



An den Grossen Rat

23.5491.02

BVD/P235491

Basel, 5. November 2025

Regierungsratsbeschluss vom 4. November 2025

Anzug Tim Cuénod und Konsorten betreffend Kapazitätsausbau bei der Buslinie 36 und möglicher Schaffung einer Schnellbus-Ringlinie»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 15. November 2023 den nachstehenden Anzug Tim Cuénod und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Der 36er-Bus ist heute eine Fast-Ringlinie. Diese Buslinie gehört zu den stärksten, hat sie doch mehr Einsteiger:innen als gewisse Tramlinien. Er verbindet im Grossbasel alle Aussenquartiere. Mit der Linienführung zur Innenstadt erschliesst er wichtige Ziele wie das USB und die UKBB. Gerade zu Stosszeiten ist der Bus oft überlastet - ganz besonders zu Stosszeiten rund um die Stationen St. Jakob und Dreispitz, weil dies wichtige Umsteigepunkte zu den radialen Tramlinien sind. Gerade in diesem Bereich wird es aber in den nächsten Jahren durch diverse Stadtentwicklungen (Walke-weg-Wolf und insbesondere Dreispitz Nord) mit Sicherheit zu einer höheren Auslastung kommen. Der 36er ist heute attraktiv - allerdings nicht unbedingt über grössere Distanzen.

In diesem Zusammenhang bitten die Schreibenden, den Regierungsrat folgende Optionen eingehend zu prüfen und über sie zu berichten:

1. Wäre eine Taktverdichtung zu Stosszeiten auch beim 36er (nach Vorbild der Buslinie 30) aus Sicht des Regierungsrates eine sinnvolle Option?
2. Könnten anstelle einer Taktverdichtung Doppelgelenkbusse eingesetzt werden? Dies auch unter dem Aspekt, weil immer mehr Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollatoren den Bus benutzen.
3. Die vielen Bushaltestellen haben lange Fahrzeiten zur Folge. In anderen Städten gibt es Schnellbuslinien, welche nur an wichtigen Umsteigepunkten halten. Für Basel wäre es eine Option, zusätzlich zum 36er eine Schnellbus-Ringlinie einzuführen. Schnellkurse halten nur noch an Kreuzungspunkten von radialen Tram- und Buslinien. Könnte die Idee der Schnellbus-Ringlinie mit einem zwei-jährigen Versuch getestet werden?
4. Könnte der Mehrbedarf an Bussen dabei so gedeckt werden, indem die Ausmusterung bisheriger Busse (Ersatz durch die Gelenkelektrobusse) um die Dauer des Versuchs der Schnellbuslinie hinausgeschoben wird?
5. Könnte durch weitere Bus- und Umweltpuren (Bus, Velo, Taxi, Rechtsabbieger) der 36-er beschleunigt und attraktiver gemacht werden.

Tim Cuénod, Jean-Luc Perret, Brigitte Kühne, Oliver Thommen, René Brigger»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Die Buslinie 36 verkehrt zwischen Kleinhüningen und Schiffflände tagsüber von Montag bis Samstag im 7,5-Minutentakt und an Sonn- und Feiertagen im 10-Minutentakt. Mit einer Streckenlänge von 15,7 km je Fahrtrichtung und 37 Haltestellen ist sie mit Abstand die längste Buslinie auf dem Basler Stadtgebiet. Von der Start- zur Zielhaltestelle beträgt die Fahrzeit 53 Minuten. Mit einer Fahrleistung von jährlich 1,5 Mio. Kurskilometern und 30,5 Mio. Personenkilometern (2024) nimmt die Buslinie 36 nach dem Tram 8 und Tram 6 unter den BVB-Linien den dritten Platz hinsichtlich der Anzahl an Personenkilometern ein. Der Betrieb erfolgt mit elektrischen Gelenkbussen mit einer Gesamtkapazität für 108 Passagiere (38 Sitzplätze, 70 Stehplätze).

13 der Haltestellen sind wichtige Verknüpfungspunkte mit einem direkten Umstieg auf eine Tramlinie, der Badische Bahnhof und Dreispitz bieten eine direkte Umsteigemöglichkeit auf das Schienennetz an. Daneben bestehen zahlreiche Umsteigemöglichkeiten auf fast alle städtischen Buslinien. Die Buslinie 36 hat damit eine wichtige Zubringerfunktion auf das Tram, das weitere Busnetz sowie auf die S-Bahn.

2. Beantwortung der Fragen

1. *Wäre eine Taktverdichtung zu Stosszeiten auch beim 36er (nach Vorbild der Buslinie 30) aus Sicht des Regierungsrates eine sinnvolle Option?*

Montag bis Donnerstag, den Tagen mit der höchsten Auslastung, wiesen im Jahr 2024 in Richtung Schiffflände rund 19% der Kurse eine niedrige, 73% eine mittlere und 8% eine hohe Auslastung auf. Lediglich 0,1% der Kurse wiesen in den Stosszeiten eine geringfügige Überlastung über einzelne Haltestellen (und nicht über längere Abschnitte) auf. Von einer Überbelastung wird ab einer 60%-Auslastung der Gesamtkapazität gesprochen.

Bereits im ÖV-Programm 2022-2025 hat der Regierungsrat einen Handlungsbedarf wegen Kapazitätsengpässen insbesondere beim Übergang von Kleinbasel nach Grossbasel im Bereich der Schwarzwaldbrücke identifiziert und mit der Weiterführung der Linie 46 ab Badischer Bahnhof über die Schwarzwaldbrücke für Entlastung gesorgt. Die Linie verdichtet damit die Linie 36 auf den hoch ausgelasteten Abschnitt zwischen Badischer Bahnhof und Breite beziehungsweise dem Lehenmattquartier. Mit dem ÖV-Programm 2026-2028 wird die Linie 46 auch in der Nebenverkehrszeit vom Badischen Bahnhof bis Muttenz verlängert. Generell ist aufgrund der dreimal längeren Linienstrecke des Busses 36 im Vergleich zur Linie 30 mit nur 4,5 km Linienlänge eine Taktverdichtung nur auf Teilstrecken ähnlich der Linie 30 mit einer verkürzten Linienbedienung (Bahnhof SBB bis Kinderspital UKBB) nicht sinnvoll umsetzbar. Der Regierungsrat sieht deshalb vor, eine Entlastung mittels Überlagerungen der Buslinie 46 zu erreichen und so der hohen Auslastung in einzelnen Abschnitten der Linie 36 entgegenzuwirken.

2. *Könnten anstelle einer Taktverdichtung Doppelgelenkbusse eingesetzt werden? Dies auch unter dem Aspekt, weil immer mehr Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollatoren den Bus benutzen.*

Aufgrund der Linienlänge und der hohen Anzahl Haltestellen müssten für einen Einsatz von Doppelgelenkbussen sehr viele und kostenintensive Infrastrukturanpassungen vorgenommen werden. Alle 37 Haltestellen müssten für Doppelgelenkbusse um fünf Meter auf insgesamt 25 Meter verlängert werden. Dies würde räumlich nicht überall ohne Weiteres möglich sein, was zusätzliche Umgebungsanpassungen auslösen dürfte. Auch müsste geprüft werden, ob die Abbiegebeziehungen an allen Kreuzungen mit Doppelgelenkbussen weiterhin möglich sind. Neben den Infrastrukturausbauten müsste auch in neue Doppelgelenkbusse investiert werden. Aufgrund der dreimal längeren Linienlänge des Busses 36 als der Bus 30 wären deutlich höhere Investitionskosten zu erwarten. Deshalb kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass eine Umstellung der Linie 36 auf Doppelgelenkbusse weder sinnvoll noch wirtschaftlich wäre. Er beabsichtigt daher wie oben beschrieben zur

Entlastung der Linie 36 bestehende Linien abschnittsweise auszubauen und so aus Gesamtnetz-sicht zusätzlich neue Direktverbindungen zu ermöglichen.

3. *Die vielen Bushaltestellen haben lange Fahrzeiten zur Folge. In anderen Städten gibt es Schnellbuslinien, welche nur an wichtigen Umsteigepunkten halten. Für Basel wäre es eine Option, zusätzlich zum 36er eine Schnellbus-Ringlinie einzuführen. Schnellkurse halten nur noch an Kreuzungspunkten von radialen Tram- und Buslinien. Könnte die Idee der Schnellbus-Ringlinie mit einem zwei-jährigen Versuch getestet werden?*

Schnellbuskurse sind dann attraktiv, wenn sie von der Kundschaft über längere Distanzen genutzt werden und die Fahrzeit wesentlich verkürzen. Dazu sind vor allem Eigentrasse eine wichtige Voraussetzung. Im städtischen Mischverkehr mit dichten Nutzungen bringen Expresskurse zu wenig Zeitersparnis. Aktuell verfügt die Linie 36 lediglich auf rund einem Fünftel der Gesamtstrecke über eigene Bus- beziehungsweise Umweltspuren. Da die Schnellbuslinie zusätzlich zur Linie 36 betrieben werden müsste, würde der Nutzen bei verhältnismässig hohen Kosten entsprechend gering ausfallen. Würde die Linie 36 durch eine Schnellbuslinie mit Halt nur an den wichtigsten Tram- und Busverknüpfungspunkten ersetzt, so führte dies ohne ÖV-Ersatz für die nicht bedienten Haltestellen zu einer Angebotsverschlechterung. Die Linie 36 wird von den Kundinnen und Kunden gerade wegen der häufigen und dichten Haltestellen in den Quartieren geschätzt und profitiert von einem hohen Kundenaufkommen, weil sie die beste und schnellste Erreichbarkeit von diversen Wohngebieten ohne fussläufigen Tramanschluss bietet.

Des Weiteren hat das Bau- und Verkehrsdepartement zusammen mit der BVB bereits vor der Einführung der Doppelgelenkbusse Erfahrungen mit Expresskursen auf der Linie 50 gesammelt. Hier kommt es vermehrt zu negativen Kundenreaktionen, da durch die unterschiedliche Bedienung der einzelnen Kurse Fahrgäste oft in die falschen Fahrzeuge eingestiegen sind und ihr Ziel nicht oder nur mit hoher Verzögerung und zusätzlichem Umstieg erreicht haben. Auch für wartende Fahrgäste käme es zu unschönen Situationen, da Expresskurse auf der Linie 36 an vielen Haltestellen ohne Halt vorbeifahren würden.

Deshalb erachtet der Regierungsrat die Buslinie 36 als ungeeignet für einen Expresskurs. Anstelle einer neuen Schnellbus-Ringlinie 36 sieht der Regierungsrat im ÖV-Programm 2026 – 2028 vor, neben der Linie 46 auch die Linie 48 zu verlängern. Diese Buslinie soll als Halbring vom Bahnhof SBB über den Bachgraben bis zum Bahnhof St. Johann und weiter zum Badischen Bahnhof verlängert werden. Dies ermöglicht eine bessere Vernetzung der Bahnhöfe mit dem Bachgrabengebiet und kann gleichzeitig die bisher fehlende Busverbindung zwischen dem nördlichen Gross- und Kleinbasel über die Dreirosenbrücke ergänzen.

4. *Könnte der Mehrbedarf an Bussen dabei so gedeckt werden, indem die Ausmusterung bisheriger Busse (Ersatz durch die Gelenkelektrobusse) um die Dauer des Versuchs der Schnellbuslinie hinausgeschoben wird?*

Wie vorangehend ausgeführt, erachtet der Regierungsrat die Buslinie 36 als nicht geeignet für den Einsatz von Expresskursen und setzt auf andere Lösungen. Er wird entsprechend auf einen Versuch verzichten.

5. *Könnte durch weitere Bus- und Umweltspuren (Bus, Velo, Taxi, Rechtsabbieger) der 36-er beschleunigt und attraktiver gemacht werden?*

Die Buslinie 36 verfügt über rund drei Kilometer Bus- und Umweltspuren, was die Fahrzeit spürbar minimiert und dadurch die Attraktivität der Linie steigert. Deshalb sind diese Spuren nach Möglichkeit zu erweitern. Im Rahmen der Motion Fuhrer und Konsorten «betreffend integrale Signalisation von Tempo 30 in Basel-Stadt mit gleichzeitiger Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gemäss Kantonsverfassung §30» (P215840) prüft das Bau- und Verkehrsdepartement aktuell den Ausbau von Busspuren. Schwachstellen mit Beschleunigungspotential bestehen auf der Linie 36

insbesondere in den Bereichen Birsstrasse, St. Jakob und Luzernerring. Der Regierungsrat wird mit der Beantwortung der Motion Fuhrer über die Schaffung von zusätzlichen Bus- beziehungsweise Umweltpuren berichten.

3. Fazit

Der Regierungsrat ist sich der Bedeutung der Buslinie 36 als wichtige Tangentialverbindung im kantonalen ÖV-Netz durch die Aussenquartiere bewusst. Eine Schnellbus-Ringlinie ist aufgrund der wichtigen Zubringerfunktion aus den Aussenquartieren zu den Tram-, Bus- und S-Bahnknotenpunkten sowie fehlender Möglichkeiten einer Beschleunigung nicht sinnvoll. Ebenso verhält es sich mit Taktverdichtungen und dem Einsatz von Doppelgelenkbussen, die aufgrund der Länge der Linie sehr kostenintensiv und bei lediglich abschnittsweiser hoher Auslastung nicht genügend effizient sind. Der Regierungsrat erkennt punktuellen Handlungsbedarf bei der Buslinie 36 und verfolgt eine Strategie mit neuen, sich abschnittsweise überlagernden Entlastungslinien und zusätzlichen Busspuren zur Beschleunigung der Linie. Mit dem ÖV-Programm 2022-2025 wurden erste Schritte umgesetzt, die in der Laufzeit des ÖV-Programms 2026-2028 ergänzt werden sollen.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Tim Cuénod betreffend Kapazitätsausbau bei der Buslinie 36 und möglicher Schaffung einer Schnellbus-Ringlinie» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin