



An den Grossen Rat

23.0740.01

BVD/P230740

Basel, 14. Juni 2023

Regierungsratsbeschluss vom 13. Juni 2023

**Ratschlag III  
zur Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstel-  
lung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt**

**Ausgabenbewilligungen für Gesamtkoordination, Planung und Projektierung für die  
Jahre 2023 bis 2028**

sowie

**Statusbericht per Ende 2021**

# Inhalt

<b>1. Begehren</b>	<b>3</b>
<b>2. Grundlagen</b>	<b>3</b>
2.1 Ausgangslage	3
2.2 Rechtliche Anforderungen an einen hindernisfreien Zugang zum ÖV	4
2.2.1 Rechtsanspruch auf Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen des ÖV	4
2.2.2 Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des ÖV	4
2.2.3 Verhältnismässigkeit	5
2.2.4 Nutzen der Einhaltung der Anforderungen des BehiG	6
2.3 Umsetzung im Kanton Basel-Stadt	6
<b>3. Stand der Umsetzung Ende 2021</b>	<b>7</b>
3.1 Stand der Umsetzung in Basel-Stadt	7
3.1.1 Anteil zugänglicher Haltestellen	7
3.1.2 Anteil umgesetzter Haltestellen	8
3.2 Stand der Umsetzung in der Region	10
3.2.1 Gesamtregion	10
3.2.2 Kanton Basel-Landschaft	10
3.3 Vergleich der Umsetzung mit anderen Städten	10
3.3.1 Stadt Bern	11
3.3.2 Stadt Zürich	11
3.3.3 Stadt Genf	11
3.4 Umsetzungsplan	12
3.4.1 Zusammenfassung des Umsetzungsplans	12
3.4.2 Vorgenommene Anpassungen	13
3.4.3 Stand Umsetzungsplan	13
3.5 Fazit zum Stand und Fortschritt der Umsetzung	15
<b>4. Finanzierung</b>	<b>16</b>
4.1 Übersicht Finanzierung	16
4.2 Aktueller Stand der Ausgaben	17
4.3 Kostenschätzung	17
<b>5. Arbeiten und Kosten im Zeitraum 2023–2028</b>	<b>18</b>
5.1 Gesamtkoordination	18
5.2 Erarbeitung der Einzelprojekte (Vorstudien, Vor- und Bauprojekte)	19
5.3 Realisierung	20
5.4 Kostenübersicht	21
<b>6. BehiG und Velo</b>	<b>22</b>
6.1 Velofreundliches Gleis	22
<b>7. Formelle Prüfung</b>	<b>23</b>
<b>8. Antrag</b>	<b>23</b>

## 1. Begehren

Für die Gesamtkoordination, Planung und Projektierung in den Jahren 2023 bis 2028 für einen hindernisfreien öffentlichen Tram- und Busverkehr nach Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) beantragt der Regierungsrat mit diesem dritten BehiG-Ratschlag dem Grossen Rat, Mittel von insgesamt 5,345 Mio. Franken zu bewilligen. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 4,845 Mio. als Ausgabenbewilligung für die Gesamtkoordination und Planung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD
- Fr. 0,5 Mio. als Erhöhung der Ausgabenbewilligung für die Projektierung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt von 2,310 Mio. Franken auf 2,810 Mio. Franken zu Lasten der Investitionsrechnung des BVD, Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“, Städtebau & Architektur, Position 6510.300.200.37

Kapitel 2 des vorliegenden Ratschlags fasst die Grundlagen, die rechtlichen Anforderungen und die Art der Umsetzung in Basel-Stadt zusammen. Im Kapitel 3 berichtet der Regierungsrat über den Umsetzungsstand per Ende 2021<sup>1</sup> sowie über das Fortschreiten des Umsetzungsplans. Zudem berichtet er zu den Kosten und der Finanzierung (Kapitel 4). Im Kapitel 5 werden die im Zeitraum 2023 bis 2028 anstehenden Arbeiten erläutert und damit die mit dem vorliegenden Ratschlag beantragten Mittel begründet. Im Kapitel 6 berichtet der Regierungsrat über den Stand betreffend velofreundliches Gleis.

## 2. Grundlagen

### 2.1 Ausgangslage

Beim vorliegenden Ratschlag handelt es sich um den dritten Ratschlag zur Umsetzung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) bei Tram- und Bushaltestellen im Kanton Basel-Stadt:

- Mit dem ersten Ratschlag<sup>2</sup> genehmigte der Grosse Rat 2012 die Grundsätze zum Vorgehen beim Tram sowie Mittel für die Planung und Projektierung für die Jahre 2013–2016.
- Mit dem zweiten Ratschlag<sup>3</sup> hat der Grosse Rat 2017 die Grundsätze zum Vorgehen beim Bus sowie Mittel für die Planung und Projektierung für die Jahre 2017–2022 gesprochen. Zudem enthielt der zweite Ratschlag eine Rahmenausgabenbewilligung für die Ausführung in der Höhe von 30 Mio. Franken.
- Mit dem vorliegenden dritten Ratschlag werden Mittel beantragt für die Planung und Projektierung in den Jahren 2023–2028.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass mit dem Umsetzungsstand per Ende 2021 ein relativ «alter» Stand dargelegt wird. Der Bericht zum Umsetzungsstand per Ende 2022 befindet sich aktuell in Erarbeitung und sollte vor Ende dieses Jahres dem Grossen Rat unterbreitet werden können. Da jedoch die Mittel für die Planung im Laufe von 2023 aufgebraucht sein werden, kann der Regierungsrat nicht mit dem Antrag für die Mittel für die Jahre 2023–2028 bis dahin zuwarten.

<sup>1</sup> gemäss Auftrag aus dem Grossratsbeschluss 17/11/17G vom 16. März 2017 zum Ratschlag II zur Umsetzung des BehiG (siehe Fussnote 3)

<sup>2</sup> GRB 12/46/6.1G vom 14. November 2012: Ratschlag Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt; Ausgabenbewilligung für die Projektierung von Anpassungen der Allmendinfrastruktur und Finanzierung der notwendigen Fahrzeugumbauten der BVB (P121070)

<sup>3</sup> GRB 17/11/17G vom 16. März 2017: 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 (P161474)

## 2.2 Rechtliche Anforderungen an einen hindernisfreien Zugang zum ÖV

### 2.2.1 Rechtsanspruch auf Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen des ÖV

Es besteht ein Rechtsanspruch auf Zugang zu Haltestellen und Fahrzeugen des ÖV, verankert auf verschiedenen Ebenen:

- UNO-Behindertenrechtskonvention (UNO-BRK, durch die Schweiz 2014 ratifiziert): das Abkommen garantiert unter anderem das Recht auf den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umgebung, zu Transportmitteln sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die für die Öffentlichkeit zugänglich sind oder bereitgestellt werden.<sup>4</sup>
- Schweizerische Bundesverfassung: Niemand darf wegen einer Behinderung diskriminiert werden, der Gesetzgeber muss Massnahmen zur Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderung vorsehen.<sup>5</sup>
- Kantonsverfassung Basel-Stadt: Rechtsanspruch auf Zugang zu Bauten und Anlagen, die für die Öffentlichkeit bestimmt sind. Dazu gehören auch die Tram- und Bushaltestellen.<sup>6</sup>
- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) des Bundes: Die selbstständige Zugänglichkeit öffentlicher Anlagen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderung muss gewährleistet werden. Beim öffentlichen Verkehr verlangt das BehiG, dass sämtliche Haltestellen sowie Fahrzeuge im Rahmen der Verhältnismässigkeit bis Ende 2023 hindernisfrei gestaltet werden und den selbstständigen, niveaugleichen Zugang ermöglichen.<sup>7</sup>
- Kantonales Behindertenrechtsgesetz (BRG): Kanton, Gemeinden sowie Träger öffentlicher Aufgaben und Anbieter öffentlich zugänglicher Leistungen (u.a. Transportunternehmen) müssen angemessene Massnahmen treffen, um ihre Leistungen für Menschen mit Behinderungen zugänglich zu machen und damit deren Benachteiligung zu verhindern.<sup>8</sup>
- Kantonales ÖV-Gesetz: Fahrzeuge und öffentlich zugängliche Einrichtungen (Haltestellen, Kommunikationssysteme, Billettautomaten o.ä.) des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs, die umgebaut oder neu beschafft werden, sind für behinderte und betagte Personen selbstständig benutzbar auszugestalten, soweit der für sie zu erwartende Nutzen im Verhältnis zum nötigen Aufwand steht.<sup>9</sup>

### 2.2.2 Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des ÖV

Konkrete rechtliche Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs und Rechtsfolgen stehen im BehiG, in der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung im öffentlichen Verkehr (VBöV)<sup>10</sup> und in den dazugehörigen Ausführungsbestimmungen des Bundes.<sup>11</sup> Vorgeschrieben wird:

- Mobilitätseingeschränkte Personen, die den öffentlichen Raum autonom benützen können, sollen auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs autonom beanspruchen können.<sup>12</sup>
- Der Ein- und Ausstieg in Tram und Bus muss auch für Personen im Rollstuhl oder mit Rollator an allen Haltestellen und grundsätzlich auf der gesamten Länge ohne Beeinträchtigung der Autonomie gewährleistet sein.<sup>13</sup> Um dies zu ermöglichen fordert die Bundesgesetzgebung grundsätzlich einen niveaugleichen Einstieg und definiert diesen wie folgt:<sup>14</sup>

<sup>4</sup> <http://www.humanrights.ch/de/Instrumente/UNO-Abkommen/Behinderte/index.html>

<sup>5</sup> Art. 8 Abs. 2 und 4 Bundesverfassung (BV) vom 18. April 1999

<sup>6</sup> § 8 der basel-städtischen Kantonsverfassung vom 23. März 2005 (SG 111.100)

<sup>7</sup> Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3)

<sup>8</sup> Gesetz über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 18. September 2019 (SG 140.500)

<sup>9</sup> §13 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (SG 951.100)

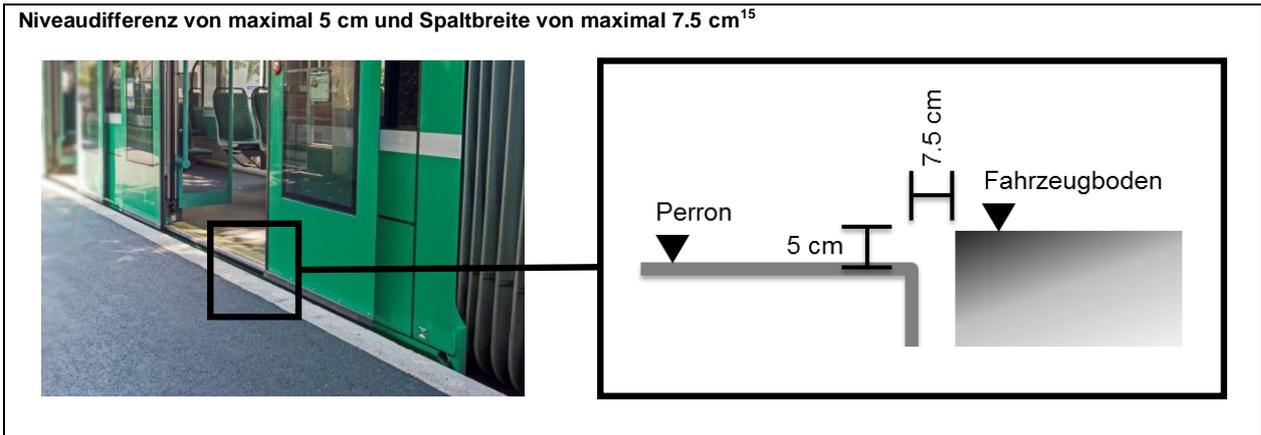
<sup>10</sup> Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung im öffentlichen Verkehr (VböV) vom 12. November 2003 (151.34)

<sup>11</sup> Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs vom 23. März 2016 (VAböV; SR 151.342) und Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV)

<sup>12</sup> Art. 3 VböV

<sup>13</sup> AB-EBV zu Art. 34 Eisenbahnverordnung und Urteil Bundesverwaltungsgericht A-7569/2007

<sup>14</sup> Art. 14 Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV; SR 151.342) und Bestimmungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) zu den Art. 34 und 66 AB-EBV



- Eine im Sinne des BehiG mobilitätsbehinderte Person, die sich ansonsten autonom im öffentlichen Raum fortbewegen kann, hat gegenüber der Behörde einen Rechtsanspruch auf Beseitigung der Benachteiligung.<sup>16</sup> Sie oder eine berechtigte Behindertenorganisation kann diesen Anspruch auf gerichtlichem Weg einklagen. Bei Neu- und Umbauten gelten die Anforderungen an einen hindernisfreien Zugang zu Bauten und Anlagen für mobilitätsbehinderte Menschen bereits seit Inkrafttreten des BehiG im Jahr 2004. Für bestehende Bauten und Fahrzeuge im ÖV sieht das Gesetz eine Anpassungsfrist von zwanzig Jahren, also bis Ende 2023 vor.<sup>17</sup> Eine vom Bundesrat angestrebte Verlängerung der 20-jährigen Frist um weitere zehn Jahre, wurde mit einer dagegen eingereichten und angenommenen Motion auf politischem Weg abgewendet.<sup>18</sup>

### 2.2.3 Verhältnismässigkeit

- Die rechtliche Forderung, Benachteiligungen im öffentlichen Verkehr zu beseitigen unterliegt gemäss BehiG dem Verhältnismässigkeitsprinzip.<sup>19</sup> Somit muss im Einzelfall jeweils mittels Interessenabwägung geprüft werden, ob die Massnahmen verhältnismässig sind oder ob überwiegende Interessen dagegen sprechen. Das BehiG nennt die wesentlichen Interessen, die bei einer solchen Verhältnismässigkeitsprüfung zu berücksichtigen sind: der wirtschaftliche Aufwand, die Interessen des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes und die Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit.<sup>20</sup> Diese Interessen sind dem zu erwartenden Nutzen für mobilitätsbehinderte Personen gegenüberzustellen und gegeneinander abzuwägen. Dabei gilt die gesetzlich verlangte Beseitigung von Benachteiligungen als Grundsatz und oberstes Ziel. Die Verordnung zum BehiG nennt weitere Kriterien, die es bei der Interessenabwägung zu berücksichtigen gilt, wie beispielsweise die Anzahl betroffener Personen oder die Bedeutung einer Baute resp. Anlage für Menschen mit Behinderungen.<sup>21</sup>
- Bei der Prüfung der Verhältnismässigkeit ist laut BehiG auch den gesetzlichen Anpassungsfristen Rechnung zu tragen.<sup>22</sup> Kurz nach Inkrafttreten des BehiG hatten Wirtschaftlichkeitsüberlegungen mehr Gewicht als heute gegen Ende der 20-jährigen Anpassungsfrist.<sup>23</sup> Die erforderlichen Anpassungen sollen soweit möglich ökonomisch sinnvoll in die Planung der Baumasnahmen integriert werden (Erhaltungsplanung). Je näher das Ende der Frist rückt, desto grösser ist der Druck, Anpassungen auch ohne Erhaltungsbedarf umsetzen zu müssen.

<sup>15</sup> Gemäss revidierter VAböV, in Kraft seit 1. Juli 2016

<sup>16</sup> Art. 7 Abs. 2 BehiG

<sup>17</sup> Art. 22 Abs. 1 BehiG

<sup>18</sup> Motion von SP-Nationalrätin Margret Kiener Nellen

<sup>19</sup> Art. 11 BehiG

<sup>20</sup> Art. 11 Abs. 1 BehiG

<sup>21</sup> Art. 6 Abs. 1 der Verordnung über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiV) vom 19. November 2003 (151.31)

<sup>22</sup> Art. 12 Abs. 2 BehiG

<sup>23</sup> Urteil Bundesgericht A-7569/2007 vom 19. November 2008, Walenstadt, E. 9.2.2 mit Verweis auf Botschaft des Bundesrates vom 11. Dezember 2000 zum BehiG, BBl 2001 1715, S. 1782

- Ist die Schaffung eines niveaugleichen Zugangs im Sinne des BehiG unverhältnismässig, so muss der Ein- und Ausstieg mit einer angemessenen Ersatzlösung angeboten werden. Eine Ersatzlösung beim Tram oder Bus kann entweder eine eingebaute Rampe sein mit Hilfestellung durch das ÖV-Personal oder ein zumutbarer Umweg zu einer hindernisfrei zugänglichen Haltestelle. Oberstes Ziel bleibt aber die Unabhängigkeit alters- und behinderungsbedingt mobilitätseingeschränkter Personen von der Hilfe durch Drittpersonen, also auch von ÖV-Personal. Beim Einsatz von Rampen ist zudem der grössere Platzaufwand im Haltestellenbereich nicht zu unterschätzen: Bei Haltekanten, die Rampeneinsatz erfordern, muss der Wartebereich der Fahrgäste um 80 cm bis 90 cm verbreitert werden. Zudem erhöhen solche Lösungen den Betriebsaufwand, beeinträchtigen die Qualität des ÖV für alle anderen Fahrgäste im Fahrzeug und behindern vielerorts auch andere Verkehrsteilnehmende, die hinter dem Tram oder Bus warten müssen. Die Möglichkeit der Umsetzung solcher Ersatzlösungen und deren finanzielle Auswirkungen sind deshalb ebenfalls für jede Haltestelle einzeln zu prüfen.

#### 2.2.4 Nutzen der Einhaltung der Anforderungen des BehiG

Das BehiG schützt alle dauerhaft in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen,<sup>24</sup> darunter fallen auch Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen aufgrund ihres hohen Alters.<sup>25</sup> Dies hat der Bund spätestens mit der Aufnahme des Begriffs des Rollators in die gesetzlichen Grundlagen explizit bestätigt.<sup>26</sup> Besonders ältere Menschen mit Rollator profitieren von hindernisfrei zugänglichem ÖV. Die Anzahl betagter Menschen ist hoch und wird weiter steigen: Bereits heute sind in Basel-Stadt 39'000 Menschen über 65 Jahre alt (rund 20% der Bevölkerung), davon 13'000 über Achtzigjährige. Gemäss Bevölkerungsprognose wird diese Altersgruppe bis 2045 auf 46'000 Menschen anwachsen, darunter 18'000 über Achtzigjährige.<sup>27</sup>

Die geplanten Verbesserungen bringen aber auch allen anderen Fahrgästen einen Nutzen, so vor allem Familien mit Kinderwagen und kleinen Kindern, aber auch vorübergehend Mobilitätseingeschränkten (z.B. an Krücken) sowie Reisenden mit Gepäck. Der hindernisfreie Zugang ist grundsätzlich für alle Nutzerinnen und Nutzer des ÖV komfortabel und ein Gewinn. Ein einfacher Einstieg erhöht die Attraktivität des ÖV und verkürzt die Standzeiten an den Haltestellen.

### 2.3 Umsetzung im Kanton Basel-Stadt

Aufgrund oben genannter rechtlicher Vorgaben muss für jede Haltestelle geprüft werden, ob eine hohe Haltekante möglich ist. Diese Form der Interessenabwägung ist grundsätzlich nichts Neues bei Verkehrsprojekten. Bereits vor Inkrafttreten des BehiG wurden die verschiedenen Bedürfnisse an einen Ort jeweils gegeneinander abgewogen, um das bestmögliche Projekt zu bezahlbaren Kosten umzusetzen. An dieser Praxis ändert das BehiG also grundsätzlich nichts, es sind lediglich neue Anforderungen betreffend hindernisfreien Zugang hinzugekommen.

Im jeweiligen Projekt werden die Rahmenbedingungen, Bedürfnisse, Möglichkeiten und allfällige Schwachpunkte einer Haltestelle zusammengetragen. In einem ersten Schritt wird geprüft, ob die Haltestelle am bestehenden Ort nach den Vorgaben des BehiG mit einer hohen Haltekante ausgerüstet werden kann. Ist die hohe Haltekante nicht auf der ganzen Länge möglich, wird eine Kissenlösung (vorderer Teil mit hoher Haltekante für den autonomen Einstieg, hinterer Teil abgesenkt) oder die Verschiebung der Haltestelle geprüft. Dabei wird untersucht, was für einen Verbleib an Ort und was für eine Verschiebung spricht. Neben den Platzverhältnissen gilt es dabei eine Vielzahl von Kriterien zu berücksichtigen, wie der Abstand zu Nachbarhaltestellen, die Länge von Umsteigewegen, Zufahrten zu privaten Grundstücken, Erdgeschossnutzungen und die Anbindung an das Quartier, die Führung von Fuss- und Veloverkehr sowie die Verkehrssicherheit.

<sup>24</sup> Art. 2 Abs. 3 BehiG

<sup>25</sup> Merkblatt Bundesamt für Verkehr „Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen“, August 2011

<sup>26</sup> Art. 14 VAböV und AB-EBV zu den Art. 34 und 66

<sup>27</sup> Bevölkerungsszenarien Basel-Stadt 2022, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, Mittleres Szenario

Aufgrund dieser fachlichen Anforderungen werden verschiedene Varianten erarbeitet und bewertet. Die Wahl der umzusetzenden Variante erfolgt anschliessend aufgrund ihrer jeweiligen Vor- und Nachteile, den damit verbundenen Kosten sowie unter Beachtung der Bedeutung der Haltestelle. Für Haltestellen mit grösserer Bedeutung ist dabei der hindernisfreie Zugang höher zu gewichten, als für eine Haltestelle mit niedriger Bedeutung – vor allem auch bezüglich der zumutbaren Kosten.

### 3. Stand der Umsetzung Ende 2021

Der Regierungsrat berichtet nachstehend über die Zugänglichkeit zum Tram- und Busnetz sowie über die Anzahl bereits BehiG-konform umgebaute Haltestellen auf dem Tram- und Busnetz im Kanton Basel-Stadt (Stadt Basel sowie Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen) per Ende 2021 (Kapitel 3.1). Das Kapitel gibt zudem Auskunft über den Stand der Umsetzung in der Region (Kapitel 3.2) sowie in anderen Schweizer Städten und Kantonen (Kapitel 3.3). Der Stand per Ende 2022 befindet sich in Erarbeitung und wird zeitnah im nächsten Statusbericht ausgewiesen.

#### 3.1 Stand der Umsetzung in Basel-Stadt

##### 3.1.1 Anteil zugänglicher Haltestellen

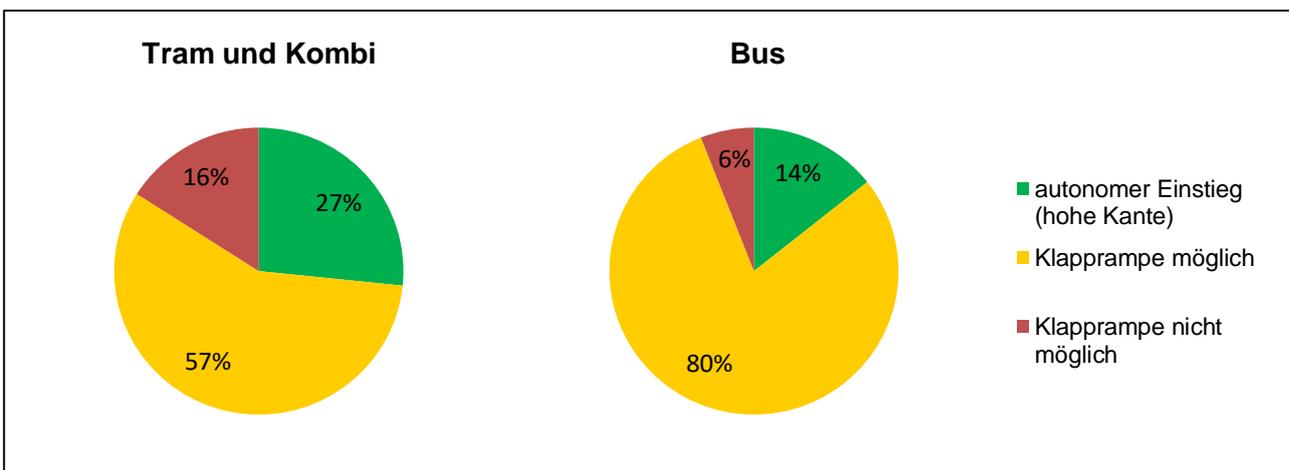


Abb. 1: Anteil zugänglicher Tram-, Kombi und Bushaltestellen in Verantwortung des Kantons Basel-Stadt per Ende 2021

Die BVB kennzeichnet die aktuelle Zugänglichkeit jeder Haltestelle. Die Kennzeichnung ist auf der Haltestellentafel und in einer im Internet publizierten Broschüre einsehbar. Dabei wird ausgewiesen, ob eine hohe Kante vorhanden ist, ob andernfalls die Klapprampe eingesetzt werden kann oder ob dies aufgrund ungenügender Breite und/oder Höhe der Haltekante nicht möglich ist. Bei der Klassifizierung betreffend Rampentauglichkeit richtet sich die BVB nicht streng nach den Normen, sondern hat hierfür gemeinsam mit dem Behindertenforum sämtliche kritischen Haltestellen in der Praxis getestet. Gemäss diesem gemeinsam gewählten pragmatischen Ansatz sind per Ende 2021 84% der Tram- und Kombihaltestellen und 94% der Bushaltestellen autonom oder mit der Klapprampe zugänglich. Handrollstuhlfahrende können auch ohne Einsatz der Klapprampe von einer Begleitperson oder durch das Personal ins Fahrzeug hinein- oder hinausgehoben werden, sofern der Ein- oder Ausstieg nicht direkt auf Strassenniveau erfolgt.

An der grossen Mehrheit der Haltestellen ist heute also ein Zugang zu Bussen und Trams selbst mit Elektrorollstuhl möglich. In den meisten Fällen ist dazu die Klapprampe als technisches Hilfsmittel im Einsatz und die Hilfestellung durch das Personal nötig. 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 bloss vorübergehend gelten kann.

### 3.1.2 Anteil umgesetzter Haltestellen

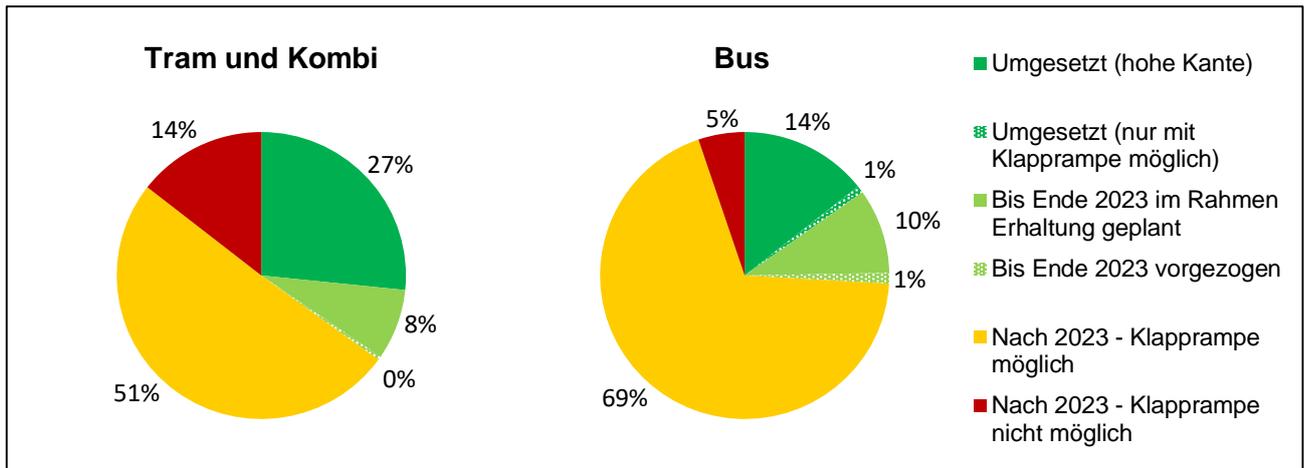


Abb. 2: Anteil per Ende 2023 umgesetzter Tram-, Kombi- und Bushaltestellen in Verantwortung des Kantons Basel-Stadt, Stand Ende 2021

Per Ende 2021 waren in der Verantwortung des Kantons Basel-Stadt 27% der Tram- und Kombihaltestellen<sup>28</sup> sowie 15% der Bushaltestellen hindernisfrei umgebaut. Von den 108 umgebauten Haltekanten (Haltekanten bezeichnen die Kanten einer Haltestelle pro Fahrtrichtung) wurden 106 mit einer hohen Kante ausgestattet, was einen autonomen Einstieg ermöglicht. Zwei Bushaltekanten konnten aufgrund der geometrischen Verhältnisse auch neu nur klapprampentauglich ausgeführt werden.<sup>29</sup>

Für weitere 8% der Tram- und Kombihaltestellen sowie 10% der Bushaltestellen ist nach aktuellem Stand der Erhaltungsplanung eine Umsetzung bis Ende 2023 vorgesehen. Zusätzlich soll gemäss dem vor zwei Jahren beschlossenen Umsetzungsplan 1% der Tram-, Kombi- und Bushaltestellen bis Ende 2023 vorgezogen realisiert werden. Damit sind Ende 2023 voraussichtlich 35% der Tram- und Kombihaltestellen sowie 26% der Bushaltestellen hindernisfrei umgebaut.

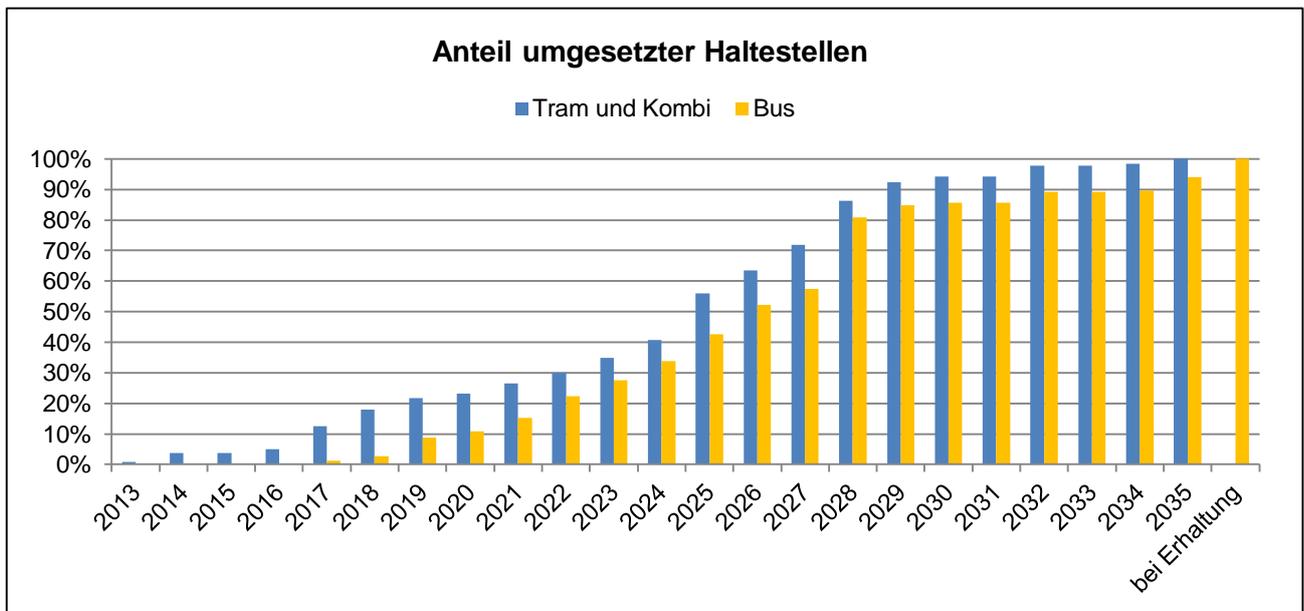


Abb. 3: Prognose der Anteile umgesetzter Tram-, Kombi- und Bushaltestellen in Verantwortung des Kantons Basel-Stadt, Stand Ende 2021

<sup>28</sup> Eine Kombihaltestelle ist eine Haltestelle, an der Tram und Bus an der gleichen Haltekante halten.

<sup>29</sup> Haltestellen Bachgraben und Weilstrasse

Ein Blick auf die Prognose zeigt, dass der Anteil der umgesetzten Haltestellen in den Jahren nach 2023 kontinuierlich und rasch ansteigen wird. Bereits 2026 werden voraussichtlich 63% der Tram- und Kombihaltestellen und 52% der Bushaltestellen umgesetzt sein. Bis 2028 wird der Anteil auf 86% der Tram- und Kombihaltestellen und 81% der Bushaltestellen steigen. Der autonome Zugang wird voraussichtlich fünf Jahre nach Ablauf der Frist sowohl für Tram- und Kombihaltestellen als auch für Bushaltestellen grossmehrheitlich umgesetzt sein.

Die genauen Zahlen werden in den kommenden Jahren naturgemäss variieren. Grundsätzlich kann sich der Zeitpunkt der Bauausführung aus verschiedenen Gründen verschieben. Der Regierungsrat stellt jedoch fest, dass sich das Tempo der Umsetzung verlangsamt hat und sich Termine in der Tendenz verzögern. Der Anteil der Haltestellen, die gemäss Prognose bis Ende 2023 umgesetzt werden, hat in den letzten Jahren abgenommen. Einige wenige Projekte können beschleunigt werden, viele aber benötigen mehr Zeit, als ursprünglich geplant. Die Gründe für diese Entwicklung werden im Kapitel 3.5 Fazit erläutert.

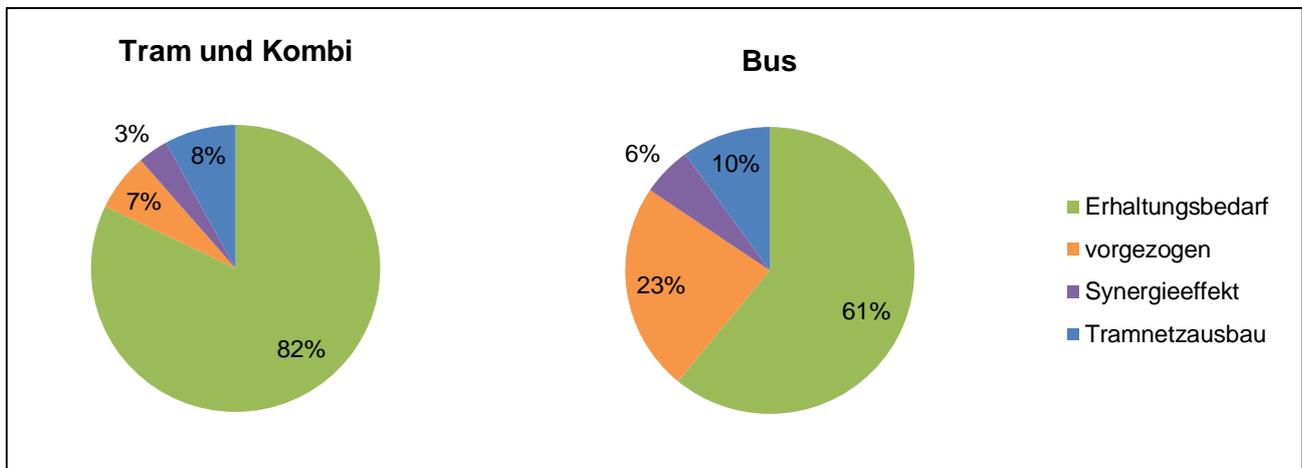


Abb. 4: Ausschlaggebender Grund für den Zeitpunkt der Umsetzung der Tram-, Kombi- und Bushaltestellen in Verantwortung des Kantons Basel-Stadt, Stand Ende 2021

Der Regierungsrat verfolgt seit Beginn der Umsetzung die Strategie die Haltestellen, nach Möglichkeit im Rahmen anstehender Erhaltungsarbeiten BehiG-konform umzubauen. Rund 80% der Tram- und Kombihaltestellen sowie 60% der Bushaltestellen werden nach heutigem Wissenstand im Rahmen der Erhaltung umgebaut. Lediglich 7% der Tram- und Kombihaltestellen sowie 23% der Bushaltestellen werden vorgezogen und unabhängig von der Erhaltung realisiert. Weitere 3 bis 6% der Haltestellen werden aufgrund von Synergieeffekten mit angrenzenden Projekten realisiert. Die Realisierung weiterer 8% der Tram- und Kombihaltestellen sowie 10% der Bushaltestellen steht in direktem Zusammenhang mit dem Ausbau des Tramnetzes.

## 3.2 Stand der Umsetzung in der Region

### 3.2.1 Gesamtregion

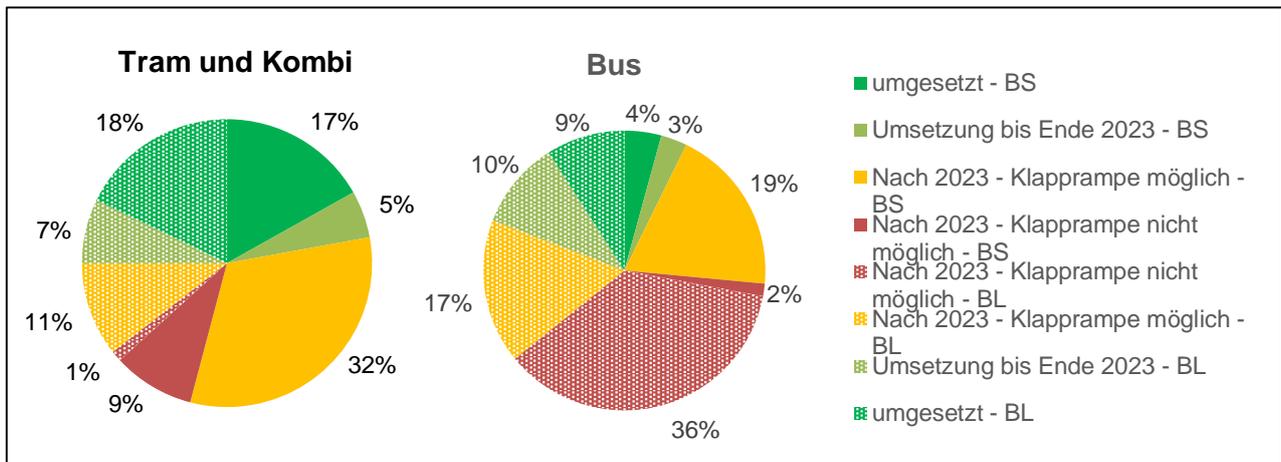


Abb. 5 Anteil bis Ende 2023 umgesetzter Tram- und Kombihaltestellen im Tramnetz der Region Basel sowie auf den Bushaltestellen an Kantonsstrassen BS und BL, Stand Ende 2021

Wird die Gesamtregion betrachtet, waren Ende 2021 auf dem Tramnetz 35% der Tram- und Kombihaltestellen sowie 13% der Bushaltestellen an Kantonsstrassen hindernisfrei umgebaut. Bis Ende 2023 werden nach heutigem Wissensstand knapp die Hälfte der Tram- und Kombihaltestellen (47%) und ein Viertel der Bushaltestellen umgesetzt sein. Weitere 43% der Tram- und Kombihaltestellen sowie 36% der Bushaltestellen sind mit der Klapprampe zugänglich. Von den nicht zugänglichen 10% der Tram- und Kombihaltestellen liegt die grosse Mehrheit in Basel-Stadt, von den nicht zugänglichen 38% der Bushaltestellen liegt der überwiegende Teil in Basel-Landschaft.

### 3.2.2 Kanton Basel-Landschaft

Die nach Ende 2023 verbleibenden Tram- und Kombihaltestellen in Verantwortung des Kantons Basel-Landschaft werden voraussichtlich 2024–2025 (Birsfelden) und 2028/2029 (Allschwil und Binningen) im Rahmen von Umgestaltungsprojekten umgebaut. Die BLT wird kurz nach Fristende 2024 13 Haltestellen umbauen, die vier verbleibenden Haltestellen haben eine Abhängigkeit zu Umgestaltungen und Entwicklungen im Umfeld, für die das genaue Umsetzungsjahr noch nicht bekannt ist.

Bei den Bushaltestellen an Kantonsstrassen in Basel-Landschaft wird per Ende 2023 die Hälfte der Haltestellen entweder autonom oder mit Klapprampe zugänglich sein, die andere Hälfte ist nicht zugänglich. Von diesen nicht zugänglichen Haltestellen wird wiederum die Hälfte bis 2028 im Rahmen der Erhaltung oder als ausserordentliche Projekte umgesetzt.

Um in jeder Gemeinde des Kantons Basel-Landschaft zumindest eine zentrale Einstiegsmöglichkeit zu bieten, werden 20 Haltekanten bis etwa 2026 vorgezogen realisiert. Dafür hat der Landrat im Oktober 2022 eine entsprechende Ausgabenbewilligung<sup>30</sup> einstimmig genehmigt. Damit verbleibt ein Viertel der Haltestellen, welche nach 2028 umgesetzt werden.

## 3.3 Vergleich der Umsetzung mit anderen Städten

Um den Stand der Umsetzung in Basel-Stadt mit anderen Städten vergleichen zu können, hat das Amt für Mobilität periodisch eine Umfrage zum Stand der Umsetzung in anderen Schweizer Städten durchgeführt. Die wichtigsten Angaben sind nachfolgend zusammengefasst.

<sup>30</sup> 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 Haltekanten

### 3.3.1 Stadt Bern

Beim Ausbau des Berner Tramnetzes wurden die neuen Haltestellen mit niveaugleichem Einstieg realisiert. Bern hat 2019 die erste Haltekante mit einem hohen, so genannten «Kombistein» umgebaut. Dieser ermöglicht in Kombination mit dem Schiebetritt an den Tramtüren den niveaugleichen und autonomen Einstieg an derselben Kante sowohl für Tram als auch Bus. Im gleichen Jahr wurde die erste Bushaltestelle mit hoher Kante und einer Veloumfahrung gemäss Masterplan Velo realisiert. Mit dem städtischen Projekt «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» hat die Stadt Bern vier exemplarische Pilothaltestellen BehiG-gerecht umgerüstet. Auch waren Abklärungen mit der Denkmalpflege notwendig (für die Haltestellen im UNESCO Perimeter), um die Anpassungen auf denkmalpflegerische Vorgaben abzustimmen.

Grundsätzlich passt die Stadt Bern die ÖV-Haltestellen weiterhin im Rahmen von anstehenden Erhaltungsprojekten an. Gemeinsam mit den Behindertenorganisationen hat die Stadt ein Modell erarbeitet, mit dem sämtliche Haltestellen hinsichtlich der Dringlichkeit ihrer behindertengerechten Anpassung bewertet und in vier Prioritäten eingeteilt wurden. Für die Umsetzung der rund 90 Haltestellen der ersten bis dritten Priorität beantragt Bern einen Rahmenkredit. Die Umsetzung ist ab ca. 2025/26 im Zeitraum von ungefähr zehn Jahren geplant. Die Haltestellen der vierten Priorität werden weiterhin im Zusammenhang mit zukünftigen Erhaltungsprojekten geplant, umgesetzt und finanziert.

Bis Ende 2023 wird die Stadt Bern 10% der Tram- und Kombihaltestellen sowie 6% der Bushaltestellen mit einer hohen Kante umgebaut haben. Auf dem gesamten Netz von Bernmobil sind zurzeit fast 90% der Tram- und Kombihaltestellen und 75% der Bushaltestellen für mobilitätseingeschränkte ÖV-Kundinnen und -Kunden zugänglich, entweder niveaugleich, mit einer Rampe oder Hilfestellung des Personals.

### 3.3.2 Stadt Zürich

Die Stadt Zürich hat per Ende 2021 74% der Tramhaltestellen nach den Anforderungen des BehiG umgebaut. Weitere 16% sind mit der Rampe und 10% sind gar nicht zugänglich. Von den umgebauten Haltestellen ist jedoch mehr als die Hälfte nur mit einer Teilerhöhung, einem sogenannten Kissen, ausgestattet. Zürich hat diese Variante zu Beginn der Umsetzung aus Kostengründen prinzipiell bevorzugt. Dieses Vorgehen widerspricht allerdings den gesetzlichen Anforderungen, weshalb nach Intervention von Behindertenorganisationen die Stadt die Praxis geändert hat. Seither strebt auch Zürich grundsätzlich einen Umbau mit hoher Haltekante auf der ganzen Länge an. Die Stadt hat sich das Ziel gesetzt, bis 2024 ein vollständig BehiG-konform zugängliches Tramnetz anzubieten: 90% der Haltestellen mit niveaugleichem Einstieg (hohe Kante auf der ganzen Länge oder Kissen) und 10% der Haltestellen mit der Rampe.

Auf dem Busnetz waren per Ende 2021 122 Haltekanten mit einer hohen Kante ausgeführt. Von den total rund 400 Bushaltestellen sind über 75% für mobilitätseingeschränkte Passagiere benutzbar, grösstenteils jedoch mit Rampe und Hilfe des Fahrpersonals. Bisher erfolgte die bauliche Umsetzung jeweils dort, wo Erhaltungsmassnahmen oder Drittprojekte anstanden. Um den Umsetzungsprozess zu beschleunigen, arbeitet die Stadt Zürich aktuell ein entsprechendes Programm aus.

### 3.3.3 Stadt Genf

Die Stadt Genf hat die Besonderheit, dass sie ihr Tramnetz nach dem Zweiten Weltkrieg bis auf eine einzige Tramlinie mit zwölf Haltestellen fast komplett zurückgebaut hat. Ab 2003 begann Genf das Tramnetz sukzessive mit neuen Linienästen wiederauszubauen. Die neuen Haltestellen wurden von Beginn weg BehiG-konform geplant und ausgeführt. Per Ende 2019 wurde das Projekt CEVA (Liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-vives–Annemasse) in Betrieb genommen, die Tramhaltestellen an den S-Bahnhöfen wurden angepasst. Dadurch sind bereits heute 90% der Haltestellen

mit einer hohen Kante ausgerüstet. Lediglich vier Haltestellen entsprechen noch nicht den Anforderungen an das BehiG; zwei davon sollen 2024 im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen umgebaut werden. Für die verbleibenden zwei Haltestellen wird im Zusammenhang mit der Umsetzung über eine Zusammenlegung diskutiert. Damit wird die Agglomeration kurz nach 2024 sämtliche Tramhaltestellen mit hoher Kante anbieten können.

Das Transportunternehmen tpg hat die Bushaltestellen priorisiert. Die Wahl der technischen Grundlösung, also der Art der Haltekante, ist noch nicht erfolgt. Die Stadt hat das systematische Umsetzungsprogramm zudem aus Prioritäts- und Ressourcengründen ausgesetzt. Zurzeit werden nur im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen Haltestellen mit hohen Kanten gebaut. Bis Ende 2021 wurden 53 Haltekanten erhöht, dies entspricht 17% der Haltestellen.

### 3.4 Umsetzungsplan

Mit dem ersten Statusbericht per Ende 2018<sup>31</sup> hat der Regierungsrat einen Umsetzungsplan für hindernisfreie Tram-, Kombi- und Bushaltestellen verabschiedet. Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Punkte des Umsetzungsplans zusammengefasst (Kapitel 3.4.1) und Änderungen oder Anpassungen vorgestellt (Kapitel 3.4.2); ausserdem wird der aktuelle Stand des Umsetzungsplans präsentiert (Kapitel 3.4.3). Im Kapitel 3.5 folgt ein gesamthafte Fazit zu Stand und Fortschritt der Umsetzung.

#### 3.4.1 Zusammenfassung des Umsetzungsplans

Die erste Priorität gilt den Tram-, Kombi- und Bushaltestellen, die bei Erhaltungs- und/oder Umgestaltungsprojekten an die Anforderungen des BehiG angepasst werden. Dadurch können Synergien genutzt und Kosten reduziert sowie baustellenbedingte Beeinträchtigungen für Anwohnende, das Gewerbe und den Verkehr minimiert werden.

Für die verbleibenden Haltestellen ohne Erhaltungsbedarf bis 2023 definiert der Umsetzungsplan das Vorgehen. Als Kriterium, bis wann der hindernisfreie Umbau dieser Haltestellen spätestens anzustreben ist, dient deren Bedeutung aus Nutzersicht. Die Bedeutung wird bewertet anhand der Anzahl Ein- und Aussteigenden pro Tag, den Umsteigemöglichkeiten sowie der Art und Anzahl Nutzungen im Umfeld einer Haltestelle. Daraus ergibt sich folgende Priorisierung:

- Anpassung vor Ende 2023: Haltestellen mit einer sehr hohen Bedeutung
- Anpassung spätestens drei Jahre nach Ablauf der Frist (Ende 2026): Haltestellen mit einer hohen Bedeutung
- Anpassung spätestens fünf Jahre nach Ablauf der Frist (Ende 2028): Haltestellen mit einer mittleren Bedeutung
- Anpassung nicht terminiert (zum Zeitpunkt anstehender Erhaltung): Haltestellen mit einer niedrigen Bedeutung

Dieses Vorgehen stellt aus Sicht des Regierungsrates einen Kompromiss dar aus den Bedürfnissen der mobilitätseingeschränkten ÖV-Kundschaft nach einer raschen und umfassenden Umsetzung sowie dem Bestreben des Kantons nach einer wirtschaftlich und baulich effizienten Realisierung im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen. Haltestellen in der Nähe von Spitälern und spezifischen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen oder Umsteigehaltestellen auf Zug und S-Bahn haben eine sehr hohe Bedeutung und sollen spätestens bis Ende 2023 angepasst werden. Die restlichen Haltestellen werden zwar nach Ablauf der gesetzlichen Frist, aber innerhalb eines absehbaren Zeitraumes umgesetzt – rund 85% der Tram- und Kombihaltestellen und 80% der Bushaltestellen bis Ende 2028.

---

<sup>31</sup> P19.0391.01: Bericht zum Stand der Umsetzung der Anforderungen des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt – Statusbericht per Ende 2018

Mit diesem Vorgehen erfüllt der Regierungsrat die grundsätzliche Umsetzungspflicht bis Ende 2023 noch nicht. Um die Gesetzeskonformität dennoch zu wahren, muss für jede nicht umgebaute Haltestelle eine vorübergehende Ersatzlösung definiert und angeboten werden. Die prioritäre Ersatzlösung ist der Einsatz der Klapprampe. Diese gewährleistet den Zugang zum ÖV, wenn auch nicht autonom. Die Betroffenen sind auf die Hilfe des Fahrpersonals angewiesen, was auch zu längeren Standzeiten an der jeweiligen Haltestelle führt. In den wenigen Fällen, wo die Klapprampe nicht eingesetzt werden kann, setzt der Kanton provisorische Massnahmen um, verweist auf eine zugängliche Nachbarhaltestelle oder prüft andere Massnahmen im Rahmen der Verhältnismässigkeit. Keine dieser Ersatzmassnahmen entbindet den Kanton von der Pflicht des definitiven Umbaus. Vorübergehende Ersatzmassnahmen erlauben aber, den definitiven Umbau über 2023 hinaus mit der Erhaltung zu koordinieren und somit eine wirtschaftliche Umsetzung und damit die gebotene Verhältnismässigkeit zu wahren.

### **3.4.2 Vorgenommene Anpassungen**

Der Regierungsrat überprüft jedes Jahr den Umsetzungsplan und insbesondere die Einstufung der Haltestellen nach ihrer Bedeutung für die Nutzenden. Per Ende 2021 hat der Regierungsrat eine Änderung vorgenommen: Er hat die Haltestelle «Gellertstrasse» von sehr hoher auf mittlere Bedeutung zurückgestuft. Die Anpassung erfolgt aufgrund der Ankündigung des Palliativzentrums Hildgard, den heutigen Standort aufzugeben und auf das Areal des Bethesda-Spitals zu ziehen. Die Einstufung der restlichen Haltestellen bleibt unverändert.

### **3.4.3 Stand Umsetzungsplan**

Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) aktualisiert den Umsetzungsplan jährlich und gleicht ihn mit der Erhaltungsplanung ab. Allfällige Verzögerungen werden ausgewiesen und begründet.

In der Zuständigkeit des Kantons Basel-Stadt befinden sich total 514 Haltekanten (HK). Nicht berücksichtigt werden die Bushaltestellen auf Gemeindestrassen von Riehen und Bettingen, die Haltestelle Zoo, die in der Verantwortung der BLT liegt, sowie Dienst-/Event-/Einsatzlinien- und Nachtbushaltestellen bzw. -kanten. Die aktualisierte Prognose für die Umsetzung präsentiert sich folgendermassen:

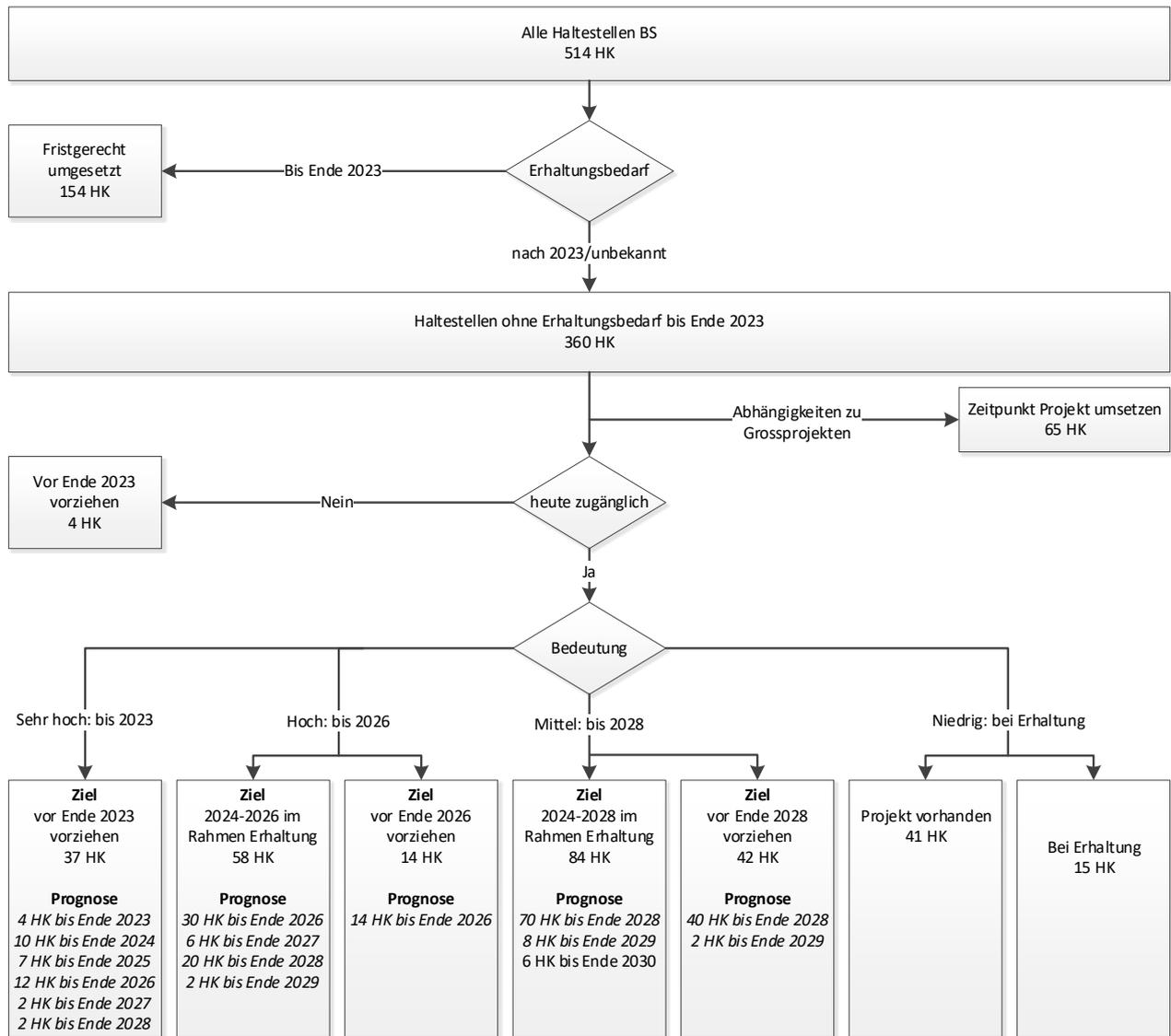


Abb. 6: Prognose der Umsetzung, Stand Ende 2021

Von den total 514 Haltekanten werden nach heutigem Wissenstand 154 Haltekanten im Rahmen der Erhaltung fristgerecht bis Ende 2023 umgebaut. Damit verbleiben 360 Haltekanten ohne Erhaltungsbedarf bis Ende 2023.

Von diesen weisen 65 Haltekanten eine **Abhängigkeit zu Grossprojekten** auf. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Projekte der Tramnetzentwicklung sowie um Umgestaltungen grosser Plätze oder Verkehrsknoten mit starken Abhängigkeiten zu anderen Projekten. Für die betroffenen Haltekanten ist der politische Entscheidungsprozess zu den jeweiligen Grossprojekten massgebend, während zum heutigen Zeitpunkt BehiG-Aspekte für die Terminierung von untergeordneter Relevanz sind.

4 Haltekanten, die heute **nicht mit der Klapprampe zugänglich** sind, werden bis Ende 2023 vorgezogen umgesetzt. Dabei handelt es sich um die Tramhaltestelle Markthalle in Richtung Bahnhof SBB, die 2022 auf die bisher nicht genutzte Insel via-à-vis der Markthalle verlegt wurde, sowie um die Bushaltestellen Hirzbodenweg und Bedrettostrasse.

Die verbleibenden Haltekanten hat das BVD gemäss ihrer Bedeutung für die Nutzenden priorisiert (siehe auch Kapitel 3.4.1). Dabei wurde jeweils unterschieden, ob eine Haltekante im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen innerhalb eines ihrer Bedeutung angemessenen Zeitraums umgebaut wird oder ob die entsprechenden Anpassungen vorzuziehen sind.

37 Haltekanten haben eine **sehr hohe Priorität** aufgrund ihrer Nähe zu Spitälern und spezifischen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen sowie als Umsteigehaltstellen auf die Bahn. Die Haltekanten mit sehr hoher Bedeutung sollen vorgezogen angepasst werden:

- 4 Haltekanten können voraussichtlich wie geplant bis Ende 2023 umgesetzt werden. Dies sind die Bushaltestellen Bethesda-Spital und Kinderspital UKBB.
- 10 Haltekanten werden ein Jahr später, 2024, umgesetzt, hauptsächlich aufgrund der Koordination mit der Erhaltung oder aufgrund der längeren Phase der Genehmigung beim Bundesamt für Verkehr. Dies betrifft die Tramhaltestellen Bahnhof St. Johann und Marktplatz sowie die Bushaltestellen Bahnhof Niederholz, Im Wasenboden und Universitätsspital.
- 7 Haltekanten werden nach heutigem Wissensstand 2025 umgesetzt: die Tramhaltestelle Kaserne sowie die Bushaltestellen Bahnhof SBB und Friedrich Miescher-Strasse. Grund dafür sind umfangreiche Abklärungen oder Abhängigkeiten im Rahmen der Projekte.
- Bis 2026 werden 12 Haltekanten umgesetzt, 6 davon befinden sich im Perimeter des lange politisch diskutierten Gesamtprojekts Burgfelder-/Missionsstrasse: Tramhaltestelle Burgfelderplatz sowie Tram- und Bushaltestellen Felix Platter-Spital. Auch die Tramhaltestelle Allschwilerplatz und die Bushaltestellen Bernoullianum sowie Blotzheimerstrasse werden erst 2026 umgesetzt.
- 2027 werden 2 Haltekanten umgebaut, nämlich die Tramhaltestelle Bahnhofsingang Gundeldingen. Grund dafür ist die Koordination mit der Erhaltung in der Güterstrasse.
- 2028 werden 2 Haltekanten der Tramhaltestelle Burgfelderplatz der Linie 1 umgesetzt. Der Zeitpunkt ergibt sich aus der Koordination mit der Erhaltung und der sehr komplexen Planungen des Gesamtprojekts Spalenring.

In der Kategorie der **hohen Bedeutung** sollten 58 Haltekanten bis spätestens Ende 2026 aufgrund anstehender Erhaltungsarbeiten umgebaut und 14 Haltekanten vorgezogen umgesetzt werden. Der Termin der Umsetzung bis Ende 2026 kann voraussichtlich bei 44 Haltekanten von 72 gehalten werden, 6 Haltekanten verzögern sich um ein Jahr bis 2027 (Bankverein und Tellplatz), 20 Haltekanten um zwei Jahre bis 2028 (Brausebad, Heuwaage, Kannenfeldplatz, Riehen Dorf, Spalendor, Volaplatz) und 2 Haltekanten um drei Jahre bis 2029 (Barfüsserplatz).

Haltestellen mit **mittlerer Bedeutung** sollten bis spätestens 2028 umgebaut werden. 84 Haltekanten werden im Rahmen der Erhaltung angepasst, 42 Haltekanten werden vorgezogen umgesetzt. Die Termine können nach heutigem Wissensstand grösstenteils eingehalten werden (110 Haltekanten von total 126), 10 Haltekanten werden voraussichtlich mit einem Jahr Verspätung bis 2029 umgesetzt. Dabei handelt es sich um die Haltestellen im Perimeter Denkmal/Grosspeter/Dreispietz, für den zurzeit eine Gesamtplanung durchgeführt wird, sowie die Haltestelle IWB der Linie 2. 2030 mit zwei Jahren Verzögerung werden voraussichtlich 6 Haltekanten umgesetzt (Musical Theater, Riehenring und Neuweilerstrasse).

Haltestellen mit einer **niedrigen Bedeutung** werden zum Zeitpunkt der Erhaltung umgebaut. Für 41 Haltekanten ist der Umsetzungszeitpunkt schon bekannt und liegt im Zeitraum 2024–2029. Für 15 Haltekanten ist noch kein Erhaltungszeitpunkt bekannt.

In der Beilage zum vorliegenden Ratschlag befinden sich zwei Pläne (Beilagen 1 und 2) und eine Liste (Beilage 3) mit der Übersicht über den geplanten Umsetzungszeitpunkt jeder Haltestelle sowie eine Begründung allfälliger Verzögerungen.

### 3.5 Fazit zum Stand und Fortschritt der Umsetzung

Die Zugänglichkeit des ÖV für mobilitätseingeschränkte Personen im Kanton Basel-Stadt liegt heute bei mehr als 80% der Tram- und Kombihaltestellen bzw. 90% der Bushaltestellen und ist damit grundsätzlich bereits gut. Grösstenteils bedarf der Zugang jedoch der Klapprampe und Hilfestellung durch das Personal und kann nicht autonom erfolgen. Bis zum Ablauf der Frist gemäss

BehiG Ende 2023 werden im Kanton Basel-Stadt etwas mehr ein Drittel der Tram- und Kombihaltestellen sowie ein Viertel der Bushaltestellen hindernisfrei umgebaut und autonom zugänglich sein.

Der Regierungsrat hat bereits im letzten Statusbericht dargelegt, dass bei der Umsetzung des BehiG nicht alle Termine wie geplant eingehalten werden können. Der Anteil der Haltestellen, die gemäss Prognose bis Ende 2023 umgesetzt werden, hat in den letzten Jahren abgenommen. Einige Projekte können im Gegenzug beschleunigt werden. Viele benötigen jedoch mehr Zeit, als ursprünglich vorgesehen. Die Gründe dafür sind vielfältig und können sich in ungünstigen Fällen kumulieren:

- Die Projekterarbeitung unter Einbezug verschiedenster Stellen inner- und ausserhalb der Verwaltung ist aufwändig und komplex. Vielfach gilt es, verschiedenste Ansprüche im engen Stadtraum unter einen Hut zu bringen (zum Beispiel hindernisfreie Haltestellen vs. Stadtgrün vs. Parkplätze usw.). Aufgrund der längeren Projekterarbeitung fehlen teilweise die personellen Ressourcen, um die Projekte zeitgerecht der jeweils nächsten Phase zu übergeben.
- Zur Minimierung der Auswirkungen von Baustellen auf den ÖV-Betrieb, den Verkehrsfluss des MIV und umliegende Nutzungen müssen Erhaltungsmassnahmen räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt und Projekte terminlich immer wieder angepasst werden (zum Beispiel Koordination mit grossflächigem Ausbau der Fernwärme oder aufgrund von Umleitungsmöglichkeiten für den MIV und den ÖV).
- Die politischen und rechtlichen Prozesse brauchen manchmal mehr Zeit als angenommen, entweder in der parlamentarischen Beratung oder aufgrund von Referenden oder Einsprachen.
- Die Handhabung des Bundesamts für Verkehr (BAV) bezüglich Genehmigungsprozess von BehiG-Projekten an Tramhaltestellen hat zur Folge, dass für die überwiegende Mehrheit der Tramhaltestellen das sehr zeitaufwändige Plangenehmigungsverfahren des Bundes nötig ist. Dieses Verfahren dauert aufgrund der vielen Projekte kurz vor Ende der Frist des BehiG und der damit verbundenen Ressourcenknappheit beim BAV zudem länger als bisher.

Die genannten Gründe wirken sich spürbar auf den Fortschritt der Umsetzung aus. Der Regierungsrat ist sich dessen bewusst. Allerdings lässt sich der Grossteil der Ursachen nicht oder nur sehr bedingt von Regierungsrat und Verwaltung beeinflussen. Dem Regierungsrat ist es dennoch ein Anliegen, das BehiG im Rahmen seiner Möglichkeiten zeitnah umzusetzen. Deshalb sollen die personellen Ressourcen zur Bearbeitung und Koordination der Projekte für den Zeitraum 2023–2028 wo nötig erhöht werden. Details dazu werden im Kapitel 5.2 erläutert.

## **4. Finanzierung**

### **4.1 Übersicht Finanzierung**

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

- Werden bei einer Haltestelle nebst der Erhaltung ausschliesslich Anpassungen für einen hindernisfreien öffentlichen Verkehr durchgeführt, werden die Kosten dafür durch sog. Rahmenausgabenbewilligungen 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 Grossen Rat wird eine entsprechende Ausgabenbewilligung beantragt. Die Anpassungen für einen hindernisfreien öffentlichen Verkehr werden im Rahmen des Gesamtprojekts

geplant, realisiert und finanziert; die Kosten dafür lassen sich nicht sinnvoll abgrenzen, weshalb sie auch nicht separat ausgewiesen werden.

## 4.2 Aktueller Stand der Ausgaben

Nach aktuellem Wissensstand werden die Halteketten etwa je hälftig über die RAB BehiG und über Projektmittel via separate Ratschläge bzw. Ausgabenberichte finanziert. 2017 hat der Grosse Rat mit dem zweiten BehiG-Ratschlag eine RAB BehiG von 30 Mio. Franken gesprochen.<sup>32</sup> Per Ende 2021 hat die Verwaltung davon 9 Mio. Franken ausgegeben. Zu beachten ist dabei, dass noch nicht alle letztjährigen Baustellen vollständig abgerechnet sind.

## 4.3 Kostenschätzung

Der Regierungsrat hat für den ersten Statusbericht per Ende 2018 eine sehr grobe Kostenschätzung erstellen lassen. Dafür wurden die Haltestellen je nach geschätztem Aufwand für die nötigen Anpassungen in Kategorien zusammengefasst, für die jeweils ein Kostenrahmen geschätzt wurde. Der effektive Anpassungsaufwand lässt sich erst nach Vorliegen der jeweiligen Vorprojekte mit ausreichender Genauigkeit abschätzen. Es lassen sich folgende Kategorien bilden:

Tram- und Kombihalteketten	Bushalteketten
Einfacher Umbau <i>80'000–150'000 Franken</i>	Einfacher Umbau <i>60'000–120'000 Franken</i>
Einfacher Umbau mit Anpassung Umgebung <i>100'000–200'000 Franken</i>	
Leichte Anpassung Gleislage und Umgebung <i>400'000–800'000 Franken</i>	Mittlerer Umbau mit Anpassung Umgebung <i>75'000–150'000 Franken</i>
Mittlerer Umbau mit Anpassung Gleislage und Umgebung/neuer Haltestellentyp <i>1'000'000–1'500'000 Franken</i>	
Umfangreiche Anpassung inkl. Gleis <i>1'000'000–2'000'000 Franken</i>	Grosse Anpassung Umgebung / neuer Haltestellentyp <i>200'000–400'000 Franken</i>

In dieser Kostenschätzung nicht abgebildet sind Haltestellen, die im Rahmen eines Gesamtprojektes umgebaut werden. Die Mittel dafür werden als integraler Teil der gesamten Mittel eines Projektes jeweils mit separatem Ausgabenbericht oder Ratschlag beantragt, wobei die BehiG-bedingten Kosten nicht explizit ausgewiesen werden können. Ohne Umsetzung des hindernisfreien Zugangs sind Projekte gar nicht bewilligungsfähig. Erfahrungsgemäss bewegen sich die geschätzten theoretisch BehiG-bedingten Mehrkosten schätzungsweise jeweils im einstelligen Prozentbereich der neuen Ausgaben eines Gesamtprojektes.

Der Regierungsrat aktualisiert jährlich die Kostenschätzung gemäss dem Planungsstand per Ende Jahr. Zu den **9 Mio. Franken** für bereits umgesetzte Massnahmen kommen voraussichtlich **39 bis 70 Mio. Franken** für die Anpassung von Haltestellen im Rahmen von Erhaltungsmassnahmen hinzu; darin *nicht* enthalten sind Haltestellenanpassungen im Rahmen von Gesamtprojekten. Aufgrund der vorgezogenen Massnahmen gemäss Umsetzungsplan erhöhen sich die Kosten für die bauliche Anpassung infolge Restwertvernichtung bei den vorgezogenen Massnahmen um 3 bis 5 Mio. Franken.

Zu den BehiG-Umsetzungskosten kommen die Kosten für die übergeordnete Planung und die Projektierung von geschätzten **21 Mio. Franken** für die gesamte Projektlaufzeit bis ca. 2028 hinzu.

<sup>32</sup> 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

Anpassungen an den Fahrzeugen und der Haltestellenausstattung der BVB kosten bis Projektende voraussichtlich **7 Mio. Franken**.

Somit belaufen sich die geschätzten Gesamtkosten ohne die Umsetzungskosten für Massnahmen im Rahmen von Gesamtprojekten auf **76 bis 107 Mio. Franken**. Eine Gegenüberstellung der Kostenschätzung mit den bereits abgerechneten Haltestellen ergibt, dass die tatsächlichen Kosten mit grosser Wahrscheinlichkeit am unteren Ende der geschätzten Kostenspanne zu liegen kommen.

Die mit dem zweiten BehiG-Ratschlag<sup>33</sup> für die Jahre 2017 bis 2021 gesprochen Planungsgelder haben ein Jahr länger gereicht als geplant, nämlich bis Ende 2022. Die damals für die bauliche Umsetzung gesprochenen Mittel der Rahmenausgabenbewilligung BehiG in der Höhe von 30 Mio. Franken werden nach heutigem Wissensstand Ende 2026 aufgebraucht sein. Mit dem vorliegenden dritten BehiG-Ratschlag werden die Planungsmittel für die Jahre 2023–2028 beantragt (siehe Kapitel 5). Voraussichtlich 2026 wird ein vierter BehiG-Ratschlag folgen, um die benötigten finanziellen Mittel für die Fortsetzung der baulichen Umsetzung zu beantragen.

## 5. Arbeiten und Kosten im Zeitraum 2023–2028

### 5.1 Gesamtkoordination

Die Umsetzung der Anforderungen des BehiG an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs setzt ein koordiniertes, stufenweises Vorgehen voraus. Das Projekt dauert gemäss dem Umsetzungsplan über die gesetzliche Frist von Ende 2023 an und muss mindestens bis Ende 2028 entsprechend geführt und begleitet werden. Sowohl beim Kanton als auch bei der BVB sind verschiedene Dienststellen und Geschäftsbereiche involviert. Aus diesem Grund braucht es sowohl auf Seiten des Kantons als auch auf Seiten der BVB eine Gesamtprojektleitung. Die Intensität der benötigten Gesamtkoordination nimmt über die Jahre mit dem Fortschreiten des Projekts ab.

Im Zeitraum 2023–2028 fallen folgende Aufgaben für die Gesamtkoordination an:

- Generelle Koordination zwischen den beteiligten Dienststellen des Kantons, der Nachbarkantone und der Transportunternehmen
- Regelmässiges Aktualisieren und Nachführen der Haltestellen-Datenbank, Erstellen von Auswertungen und Analysen, Sicherstellen des Datenaustausches mit den Transportunternehmen und den Nachbarbehörden, Erhebung und anschliessende Aktualisierung der basel-städtischen Daten für die nationale Datenbank über die Zugänglichkeit der Haltestellen
- Überprüfen und gegebenenfalls Anpassen der Projektierungsrichtlinien für Tram- und Bushaltestellen aufgrund laufend gewonnener Erkenntnisse
- Koordinieren der Massnahmen zur Verbesserung der Situation für Velofahrende, insbesondere Koordination und Auswertung des Pilotversuchs velofreundliches Gleis, Erarbeitung der planerischen und politischen Entscheidungsgrundlagen zum weiteren Vorgehen und gegebenenfalls zur Nachrüstung der bereits umgebauten Haltestellen mit dem velofreundlichen Gleis
- Erarbeiten und Umsetzen eines Konzepts für Ersatzmassnahmen bei per Ende 2023 nicht zugänglichen Haltestellen
- Öffentlichkeitsarbeit, Bearbeitung von Medienanfragen, Organisation und Durchführung von Informationsanlässen
- Fachberatung bei der Erarbeitung von Haltestellenprojekten
- Ansprechstelle für gesamtschweizerischen Austausch zur Umsetzung des BehiG

<sup>33</sup> 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

Für diese Aufgaben fallen folgende Kosten an:

- Für die Gesamtprojektleitung beim Kanton wird mit Lohnkosten in der Höhe von insgesamt 750'000 Franken gerechnet (2023–2025 75%-Pensum und 2026–2028 50%-Pensum). Zusätzlich sind Mittel für externe Aufträge von insgesamt 240'000 Franken vorgesehen (2023–2025: 50'000 jährlich und 2026–2028: 30'000 Franken jährlich). Damit können zum Beispiel die Daten für die nationale Datenbank erhoben werden.
- Für die Projektleitung bei der BVB sind analog zur Projektleitung beim Kanton Lohnkosten in der Höhe von insgesamt 750'000 Franken und zusätzlich Mittel für externe Aufträge von insgesamt 240'000 Franken vorgesehen.
- Bezüglich technischer Begleitung und Auswertung des Versuchs «Velofreundlichen Gleis» benötigt die BVB Mittel in der Höhe von 100'000 Franken für die Projektleitung sowie für die Vergabe von externen Aufträgen.
- Das Projekt Umsetzung BehiG muss weiterhin mit Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Dafür werden Mittel in der Höhe von 15'000 Franken jährlich, insgesamt 90'000 Franken beantragt. Damit werden Publikationen und weitere Kommunikationsmittel sowie Informationsanlässe finanziert.
- Ende 2023 läuft die nationale Umsetzungsfrist des BehiG ab. Ab 2024 können Betroffene oder Behindertenorganisationen juristisch gegen den Kanton oder die BVB vorgehen. Um für diesen Fall gerüstet zu sein, werden Mittel für juristische Abklärungen und Beratungen in der Höhe von gesamthaft 200'000 Franken vorsorglich bereitgestellt.

	2023–2025 jährlich	2026–2028 jährlich	2023–2028 TOTAL
Gesamtprojektleitung Kanton	Fr. 150'000	Fr. 100'000	Fr. 750'000
Externe Aufträge Kanton	Fr. 50'000	Fr. 30'000	Fr. 240'000
Projektleitung BVB	Fr. 150'000	Fr. 100'000	Fr. 750'000
Externe Aufträge BVB	Fr. 50'000	Fr. 30'000	Fr. 240'000
Projektleitung velofreundliches Gleis BVB			Fr. 100'000
Öffentlichkeitsarbeit	Fr. 15'000	Fr. 15'000	Fr. 90'000
Juristische Beratungen			Fr. 200'000
<b>Total (inkl. MwSt.)</b>			<b>Fr. 2'370'000</b>

## 5.2 Erarbeitung der Einzelprojekte (Vorstudien, Vor- und Bauprojekte)

Sobald aufgrund der Erhaltungsplanung oder aufgrund von Umgestaltungen das Umsetzungsjahr für den Umbau einer Haltestelle oder mehrerer Haltestellen in einem Strassenzug bekannt ist, beginnt das BVD mit der Erarbeitung der Vorstudie und des Vorprojekts. Zusätzlich wurden die Haltestellen aufgrund ihrer Bedeutung für die Nutzenden priorisiert und mit einem angestrebten Zeitpunkt für die Umsetzung versehen (siehe Kapitel 3.4.1). Je nach vorhandenen Ressourcen und Komplexität des jeweiligen Projekts erarbeitet das BVD die Vorstudien und Vorprojekte intern oder vergibt externe Aufträge an Ingenieurbüros. Die Erarbeitung des Bauprojekts auf Basis des Vorprojekts, die Planaufgabe und die Ausschreibung der Bauarbeiten erfolgen anschliessend durch das Tiefbauamt.

Für diese Aufgaben fallen folgende Kosten an:

- Für die Erarbeitung der Vorstudien wird beim Amt für Mobilität mit Lohnkosten in der Höhe von insgesamt 1,725 Mio. Franken gerechnet (2023–2025: 170%-Pensum und 2026–2028: 150%-Pensum). Zusätzlich sind Mittel für externe Aufträge von insgesamt 750'000 Franken vorgesehen (2023–2025: 200'000 Franken jährlich und 2026–2028: 50'000 Franken jährlich). Der Regierungsrat hat festgestellt, dass viele Projekte mehr Zeit in Anspruch nehmen als zuerst vorgesehen und sich die Umsetzung des BehiG um einige Jahre hinausschieben wird. Die

Gründe dafür sind vielfältig und werden im Kapitel 3.5 genauer beschrieben. Um dennoch eine zeitnahe Umsetzung der BehiG-Anforderungen gewährleisten zu können, beantragt der Regierungsrat, die Mittel zur Erarbeitung der Vorstudien im Vergleich zur Vorperiode zu erhöhen. Zusätzlich wird die Anzahl Projekte in den kommenden Jahren zunehmen, nebst der ordentlichen Erhaltungsplanung stehen insbesondere der Ausbau der Fernwärme und die konkrete Umsetzung des Stadtklimakonzepts an. Um die verschiedenen Anpassungen aufeinander abzustimmen und nach Möglichkeit koordiniert ausführen zu können, ist es wichtig, dass die BehiG-Vorstudien frühzeitig vorliegen. Im Rahmen der Vorstudie werden die verschiedenen Bedürfnisse an den konkreten Raum erhoben, die Machbarkeit grob geprüft und besonders der Standort der Haltestellen festgelegt. Damit kann sichergestellt werden, dass die Anforderungen an den hindernisfreien Umbau der Haltestellen im Rahmen der anderen Bautätigkeiten rechtzeitig einfließen. Einfache Haltestellen können anschliessend für die Ausführung direkt dem Tiefbauamt übergeben werden und benötigen kein Vorprojekt.

- Für die Erarbeitung der Vorprojekte wird bei Städtebau & Architektur pro Jahr mit Lohnkosten in der Höhe von 200'000 Franken gerechnet (Kreditstellen) und mit zusätzlichen Mitteln für externe Aufträge in der Höhe von 50'000 Franken. Daraus ergibt sich ein theoretischer Bedarf von 1,5 Mio. Franken für die Jahre 2023–2028.

Da in den vergangenen sechs Jahren mehr Haltestellen im Rahmen von Gesamtprojekten mit eigener Finanzierung projektiert wurden und es zusätzlich aufgrund von komplexen Projekten zu Verzögerungen kam, sind noch nicht alle Mittel zur Projektierung von Einzelhaltestellen aus dem zweiten BehiG-Ratschlag ausgeschöpft. Diese noch vorhandenen Mittel sollen für die Jahre 2023 bis 2026 verwendet werden. Damit die Mittel bis zum Ende der beantragten Periode ausreichen, beantragt der Regierungsrat eine Erhöhung der bestehenden Ausgabenbewilligung von insgesamt 500'000 Franken für die Jahre 2027 und 2028.

- Für die Erarbeitung der Bauprojekte wird beim Tiefbauamt mit Lohnkosten in der Höhe von insgesamt 3,5 Mio. Franken für Kreditstellen gerechnet (2023–2028: 300%-Pensum). Bis anhin hat das Tiefbauamt die Bauprojekte mit den bestehenden Personalressourcen erarbeitet. Mit der Zunahme der Anzahl Projekte (insbesondere für den Fernwärme-Rollout sowie für die Umsetzung des Stadtklimakonzeptes) und der steigenden Komplexität der Koordination, insbesondere des Bewilligungsablaufs des PGV beim Bundesamt für Verkehr reichen die vorhandenen Ressourcen nicht mehr aus, um die Projekte im vorgesehenen Zeitrahmen zu bearbeiten. Zusätzlich werden einfache Haltestellen direkt und ohne Vorprojekt zur Ausführung übergeben. Im Tiefbauamt sollen daher ebenfalls befristete Kreditstellen geschaffen werden, um den Rückstand aufzuholen und für die steigende Anzahl an neuen Projekten gewappnet zu sein. Die benötigten Mittel werden aus der bereits gesprochenen Rahmenausgabenbewilligung RAB BehiG finanziert.

	2023–2025 jährlich	2026–2028 jährlich	2023–2028 TOTAL
Erarbeitung Vorstudien	Fr. 305'000	Fr. 270'000	Fr. 1'725'000
Externe Aufträge Vorstudien	Fr. 200'000	Fr. 50'000	Fr. 750'000
Erarbeitung Vorprojekte	Fr. 200'000	Fr. 200'000	Fr. 1'200'000
Externe Aufträge Vorprojekte	Fr. 50'000	Fr. 50'000	Fr. 300'000
Abzüglich vorhandene Mittel Projektierung			Fr. -1'000'000
Erarbeitung Bauprojekte			Fr. 3'500'000
Abzüglich Belastung vorhandene RAB			Fr. -3'500'000
<b>Total (inkl. MwSt.)</b>			<b>Fr. 2'975'000</b>

### 5.3 Realisierung

Die Anpassungen an die Anforderungen des BehiG sind mit gewissen Mehrkosten gegenüber der Erneuerung im Bestand verbunden. Die detaillierten Kosten eines Projekts und die Aufteilung zwi-

schen finanzrechtlich gebundenen Ausgaben (Erhaltung) und Neuinvestitionen (Mehrkosten aufgrund der Anforderungen des BehiG) können jeweils erst nach Vorliegen des Vorprojekts genauer beziffert werden. Damit die Mehrkosten gedeckt sind und die Ausführung möglichst gleichzeitig mit der Erhaltungsplanung oder anderen Baumassnahmen erfolgen kann, werden die Mittel für die Realisierung der Haltestellenanpassungen als Rahmenausgabenbewilligung gesprochen. Dies erlaubt eine rasche Reaktion und gewährleistet, dass Haltestellen immer dann umgebaut werden können, wenn ohnehin gebaut wird. Die Freigabe der einzelnen Projekte erfolgt jeweils durch den Regierungsrat. Im Rahmen des zweiten BehiG-Ratschlags 2017 hat der Grosse Rat eine Rahmenausgabenbewilligung BehiG in Höhe von 30 Mio. Franken bewilligt, die seither verwendet wird.

Obwohl noch nicht für alle Haltestellen ein Projekt vorliegt, hat das BVD eine grobe Gesamtkostenschätzung erstellt und aktualisiert diese jährlich im Rahmen des Statusberichts BehiG. Der aktuell vorliegende Stand per Ende 2021 (siehe Kapitel 4.3) geht von Gesamtkosten in der Höhe von 48 bis 79 Mio. aus, die durch die Rahmenausgabenbewilligungen BehiG finanziert werden müssen (inkl. Restwertvernichtung). Eine Gegenüberstellung der Kostenschätzung mit den abgerechneten Kosten für bereits realisierte Haltestellen hat ergeben, dass die tatsächlichen Kosten mit grosser Wahrscheinlichkeit am unteren Ende der geschätzten Kostenspanne zu liegen kommen. Aus diesem Grund verwendet der Regierungsrat aktuell die Schätzung von 48 Mio. Franken als Basis. Ebenfalls im Rahmen der Gesamtkostenschätzung wurde ermittelt, dass die bisher gesprochenen 30 Mio. Franken der Rahmenausgabenbewilligung voraussichtlich Ende 2026 aufgebraucht sein werden. Da derzeit genügend Mittel vorhanden sind und die Kostenschätzung mit gewissen Unsicherheiten verbunden ist, verzichtet der Regierungsrat aktuell darauf, weitere Mittel für die bauliche Umsetzung zu beantragen. Voraussichtlich 2026 wird ein vierter BehiG-Ratschlag folgen, um die benötigten finanziellen Mitteln für die Fortsetzung der baulichen Umsetzung zu beantragen, wenn die 30 Mio. Franken aufgebraucht sind. Der Regierungsrat wird im jährlichen Statusbericht jeweils zum Stand der Ausgaben Auskunft geben.

## 5.4 Kostenübersicht

Die oben erläuterten Aufgaben und Kosten verteilen sich zusammengefasst wie folgt:

Kosten 2023–2028	
<b>Zu Lasten Erfolgsrechnung des BVD</b>	
<i>Anteil für Amt für Mobilität</i>	
Gesamtprojektleitung Kanton	Fr. 750'000
Externe Aufträge Kanton	Fr. 240'000
Öffentlichkeitsarbeit	Fr. 90'000
Juristische Beratungen	Fr. 200'000
Erarbeitung Vorstudien	Fr. 1'725'000
Externe Aufträge Vorstudien	Fr. 750'000
<b>Zwischentotal</b>	<b>Fr. 3'755'000</b>
<i>Anteil für BVB</i>	
Projektleitung BVB	Fr. 750'000
Externe Aufträge BVB	Fr. 240'000
Projektleitung velofreundliches Gleis BVB	Fr. 100'000
<b>Zwischentotal</b>	<b>Fr. 1'090'000</b>
<b>Total (Anteile BVD-Mobilität + BVB)</b>	<b>Fr. 4'845'000</b>
<b>Zu Lasten Investitionsrechnung (Investitionsbereich 2 ÖV – Städtebau &amp; Architektur)</b>	
Erarbeitung Vorprojekte	Fr. 400'000
Externe Aufträge Vorprojekte	Fr. 100'000
<b>Total</b>	<b>Fr. 500'000</b>
<b>Gesamtkosten</b>	<b>Fr. 5'345'000</b>

## 6. BehiG und Velo

### 6.1 Velofreundliches Gleis

Der Grosse Rat hat mit GRB vom 14. Mai 2020<sup>34</sup> zum Ratschlag zur Umgestaltung der Hardstrasse<sup>35</sup> beschlossen, dass bei Kaphaltstellen ohne Velomassnahmen das velofreundliche Gleis zum Einsatz kommen soll. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass der Test an der Haltekante Bruderholzstrasse Richtung Bruderholz zu einem positiven Ergebnis führt. Die BVB hat vom Bundesamt für Verkehr die Genehmigung zur Betriebserprobung des velofreundlichen Gleises erhalten. Das velofreundliche Gleis wurde im Sommer 2021 eingebaut und per Ende November 2021 in Betrieb genommen.

Die ersten Monate nach Inbetriebnahme zeigen ein gemischtes Bild. Grundsätzlich funktioniert das System bei der Tramüberfahrt. Das Gummiprofil hat sich jedoch als viel weniger resistent als erwartet herausgestellt; besonders beim Bremsen und Anfahren im Bereich der Haltestelle nutzt es sich sehr schnell ab. Im März 2022 zeigte sich, dass die erste Version des Gummiprofils im velofreundlichen Gleis eine Schwachstelle aufwies: Dort wo das Gummiprofil zusammengedrückt wird, konnte es dem Gewicht der Trams nicht standhalten und ist eingerissen. In der Folge wurden die Form des Profils und die Gummizusammensetzung angepasst und Anfang April 2022 zum Einsatz gebracht. Auch diese zweite Version hat sich als zu wenig resistent erwiesen. Die geänderte Gummizusammensetzung ist zwar nicht mehr gebrochen, hat der Befahrung durch die Trams jedoch noch weniger Stand gehalten, wobei sich sehr schnell Rillen und Vertiefungen gebildet haben. Mitte Juli 2022 wurde das Gummiprofil deswegen erneut ausgetauscht. Betroffen von diesen zwei Wechseln war jeweils das längste der insgesamt vier Gummiprofile, das sich entlang der Haltestelle befindet (rund 90 Meter Länge). Aufgrund der Länge musste die BVB für die Auswechslung jeweils den Trambetrieb am Abend einstellen und einen Ersatzverkehr organisieren.

Die kurzen Abschnitte, die sich in der Querung der Gundeldingerstrasse befinden, haben länger gehalten, von Ende November 2021 bis Ende Juli 2022. Aufgrund dieser Beobachtung prüfen das Bau- und Verkehrsdepartement und die BVB zurzeit die Option, kürzere Stücke des velofreundlichen Gleises zu verwenden. Diese würden am Anfang und am Ende der Haltestelle zum Einsatz kommen – dort, wo Velofahrende zwischen die Schienen beziehungsweise wieder zurück wechseln. Verkehrsbetriebe in Köln und Brandenburg/Havel erproben diese Variante derzeit im Rahmen ihrer Testversuche – die BVB steht mit ihnen im Austausch. Kürzere Abschnitte könnten die Lebensdauer des velofreundlichen Gleises verlängern, da diese Stücke weniger stark durch das Bremsen und Beschleunigen der Trams beansprucht werden. Macht der Verschleiss dennoch einen Ersatz notwendig, können die kurzen Abschnitte vergleichsweise kostengünstig und mit geringerem zeitlichen Aufwand ohne Tramsperren ersetzt werden.

Die aufgetretenen Risse im Gummiprofil bergen im Winter eine zusätzliche Gefahr. Werden die Risse nicht rechtzeitig entdeckt, kann Wasser in das Gummiprofil eindringen und bei Minustemperaturen innerhalb des Gummiprofils gefrieren, weshalb dieses vom Tram nicht mehr ausreichend heruntergedrückt werden kann. Damit besteht die Gefahr, dass die Trams unter diesen ungünstigen Umständen entgleisen könnten. Die Gummifüllung musste daher über die Wintermonate entfernt werden. Kurzfristig haben die BVB das velofreundliche Gleis, dessen Rille ohne Gummiprofil breiter und tiefer ist als eine herkömmliche Schiene, mit einem Ersatzgummi gefüllt. Dieser halbhohle Ersatzgummi füllt die tiefere Rille soweit wie möglich auf, ohne jedoch die Räder der überfahrenden Trams zu berühren. Damit besteht für das Tram keine Entgleisungsgefahr und für die Velofahrenden ergibt sich während der Wintermonate eine ähnliche Situation wie an einer gewöhnlichen Kaphaltstelle.

<sup>34</sup> 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)

<sup>35</sup> 18.0462.02: Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Ratschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Umgestaltung der Tramhaltestellen in der Hardstrasse

Mittelfristig werden BVB und Kanton gemeinsam mit dem Hersteller vertieft nach Möglichkeiten suchen, das velofreundliche Gleis «wintertauglich» zu machen und damit den ganzjährigen Betrieb zu ermöglichen. Die Entwicklung des velofreundlichen Gleises ist ein laufender Prozess und der Versuch an der Bruderholzstrasse liefert wertvolle Erkenntnisse dazu. Alle Beteiligten optimieren das System laufend. Um den Testbetrieb umfassend auswerten zu können, braucht es im Minimum ein Jahr (Grad der Abnutzung, sämtliche Wetter- und Temperatureinflüsse usw.). Das Bundesamt für Verkehr wird frühestens nach zwei Jahren einen Entscheid über die Betriebserprobung fällen. Das Bau- und Verkehrsdepartement und die BVB planen, im Laufe des Jahres 2023 einen Bericht zum velofreundlichen Gleis zu verfassen. Dieser soll die bis dahin gewonnenen Erkenntnisse zusammenfassen und dient als Grundlage für den Entscheid, ob und in welcher Länge das System – vorbehältlich der Genehmigung durch das Bundesamt für Verkehr – definitiv eingeführt werden soll.

Da aufgrund der oben geschilderten Erfahrungen die Länge des einzubauenden velofreundlichen Gleises stark variiert und die Lebensdauer des Gummiprofils noch nicht verlässlich abgeschätzt werden kann, können die Mehrkosten sowohl für den Bau als auch für den Betrieb und Unterhalt zum heutigen Zeitpunkt nicht genau beziffert werden. Der Regierungsrat wird mit dem Bericht zum velofreundlichen Gleis ausweisen, welche Mittel in welcher Höhe aus welchen Finanzierungsquellen für welchen Nutzen notwendig sein werden. Der vorliegende Ratschlag enthält nebst der Begleitung und Auswertung der Pilothaltestelle keinerlei Kosten für das velofreundliche Gleis.

## 7. Formelle Prüfung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

## 8. Antrag

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilagen

- Entwurf Grossratsbeschluss
- Bauprognose Umsetzung BehiG auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt (Beilage 1)
- Bauprognose Umsetzung BehiG Busnetz des Kantons Basel-Stadt (Beilage 2)
- Bauprognose Umsetzung BehiG (Beilage 3)

## Grossratsbeschluss

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

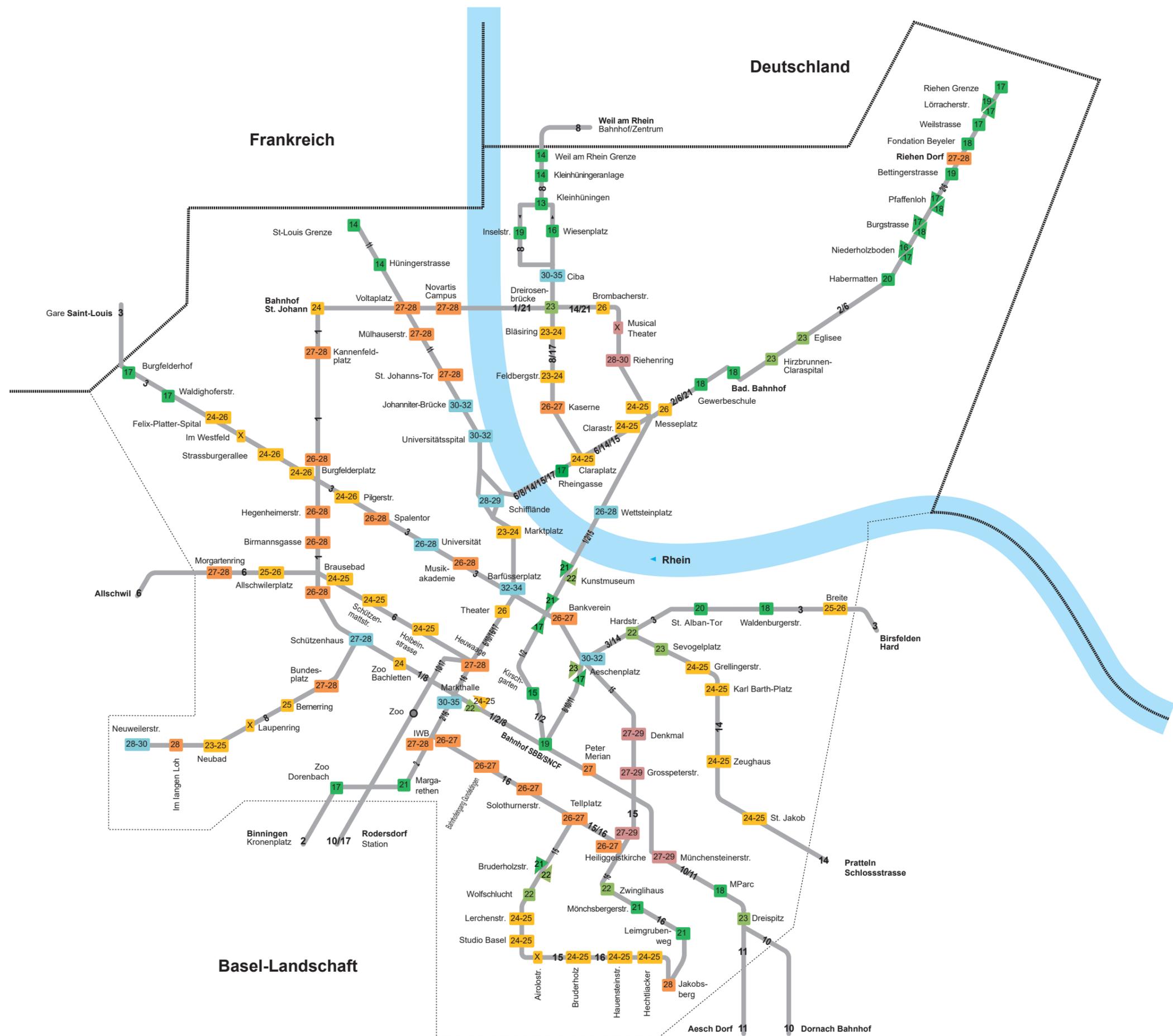
#### Ausgabenbewilligungen für die Gesamtkoordination, Planung und Projektierung für die Jahre 2023 bis 2028

(vom [Datum eingeben])

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

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 5'345'000 für die Gesamtkoordination, Planung und Projektierung für die Jahre 2023 bis 2028 für einen hindernisfreien öffentlichen Tram- und Busverkehr nach Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) zu bewilligen. Diese Ausgaben teilen sich wie folgt auf:
  - Fr. 4'845'000 als Ausgabenbewilligung für die Gesamtkoordination und Planung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD
  - Fr. 500'000 als Erhöhung der Ausgabenbewilligung für die Projektierung von Massnahmen zur Umsetzung des BehiG von Fr. 2'310'000 auf Fr. 2'810'000 zu Lasten der Investitionsrechnung des BVD, Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr»
2. 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 2021 zur Kenntnis.

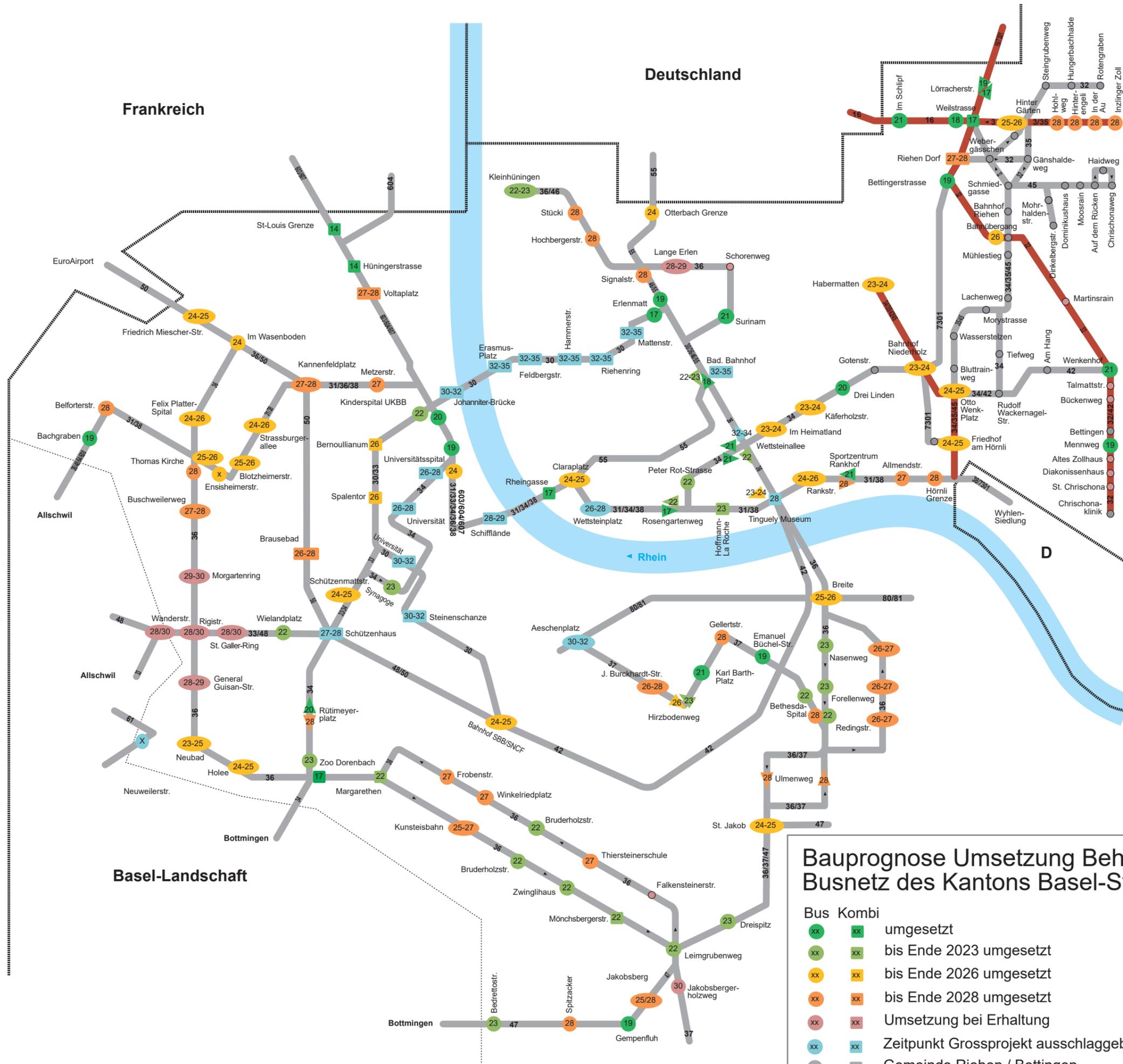
Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.



## Bauprognose Umsetzung BehiG auf dem Tramnetz des Kantons Basel-Stadt

- umgesetzt
- bis Ende 2023 umgesetzt
- bis Ende 2026 umgesetzt
- bis Ende 2028 umgesetzt
- Umsetzung nach Ende 2028
- Zeitpunkt Grossprojekt ausschlaggebend
- Verantwortung BLT

Stand: per Ende 2021



### Bauprognose Umsetzung BehiG Busnetz des Kantons Basel-Stadt

Bus	Kombi	Umsetzung
xx (green)	xx (green)	umgesetzt
xx (light green)	xx (light green)	bis Ende 2023 umgesetzt
xx (yellow)	xx (yellow)	bis Ende 2026 umgesetzt
xx (orange)	xx (orange)	bis Ende 2028 umgesetzt
xx (red)	xx (red)	Umsetzung bei Erhaltung
xx (cyan)	xx (cyan)	Zeitpunkt Grossprojekt ausschlaggebend
xx (grey)	xx (grey)	Gemeinde Riehen / Bettingen

Stand: per Ende 2020

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Kategorie Umsetzungsplan	Prognose Umsetzungsplan	Verzögerung
Aeschenplatz	Kleinhünigen	8 / 10 / 11		Sehr hoch	umgesetzt	Aeschengraben	2017	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Aeschenplatz	Bahnhof SBB	8 / 10 / 11		Sehr hoch	Bauprojekt	Aeschenplatz - Weichenersatz	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Aeschenplatz	Tellplatz	11E / 15		Sehr hoch	Vorstudie	Aeschenplatz	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Aeschenplatz	Kunstmuseum	11E / 15		Sehr hoch	Vorstudie	Aeschenplatz	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Aeschenplatz	Pratteln	14		Sehr hoch	Vorstudie	Aeschenplatz	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Aeschenplatz	Birsfelden Hard	3		Sehr hoch	Vorstudie	Aeschenplatz	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Aeschenplatz	Burgfelderhof	3 / 14		Sehr hoch	Vorstudie	Aeschenplatz	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Aeschenplatz	von Breite		80 / 81	Sehr hoch	Vorstudie	Aeschenplatz	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Aeschenplatz	Breite		80 / 81	Sehr hoch	Vorstudie	Aeschenplatz	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Aeschenplatz	Bottingen		37	Sehr hoch	Vorstudie	Aeschenplatz	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Airolostrasse	Bruderholz	15		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Airolostrasse	Aeschenplatz	15		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Allmendstrasse	Riehen		31 / 38	Mittel	Vorstudie	Allmendstrasse	2027	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2027 vorgezogen	
Allmendstrasse	Wettsteinplatz		31 / 38	Mittel	Vorstudie	Allmendstrasse	2027	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2027 vorgezogen	
Allschwilerplatz	Allschwil	6		Sehr hoch	Vorprojekt	Allschwilerplatz	2025-2026	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	erst 2019 Entscheid Projekt vorzuziehen
Allschwilerplatz	Riehen Grenze	6		Sehr hoch	Vorprojekt	Allschwilerplatz	2025-2026	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	erst 2019 Entscheid Projekt vorzuziehen
Altes Zollhaus	Chrischonaklinik		32	Niedrig	Vorstudie	Bettingen		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Altes Zollhaus	Bettingen Dorf		32	Niedrig	Vorstudie	Bettingen		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Bachgraben	Schlaufe 64 Arlesheim		64	Mittel	umgesetzt	Belforterstrasse - Bachgraben	2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Bachgraben	von Allschwil		38 / 48	Mittel	umgesetzt	Belforterstrasse - Bachgraben	2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Bachgraben	Allschwil		38 / 48	Mittel	umgesetzt	Belforterstrasse - Bachgraben	2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Bachgraben	Schlaufe 31 / 608		31 / 608	Mittel	umgesetzt	Belforterstrasse - Bachgraben	2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Badischer Bahnhof	Eglisee	2 / 6		Sehr hoch	umgesetzt	Badischer Bahnhof & Rosentalstrasse	2018	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Badischer Bahnhof	Barfüsserplatz	2 / 6		Sehr hoch	umgesetzt	Badischer Bahnhof & Rosentalstrasse	2018	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Badischer Bahnhof	Endhalt 21	1 / 21		Sehr hoch	umgesetzt	Badischer Bahnhof & Rosentalstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Badischer Bahnhof	Binningen mittleres Gleis (Richtung Messeplatz)	1 / 2 / 21		Sehr hoch	umgesetzt	Badischer Bahnhof & Rosentalstrasse	2018	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Badischer Bahnhof	Kleinhünigen		36 / 55	Sehr hoch	umgesetzt	Badischer Bahnhof & Rosentalstrasse	2018-2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Badischer Bahnhof	Breite		36 / 55	Sehr hoch	Bauprojekt	Schwarzwaldallee	2022-2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Badischer Bahnhof	Bahnhof SBB		30 / 7301	Sehr hoch	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Bahnhof SBB	Aeschenplatz (8), Aussteiger Tram 1	1 / 8		Sehr hoch	umgesetzt	Centralbahnplatz	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Bahnhof SBB	Aeschenplatz (10, 11)	10 / 11		Sehr hoch	umgesetzt	Centralbahnplatz	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Bahnhof SBB	Dreispietz (10, 11)	10 / 11		Sehr hoch	umgesetzt	Centralbahnplatz	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Bahnhof SBB	Kirschgarten (2)	1 / 2		Sehr hoch	umgesetzt	Centralbahnplatz	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Bahnhof SBB	Markthalle (2, 8)	2 / 8		Sehr hoch	umgesetzt	Centralbahnplatz	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Bahnhof SBB	Markthalle (Einstieger Tram 1)	1		Sehr hoch	umgesetzt	Centralbahnplatz	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Bahnhof SBB	Badischer Bahnhof		30	Sehr hoch	Vorprojekt	Bahnhof SBB - Bus	2025	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2025 vorgezogen	Koordination Baustelle Westflügel und Markthalle
Bahnhof SBB	Flughafen		50	Sehr hoch	Vorprojekt	Bahnhof SBB - Bus	2025	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2025 vorgezogen	Koordination Baustelle Westflügel und Markthalle
Bahnhof SBB	Allschwil		48	Sehr hoch	Vorprojekt	Bahnhof SBB - Bus	2025	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2025 vorgezogen	Koordination Baustelle Westflügel und Markthalle
Bahnhof St. Johann	Bahnhof SBB	1		Sehr hoch	Bauprojekt	Bahnhof St. Johann	2024	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2024 vorgezogen	
Bahnhof St. Johann	Dreirosenbrücke	1		Sehr hoch	Bauprojekt	Bahnhof St. Johann	2024	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2024 vorgezogen	
Bahnhof St. Johann	Endhalt 21	21		Sehr hoch	Bauprojekt	Bahnhof St. Johann	2024	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2024 vorgezogen	
Bahnhofeingang Gundeldingen	Theater	11E / 16		Sehr hoch	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2027 Erhaltung	Koordination mit Erhaltung
Bahnhofeingang Gundeldingen	Heiliggeistkirche	11E / 16		Sehr hoch	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2027 Erhaltung	Koordination mit Erhaltung
Bahnübergang Bettingen Dorf			32	Mittel	Vorstudie	Bahnübergang	2026	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Bahnübergang Bettingenstrasse			32 / 34	Mittel	Vorstudie	Bahnübergang	2026	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Bankverein	Badischer Bahnhof	1 / 2		Hoch	umgesetzt	Elisabethenstrasse	2017-2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Bankverein	Bahnhof SBB	1 / 2		Hoch	umgesetzt	St. Alban-Graben	2019-2022	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Bankverein	Aeschenplatz	3 / 8 / 10 / 11 / 11E / 14 / 15		Hoch	Vorprojekt	Umgestaltung Aeschenvorstadt	2026-2027	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2027 Erhaltung	
Bankverein	Barfüsserplatz	3 / 8 / 10 / 11 / 11E / 14 / 15		Hoch	Vorprojekt	Umgestaltung Aeschenvorstadt	2026-2027	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2027 Erhaltung	
Barfüsserplatz	Bankverein	3		Hoch	Vorprojekt	Kohlenberg	2027-2029	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	nach 2028 Erhaltung	
Barfüsserplatz	Burgfelderhof	3		Hoch	Vorprojekt	Kohlenberg	2027-2029	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	nach 2028 Erhaltung	

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Kategorie Umsetzungsplan	Prognose Umsetzungsplan	Verzögerung
Barfüsserplatz	Marktplatz	6 / 8 / 11 / 14 / 16 / 17		Hoch	Vorstudie	Barfüsserplatz	2032-2034	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Barfüsserplatz	von Marktplatz	6 / 8 / 11 / 14 / 15 / 16 / 17		Hoch	Vorstudie	Barfüsserplatz	2032-2034	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Bedrettostrasse	Bottingen		37 / 47	Niedrig	Bauprojekt	Bedrettostrasse	2022-2023	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2023 vorgezogen	
Bedrettostrasse	Dreispietz		37 / 47	Niedrig	Bauprojekt	Bedrettostrasse	2022-2023	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2023 vorgezogen	
Belforterstrasse	Schifflande		31 / 38	Mittel	Bauprojekt	Belforterstrasse	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Belforterstrasse	Bachgraben		31 / 38	Mittel	Bauprojekt	Belforterstrasse	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Bernerring	Bankverein	8		Niedrig	Vorprojekt	Neubadstrasse	2025	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	
Bernerring	Neuweilerstrasse	8		Niedrig	Vorprojekt	Neubadstrasse	2025	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	
Bernoullianum	Badischer Bahnhof		30 / 33	Sehr hoch	Vorstudie	Bernoullianum/Spalenter	2026	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	Abhängigkeit Tramnetzentwicklung
Bernoullianum	Bahnhof SBB		30 / 33	Sehr hoch	Vorstudie	Bernoullianum/Spalenter	2026	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	Abhängigkeit Tramnetzentwicklung
Bethesda-Spital	Bottingen		37	Sehr hoch	Bauprojekt	Bethesda-Spital	2022-2023	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2023 vorgezogen	
Bethesda-Spital	Aeschenplatz		37	Sehr hoch	Bauprojekt	Bethesda-Spital	2022-2023	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2023 vorgezogen	
Bettingerstrasse	Riehen Grenze	2 / 6		Mittel	umgesetzt	Aeusserer Baselstrasse	2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Bettingerstrasse	Allschwil	2 / 6		Mittel	umgesetzt	Aeusserer Baselstrasse	2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Bettingerstrasse	Bettingen Dorf		32	Mittel	umgesetzt	Aeusserer Baselstrasse	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Bettingerstrasse	Riehen Dorf		32	Mittel	umgesetzt	Aeusserer Baselstrasse	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Birmannsgasse	Dreirosenbrücke	1		Mittel	Vorprojekt	Spalening	2026-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Birmannsgasse	Bahnhof SBB	1		Mittel	Vorprojekt	Spalening	2026-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Bläsiring	Wiesenplatz	8 / 17		Hoch	Bauprojekt	Klybeckstrasse	2023-2024	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2024 Erhaltung	
Bläsiring	Barfüsserplatz	8 / 17		Hoch	Bauprojekt	Klybeckstrasse	2023-2024	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2024 Erhaltung	
Blotzheimerstrasse	Schifflande		31 / 38	Sehr hoch	Vorstudie	Hegenheimerstrasse	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	politischer Prozess Zusammenlegung
Blotzheimerstrasse	Bachgraben		31 / 38	Sehr hoch	Vorstudie	Hegenheimerstrasse	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	politischer Prozess Zusammenlegung
Brausebad	Riehen Grenze	6		Hoch	Vorprojekt	Austrasse	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Brausebad	Allschwil	6		Hoch	Vorprojekt	Austrasse	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Brausebad	Flughafen		50	Hoch	Vorprojekt	Spalening	2026-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Brausebad	Bahnhof SBB		50	Hoch	Vorprojekt	Spalening	2026-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Brausebad	Dreirosenbrücke	1		Hoch	Vorprojekt	Spalening	2026-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Brausebad	Bahnhof SBB	1		Hoch	Vorprojekt	Spalening	2026-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Breite	Bankverein	3		Hoch	Vorprojekt	Breite	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Breite	Birsfelden Hard	3		Hoch	Vorprojekt	Breite	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Breite	Aeschenplatz		80 / 81	Hoch	Vorprojekt	Breite	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Breite	Liestal		80 / 81	Hoch	Vorprojekt	Breite	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Breite	St. Jakob		36	Hoch	Vorprojekt	Breite	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Breite	Badischer Bahnhof		36	Hoch	Vorprojekt	Breite - Sanierung Brücke	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Brombacherstrasse	Pratteln	14 / 21		Hoch	Vorprojekt	Brombacherstrasse	2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Brombacherstrasse	Dreirosenbrücke	14 / 21		Hoch	Vorprojekt	Brombacherstrasse	2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Bruderholz	Tellplatz	15 / 16		Mittel	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Bruderholz	Aeschenplatz	15 / 16		Mittel	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Bruderholzstrasse	Bruderholz	15		Hoch	umgesetzt	Bruderholzstrasse & Wolfsschlucht	2021-2022	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Bruderholzstrasse	Aeschenplatz	15		Hoch	Bauprojekt	Bruderholzstrasse & Wolfsschlucht	2021-2022	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Bruderholzstrasse	Dreispietz		36	Hoch	Bauprojekt	Bruderholzstrasse & Wolfsschlucht	2021-2022	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Bruderholzstrasse	Neubad		36	Hoch	Bauprojekt	Bruderholzstrasse & Wolfsschlucht	2021-2022	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Bückenweg	Bettingen Dorf		32 / 42	Niedrig	Vorstudie	Bettingen		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Bückenweg	Riehen		32 / 42	Niedrig	Vorstudie	Bettingen		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Bundesplatz	Bankverein	8		Niedrig	Vorstudie	Bundesstrasse/Schützenhaus	2027-2028	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Bundesplatz	Neuweilerstrasse	8		Niedrig	Vorstudie	Bundesstrasse/Schützenhaus	2027-2028	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Burgfelderhof	Gare de Saint-Louis	3		Sehr hoch	umgesetzt	Verlängerung Tram 3	2016-2017	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Burgfelderhof	Bankverein	3		Sehr hoch	umgesetzt	Verlängerung Tram 3	2016-2017	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Burgfelderplatz	Bankverein	3		Sehr hoch	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 Erhaltung	Verzögerung durch lange politische Beratung
Burgfelderplatz	Burgfelderhof	3		Sehr hoch	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 Erhaltung	Verzögerung durch lange politische Beratung
Burgfelderplatz	Dreirosenbrücke	1		Sehr hoch	Vorprojekt	Spalening	2026-2028	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2028 Erhaltung	sehr komplexes Projekt, auf Erhaltung abgestimmt
Burgfelderplatz	Bahnhof SBB	1		Sehr hoch	Vorprojekt	Spalening	2026-2028	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2028 Erhaltung	sehr komplexes Projekt, auf Erhaltung abgestimmt
Burgstrasse	Riehen Grenze	2 / 6		Niedrig	umgesetzt	Aeusserer Baselstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Burgstrasse	Allschwil	2 / 6		Niedrig	umgesetzt	Aeusserer Baselstrasse	2016-2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Buschweilerweg	Neubad		36	Mittel	Vorstudie	Buschweilerweg	2027-2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Buschweilerweg	Luzerneriring		36	Mittel	Vorstudie	Buschweilerweg	2027-2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Ciba	Wiesenplatz	8 / 17		Mittel	Vorstudie	Tram Klybeck	2030-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Ciba	Barfüsserplatz	8 / 17		Mittel	Vorstudie	Tram Klybeck	2030-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Claraplatz	Wiesenplatz	8 / 17		Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Kategorie Umsetzungsplan	Prognose Umsetzungsplan	Verzögerung
Claraplatz	Barfüsserplatz (8, 17)	8 / 17		Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Claraplatz	Schifflande		31 / 34 / 38	Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Claraplatz	Grenze Otterbach		55	Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Claraplatz	Barfüsserplatz (6, 8, 14, 15)	6 / 14 / 15		Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Claraplatz	Messeplatz	6 / 14		Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Clarastrasse	Barfüsserplatz	6 / 14 / 15		Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Clarastrasse	Messeplatz	6 / 14		Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Denkmal	Tellplatz	11E / 15		Mittel	Vorprojekt	Gesamtverkehr Grosspeter-Dreispietz	2027-2029	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
Denkmal	Aeschepplatz	11E / 15		Mittel	Vorprojekt	Gesamtverkehr Grosspeter-Dreispietz	2027-2029	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
Diakonissenhaus	Chrischonaklinik		32	Niedrig	Vorstudie	Bettingen		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Diakonissenhaus	Bettingen Dorf		32	Niedrig	Vorstudie	Bettingen		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Drei Linden	Claraplatz		34 / 42	Mittel	umgesetzt	Drei Linden Pilotversuch	2020	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Drei Linden	Riehen		34 / 39 / 42	Mittel	umgesetzt	Drei Linden Pilotversuch	2020	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Dreirosenbrücke	Brombacherstrasse	1 / 14 / 21		Sehr hoch	Bauprojekt	Klybeckstrasse/Dreirosenbrücke	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Dreirosenbrücke	Voltaplatz	1 / 14 / 21		Sehr hoch	Bauprojekt	Klybeckstrasse/Dreirosenbrücke	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Dreirosenbrücke	Wiesenplatz	8 / 17		Sehr hoch	Bauprojekt	Klybeckstrasse/Dreirosenbrücke	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Dreirosenbrücke	Barfüsserplatz	8 / 17		Sehr hoch	Bauprojekt	Klybeckstrasse/Dreirosenbrücke	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Dreispietz	St. Jakob		36 / 37 / 47	Sehr hoch	Bauprojekt	Knoten Dreispietz	2023-2024	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Dreispietz	Leimgrubenweg		36 / 37 / 47	Sehr hoch	Bauprojekt	Knoten Dreispietz	2023-2024	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Dreispietz	Aesch / Dornach	10 / 11 / 11E		Sehr hoch	Bauprojekt	Knoten Dreispietz	2023-2024	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Dreispietz	Rodersdorf	10 / 11 / 11E		Sehr hoch	Bauprojekt	Knoten Dreispietz	2023-2024	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Eglisee	Badischer Bahnhof	2 / 6		Mittel	Bauprojekt	Riehenstrasse	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Eglisee	Riehen Grenze	2 / 6		Mittel	Bauprojekt	Riehenstrasse	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Emanuel-Büchel-Strasse	Bottmingen		37	Mittel	umgesetzt	Gellerstrasse Ost	2018-2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Emanuel-Büchel-Strasse	Aeschepplatz		37	Mittel	umgesetzt	Gellerstrasse Ost	2018-2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Ensisheimerstrasse	Schifflande		31 / 38	Mittel	Vorstudie	Hegenheimerstrasse	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Ensisheimerstrasse	Bachgraben		31 / 38	Mittel	Vorstudie	Hegenheimerstrasse	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Erasmusplatz	Badischer Bahnhof		30	Mittel	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Erasmusplatz	Bahnhof SBB		30	Mittel	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Erlenmatt	Bahnhof SBB		30	Mittel	umgesetzt	Erlenmatt BehiG Bus	2017	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Erlenmatt	Badischer Bahnhof		30	Mittel	umgesetzt	Erlenmatt BehiG Bus	2017	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Erlenmatt	Kleinhünigen		36 / 55	Mittel	umgesetzt	Erlenmatt Süd-Ost	2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Erlenmatt	von Kleinhünigen		36 / 55	Mittel	umgesetzt	Erlenmatt Süd-Ost	2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Falkensteinerstrasse	Neubad		36	Niedrig	Vorstudie	Domacherstrasse		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Feldbergstrasse	Wiesenplatz	8 / 17		Hoch	Bauprojekt	Klybeckstrasse	2023-2024	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2024 Erhaltung	
Feldbergstrasse	Barfüsserplatz	8 / 17		Hoch	Bauprojekt	Klybeckstrasse	2023-2024	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2024 Erhaltung	
Feldbergstrasse	Badischer Bahnhof		30	Hoch	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Feldbergstrasse	Bahnhof SBB		30	Hoch	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Felix Platter-Spital	Bankverein	3		Sehr hoch	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	Ausführung mit Projekt Burgfelder- Missionsstr.
Felix Platter-Spital	Burgfelderhof	3		Sehr hoch	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	Ausführung mit Projekt Burgfelder- Missionsstr.
Felix Platter-Spital	Neubad		36	Sehr hoch	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	Ausführung mit Projekt Burgfelder- Missionsstr.
Felix Platter-Spital	Kannenfeldplatz		36	Sehr hoch	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	Ausführung mit Projekt Burgfelder- Missionsstr.
Fondation Beyeler	Allschwil	6		Mittel	umgesetzt	Lörracherstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Fondation Beyeler	Riehen Grenze	6		Mittel	umgesetzt	Lörracherstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Forellenweg	St. Jakob		36	Mittel	Bauprojekt	Lehenmattstrasse	2022-2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Forellenweg	Breite		36	Mittel	Vorstudie	Birsstrasse	2026-2027	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
Friedhof am Hömli	Otto Wenk-Platz (34)		31 / 34 / 7301	Mittel	Bauprojekt	Hörnliallee	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Friedhof am Hömli	Hörnli Grenze (31)		31 / 34	Mittel	Bauprojekt	Hörnliallee	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Friedhof am Hömli	Bad. Rheinfeldten		7301	Mittel	Bauprojekt	Hörnliallee	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Kategorie Umsetzungsplan	Prognose Umsetzungsplan	Verzögerung
Friedrich Miescher-Str.	Flughafen		50	Sehr hoch	Vorprojekt	Friedrich Miescher-Str.	2024-2025	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2025 vorgezogen	Wechsel Bedeutung, Planung wurde dann vorgezogen
Friedrich Miescher-Str.	Bahnhof SBB		50	Sehr hoch	Vorprojekt	Friedrich Miescher-Str.	2024-2025	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2025 vorgezogen	Wechsel Bedeutung, Planung wurde dann vorgezogen
Frobenstrasse	Neubad		36	Mittel	Bauprojekt	Dornacherstrasse - Umsetzung	2027	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2027 vorgezogen	
Gellerstrasse	Bottingen		37	Mittel	Bauprojekt	Gellerstrasse	2028	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Gellerstrasse	Aeschenplatz		37	Mittel	Bauprojekt	Gellerstrasse	2028	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Gempenfluh	Bottingen		37 / 47	Niedrig	umgesetzt	Gempenfluh	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Gempenfluh	Aeschenplatz		37 / 47	Niedrig	umgesetzt	Gempenfluh	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
General Guisan-Strasse	Neubad		36	Niedrig	Vorstudie	General Guisan-Strasse	2028-2029	RAB BehiG	Projekt vorhanden	nach 2028 Erhaltung	
General Guisan-Strasse	Luzerneriring		36	Niedrig	Vorstudie	General Guisan-Strasse	2028-2029	RAB BehiG	Projekt vorhanden	nach 2028 Erhaltung	
Gewerbeschule	Messeplatz	1 / 2 / 6 / 21		Hoch	umgesetzt	Badischer Bahnhof & Rosentalstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Gewerbeschule	Badischer Bahnhof	1 / 2 / 6 / 21		Hoch	umgesetzt	Badischer Bahnhof & Rosentalstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Grellingerstrasse	Pratteln	14		Mittel	Bauprojekt	Hardstrasse & Karl Barth-Platz	2022-2024	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	
Grellingerstrasse	Dreirosenbrücke	14		Mittel	Bauprojekt	Hardstrasse & Karl Barth-Platz	2022-2024	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	
Grosspeterstrasse	Tellplatz	11E / 15		Mittel	Vorprojekt	Gesamtverkehr Grosspeter-Dreispez	2027-2029	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
Grosspeterstrasse	Aeschenplatz	11E / 15		Mittel	Vorprojekt	Gesamtverkehr Grosspeter-Dreispez	2027-2029	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
Habermatten	Riehen Grenze	2 / 6		Mittel	umgesetzt	Aeusserer Baselstrasse	2020-2021	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Habermatten	Allschwil	2 / 6		Mittel	umgesetzt	Aeusserer Baselstrasse	2020-2021	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Habermatten	Gotenstr. (Normal- und Gelenkbusse)		34 / 42	Mittel	Bauprojekt	Rauracherstrasse Nord / Mitte	2023-2024	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	politischer Prozess
Habermatten	Niederholz Bahnhof (Kleinbusse)		34 / 35 / 42 / 45	Mittel	Bauprojekt	Rauracherstrasse Nord / Mitte	2023-2024	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	politischer Prozess
Habermatten	Aussteigen L 34/34/45/42		34 / 35 / 42 / 45	Mittel	Bauprojekt	Rauracherstrasse Nord / Mitte	2023-2024	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	politischer Prozess
Hammerstrasse	Badischer Bahnhof		30	Mittel	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Hammerstrasse	Bahnhof SBB		30	Mittel	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Hardstrasse	Bankverein	3 / 14		Mittel	Bauprojekt	Hardstrasse & Karl Barth-Platz	2022-2024	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Hardstrasse	Breite	3 / 14		Mittel	Bauprojekt	Hardstrasse & Karl Barth-Platz	2022-2024	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Hauensteinstrasse	Heiliggeistkirche	16		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Hauensteinstrasse	Bruderholz	16		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Hechtliacker	Heiliggeistkirche	16		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Hechtliacker	Bruderholz	16		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Hegenheimerstrasse	Dreirosenbrücke	1		Mittel	Vorprojekt	Spalenring	2026-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Hegenheimerstrasse	Bahnhof SBB	1		Mittel	Vorprojekt	Spalenring	2026-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Heiliggeistkirche	Tellplatz (15)	11E / 15		Mittel	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
Heiliggeistkirche	Bruderholz (16)	16		Mittel	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
Heiliggeistkirche	Schifflande (16)	16		Mittel	Vorprojekt	Gesamtverkehr Grosspeter-Dreispez	2027-2029	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
Heiliggeistkirche	Aeschenplatz (15)	11E / 15		Mittel	Vorprojekt	Gesamtverkehr Grosspeter-Dreispez	2027-2029	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
Heuwaage	Theater	6 / 10 / 11E / 16 / 17		Hoch	Vorprojekt	Binnergerstrasse	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Heuwaage	von Theater	6 / 10 / 11E / 16 / 17		Hoch	Vorprojekt	Binnergerstrasse	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Hinter Gärten	Inzlingen	3		Mittel	Vorstudie	Hinter Gärten	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Hinter Gärten	Weilstrasse	3		Mittel	Vorstudie	Hinter Gärten	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Hinterengeli	Inzlingen	35 / 3		Niedrig	Vorstudie	Inzlingerstrasse	2028	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Hinterengeli	Weilstrasse	35 / 3		Niedrig	Vorstudie	Inzlingerstrasse	2028	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Hirzbodenweg	Aeschenplatz	37		Mittel	Bauprojekt	Hirzbodenweg	2023	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2023 vorgezogen	
Hirzbodenweg	Bottingen	37		Mittel	Vorprojekt	Hirzbodenweg	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Hirzbrunnen Claraspital	Badischer Bahnhof	2 / 6		Sehr hoch	Bauprojekt	Riehenstrasse	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Hirzbrunnen Claraspital	Eglisee	2 / 6		Sehr hoch	Bauprojekt	Riehenstrasse	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Hochbergerstrasse	Kleinhüningen	36		Niedrig	Vorstudie	Wiesendamm-Promenade	2028	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Hochbergerstrasse	Badischer Bahnhof	36		Niedrig	Vorstudie	Wiesendamm-Promenade	2028	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Hoffmann-La Roche	Riehen	31 / 38 / 42		Mittel	Bauprojekt	Umgebung Roche	2021-2024	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Hoffmann-La Roche	Wettsteinplatz	31 / 38 / 42		Mittel	Bauprojekt	Umgebung Roche	2021-2024	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Hohlweg	Inzlingen	35 / 3		Niedrig	Vorstudie	Inzlingerstrasse	2028	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Kategorie Umsetzungsplan	Prognose Umsetzungsplan	Verzögerung
Hohweg	Weilstrasse		35 / 3	Niedrig	Vorstudie	Inzlingerstrasse	2028	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Holbeinstrasse	Riehen Grenze	6		Mittel	Vorprojekt	Austrasse	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Holbeinstrasse	Allschwil	6		Mittel	Vorprojekt	Austrasse	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Holee	Dreispietz		36	Mittel	Vorprojekt	Holeestrasse	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Holee	Neubad		36	Mittel	Vorprojekt	Holeestrasse	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Hörnli Grenze	Riehen		31 / 38	Mittel	Vorprojekt	Hörnli Grenze	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Hörnli Grenze	Wettsteinplatz		31 / 38	Mittel	Vorprojekt	Hörnli Grenze	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Hünigerstrasse	Aesch	11	603 / 604 / 607	Mittel	umgesetzt	Elsässerstrasse	2014	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Hünigerstrasse	St-Louis Grenze	11	603 / 604 / 607	Mittel	umgesetzt	Elsässerstrasse	2014	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Im Heimatland	Claraplatz		34 / 42	Mittel	Bauprojekt	Bäumlihofstrasse	2023-2024	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	
Im Heimatland	Riehen		34 / 42	Mittel	Bauprojekt	Bäumlihofstrasse	2023-2024	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	
Im langen Loh	Bankverein	8		Niedrig	Vorprojekt	Neuweilerstrasse - Im langen Loh	2028	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Im langen Loh	Neuweilerstrasse	8		Niedrig	Vorprojekt	Neuweilerstrasse - Im langen Loh	2028	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Im Schlipf	Weil am Rhein		6 / 16	Niedrig	umgesetzt	Weilstrasse	2021-2022	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Im Schlipf	Weilstrasse		6 / 16	Niedrig	umgesetzt	Weilstrasse	2021-2022	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Im Wasenboden	von Kannenfeldplatz		36 / 50	Sehr hoch	Bauprojekt	Im Wasenboden	2024	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2024 vorgezogen	
Im Wasenboden	Kannenfeldplatz		36 / 50	Sehr hoch	Bauprojekt	Im Wasenboden	2024	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2024 vorgezogen	
Im Westfeld	Bankverein	3		Mittel	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2026 Erhaltung	
Im Westfeld	Burgfelderhof	3		Mittel	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2026 Erhaltung	
In der Au	Inzlingen		35 / 3	Niedrig	Vorstudie	Inzlingerstrasse	2028	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
In der Au	Weilstrasse		35 / 3	Niedrig	Vorstudie	Inzlingerstrasse	2028	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Inselstrasse	Neuweilerstrasse	8		Mittel	umgesetzt	Kleinhünigerstrasse	2018-2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Inzlinger Zoll	Inzlingen		35 / 3	Niedrig	Vorstudie	Inzlingerstrasse	2028	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Inzlinger Zoll	Weilstrasse		35 / 3	Niedrig	Vorstudie	Inzlingerstrasse	2028	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
IWB	Theater	11E / 16		Mittel	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
IWB	Heiliggeistkirche	11E / 16		Mittel	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
IWB	Binningen Kronenplatz	2		Mittel	Vorstudie	IWB Gleiskurve	2028-2029	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
IWB	Badischer Bahnhof	2		Mittel	Vorstudie	IWB Gleiskurve	2028-2029	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
J. Burckhardt-Strasse	Bottingen		37	Mittel	Vorstudie	J. Burckhardt-Strasse	2026-2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
J. Burckhardt-Strasse	Aeschenplatz		37	Mittel	Vorstudie	J. Burckhardt-Strasse	2026-2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Jakobsberg	Heiliggeistkirche	16		Niedrig	Vorstudie	Jakobsberg	2028	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Jakobsberg	Bruderholz	16		Niedrig	Vorstudie	Jakobsberg	2028	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2028 Erhaltung	
Jakobsberg	Bottingen		37 / 47	Niedrig	Bauprojekt	Jakobsbergerstr.	2025 / 2028	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	
Jakobsberg	Dreispietz		37 / 47	Niedrig	Bauprojekt	Jakobsbergerstr.	2025 / 2028	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	
Johanniterbrücke	Badischer Bahnhof		30	Hoch	Vorstudie	Tram 30 - Grossbasel - St. Johanns-Vorstadt	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Johanniterbrücke	Bahnhof SBB		30	Hoch	Vorstudie	Tram 30 - Grossbasel - St. Johanns-Vorstadt	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Johanniterbrücke	Aesch	11		Hoch	Vorstudie	Tram 30 - Grossbasel - St. Johanns-Vorstadt	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Johanniterbrücke	St-Louis Grenze	11		Hoch	Vorstudie	Tram 30 - Grossbasel - St. Johanns-Vorstadt	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Käferholzstrasse	Claraplatz		34 / 42	Mittel	Bauprojekt	Bäumlihofstrasse	2023-2024	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	
Käferholzstrasse	Riehen		34 / 42	Mittel	Bauprojekt	Bäumlihofstrasse	2023-2024	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	
Kannenfeldplatz	Bachgraben		31 / 38	Hoch	Vorprojekt	Kannenfeldplatz	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Kannenfeldplatz	Schifflande		31 / 36 / 38	Hoch	Vorprojekt	Kannenfeldplatz	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Kannenfeldplatz	Im Wasenboden		36 / 50	Hoch	Vorprojekt	Kannenfeldplatz	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Kannenfeldplatz	Bahnhof SBB		50	Hoch	Vorprojekt	Kannenfeldplatz	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Kannenfeldplatz	Dreirosenbrücke	1		Hoch	Vorprojekt	Kannenfeldplatz	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Kannenfeldplatz	Bahnhof SBB	1		Hoch	Vorprojekt	Kannenfeldplatz	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Karl Barth-Platz	Bottingen		37	Hoch	umgesetzt	St. Alban-Ring	2020-2021	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Karl Barth-Platz	Aeschenplatz		37	Hoch	umgesetzt	St. Alban-Ring	2020-2021	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Karl Barth-Platz	Pratteln	14		Hoch	Bauprojekt	Hardstrasse & Karl Barth-Platz	2022-2024	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2024 vorgezogen	
Karl Barth-Platz	Dreirosenbrücke	14		Hoch	Bauprojekt	Hardstrasse & Karl Barth-Platz	2022-2024	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2024 vorgezogen	
Kaserne	Wiesenplatz	8 / 17		Sehr hoch	Vorprojekt	Kaserne	2025	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2025 vorgezogen	Klärung Umgestaltung, Koordination Baustellen
Kaserne	Barfüsserplatz	8 / 17		Sehr hoch	Vorprojekt	Kaserne	2025	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2025 vorgezogen	Klärung Umgestaltung, Koordination Baustellen
Kinderspital UKBB	Badischer Bahnhof		30	Sehr hoch	Bauprojekt	Schanzenstr. - UKBB	2022	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2023 vorgezogen	
Kinderspital UKBB	Bahnhof SBB		30 / 33	Sehr hoch	Bauprojekt	Schanzenstr. - UKBB	2022	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2023 vorgezogen	
Kinderspital UKBB	Schifflande		31 / 33 / 36 / 38 / 603 / 604 / 607	Sehr hoch	umgesetzt	Spitalstrasse	2019-2020	RAB BehiG	gebaut	gebaut	

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Kategorie Umsetzungsplan	Prognose Umsetzungsplan	Verzögerung
Kinderspital UKBB	Kannenfeldplatz		31 / 36 / 38 / 603 / 604 / 607	Sehr hoch	umgesetzt	Spitalstrasse	2019-2020	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Kirschgarten	Badischer Bahnhof	1 / 2		Mittel	umgesetzt	Elisabethenstrasse	2015	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Kirschgarten	Bahnhof SBB	1 / 2		Mittel	umgesetzt	Elisabethenstrasse	2015	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Kleinhüningen	Weil am Rhein	8		Hoch	umgesetzt	Verlängerung Tram 8	2013-2014	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Kleinhüningen	Neuweilerstrasse	8		Hoch	umgesetzt	Verlängerung Tram 8	2013-2014	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Kleinhüningen	2. THst Richtung Neuweilerstrasse	8		Hoch	umgesetzt	Verlängerung Tram 8	2013-2014	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Kleinhüningen	von/nach Badischer Bahnhof		36	Hoch	Bauprojekt	Hochbergerplatz	2022-2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Kleinhüningeranlage	Weil am Rhein	8		Mittel	umgesetzt	Verlängerung Tram 8	2013-2014	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Kleinhüningeranlage	Kleinhüningen	8		Mittel	umgesetzt	Verlängerung Tram 8	2013-2014	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Kunsteisbahn	Dreispietz		36	Niedrig	Vorprojekt	Sanierung Kunsteisbahn	2025-2027	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2027 Erhaltung	
Kunstmuseum	Messeplatz	1 / 2 / 15		Hoch	Bauprojekt	St. Alban-Graben	2019-2022	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Kunstmuseum	Bahnhof SBB	1 / 2		Hoch	umgesetzt	St. Alban-Graben	2019-2022	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Lange Erlen	Kleinhüningen		36 / 39	Niedrig	Vorstudie	Im Surinam	2028-2029	RAB BehiG	Projekt vorhanden	nach 2028 Erhaltung	
Lange Erlen	Badischer Bahnhof		36 / 39	Niedrig	Vorstudie	Im Surinam	2028-2029	RAB BehiG	Projekt vorhanden	nach 2028 Erhaltung	
Laupenring	Bankverein	8		Niedrig	Vorprojekt	Neubadstrasse	2025	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	
Laupenring	Neuweilerstrasse	8		Niedrig	Vorprojekt	Neubadstrasse	2025	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	
Leimgrubenweg	Heiliggeistkirche	16		Mittel	umgesetzt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Leimgrubenweg	Bruderholz	16		Mittel	umgesetzt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Leimgrubenweg	Dreispietz (36)		36	Mittel	Bauprojekt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Leimgrubenweg	Dreispietz (37)		37 / 47	Mittel	Bauprojekt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Leimgrubenweg	Neubad		36	Mittel	Bauprojekt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Leimgrubenweg	Bottmingen		37 / 47	Mittel	Bauprojekt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Lerchenstrasse	Bruderholz	15		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Lerchenstrasse	Aeschenplatz	15		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Lörracherstrasse	Allschwil	6	6 / 16	Niedrig	umgesetzt	Lörracherstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Lörracherstrasse	Riehen Grenze	6	6 / 16	Niedrig	umgesetzt	Lörracherstrasse	2017-2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Margarethen	Zoo Dorenbach	2	36	Mittel	umgesetzt	Margarethentalbrücke/ Margarethenstrasse	2021-2022	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Margarethen	Badischer Bahnhof	2		Mittel	umgesetzt	Margarethentalbrücke/ Margarethenstrasse	2021-2022	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Margarethen	Dreispietz		36	Mittel	Bauprojekt	Margarethentalbrücke/ Margarethenstrasse	2021-2022	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Markthalle	Bahnhof SBB	1 / 8		Hoch	Bauprojekt	Verschiebung HS Markthalle	2022	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2023 vorgezogen	
Markthalle	Schützenhaus	1 / 8		Hoch	Vorprojekt	Markthalle	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Markthalle	Heuwaage	2 / 11E / 16		Hoch	Vorstudie	Margarethenbrücke/PU West	2030-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Markthalle	IWB	2 / 11E / 16		Hoch	Vorstudie	Margarethenbrücke/PU West	2030-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Marktplatz	Barfüsserplatz	6 / 8 / 11 / 14 / 15 / 16 / 17		Hoch	Bauprojekt	Marktplatz	2023-2024	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2024 vorgezogen	Klärung Situation mit Schifflande zusammen
Marktplatz	Schifflande	6 / 8 / 11 / 14 / 16 / 17		Hoch	Bauprojekt	Marktplatz	2023-2024	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2024 vorgezogen	Klärung Situation mit Schifflande zusammen
Martinsrain	Bettingen Dorf		32	Niedrig				RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Martinsrain	Bettingenstrasse		32	Niedrig				RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Mattenstrasse	Badischer Bahnhof		30	Mittel	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Mattenstrasse	Bahnhof SBB		30	Mittel	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Menneweg	Chrischonaklinik		32	Niedrig	umgesetzt	Hauptstrasse Bettingen - Menneweg	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Menneweg	Bettingen Dorf		32	Niedrig	umgesetzt	Hauptstrasse Bettingen - Menneweg	2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Messeplatz	Badischer Bahnhof	1 / 2 / 6 / 21		Hoch	Vorprojekt	Messeplatz	2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Messeplatz	Bahnhof SBB	1 / 2 / 6		Hoch	Vorprojekt	Messeplatz	2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Messeplatz	Pratteln	14		Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Messeplatz	Dreirosenbrücke	14 / 21		Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Messeplatz	Bruderholz	15		Hoch	Bauprojekt	Clarastr. & Kreuzung Riehenring & Claraplatz	2024-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Metzerstrasse	Schifflande		31 / 36 / 38	Mittel	Vorstudie	Metzerstrasse	2027	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2027 vorgezogen	

Bauprognose Umsetzung BehiG

Stand Statusbericht per Ende 2021

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Kategorie Umsetzungsplan	Prognose Umsetzungsplan	Verzögerung
Metzerstrasse	Kannenfeldplatz		31 / 36 / 38	Mittel	Vorstudie	Metzerstrasse	2027	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2027 vorgezogen	
Mönchsbergerstrasse	Heiliggeistkirche	16		Mittel	umgesetzt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Mönchsbergerstrasse	Leimgrubenweg	16	36	Mittel	umgesetzt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Morgartenring	Riehen Grenze	6		Mittel	Vorstudie	Morgartenring	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Morgartenring	Allschwil	6		Mittel	Vorstudie	Morgartenring	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Morgartenring	Neubad		36	Mittel	Vorstudie	Morgartenring	2027-2028	Ratschlag	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Morgartenring	Luzerneriring		36	Mittel	Vorstudie	Morgartenring	2027-2028	Ratschlag	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
MParc	Dreispietz	10 / 11 / 11E		Mittel	umgesetzt	Münchensteinerstrasse	2017	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
MParc	Rodersdorf	10 / 11 / 11E		Mittel	umgesetzt	Münchensteinerstrasse	2017	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Mülhauserstrasse	Aesch	11		Mittel	Vorstudie	Elsässerstr. Süd	2027-2028	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Mülhauserstrasse	St-Louis Grenze	11		Mittel	Vorstudie	Elsässerstr. Süd	2027-2028	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Münchensteinerstrasse	Dreispietz	10 / 11 / 11E		Mittel	Vorprojekt	Gesamtverkehr Grosspeter-Dreispietz	2027-2029	Ratschlag	vor Ende 2028 vorziehen	nach 2028 vorgezogen	
Münchensteinerstrasse	Rodersdorf	10 / 11 / 11E		Mittel	Vorprojekt	Gesamtverkehr Grosspeter-Dreispietz	2027-2029	Ratschlag	vor Ende 2028 vorziehen	nach 2028 vorgezogen	
Musical Theater	Pratteln	14 / 21		Mittel	Vorprojekt	Riehenring	2028-2030	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
Musical Theater	Dreirosenbrücke	14 / 21		Mittel	Vorprojekt	Riehenring	2028-2030	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
Musikakademie	Burgfelderhof	3		Mittel	Vorprojekt	Leonhardsgraben	2026-2028	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Musikakademie	Bankverein	3		Mittel	Vorprojekt	Leonhardsgraben	2026-2028	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Nasenweg	St. Jakob		36	Mittel	Bauprojekt	Lehenmattstrasse	2022-2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Nasenweg	Breite		36	Mittel	Vorstudie	Birsstrasse	2026-2027	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
Neubad	Bankverein	8		Mittel	Bauprojekt	Neuweilerstrasse - Neubad	2023-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Neubad	Neuweilerstrasse	8		Mittel	Bauprojekt	Neuweilerstrasse - Neubad	2023-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Neubad	Dreispietz		36	Mittel	Bauprojekt	Neuweilerstrasse - Neubad	2023-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Neubad	Luzerneriring		36	Mittel	Bauprojekt	Neuweilerstrasse - Neubad	2023-2025	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Neuweilerstrasse	Bankverein	8		Mittel	Vorprojekt	Neuweilerstrasse - Tram Letten	2028-2030	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Neuweilerstrasse	Allschwil		61	Mittel	Vorprojekt	Neuweilerstrasse - Tram Letten	2028-2030	RAB BehiG	Grossprojekt	Grossprojekt	
Neuweilerstrasse	Binningen		61	Mittel	Vorprojekt	Neuweilerstrasse - Tram Letten	2028-2030	RAB BehiG	Grossprojekt	Grossprojekt	
Niederholz Bahnhof	Habermatten		34 / 35 / 42 / 45 / 7301	Sehr hoch	Bauprojekt	Rauracherstrasse Nord / Mitte	2023-2024	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2024 Erhaltung	Wechsel zu Ratschlag
Niederholz Bahnhof	Otto Wenk-Platz		34 / 35 / 42 / 45 / 7301	Sehr hoch	Bauprojekt	Rauracherstrasse Nord / Mitte	2023-2024	Ratschlag	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2024 Erhaltung	Wechsel zu Ratschlag
Niederholzboden	Riehen Grenze	2 / 6		Sehr hoch	umgesetzt	Aeussere Baselstrasse	2016-2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Niederholzboden	Allschwil	2 / 6		Sehr hoch	umgesetzt	Aeussere Baselstrasse	2016-2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Novartis Campus	Voltaplatz	1 / 21		Mittel	Vorstudie	Voltaplatz - Novartis Campus	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Novartis Campus	Dreirosenbrücke	1 / 21		Mittel	Vorstudie	Voltaplatz - Novartis Campus	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Otterbach Grenze	Weil am Rhein		55	Niedrig	Bauprojekt	Freiburgerstrasse	2024	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2024 Erhaltung	
Otterbach Grenze	Claraplatz		55	Niedrig	Bauprojekt	Freiburgerstrasse	2024	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2024 Erhaltung	1 Jahr aufgrund Abhängigkeit andere Baustellen
Otto Wenk-Platz	Friedhof am Hörnli		34	Mittel	Bauprojekt	Hörnliallee	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Otto Wenk-Platz	Niederholz Bahnhof		34 / 42	Mittel	Bauprojekt	Hörnliallee	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2025 Erhaltung	
Peter Rot-Strasse	Claraplatz		34 / 42	Mittel	Bauprojekt	Umgebung Roche	2021-2024	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Peter Rot-Strasse	Riehen		34 / 42	Mittel	Bauprojekt	Umgebung Roche	2021-2024	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Peter-Merian	Dreispietz	10 / 11		Mittel	Vorstudie	Peter Merian	2027	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
Peter-Merian	Rodersdorf	10 / 11		Mittel	Vorstudie	Peter Merian	2027	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
Pfaffenloh	Riehen Grenze	2 / 6		Mittel	umgesetzt	Aeussere Baselstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Pfaffenloh	Allschwil	2 / 6		Mittel	umgesetzt	Aeussere Baselstrasse	2016-2019	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Pilgerstrasse	Bankverein	3		Mittel	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2026 Erhaltung	
Pilgerstrasse	Burgfelderhof	3		Mittel	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2026 Erhaltung	
Rankstrasse	Riehen		31 / 38	Mittel	Vorprojekt	Grenzacherstrasse - Rankstrasse	2024-2026	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2026 Erhaltung	
Rankstrasse	Wettsteinplatz		31 / 38	Mittel	Vorprojekt	Grenzacherstrasse - Rankstrasse	2024-2026	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2026 Erhaltung	
Redingstrasse	von Bethesdaspital		37	Mittel	Bauprojekt	Redingstrasse	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Redingstrasse	Bethesdaspital		37	Mittel	Bauprojekt	Redingstrasse	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Redingstrasse	von Breite		36	Mittel	Bauprojekt	Lehenmatt BehiG und Fernwärme	2021-2022	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Redingstrasse	Breite		36	Mittel	Vorstudie	Birsstrasse	2026-2027	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
Rheingasse	Schifflande	6 / 8 / 14 / 15 / 17	31 / 34 / 38	Hoch	umgesetzt	Greifengasse	2017	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Rheingasse	Claraplatz	6 / 8 / 14 / 17	31 / 34 / 38	Hoch	umgesetzt	Greifengasse	2017	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Riehen Dorf	Riehen Grenze	2 / 6	32 / 7301	Hoch	Vorprojekt	Riehen Dorf	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Riehen Dorf	Allschwil	2 / 6	32 / 7301	Hoch	Vorprojekt	Riehen Dorf	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Riehen Grenze	Allschwil_2te THst	6		Niedrig	umgesetzt	Lörracherstrasse	2017-2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Riehen Grenze	Allschwil_1te THst	6		Niedrig	umgesetzt	Lörracherstrasse	2017-2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Kategorie Umsetzungsplan	Prognose Umsetzungsplan	Verzögerung
Riehenring	Pratteln	14 / 21		Mittel	Vorprojekt	Riehenring	2028-2030	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
Riehenring	Dreirosenbrücke	14 / 21		Mittel	Vorprojekt	Riehenring	2028-2030	Ratschlag	Projekt 2024-2028	nach 2028 Erhaltung	
Riehenring	Badischer Bahnhof		30	Mittel	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Riehenring	Bahnhof SBB		30	Mittel	Vorstudie	Tram 30 - Kleinbasel	2032-2035	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Rigistrasse	Schönenbuch		33 / 48	Mittel	Vorstudie	Wanderstrasse/Rigistrasse	2028 / 2030	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	Abhängigkeit ZUBA
Rigistrasse	Schützenhaus		33 / 48	Mittel	Vorstudie	Wanderstrasse/Rigistrasse	2028 / 2030	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	Abhängigkeit ZUBA
Rigistrasse	Morgartenring		36	Mittel	Vorstudie	Wanderstrasse/Rigistrasse	2028 / 2030	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	Abhängigkeit ZUBA
Rigistrasse	Neubad		36	Mittel	Vorstudie	Wanderstrasse/Rigistrasse	2028 / 2030	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	Abhängigkeit ZUBA
Rosengartenweg	Riehen		31 / 34 / 38 / 42	Mittel	umgesetzt	Grenzacherstr. Lärmsanierung	2017	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Rosengartenweg	Wettsteinplatz		31 / 34 / 38 / 42	Mittel	Bauprojekt	Umgebung Roche	2021-2024	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Rütimyerplatz	Schifflande		34	Mittel	umgesetzt	Rütimyerstrasse	2020	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Rütimyerplatz	Bottingen		34	Mittel	Bauprojekt	Rütimyerplatz	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Schifflande	Barfüsserplatz	6 / 8 / 14 / 15 / 17		Sehr hoch	Vorprojekt	Schifflande	2028-2029	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schifflande	Claraplatz	6 / 8 / 14 / 17	<Null>	Sehr hoch	Vorprojekt	Schifflande	2028-2029	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schifflande	St-Louis Grenze	11 / 16		Sehr hoch	Vorprojekt	Schifflande	2028-2029	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schifflande	Aesch	11 / 16		Sehr hoch	Vorprojekt	Schifflande	2028-2029	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schifflande	St-Louis Grenze		603 / 604 / 607	Sehr hoch	Vorprojekt	Schifflande	2028-2029	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schifflande	Claraplatz (Bus)	<Null>	31 / 34 / 38	Sehr hoch	Vorprojekt	Schifflande	2028-2029	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schifflande	Universitätsspital-Bachgraben		31 / 34 / 38	Sehr hoch	Vorprojekt	Schifflande	2028-2029	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schifflande	Schönenbuch		33	Sehr hoch	Vorprojekt	Schifflande	2028-2029	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schifflande	von Universitätsspital		33 / 36	Sehr hoch	Vorprojekt	Schifflande	2028-2029	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schifflande	Kannenfeldplatz - Neubad		36	Sehr hoch	Vorprojekt	Schifflande	2028-2029	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schorenweg	Kleinhüningen		36	Niedrig				RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Schorenweg	Badischer Bahnhof		36	Niedrig				RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Schützenhaus	Schönenbuch		33 / 34 / 48	Sehr hoch	Vorstudie	Bundesstrasse/Schützenhaus	2027-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schützenhaus	Synagoge-Schifflande		34	Sehr hoch	Vorstudie	Bundesstrasse/Schützenhaus	2027-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schützenhaus	Bankverein	8		Sehr hoch	Vorstudie	Bundesstrasse/Schützenhaus	2027-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schützenhaus	Neuweilerstrasse	8		Sehr hoch	Vorstudie	Bundesstrasse/Schützenhaus	2027-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schützenhaus	Dreirosenbrücke	1		Sehr hoch	Vorstudie	Bundesstrasse/Schützenhaus	2027-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schützenhaus	Bahnhof SBB	1	33 / 48	Sehr hoch	Vorstudie	Bundesstrasse/Schützenhaus	2027-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Schützenmattstrasse	Schönenbuch		33 / 34	Hoch	Vorprojekt	Austrasse	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Schützenmattstrasse	Schifflande		33 / 34	Hoch	Vorprojekt	Austrasse	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Schützenmattstrasse	Riehen Grenze	6		Hoch	Vorprojekt	Austrasse	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Schützenmattstrasse	Allschwil	6		Hoch	Vorprojekt	Austrasse	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
Sevogelplatz	Pratteln	14		Mittel	Bauprojekt	Hardstrasse & Karl Barth-Platz	2024-2025	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Sevogelplatz	Dreirosenbrücke	14		Mittel	Bauprojekt	Hardstrasse & Karl Barth-Platz	2024-2025	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Signalstrasse	von Kleinhüningen		36	Mittel	Bauprojekt	Signalstrasse	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Signalstrasse	Kleinhüningen		36	Mittel	Bauprojekt	Signalstrasse	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Solothurnerstrasse	Theater	11E / 16		Mittel	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
Solothurnerstrasse	Heiliggeistkirche	11E / 16		Mittel	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2027 Erhaltung	
Spalenter	Badischer Bahnhof		30 / 33	Hoch	Vorstudie	Bernoullianum/Spalenter	2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Spalenter	Bahnhof SBB		30 / 33	Hoch	Vorstudie	Bernoullianum/Spalenter	2026	RAB BehiG	vor Ende 2026 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Spalenter	Bankverein	3		Hoch	Vorprojekt	Spalenvorstadt	2026-2028	Noch offen	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Spalenter	Burgfelderhof	3		Hoch	Vorprojekt	Spalenvorstadt	2026-2028	Noch offen	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Spitzacker	Bottingen		37 / 47	Mittel	Vorstudie	Spitzacker	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Spitzacker	Dreispietz		37 / 47	Mittel	Vorstudie	Spitzacker	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Sportzentrum Rankhof	Wettsteinplatz		31 / 38	Mittel	umgesetzt	Sportzentrum Rankhof Pflasterung und BehiG	2021	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Sportzentrum Rankhof	Riehen		31 / 38	Mittel	Vorprojekt	Sportzentrum Rankhof	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
St. Alban Tor	Bankverein	3		Niedrig	umgesetzt	St. Alban-Anlage	2020-2021	Ratschlag	gebaut	gebaut	
St. Alban Tor	Birsfelden Hard	3		Niedrig	umgesetzt	St. Alban-Anlage	2020-2021	Ratschlag	gebaut	gebaut	
St. Chrischona	Chrischonaklinik		32	Niedrig	Vorstudie	Bettingen		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
St. Chrischona	Bettingen Dorf		32	Niedrig	Vorstudie	Bettingen		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
St. Galler-Ring	Schönenbuch		33 / 48	Mittel	Vorstudie	Wanderstrasse/Rigistrasse	2028 / 2030	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	Abhängigkeit ZUBA
St. Galler-Ring	Schifflande		33 / 48	Mittel	Vorstudie	Wanderstrasse/Rigistrasse	2028 / 2030	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	Abhängigkeit ZUBA
St. Jakob	Pratteln	14		Hoch	Bauprojekt	St. Jakob-Str. & Zeughaus	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
St. Jakob	Dreirosenbrücke	14		Hoch	Bauprojekt	St. Jakob-Str. & Zeughaus	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
St. Jakob	Breite		36 / 37 / 47	Hoch	Bauprojekt	St. Jakob-Str. & Zeughaus	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Kategorie Umsetzungsplan	Prognose Umsetzungsplan	Verzögerung
St. Jakob	Dreispietz		36 / 37 / 47	Hoch	Bauprojekt	St. Jakob-Str. & Zeughaus	2024-2025	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2025 Erhaltung	
St. Johans Tor	Aesch	11		Mittel	Vorstudie	Elsässerstr. Süd	2027-2028	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
St. Johans Tor	St-Louis Grenze	11		Mittel	Vorstudie	Elsässerstr. Süd	2027-2028	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	
Steinschanze	Badischer Bahnhof		30	Sehr hoch	Vorstudie	Tram 30 - Grossbasel - Lyss bis Bahnhof SBB	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Steinschanze	Bahnhof SBB		30	Sehr hoch	Vorstudie	Tram 30 - Grossbasel - Lyss bis Bahnhof SBB	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
St-Louis Grenze	Saint-Louis	11	604	Niedrig	umgesetzt	Elsässerstrasse	2014	Ratschlag	gebaut	gebaut	
St-Louis Grenze	Aesch	11		Niedrig	umgesetzt	Elsässerstrasse	2014	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Strassburgerallee	Bankverein	3		Mittel	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2026 Erhaltung	
Strassburgerallee	Burgfelderhof	3		Mittel	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2026 Erhaltung	
Strassburgerallee	Schiffflände		31 / 38	Mittel	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2026 Erhaltung	
Strassburgerallee	Bachgraben		31 / 38	Mittel	Bauprojekt	Burgfelder- Missionsstrasse	2024-2026	Ratschlag	Projekt 2024-2028	bis 2026 Erhaltung	
Stücki	Kleinhünigen		36	Mittel	Vorstudie	Stücki	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Stücki	Badischer Bahnhof		36	Mittel	Vorstudie	Stücki	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Studio Basel	Bruderholz	15		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Studio Basel	Aeschenplatz	15		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholz	2024-2025	Ratschlag	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	Baustart aufgrund Einsprachen verzögert
Surinam	Kleinhünigen		36	Niedrig	umgesetzt	Maulbeerstrasse	2021	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Surinam	Badischer Bahnhof		36	Niedrig	umgesetzt	Maulbeerstrasse	2021	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Synagoge	Schiffflände		34	Mittel	Bauprojekt	Eulerstrasse	2022-2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Talmattstrasse	Bettingen Dorf		32 / 42	Niedrig	Vorstudie	Bettingen		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Talmattstrasse	Riehen Dorf		32 / 42	Niedrig	Vorstudie	Bettingen		RAB BehiG	Umsetzung bei Erhaltung	Umsetzung bei Erhaltung	
Tellplatz	Theater	11E / 16		Hoch	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2027 Erhaltung	
Tellplatz	Wolfsschlucht	15		Hoch	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2027 Erhaltung	
Tellplatz	Heiliggeistkirche	11E / 16		Hoch	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2027 Erhaltung	
Tellplatz	Aeschenplatz	15		Hoch	Vorprojekt	Güterstrasse	2026-2027	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2027 Erhaltung	
Theater	Barfüsserplatz / Bankverein	6 / 10 / 11E / 16 / 17		Hoch	Vorstudie	Theater/Kreuzung Steinenberg	2026	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2026 Erhaltung	
Theater	Heuwaage	6 / 10 / 11E / 16 / 17		Hoch	Vorstudie	Theater/Kreuzung Steinenberg	2026	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2026 Erhaltung	
Thiersteinerschule	Neubad	36		Mittel	Bauprojekt	Dornacherstrasse - Umsetzung	2027	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2027 vorgezogen	
Thomaskirche	Neubad	36		Mittel	Vorstudie	Hegenheimerstrasse	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Thomaskirche	Luzernerring	36		Mittel	Vorstudie	Hegenheimerstrasse	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Thomaskirche	Ensisheimerstrasse-Schiffflände		31 / 38	Mittel	Vorstudie	Hegenheimerstrasse	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Thomaskirche	Bachgraben		31 / 38	Mittel	Vorstudie	Hegenheimerstrasse	2025-2026	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2026 vorgezogen	
Tinguely Museum	Riehen		31 / 38	Mittel	Vorstudie	Grenzacherstrasse - Schwarzwaldalle	2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Tinguely Museum	Badischer Bahnhof		36 / 42	Mittel	Vorstudie	Grenzacherstrasse - Schwarzwaldalle	2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Tinguely Museum	Breite		36 / 42	Mittel	Vorstudie	Grenzacherstrasse - Schwarzwaldalle	2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Tinguely Museum	Wettsteinplatz		31 / 38 / 42	Mittel	Bauprojekt	Umgebung Roche	2021-2024	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	
Ulmenweg	Breite		36 / 37 / 47	Mittel	Bauprojekt	Ulmenweg	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Ulmenweg	St. Jakob		36 / 37 / 47	Mittel	Bauprojekt	Ulmenweg	2028	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2028 vorgezogen	
Universität	Bankverein	3		Hoch	Vorprojekt	Tram Petersgraben	2026-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Universität	Burgfelderhof	3		Hoch	Vorprojekt	Tram Petersgraben	2026-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Universität	Bottingen		34	Hoch	Vorprojekt	Tram Petersgraben	2026-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Universität	Schiffflände		34	Hoch	Vorprojekt	Tram Petersgraben	2026-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Universität	Badischer Bahnhof		30	Hoch	Vorstudie	Tram 30 - Grossbasel - Lyss bis Bahnhof SBB	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Universität	Bahnhof SBB		30	Hoch	Vorstudie	Tram 30 - Grossbasel - Lyss bis Bahnhof SBB	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Universitätsspital	Schiffflände		31 / 33 / 34 / 36 / 38	Sehr hoch	Bauprojekt	Blumenrain	2024	RAB BehiG	vor Ende 2023 vorziehen	bis 2024 vorgezogen	Koordination mit Erhaltung
Universitätsspital	Kinderspital UKBB		31 / 33 / 36 / 38	Sehr hoch	umgesetzt	Spitalstrasse	2018-2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Universitätsspital	Bottingen		34	Sehr hoch	Vorprojekt	Tram Petersgraben	2026-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Universitätsspital	Aesch	11		Sehr hoch	Vorstudie	Tram 30 - Grossbasel - St. Johans-Vorstadt	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Universitätsspital	St-Louis Grenze	11		Sehr hoch	Vorstudie	Tram 30 - Grossbasel - St. Johans-Vorstadt	2030-2032	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Voltaplatz	Dreirosenbrücke	1 / 21		Hoch	Vorstudie	Voltaplatz - Novartis Campus	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	

Haltestelle	Richtung	Tram-Linien	Bus-Linien	Bedeutung	Stand	Projekt	Ausführung	Finanzierung	Kategorie Umsetzungsplan	Prognose Umsetzungsplan	Verzögerung
Voltaplatz	Bahnhof SBB	1 / 21		Hoch	Vorstudie	Voltaplatz - Novartis Campus	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Voltaplatz	Aesch	11	603 / 604 / 607	Hoch	Vorstudie	Voltaplatz - Novartis Campus	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Voltaplatz	St-Louis Grenze	11	603 / 604 / 607	Hoch	Vorstudie	Voltaplatz - Novartis Campus	2027-2028	Ratschlag	Projekt 2024-2026	bis 2028 Erhaltung	
Waldenburgerstrasse	Bankverein	3		Niedrig	umgesetzt	Zürcherstrasse	2018-2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Waldenburgerstrasse	Birsfelden Hard	3		Niedrig	umgesetzt	Zürcherstrasse	2018-2019	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Waldighoferstrasse	Bankverein	3		Sehr hoch	umgesetzt	Verlängerung Tram 3	2016-2017	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Waldighoferstrasse	Burgfelderhof	3		Sehr hoch	umgesetzt	Verlängerung Tram 3	2016-2017	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Wanderstrasse	Schifflande		33 / 48	Mittel	Vorstudie	Wanderstrasse/Rigistrasse	2028 / 2030	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2028 Erhaltung	Abhängigkeit ZUBA
Weil am Rhein Grenze	Basel	8		Niedrig	umgesetzt	Verlängerung Tram 8	2013-2014	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Weilstrasse	Lörrach		6 / 16	Mittel	umgesetzt	Lörracherstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Weilstrasse	Weil am Rhein		6 / 16	Mittel	umgesetzt	Lörracherstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Weilstrasse	von Inzlingen		3	Mittel	umgesetzt	Lörracherstrasse	2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Weilstrasse	Riehen Grenze	6	7301	Mittel	umgesetzt	Lörracherstrasse	2017-2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Weilstrasse	Allschwil	6	7301	Mittel	umgesetzt	Lörracherstrasse	2017-2018	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Wenkenhof	Bettingen Dorf		32	Niedrig	umgesetzt	Bettingerstrasse - Wenkenhof	2020-2021	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Wenkenhof	Riehen Dorf		32	Niedrig	umgesetzt	Bettingerstrasse - Wenkenhof	2020-2021	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Wettsteinallee	Breite		36	Mittel	Bauprojekt	Umgebung Roche	2021-2024	RAB BehiG	Projekt 2024-2028	bis 2024 Erhaltung	
Wettsteinallee	Claraplatz		34 / 42	Mittel	umgesetzt	Umgebung Roche	2021-2024	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Wettsteinallee	Riehen		34 / 42	Mittel	umgesetzt	Umgebung Roche	2021-2024	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Wettsteinallee	Badischer Bahnhof		36	Mittel	Vorstudie	Tram Grenzacherstrasse	2032-2034	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Wettsteinplatz	Bahnhof SBB	1 / 2		Hoch	Vorprojekt	Tram Grenzacherstrasse/Claragraben	2026-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Wettsteinplatz	Messeplatz	1 / 2 / 15		Hoch	Vorprojekt	Tram Grenzacherstrasse/Claragraben	2026-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Wettsteinplatz	Rosengartenweg		31 / 34 / 38	Hoch	Vorprojekt	Tram Grenzacherstrasse/Claragraben	2026-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Wettsteinplatz	Claraplatz		31 / 34 / 38	Hoch	Vorprojekt	Tram Grenzacherstrasse/Claragraben	2026-2028	Ratschlag	Grossprojekt	Grossprojekt	
Wielandplatz	Schönenbuch		33 / 48	Mittel	Bauprojekt	Wielandplatz	2021-2023	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Wielandplatz	Schifflande		33 / 48	Mittel	Bauprojekt	Wielandplatz	2021-2023	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Wiesenplatz	Dreirosenbrücke	17		Mittel	umgesetzt	Wiesenplatz	2016	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Wiesenplatz	Kleinhünigen	8 / 17		Mittel	umgesetzt	Wiesenplatz	2016	Ratschlag	gebaut	gebaut	
Winkelriedplatz	Neubad		36	Mittel	Bauprojekt	Dornacherstrasse - Umsetzung	2027	RAB BehiG	vor Ende 2028 vorziehen	bis 2027 vorgezogen	
Wolfsschlucht	Bruderholz	15		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholzstrasse & Wolfsschlucht	2021-2022	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Wolfsschlucht	Aeschenplatz	15		Niedrig	Bauprojekt	Bruderholzstrasse & Wolfsschlucht	2021-2022	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Zeughaus	Pratteln	14		Niedrig	Bauprojekt	St. Jakob-Str. & Zeughaus	2024-2025	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	
Zeughaus	Dreirosenbrücke	14		Niedrig	Bauprojekt	St. Jakob-Str. & Zeughaus	2024-2025	RAB BehiG	Projekt vorhanden	bis 2025 Erhaltung	
Zoo Bachletten	Schützenhaus	1 / 8		Hoch	Bauprojekt	Steinenring	2024	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2024 Erhaltung	
Zoo Bachletten	Bahnhof SBB	1 / 8		Hoch	Bauprojekt	Steinenring	2024	RAB BehiG	Projekt 2024-2026	bis 2024 Erhaltung	
Zoo Dorenbach	Binningen / Neubad	2	36	Mittel	umgesetzt	Dorenbachkreisel	2017	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Zoo Dorenbach	Badischer Bahnhof	2	36	Mittel	umgesetzt	Dorenbachkreisel	2017	RAB BehiG	gebaut	gebaut	
Zoo Dorenbach	Bottingen		34	Mittel	Bauprojekt	Oberwilerstrasse Süd	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Zoo Dorenbach	Schützenhaus		34	Mittel	Bauprojekt	Oberwilerstrasse Süd	2023	RAB BehiG	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Zwinglihaus	Heiliggeistkirche	16		Mittel	Bauprojekt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Zwinglihaus	Bruderholz	16		Mittel	Bauprojekt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	
Zwinglihaus	Dreispietz		36	Mittel	Bauprojekt	Gundeldingerstrass Ost & Reinacherstrasse Mitte	2019-2022	Ratschlag	fristgerecht umgesetzt	fristgerecht umgesetzt	