratschlag	15	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Aeschenplatz	von Breite		80 / 81	Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Aeschenplatz	2033-2038	Ratschlag	15	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Aeschenplatz	Breite		80 / 81	Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Aeschenplatz	2033-2038	Ratschlag	15	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Airolostrasse	Aeschenplatz	15		Niedrig	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	aufheben		Einsprache
Airolostrasse	Bruderholz	15		Niedrig	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	aufheben		Einsprache
Allmendstrasse	Riehen		31 / 38	Mittel	Vorprojekt S&A	Allmendstr. & Rankhof	2030-2031	RAB BehiG	3	koordination mit Nachbarhaltestelle
Allmendstrasse	Wettsteinplatz		31 / 38	Mittel	Vorprojekt S&A	Allmendstr. & Rankhof	2030-2031	RAB BehiG	3	koordination mit Nachbarhaltestelle
Allschwilerplatz	Allschwil	6		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Allschwilerplatz	2027	Ratschlag	4	erst 2019 vorgezogene Planung gestartet
Allschwilerplatz	Riehen Grenze	6		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Allschwilerplatz	2027	Ratschlag	4	erst 2019 vorgezogene Planung gestartet
Altes Zollhaus	Chrischonaklinik		32	Niedrig	Vorstudie MOB	Bettingen		RAB BehiG		
Altes Zollhaus	Bettingen Dorf		32	Niedrig	Vorstudie MOB	Bettingen		RAB BehiG		
Badischer Bahnhof	Bahnhof SBB		30 / 7301	Sehr hoch	Vorstudie MOB	Tram 30 - Kleinbasel	2040+	Ratschlag	17	Grossprojekt Tramnetzentwicklung, Prüfung Zwischenmassnahme
Bahnhof SBB	Gellert		37 / 42	Sehr hoch	Vorstudie MOB	Centralbahnplatz - Markthallenplatz	2030	RAB BehiG	7	HK neu eingeführt, Absprache mit Eigentümerin SBB
Bahnhof SBB	Flughafen / Badischer Bahnhof		30 / 50	Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Bahnhof SBB - Bus	2027-2028	RAB BehiG	5	Koordination Baustelle Westflügel und Erhaltung
Bahnhof SBB	Allschwil		48	Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Bahnhof SBB - Bus	2027-2028	RAB BehiG	5	Koordination Baustelle Westflügel und Erhaltung
Bahnhof St. Johann	Dreirosenbrücke	1		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Bahnhof St. Johann	2027/35	RAB BehiG	4	Umsetzung mit Kissen da Erhaltung später
Bahnhof St. Johann	Bahnhof SBB	1		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Bahnhof St. Johann	2027/35	RAB BehiG	4	Umsetzung mit Kissen da Erhaltung später
Bahnhof St. Johann	Endhalt 21	21		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Bahnhof St. Johann	2027/35	RAB BehiG	4	Umsetzung mit Kissen da Erhaltung später
Bahnhof St. Johann	Bahnhof St. Johann		48	Sehr hoch	Vorstudie MOB	Luzernerringbrücke/Bhf. St. Johann	2029	RAB BehiG	6	HK neu eingeführt
Bahnhof St. Johann	Dornach Bahnhof		48	Sehr hoch	Vorstudie MOB	Luzernerringbrücke/Bhf. St. Johann	2029	RAB BehiG	6	HK neu eingeführt
Bahnhofeingang Gundeldingen	Theater	12 / 16		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	Ratschlag	13	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Bahnhofeingang Gundeldingen	Heiliggeistkirche	16		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	Ratschlag	13	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Bahnübergang	Bettingen Dorf		32	Mittel	Vorstudie MOB	Bahnübergang	2030	RAB BehiG	2	
Bahnübergang	Bettingerstrasse		32 / 34	Mittel	Vorstudie MOB	Bahnübergang	2030	RAB BehiG	2	
Bankverein	Barfüsserplatz	3 / 8 / 10 / 11 / 14 / 15		Hoch	Bauprojekt TBA	Umgestaltung Aeschenvorstadt	2027-2028	RAB BehiG	2	
Bankverein	Aeschenplatz	3 / 8 / 10 / 11 / 12 / 14 / 15		Hoch	Bauprojekt TBA	Umgestaltung Aeschenvorstadt	2027-2028	RAB BehiG	2	
Barfüsserplatz	von Marktplatz	6 / 8 / 11 / 14 / 15 / 16 / 17		Hoch	Vorprojekt S&A	Barfüsserplatz	2035-2037	Ratschlag	11	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Barfüsserplatz	Burgfelderhof	3		Hoch	Vorprojekt S&A	Leonhardsgraben & Kohlenberg	2029-2030	RAB BehiG	4	Koordination Erhaltung

Barfüsserplatz	Bankverein	3		Hoch	Vorprojekt S&A	Leonhardsgraben & Kohlenberg	2029-2030	RAB BehiG	4	Koordination Erhaltung
Barfüsserplatz	Marktplatz	6 / 8 / 11 / 14 / 16 / 17		Hoch	Vorprojekt S&A	Barfüsserplatz	2035-2037	Ratschlag	11	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Belforterstrasse	Schiffflände		38 / 48	Mittel	Bauprojekt TBA	Belforterstrasse	2028	RAB BehiG	0	
Belforterstrasse	Bachgraben		38 / 48	Mittel	Bauprojekt TBA	Belforterstrasse	2028	RAB BehiG	0	
Bernerring	Bankverein	8		Niedrig	Bauprojekt TBA	Neubadstrasse & Bundesstrasse	2027-2028	RAB BehiG		Einsprache
Bernerring	Neuweiterstrasse	8		Niedrig	Bauprojekt TBA	Neubadstrasse & Bundesstrasse	2027-2028	RAB BehiG		Einsprache
Bernoullianum	Badischer Bahnhof		30 / 33	Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Klingelbergstrasse	2027-2029	RAB BehiG	6	ehem. Grossprojekt, nun vorgezogen
Bernoullianum	Bahnhof SBB		30 / 33	Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Klingelbergstrasse	2027-2029	RAB BehiG	6	ehem. Grossprojekt, nun vorgezogen
Birmannsgasse	Bahnhof SBB	1		Mittel	Vorprojekt S&A	Spalenring	2030-2034	Ratschlag	6	komplexe Koordination im Untergrund und Fernwärme
Birmannsgasse	Dreirosenbrücke	1		Mittel	Vorprojekt S&A	Spalenring	2030-2034	Ratschlag	6	komplexe Koordination im Untergrund und Fernwärme
Blotzheimerstrasse	Schiffflände		38	Sehr hoch	Vorstudie MOB	Strassburgerallee & Blotzheimerstrasse	2030-31/2031-32	RAB BehiG	9	Velomassnahmen führen zu Überarbeitung der Planung
Blotzheimerstrasse	Bachgraben		38	Sehr hoch	Vorstudie MOB	Strassburgerallee & Blotzheimerstrasse	2030-31/2031-32	RAB BehiG	9	Velomassnahmen führen zu Überarbeitung der Planung
Brausebad	Dreirosenbrücke	1		Hoch	Vorprojekt S&A	Spalenring	2030-2034	Ratschlag	8	komplexe Koordination im Untergrund und Fernwärme
Brausebad	Bahnhof SBB	1		Hoch	Vorprojekt S&A	Spalenring	2030-2034	Ratschlag	8	komplexe Koordination im Untergrund und Fernwärme
Brausebad	Allschwil	6		Hoch	Bauprojekt TBA	Austrasse	2025-2027	Ratschlag	1	Einsprache
Brausebad	Riehen Grenze	6		Hoch	Bauprojekt TBA	Austrasse	2025-2027	Ratschlag	1	Einsprache
Brausebad	Flughafen		50	Hoch	Vorprojekt S&A	Spalenring	2030-2034	Ratschlag	8	komplexe Koordination im Untergrund und Fernwärme
Brausebad	Bahnhof SBB		50	Hoch	Vorprojekt S&A	Spalenring	2030-2034	Ratschlag	8	komplexe Koordination im Untergrund und Fernwärme
Breite	Bankverein	3		Hoch	Vorprojekt S&A	Breite	2029	RAB BehiG	3	terminliche Koordination mit Projekt Birsfelden
Breite	Birsfelden Hard	3		Hoch	Vorprojekt S&A	Breite	2029	RAB BehiG	3	terminliche Koordination mit Projekt Birsfelden
Breite	Aeschenplatz		80 / 81	Hoch	Vorprojekt S&A	Breite	2029	RAB BehiG	3	terminliche Koordination mit Projekt Birsfelden
Breite	Liestal		80 / 81	Hoch	Vorprojekt S&A	Breite	2029	RAB BehiG	3	terminliche Koordination mit Projekt Birsfelden
Breite	Badischer Bahnhof		36 / 46	Hoch	Vorprojekt S&A	Breite	2029	RAB BehiG	3	terminliche Koordination mit Projekt Birsfelden
Breite	St. Jakob		36 / 46	Hoch	Vorprojekt S&A	Breite	2029	RAB BehiG	3	terminliche Koordination mit Projekt Birsfelden
Brombacherstrasse	Dreirosenbrücke	14 / 21		Hoch	Vorstudie MOB	Brombacherstrasse	2032-2033	RAB BehiG	7	Velomassnahme nur zeitgleich mit Erhaltung möglich
Brombacherstrasse	Pratteln	14 / 21		Hoch	Vorstudie MOB	Brombacherstrasse	2032-2033	RAB BehiG	7	Velomassnahme nur zeitgleich mit Erhaltung möglich
Bruderholz	Tellplatz	15 / 16		Mittel	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	Ratschlag	0	Einsprache
Bruderholz	Aeschenplatz	15 / 16		Mittel	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	Ratschlag	0	Einsprache
Bückenweg	Bettingen Dorf		32 / 42	Niedrig	Vorstudie MOB	Bettingen		RAB BehiG		
Bückenweg	Riehen		32 / 42	Niedrig	Vorstudie MOB	Bettingen		RAB BehiG		
Bundesplatz	Bankverein	8		Niedrig	Bauprojekt TBA	Neubadstrasse & Bundesstrasse	2027-2028	RAB BehiG		
Bundesplatz	Neuweiterstrasse	8		Niedrig	Bauprojekt TBA	Neubadstrasse & Bundesstrasse	2027-2028	RAB BehiG		
Burgfelderplatz	Bahnhof SBB	1		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Spalenring	2030-2034	Ratschlag	11	komplexe Koordination im Untergrund und Fernwärme
Burgfelderplatz	Dreirosenbrücke	1		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Spalenring	2030-2034	Ratschlag	11	komplexe Koordination im Untergrund und Fernwärme
Buschweilerweg	Neubad		36	Mittel	Vorprojekt S&A	Buschweilerweg	2029	RAB BehiG	1	
Buschweilerweg	Luzernerring		36	Mittel	Vorprojekt S&A	Buschweilerweg	2029	RAB BehiG	1	
Ciba	Barfüsserplatz	8 / 17		Mittel	Vorstudie MOB	Vorstudie HS Ciba	2032-2035	Ratschlag	7	Abhängigkeit Arealentwicklung
Ciba	Wiesenplatz	8 / 17		Mittel	Vorstudie MOB	Vorstudie HS Ciba	2032-2035	Ratschlag	7	Abhängigkeit Arealentwicklung

Claraplatz	Messeplatz	6 / 14		Hoch	Bauprojekt TBA	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2028	RAB BehiG	2	Einsprache
Claraplatz	Barfüsserplatz (6, 8, 14, 15)	6 / 14 / 15		Hoch	Bauprojekt TBA	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2028	RAB BehiG	2	Einsprache
Claraplatz	Wiesenplatz	8 / 17		Hoch	Bauprojekt TBA	Untere Rebgasse & Klybeckstrasse	2026-2027	RAB BehiG	1	Koordination Raum Claraplatz
Claraplatz	Barfüsserplatz (8, 17)	8 / 17		Hoch	Bauprojekt TBA	Untere Rebgasse & Klybeckstrasse	2026-2027	RAB BehiG	1	Koordination Raum Claraplatz
Claraplatz	Grenze Otterbach		55	Hoch	Bauprojekt TBA	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2028	RAB BehiG	2	Einsprache
Claraplatz	Schiffplände		31 / 34 / 38	Hoch	Bauprojekt TBA	Untere Rebgasse & Klybeckstrasse	2026-2027	RAB BehiG	1	Koordination Raum Claraplatz
Clarastrasse	Messeplatz	6 / 14		Hoch	Bauprojekt TBA	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2028	RAB BehiG	2	Einsprache
Clarastrasse	Barfüsserplatz	6 / 14 / 15		Hoch	Bauprojekt TBA	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2028	RAB BehiG	-1	Einsprache
Denkmal	Aeschenplatz	15		Mittel	Vorprojekt S&A	Münchensteinerstr./St. Jakobstr.	2034-2037	Ratschlag	9	komplexe Koordination, Velomassnahmen
Denkmal	Tellplatz	15		Mittel	Vorprojekt S&A	Münchensteinerstr./St. Jakobstr.	2034-2037	Ratschlag	9	komplexe Koordination, Velomassnahmen
Diakonissenhaus	Chrischonaklinik		32	Niedrig	Vorstudie MOB	Bettingen		RAB BehiG		
Diakonissenhaus	Bettingen Dorf		32	Niedrig	Vorstudie MOB	Bettingen		RAB BehiG		
Dornacherstr. HS Falkensteinerstr.	Neubad		36	Niedrig	Vorstudie MOB	Falkensteinerstrasse	2030/2032	RAB BehiG		
Dreirosenbrücke	Voltaplatz	1 / 14 / 21		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Teilhaltestelle Dreirosenbrücke	2028	RAB BehiG	5	ehem. Abhängigkeit Rheintunnel
Dreirosenbrücke	Brombacherstrasse	1 / 14 / 21		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Teilhaltestelle Dreirosenbrücke	2028	RAB BehiG	5	ehem. Abhängigkeit Rheintunnel
Dreirosenbrücke	Barfüsserplatz	8 / 17		Sehr hoch	Vorstudie MOB	Klybeckstrasse/Dreirosenbrücke	2031-2032	RAB BehiG	9	ehem. Abhängigkeit Rheintunnel
Dreirosenbrücke	Wiesenplatz	8 / 17		Sehr hoch	Vorstudie MOB	Klybeckstrasse/Dreirosenbrücke	2031-2032	RAB BehiG	9	ehem. Abhängigkeit Rheintunnel
Erasmusplatz	Badischer Bahnhof		30	Mittel	Bauprojekt TBA	Doppelgelenkbus L30	2026-2027	RAB BehiG	-1	ehem. Grossprojekt, nun Einführung Doppelgelenkbus
Erasmusplatz	Bahnhof SBB		30	Mittel	Bauprojekt TBA	Doppelgelenkbus L30	2026-2027	RAB BehiG	-1	ehem. Grossprojekt, nun Einführung Doppelgelenkbus
Feldbergstrasse	Badischer Bahnhof		30	Hoch	Bauprojekt TBA	Doppelgelenkbus L30	2026-2027	RAB BehiG	1	ehem. Grossprojekt, nun Einführung Doppelgelenkbus
Feldbergstrasse	Bahnhof SBB		30	Hoch	Vorstudie MOB	Feldbergstrasse Bus	2030-2031	RAB BehiG	5	ehem. Grossprojekt, nun Neustart Planung
Felix Platter-Spital	Burgfelderhof	3		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Burgfelder-Missionsstrasse	2024-2026	RAB BehiG	3	lange politische Beratung
Felix Platter-Spital	Neubad		36 / 48	Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Burgfelder-Missionsstrasse	2024-2026	RAB BehiG	3	lange politische Beratung
Felix Platter-Spital	Kannenfeldplatz		36 / 48	Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Burgfelder-Missionsstrasse	2024-2026	RAB BehiG	3	lange politische Beratung
Forellenweg	Breite		36 / 46	Mittel	Vorprojekt S&A	Birsstrasse - Abschnitt B	2028-2029	RAB BehiG	1	
Friedhof am Hörnli	Otto Wenk-Platz (34)		31 / 34 / 7301	Mittel	Bauprojekt TBA	Hörnliallee	2027-2029	Ratschlag	1	Koordination Umfahrrouten
Friedhof am Hörnli	Hörnli Grenze (31)		31 / 34	Mittel	Bauprojekt TBA	Hörnliallee	2027-2029	Ratschlag	1	Koordination Umfahrrouten
Friedhof am Hörnli	Bad. Rheinfelden		7301	Mittel	Bauprojekt TBA	Hörnliallee	2027-2029	Ratschlag	1	Koordination Umfahrrouten

Frobenstrasse	Neubad		36	Mittel	Bauprojekt TBA	Dornacherstrasse West	2027-2028	RAB BehiG	-1	
Gellerstrasse	Bottmingen		37	Mittel	Bauprojekt TBA	Gellerstrasse	2028-2029	RAB BehiG	1	
Gellerstrasse	Aeschenplatz		37	Mittel	Bauprojekt TBA	Gellerstrasse	2028-2029	RAB BehiG	1	
General Guisan-Strasse	Neubad		36	Niedrig	Vorprojekt S&A	Holeestrasse	2028-2030	RAB BehiG		
General Guisan-Strasse	Luzernerring		36	Niedrig	Vorstudie MOB	General Guisan-Strasse		RAB BehiG		
Grosspeteranlage	Bettingen		42	Niedrig	Vorstudie MOB	Grosspeterstrasse	2033-2034	RAB BehiG		
Grosspeteranlage	Bahnhof SBB		42	Niedrig	Vorstudie MOB	Grosspeterstrasse	2033-2034	RAB BehiG		
Grosspeterstrasse	Aeschenplatz	15		Mittel	Vorprojekt S&A	Münchensteinerstr./St. Jakobstr.	2034-2037	Ratschlag	9	komplexe Koordination, Velomassnahmen
Grosspeterstrasse	Tellplatz	15		Mittel	Vorprojekt S&A	Münchensteinerstr./St. Jakobstr.	2034-2037	Ratschlag	9	komplexe Koordination, Velomassnahmen
Habermatten	Gotenstr. (Normal- und Gelenkbusse)		34 / 42	Mittel	Bauprojekt TBA	Rauracherstrasse Nord / Mitte	2029	Ratschlag	1	Koordination Umfahrrouten
Habermatten	Niederholz Bahnhof (Kleinbusse)		34 / 35 / 42 / 45	Mittel	Bauprojekt TBA	Rauracherstrasse Nord / Mitte	2029	Ratschlag	1	Koordination Umfahrrouten
Habermatten	Aussteigen L 34/34/45/42		34 / 35 / 42 / 45	Mittel	Bauprojekt TBA	Rauracherstrasse Nord / Mitte	2029	Ratschlag	1	Koordination Umfahrrouten
Hammerstrasse	Badischer Bahnhof		30	Mittel	Vorstudie MOB	Feldbergstrasse Bus	2030-2031	RAB BehiG	3	ehem. Grossprojekt, nun Neustart Planung
Hammerstrasse	Bahnhof SBB		30	Mittel	Vorstudie MOB	Feldbergstrasse Bus	2030-2031	RAB BehiG	3	ehem. Grossprojekt, nun Neustart Planung
Hauensteinstrasse	Bruderholz	16		Niedrig	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	Ratschlag		Einsprache
Hauensteinstrasse	Heiliggeistkirche	16		Niedrig	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	Ratschlag		Einsprache
Hechtliacker	Heiliggeistkirche	16		Niedrig	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	Ratschlag		Einsprache
Hechtliacker	Bruderholz	16		Niedrig	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	Ratschlag		Einsprache
Hegenheimerstr.	Bahnhof SBB	1		Mittel	Vorprojekt S&A	Spalenring	2030-2034	Ratschlag	6	komplexe Koordination im Untergrund und Fernwärme
Hegenheimerstr.	Dreirosenbrücke	1		Mittel	Vorprojekt S&A	Spalenring	2030-2034	Ratschlag	6	komplexe Koordination im Untergrund und Fernwärme
Heiliggeistkirche	Bruderholz (16)	16		Mittel	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	Ratschlag	8	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Heiliggeistkirche	Tellplatz (15)	12 / 15		Mittel	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	Ratschlag	8	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Heiliggeistkirche	Schifflande (16)	16		Mittel	Vorstudie MOB	Thiersteinallee	2032-34/2036-38	aufheben	10	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Heiliggeistkirche	Aeschenplatz (15)	15		Mittel	Vorstudie MOB	Thiersteinallee	2032-34/2036-38	aufheben	10	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Heuwaage	von Theater	6 / 10 / 16 / 17		Hoch	Vorprojekt S&A	Binnergerstrasse	2031-2034	Ratschlag	8	Grossprojekt, Koordination Raum Bahnhof SBB
Heuwaage	Theater	6 / 10 / 12 / 16		Hoch	Vorprojekt S&A	Binnergerstrasse	2031-2034	Ratschlag	8	Grossprojekt, Koordination Raum Bahnhof SBB
Hinter Gärten	Inzlingen		3	Mittel	Vorstudie MOB	Hinter Gärten	2032	RAB BehiG	4	Abstimmung mit Gemeinde Riehen
Hinter Gärten	Weilstrasse		3	Mittel	Vorstudie MOB	Hinter Gärten	2032	RAB BehiG	4	Abstimmung mit Gemeinde Riehen
Hinterengeli	Inzlingen		35 / 3	Niedrig	Vorstudie MOB	Inzlingerstrasse	2035+	Ratschlag		
Hinterengeli	Weilstrasse		35 / 3	Niedrig	Vorstudie MOB	Inzlingerstrasse	2035+	Ratschlag		
Hirzbodenweg	Bottmingen		37	Mittel	Bauprojekt TBA	Hirzbodenweg - südliche HS	2027	RAB BehiG	-1	
Hochbergerstrasse	Kleinhüningen		36 / 46	Niedrig	Vorprojekt S&A	Hochbergerstrasse	2028-2030	RAB BehiG		
Hochbergerstrasse	Badischer Bahnhof		36 / 46	Niedrig	Vorprojekt S&A	Hochbergerstrasse	2028-2030	RAB BehiG		
Hoffmann-La Roche	Wettsteinplatz		31 / 38 / 42	Mittel	Bauprojekt TBA	Umgebung Roche	2023/2027	RAB BehiG	-1	

Hohlweg	Inzlingen		35 / 3	Niedrig	Vorstudie MOB	Inzlingerstrasse	2035+	Ratschlag		
Hohlweg	Weilstrasse		35 / 3	Niedrig	Vorstudie MOB	Inzlingerstrasse	2035+	Ratschlag		
Holbeinstrasse	Allschwil	6		Mittel	Bauprojekt TBA	Austrasse	2025-2027	Ratschlag	-1	Einsprache
Holbeinstrasse	Riehen Grenze	6		Mittel	Bauprojekt TBA	Austrasse	2025-2027	Ratschlag	-1	Einsprache
Holee	Dreispietz		36	Mittel	Vorprojekt S&A	Holeestrasse	2028-2030	RAB BehiG	2	
Holee	Neubad		36	Mittel	Vorprojekt S&A	Holeestrasse	2028-2030	RAB BehiG	2	
Hörnli Grenze	Riehen		31 / 38	Mittel	Vorprojekt S&A	Hörnli Grenze	2028	RAB BehiG	0	
Hörnli Grenze	Wettsteinplatz		31 / 38	Mittel	Vorprojekt S&A	Hörnli Grenze	2028	RAB BehiG	0	
Im langen Loh	Bankverein	8		Niedrig	Vorprojekt S&A	Neuweilerstrasse - Im langen Loh	2030	RAB BehiG		
Im langen Loh	Neuweilerstrasse	8		Niedrig	Vorprojekt S&A	Neuweilerstrasse - Im langen Loh	2030	RAB BehiG		
In der Au	Inzlingen		35 / 3	Niedrig	Vorstudie MOB	Inzlingerstrasse	2035+	Ratschlag		
In der Au	Weilstrasse		35 / 3	Niedrig	Vorstudie MOB	Inzlingerstrasse	2035+	Ratschlag		
Inzlinger Zoll	Inzlingen		35 / 3	Niedrig	Vorstudie MOB	Inzlingerstrasse	2035+	Ratschlag		
Inzlinger Zoll	Weilstrasse		35 / 3	Niedrig	Vorstudie MOB	Inzlingerstrasse	2035+	Ratschlag		
IWB	Binningen Kronenplatz	2		Mittel	Bauprojekt TBA	IWB Gleiskurve	2028	aufheben	0	
IWB	Badischer Bahnhof	2		Mittel	Bauprojekt TBA	IWB Gleiskurve	2028	aufheben	0	
IWB	Theater	12 / 16		Mittel	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	aufheben	8	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
IWB	Heiliggeistkirche	16		Mittel	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	aufheben	8	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
J. Burckhardt-Str.	Bottmingen		37	Mittel	Vorstudie MOB	J. Burckhardt-Strasse	2029-2030	RAB BehiG	2	Neustart der Planung aufgrund neuer Linienführung
J. Burckhardt-Str.	Aeschenplatz		37	Mittel	Vorstudie MOB	J. Burckhardt-Strasse	2029-2030	RAB BehiG	2	Neustart der Planung aufgrund neuer Linienführung
Jakobsberg	Bottmingen		47	Niedrig	Bauprojekt TBA	Jakobsbergerstr.	2027-2028	RAB BehiG		
Jakobsberg	Dreispietz		47	Niedrig	Bauprojekt TBA	Jakobsbergerstr.	2027-2028	RAB BehiG		
Jakobsberg	Heiliggeistkirche	16		Niedrig	Vorprojekt S&A	Jakobsberg	2028-2029	RAB BehiG		
Jakobsberg	Bruderholz	16		Niedrig	Vorprojekt S&A	Jakobsberg	2028-2029	RAB BehiG		
Jakobsbergerholzweg	Dornach Bahnhof		37	Niedrig	Vorstudie MOB	Südliche Reinacherstrasse	2029	RAB BehiG		
Jakobsbergerholzweg	Aeschenplatz		37	Niedrig	Vorstudie MOB	Südliche Reinacherstrasse	2029	RAB BehiG		
Johanniterbrücke	St-Louis Grenze	11		Hoch	Vorprojekt S&A	Tram Petersgraben & Spitalstrasse	2032+	Ratschlag	6	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Johanniterbrücke	Aesch	11		Hoch	Vorprojekt S&A	Tram Petersgraben & Spitalstrasse	2032+	Ratschlag	6	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Johanniterbrücke	Badischer Bahnhof		30	Hoch	Bauprojekt TBA	Ersatz Busbetonplatte Johanniterbrücke	2027	RAB BehiG	1	ehem. Grossprojekt, nun Einführung Doppelgelenkbus
Johanniterbrücke	Bahnhof SBB		30	Hoch	Vorprojekt S&A	Tram Petersgraben & Spitalstrasse	2032+	Ratschlag	6	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Käferholzstrasse	Riehen		34 / 42	Mittel	Bauprojekt TBA	Bäumlihofstrasse	2024-2026	Ratschlag	-2	
Kannenfeldplatz	Bahnhof SBB	1		Hoch	Vorprojekt S&A	Kannenfeldplatz - Tram	2029-2030	Ratschlag	4	Velomassnahmen führen zu Überarbeitung der Planung
Kannenfeldplatz	Dreirosenbrücke	1		Hoch	Vorprojekt S&A	Kannenfeldplatz - Tram	2029-2030	Ratschlag	4	Velomassnahmen führen zu Überarbeitung der Planung
Kannenfeldplatz	Bachgraben		38	Hoch	Vorstudie MOB	Kannenfeldplatz - Umgestaltung	2032	Ratschlag	6	Velomassnahmen führen zu Überarbeitung der Planung

Kannenfeldplatz	Schiffflände		36 / 38	Hoch	Vorstudie MOB	Kannenfeldplatz - Umgestaltung	2032	Ratschlag	6	Velomassnahmen führen zu Überarbeitung der Planung
Kannenfeldplatz	Im Wasenboden		36 / 50	Hoch	Vorstudie MOB	Kannenfeldplatz - Umgestaltung	2032	Ratschlag	6	Velomassnahmen führen zu Überarbeitung der Planung
Kannenfeldplatz	Bahnhof SBB		50	Hoch	Vorstudie MOB	Kannenfeldplatz - Umgestaltung	2032	Ratschlag	6	Velomassnahmen führen zu Überarbeitung der Planung
Kaserne	Barfüsserplatz	8 / 17		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Untere Rebgrasse & Klybeckstrasse	2027	RAB BehiG	4	Koordination Raum Claraplatz
Kaserne	Wiesenplatz	8 / 17		Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Untere Rebgrasse & Klybeckstrasse	2027	RAB BehiG	4	Koordination Raum Claraplatz
Kunsteisbahn	Dreispietz		36	Niedrig	Bauprojekt TBA	Kunsteisbahn	2027	RAB BehiG		
Lange Erlen	Kleinhünigen		36	Niedrig	Vorstudie MOB	Im Surinam	2029-2030	RAB BehiG		
Lange Erlen	Badischer Bahnhof		36	Niedrig	Vorstudie MOB	Im Surinam	2029-2030	RAB BehiG		
Laupenring	Neuweilerstrasse	8		Niedrig	Bauprojekt TBA	Neubadstrasse & Bundesstrasse	2027-2028	aufheben		Einsprache
Laupenring	Bankverein	8		Niedrig	Bauprojekt TBA	Neubadstrasse & Bundesstrasse	2027-2028	aufheben		Einsprache
Lerchenstrasse	Bruderholz	15		Niedrig	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	Ratschlag		Einsprache
Lerchenstrasse	Aeschenplatz	15		Niedrig	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	Ratschlag		Einsprache
Markthalle	IWB	16		Hoch	Vorstudie MOB	Margarethenbrücke/PU West	2032/2034	Ratschlag	8	Grossprojekt mit eigener Terminierung, Eigentümerin SBB
Markthalle	Heuwaage	12 / 16		Hoch	Vorstudie MOB	Margarethenbrücke/PU West	2032/2034	Ratschlag	8	Grossprojekt mit eigener Terminierung, Eigentümerin SBB
Markthalle	Schützenhaus	1 / 2 / 8		Hoch	Bauprojekt TBA	Markthalle	2027-2028/40	Ratschlag	2	Umsetzung mit Kissen da Erhaltung und Umgestaltung später
Marktplatz	Barfüsserplatz	6 / 8 / 11 / 14 / 15 / 16 / 17		Hoch	Bauprojekt TBA	Marktplatz	2026	RAB BehiG	0	
Marktplatz	Schiffflände	6 / 8 / 11 / 14 / 16 / 17		Hoch	Bauprojekt TBA	Marktplatz	2026	RAB BehiG	0	
Mattenstrasse	Badischer Bahnhof		30	Mittel	Bauprojekt TBA	Doppelgelenkbus L30	2026-2027	aufheben	-1	ehem. Grossprojekt, nun Einführung Doppelgelenkbus
Mattenstrasse	Bahnhof SBB		30	Mittel	Bauprojekt TBA	Doppelgelenkbus L30	2026-2027	aufheben	-1	ehem. Grossprojekt, nun Einführung Doppelgelenkbus
Metzerstrasse	Schiffflände		36 / 38	Mittel	Vorprojekt S&A	Metzerstrasse	2028-2029	RAB BehiG	1	
Metzerstrasse	Kannenfeldplatz		36 / 38	Mittel	Vorprojekt S&A	Metzerstrasse	2028-2029	RAB BehiG	1	
Morgartenring	Allschwil	6		Mittel	Vorstudie MOB	Morgartenring	2031-2032	Ratschlag	4	Abhängigkeit Planung S-Bahn
Morgartenring	Riehen Grenze	6		Mittel	Vorstudie MOB	Morgartenring	2031-2032	Ratschlag	4	Abhängigkeit Planung S-Bahn
Morgartenring	Neubad		36	Mittel	Vorstudie MOB	Morgartenring	2031-2032	Ratschlag	4	Abhängigkeit Planung S-Bahn
Morgartenring	Luzernerring		36	Mittel	Vorstudie MOB	Morgartenring	2031-2032	Ratschlag	4	Abhängigkeit Planung S-Bahn
Mülhauserstrasse	Aesch	11		Mittel	Vorstudie MOB	Elsässerstr. Süd	2030-2031	RAB BehiG	3	Prüfung Zusammenlegung und Velomassnahmen
Mülhauserstrasse	St-Louis Grenze	11		Mittel	Vorstudie MOB	Elsässerstr. Süd	2030-2031	RAB BehiG	3	Prüfung Zusammenlegung und Velomassnahmen
Münchensteinerstr.	Rodersdorf	10 / 11 / 12		Mittel	Vorprojekt S&A	Münchensteinerbrücke	2031-2032	RAB BehiG	4	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Münchensteinerstr.	Dreispietz	10 / 11 / 12		Mittel	Vorprojekt S&A	Münchensteinerbrücke	2031-2032	RAB BehiG	4	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Musical Theater	Pratteln	14 / 21		Mittel	Bauprojekt TBA	Riehenring	2030-2032	aufheben	4	Koordination Erhaltung
Musical Theater	Dreirosenbrücke	14 / 21		Mittel	Bauprojekt TBA	Riehenring	2030-2032	aufheben	4	Koordination Erhaltung
Musikakademie	Burgfelderhof	3		Mittel	Vorprojekt S&A	Leonhardsgraben & Kohlenberg	2029-2030	RAB BehiG	2	Koordination Erhaltung

Musikakademie	Bankverein	3		Mittel	Vorprojekt S&A	Leonhardsgraben & Kohlenberg	2029-2030	RAB BehiG	2	Koordination Erhaltung
Nasenberg	Breite		36 / 46	Mittel	Vorprojekt S&A	Birsstrasse - Abschnitt B	2028-2029	RAB BehiG	1	
Nasenberg	St. Jakob		36 / 46	Mittel	Bauprojekt TBA	Lehenmattstrasse	2024-2026	RAB BehiG	-2	
Neubad	Bankverein	8		Mittel	Bauprojekt TBA	Neuweilerstrasse - Neubad	2025-2026	RAB BehiG	-2	
Neubad	Neuweilerstrasse	8		Mittel	Bauprojekt TBA	Neuweilerstrasse - Neubad	2025-2026	RAB BehiG	-2	
Neubad	Dreispietz		36	Mittel	Bauprojekt TBA	Neuweilerstrasse - Neubad	2025-2026	RAB BehiG	-2	
Neubad	Luzernerring		36	Mittel	Bauprojekt TBA	Neuweilerstrasse - Neubad	2025-2026	RAB BehiG	-2	
Neuweilerstrasse	Bankverein	8		Mittel	Vorprojekt S&A	Neuweilerstrasse - Tram Letten	2030	aufheben	2	Abhängigkeit politischer Prozess Tramprojekt Letten BL
Neuweilerstrasse	Allschwil		61	Mittel	Vorprojekt S&A	Neuweilerstrasse - Tram Letten	2030	aufheben	2	Abhängigkeit politischer Prozess Tramprojekt Letten BL
Neuweilerstrasse	Binningen		61	Mittel	Vorprojekt S&A	Neuweilerstrasse - Tram Letten	2030	aufheben	2	Abhängigkeit politischer Prozess Tramprojekt Letten BL
Niederholz Bahnhof	Habermatten		34 / 35 / 42 / 45 / 7301	Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Rauracherstrasse Nord / Mitte	2029	Ratschlag	6	Koordination Umfahrrouten
Niederholz Bahnhof	Otto Wenk-Platz		34 / 35 / 42 / 45 / 7301	Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Rauracherstrasse Nord / Mitte	2029	Ratschlag	6	Koordination Umfahrrouten
Novartis Campus	Voltaplatz	1 / 21		Mittel	Vorprojekt S&A	Novartis Campus	2029-2030	RAB BehiG	2	
Novartis Campus	Dreirosenbrücke	1 / 21		Mittel	Vorprojekt S&A	Novartis Campus	2029-2030	RAB BehiG	2	
Otto Wenk-Platz	Niederholz Bahnhof		34 / 42	Mittel	Bauprojekt TBA	Hörnliallee	2027-2029	Ratschlag	1	Koordination Umfahrrouten
Otto Wenk-Platz	Friedhof am Hörnli		34	Mittel	Bauprojekt TBA	Hörnliallee	2027-2029	Ratschlag	1	Koordination Umfahrrouten
Otto Wenk-Platz	Friedhof am Hörnli		31	Mittel	Bauprojekt TBA	Hörnliallee	2027-2029	Ratschlag	1	Koordination Umfahrrouten
Peter-Merian	Rodersdorf	10 / 11		Mittel	Bauprojekt TBA	Peter Merian	2027	RAB BehiG	-1	
Peter-Merian	Dreispietz	10 / 11 / 12		Mittel	Bauprojekt TBA	Peter Merian	2027	RAB BehiG	-1	
Pilgerstrasse	Burgfelderhof	3		Mittel	Bauprojekt TBA	Burgfelder-Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	-2	lange politische Beratung
Pilgerstrasse	Bankverein	3		Mittel	Bauprojekt TBA	Burgfelder-Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	-2	lange politische Beratung
Rankstrasse	Riehen		31 / 38	Mittel	Bauprojekt TBA	Grenzacherstrasse - Rankstrasse	2026-2028	Ratschlag	0	
Rankstrasse	Wettsteinplatz		31 / 38	Mittel	Bauprojekt TBA	Grenzacherstrasse - Rankstrasse	2026-2028	Ratschlag	0	
Redingstrasse	Breite		36 / 46	Mittel	Vorprojekt S&A	Birsstrasse - Abschnitt C	2030-2031	RAB BehiG	3	koordination Erhaltung
Redingstrasse	von Bethesdaspital		37	Mittel	Bauprojekt TBA	Redingstrasse	2027	RAB BehiG	-1	
Redingstrasse	Bethesdaspital		37	Mittel	Bauprojekt TBA	Redingstrasse	2027	RAB BehiG	-1	
Riehen Dorf	Allschwil	2 / 6	32 / 7301	Hoch	Vorprojekt S&A	Riehen Dorf	2030-2031	RAB BehiG	5	politischer Prozess mit Gemeinde Riehen
Riehen Dorf	Riehen Grenze	2 / 6	32 / 7301	Hoch	Vorprojekt S&A	Riehen Dorf	2030-2031	RAB BehiG	5	politischer Prozess mit Gemeinde Riehen
Riehenring	Badischer Bahnhof		30	Mittel	Bauprojekt TBA	Riehenring	2030-2032	Ratschlag	4	Koordination Erhaltung
Riehenring	Bahnhof SBB		30	Mittel	Bauprojekt TBA	Riehenring	2030-2032	Ratschlag	4	Koordination Erhaltung
Riehenring	Pratteln	14 / 21		Mittel	Bauprojekt TBA	Riehenring	2030-2032	Ratschlag	4	Koordination Erhaltung
Riehenring	Dreirosenbrücke	14 / 21		Mittel	Bauprojekt TBA	Riehenring	2030-2032	Ratschlag	4	Koordination Erhaltung

Rigistrasse	Schönenbuch		33 / 48	Mittel	Vorstudie MOB	Wanderstrasse/Rigistrasse	2030	RAB BehiG	2	
Rigistrasse	Schützenhaus		33 / 48	Mittel	Vorstudie MOB	Wanderstrasse/Rigistrasse	2030	RAB BehiG	2	
Rigistrasse	Morgartenring		36	Mittel	Vorstudie MOB	Wanderstrasse/Rigistrasse im Morgartenring	2029	RAB BehiG	1	
Rigistrasse	Neubad		36	Mittel	Vorstudie MOB	Wanderstrasse/Rigistrasse im Morgartenring	2029	RAB BehiG	1	
Rütimyerplatz	Bottmingen		34	Mittel	Bauprojekt TBA	Rütimyerplatz	2028	RAB BehiG	0	
Schifflande	St-Louis Grenze	11 / 16		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schifflande	2035-2037	Ratschlag	14	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Schifflande	Barfüsserplatz	6 / 8 / 14 / 15 / 17		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schifflande	2035-2037	Ratschlag	14	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Schifflande	Claraplatz	6 / 8 / 14 / 17		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schifflande	2035-2037	aufheben	14	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Schifflande	von/nach Schönenbuch		33	Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schifflande	2035-2037	Ratschlag	14	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Schifflande	St-Louis Grenze		603 / 604	Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schifflande	2035-2037	Ratschlag	14	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Schifflande	Claraplatz (Bus)		34 / 38	Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schifflande	2035-2037	Ratschlag	14	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Schifflande	Aesch	11 / 16		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schifflande	2035-2037	Ratschlag	14	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Schifflande	Universitätsspital-Bachgraben		34 / 38	Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schifflande	2035-2037	Ratschlag	14	Grossprojekt mit eigener Terminierung
Schützenhaus	Bahnhof SBB	1	33 / 48	Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schützenhaus	2030-2031	RAB BehiG	8	Abklärungen Linienführung, Velomassnahmen
Schützenhaus	Dreirosenbrücke	1		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schützenhaus	2030-2031	RAB BehiG	8	Abklärungen Linienführung, Velomassnahmen
Schützenhaus	Schönenbuch		33 / 34 / 48	Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schützenhaus	2030-2031	RAB BehiG	8	Abklärungen Linienführung, Velomassnahmen
Schützenhaus	Synagoge-Schifflande		34	Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schützenhaus	2030-2031	RAB BehiG	8	Abklärungen Linienführung, Velomassnahmen
Schützenhaus	Bankverein	8		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schützenhaus	2030-2031	RAB BehiG	8	Abklärungen Linienführung, Velomassnahmen
Schützenhaus	Neuweilerstrasse	8		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Schützenhaus	2030-2031	RAB BehiG	8	Abklärungen Linienführung, Velomassnahmen
Schützenmattstr.	Schönenbuch		33 / 34	Hoch	Bauprojekt TBA	Austrasse	2025-2027	Ratschlag	1	Einsprache
Schützenmattstr.	Schifflande		33 / 34	Hoch	Bauprojekt TBA	Austrasse	2025-2027	Ratschlag	1	Einsprache
Schützenmattstr.	Riehen Grenze	6		Hoch	Bauprojekt TBA	Austrasse	2025-2027	Ratschlag	1	Einsprache
Schützenmattstr.	Allschwil	6		Hoch	Bauprojekt TBA	Austrasse	2025-2027	Ratschlag	1	Einsprache
Signalstrasse	von Kleinhüningen		46	Mittel	Bauprojekt TBA	Signalstrasse	2028	RAB BehiG	0	
Signalstrasse	Kleinhüningen		46	Mittel	Bauprojekt TBA	Signalstrasse	2028	RAB BehiG	0	
Solothurnerstrasse	Theater	12 / 16		Mittel	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	Ratschlag	8	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Solothurnerstrasse	Heiliggeistkirche	16		Mittel	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	Ratschlag	8	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Spalenter	Badischer Bahnhof		30 / 33	Hoch	Vorprojekt S&A	Spalenter Bus	2029-2030	RAB BehiG	4	ehem. Grossprojekt, nun vorgezogen
Spalenter	Burgfelderhof	3		Hoch	Vorprojekt S&A	Spalenvorstadt	2030-2034	Ratschlag	8	politische Opposition, Abstimmung Denkmalschutz
Spalenter	Bankverein	3		Hoch	Vorprojekt S&A	Spalenvorstadt	2030-2034	Ratschlag	8	politische Opposition, Abstimmung Denkmalschutz
Spalenter	Bahnhof SBB		30 / 33	Hoch	Vorprojekt S&A	Spalenter Bus	2029-2030	RAB BehiG	4	ehem. Grossprojekt, nun vorgezogen
Spitzacker	Bottmingen		47	Mittel	Vorstudie MOB	Spitzacker	2031-2032	RAB BehiG	4	Ressourcen
Spitzacker	Dreispietz		47	Mittel	Vorstudie MOB	Spitzacker	2031-2032	RAB BehiG	4	Ressourcen
Sportzentrum Rankhof	Riehen		31 / 38	Mittel	Vorprojekt S&A	Allmendstr. & Rankhof	2030-2031	RAB BehiG	3	koordination mit Nachbarhaltestelle
St. Chrischona	Chrischonaklinik		32	Niedrig	Vorstudie MOB	Bettingen		RAB BehiG		
St. Chrischona	Bettingen Dorf		32	Niedrig	Vorstudie MOB	Bettingen		RAB BehiG		

St. Galler-Ring	Schönenbuch		33 / 48	Mittel	Vorstudie MOB	Wanderstrasse/Rigistr.	2030	RAB BehiG	2	
St. Galler-Ring	Schiffflände		33 / 48	Mittel	Vorstudie MOB	Wanderstrasse/Rigistr.	2030	RAB BehiG	2	
St. Johanns Tor	Aesch	11		Mittel	Vorstudie MOB	Elsässerstr. Süd	2030-2031	RAB BehiG	3	Prüfung Zusammenlegung und Velomassnahmen
St. Johanns Tor	St-Louis Grenze	11		Mittel	Vorstudie MOB	Elsässerstr. Süd	2030-2031	RAB BehiG	3	Prüfung Zusammenlegung und Velomassnahmen
Steinschanze	Badischer Bahnhof		30	Sehr hoch	Vorstudie MOB	Tram 30 - Grossbasel	2035+	Ratschlag	12	ehem. Grossprojekt, nun Abhängigkeit Verkehrsversuch
Steinschanze	Bahnhof SBB		30	Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Doppelgelenkbus L30	2026-2027	RAB BehiG	4	ehem. Grossprojekt, nun Einführung Doppelgelenkbus
Stücki	Kleinhüningen		36 / 46	Mittel	Vorprojekt S&A	Hochbergerstrasse	2028-2030	RAB BehiG	2	
Stücki	Badischer Bahnhof		36 / 46	Mittel	Vorprojekt S&A	Hochbergerstrasse	2028-2030	RAB BehiG	2	
Studio Basel	Aeschenplatz	15		Niedrig	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	Ratschlag		Einsprache
Studio Basel	Bruderholz	15		Niedrig	Bauprojekt TBA	Bruderholz	2027-2028	Ratschlag		Einsprache
Talmattstrasse	Bettingen Dorf		32 / 42	Niedrig	Vorstudie MOB	Bettingen		RAB BehiG		
Talmattstrasse	Riehen Dorf		32 / 42	Niedrig	Vorstudie MOB	Bettingen		RAB BehiG		
Tellplatz	Heiliggeistkirche	16		Hoch	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	Ratschlag	10	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Tellplatz	Aeschenplatz	15		Hoch	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	Ratschlag	10	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Tellplatz	Theater / Wolfschlucht	12 / 15 / 16		Hoch	Vorprojekt S&A	Güterstrasse	2035-2036	Ratschlag	10	Koordination Grossraum Bahnhof SBB/Margarethebrücke
Theater	Heuwaage	6 / 10 / 16 / 17		Hoch	Vorprojekt S&A	Theater/Kreuzung Steinenberg	2031-2033	RAB BehiG	7	enger Raum, Kapazität Passagiere und Velomassnahmen
Theater	Barfüsserplatz / Bankverein	6 / 10 / 12 / 16 / 17		Hoch	Vorprojekt S&A	Theater/Kreuzung Steinenberg	2031-2033	RAB BehiG	7	enger Raum, Kapazität Passagiere und Velomassnahmen
Thiersteinerschule	Neubad		36	Mittel	Bauprojekt TBA	Dornacherstrasse Mitte	2027-2029	RAB BehiG	0	
Thomaskirche	Ensisheimerstrasse- Schiffflände		38	Mittel	Vorprojekt S&A	Thomaskirche	2029	RAB BehiG	1	
Thomaskirche	Bachgraben		38 / 48	Mittel	Vorprojekt S&A	Thomaskirche	2029	RAB BehiG	1	
Thomaskirche	Neubad		36	Mittel	Vorprojekt S&A	Thomaskirche	2029	RAB BehiG	1	
Thomaskirche	Luzernerring		36 / 48	Mittel	Vorprojekt S&A	Thomaskirche	2029	RAB BehiG	1	
Tinguely Museum	Riehen		31 / 38	Mittel	Vorstudie MOB	Grenzacherstrasse - Schwarzwaldalle	2032	RAB BehiG	4	ehem. Grossprojekt, nun Neustart Planung
Tinguely Museum	Bahnhof SBB		42	Mittel	Vorstudie MOB	Grenzacherstrasse - Schwarzwaldalle	2032	RAB BehiG	4	ehem. Grossprojekt, nun Neustart Planung
Tinguely Museum	Badischer Bahnhof		36 / 42 / 46	Mittel	Vorstudie MOB	Grenzacherstrasse - Schwarzwaldalle	2032	RAB BehiG	4	ehem. Grossprojekt, nun Neustart Planung
Tinguely Museum	Breite		36 / 42 / 46	Mittel	Vorstudie MOB	Grenzacherstrasse - Schwarzwaldalle	2032	RAB BehiG	4	ehem. Grossprojekt, nun Neustart Planung
Ulmenweg	Breite		36 / 37	Mittel	Vorstudie MOB	Lehenmatt Süd	2031	RAB BehiG	3	Koordination Arealentwicklung
Ulmenweg	St. Jakob		36 / 37	Mittel	Bauprojekt TBA	Gellertstr Süd	2027	RAB BehiG	-1	
Universität	Badischer Bahnhof		30	Hoch	Bauprojekt TBA	Doppelgelenkbus L30	2026-2027	RAB BehiG	1	ehem. Grossprojekt, nun Einführung Doppelgelenkbus
Universität	Bahnhof SBB		30	Hoch	Bauprojekt TBA	Doppelgelenkbus L30	2026-2027	RAB BehiG	1	ehem. Grossprojekt, nun Einführung Doppelgelenkbus
Universität	Burgfelderhof	3		Hoch	Vorprojekt S&A	Tram Petersgraben & Spitalstrasse	2032+	aufheben	-2	
Universität	Bankverein	3		Hoch	Vorprojekt S&A	Tram Petersgraben & Spitalstrasse	2032+	aufheben	6	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Universität	Bottmingen		34	Hoch	Vorprojekt S&A	Universität Bus Petersgraben	2030-2031	RAB BehiG	5	Synergie Hochbauprojekt

Universität	Schiffflände		34	Hoch	Vorprojekt S&A	Universität Bus Petersgraben	2030-2031	RAB BehiG	5	Synergie Hochbauprojekt
Universitätsspital	Aesch	11		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Tram Petersgraben & Spitalstrasse	2032+	Ratschlag	9	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Universitätsspital	St-Louis Grenze	11		Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Tram Petersgraben & Spitalstrasse	2032+	Ratschlag	9	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Universitätsspital	Schiffflände		33 / 34 / 36 / 38	Sehr hoch	Bauprojekt TBA	Blumenrain	2026	RAB BehiG	3	koordination Erhaltung
Universitätsspital	Bottmingen		34	Sehr hoch	Vorprojekt S&A	Tram Petersgraben & Spitalstrasse	2032+	Ratschlag	9	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Voltaplatz	Bahnhof SBB	1 / 21		Hoch	Vorstudie MOB	Voltaplatz	2031-2034	RAB BehiG	8	Arealentwicklung, Busnetzentwicklung, Velomassnahmen
Voltaplatz	Dreirosenbrücke	1 / 21		Hoch	Vorstudie MOB	Voltaplatz	2031-2034	RAB BehiG	8	Arealentwicklung, Busnetzentwicklung, Velomassnahmen
Voltaplatz	St-Louis Grenze	11	603 / 604	Hoch	Vorstudie MOB	Voltaplatz	2031-2034	RAB BehiG	8	Arealentwicklung, Busnetzentwicklung, Velomassnahmen
Voltaplatz	Aesch	11	603 / 604	Hoch	Vorstudie MOB	Voltaplatz	2031-2034	RAB BehiG	8	Arealentwicklung, Busnetzentwicklung, Velomassnahmen
Wanderstrasse	Schiffflände		33 / 48	Mittel	Vorstudie MOB	Wanderstrasse/Rigistr.	2030	RAB BehiG	2	
Wettsteinallee	Badischer Bahnhof		36 / 46	Mittel	Vorstudie MOB	Wettsteinallee	2032	RAB BehiG	4	ehem. Grossprojekt, nun Neustart Planung
Wettsteinplatz	Bahnhof SBB	1 / 2		Hoch	Vorprojekt S&A	Tram Claragraben	2032-2033	Ratschlag	7	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Wettsteinplatz	Messeplatz	1 / 2 / 15		Hoch	Vorprojekt S&A	Tram Claragraben	2032-2033	Ratschlag	7	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Wettsteinplatz	Rosengartenweg		31 / 34 / 38	Hoch	Vorprojekt S&A	Tram Claragraben	2032-2033	Ratschlag	7	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Wettsteinplatz	Claraplatz		31 / 34 / 38	Hoch	Vorprojekt S&A	Tram Claragraben	2032-2033	Ratschlag	7	Grossprojekt Tramnetzentwicklung
Winkelriedplatz	Neubad		36	Mittel	Bauprojekt TBA	Dornacherstrasse Mitte	2027-2029	RAB BehiG	0	
Zoo Bachletten	Schützenhaus	1 / 8		Hoch	Bauprojekt TBA	Steinenring	2026-2027	RAB BehiG	1	Änderung Projekt nach PGV
Zoo Bachletten	Bahnhof SBB	1 / 8		Hoch	Bauprojekt TBA	Steinenring	2026-2027	RAB BehiG	1	Änderung Projekt nach PGV