



An den Grossen Rat

19.5429.02

BVD/P195429

Basel, 24. November 2021

Regierungsratsbeschluss vom 26. November 2021

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

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. November 2019 den nachstehenden Anzug Joël Thüring und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Gemäss einer Studie der liberalen Denkfabrik «Avenir Suisse» sind die Tram und Busse in Schweizer Grossstädten sehr langsam unterwegs. Basel rangiert dabei vor Lugano am Tabellenende und ist nur knapp nicht das Schlusslicht. Im Rahmen eines sogenannten «Städtemonitorings» hat der Thinktank «Avenir Suisse» die Verbindungen untersucht und dabei Zahlen aus dem Jahr 2018 evaluiert und analysiert. So hält «Avenir Suisse» fest, dass die durchschnittliche «Reisegeschwindigkeit im viel gepriesenen ÖV in den Städten erstaunlich gering sei». Spitzenreiter ist Zürich mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8,21 Kilometer pro Stunde. Lugano liegt am Ende der Skala und erreicht auf dem innerstädtischen ÖV-System (Busse) lediglich 5,6 km/h, womit der ÖV insbesondere für fitte Menschen in Lugano keinen grossen Vorteil bietet. Auch für Basel sieht die Situation nicht sehr viel besser aus. Basel bildet vor Lugano das zweite Schlusslicht und liegt bei 6,55 km/h. Das langsame Unterwegssein von Tram und Bussen ist u.a. auch ein Grund, weshalb die weitere Verlagerung des Individualverkehrs hin zum ÖV harzt. Eine weitere Folge dieser Verspätungen ist, dass die Nutzerzahlen des ÖV, trotz Ausbau, zurückgehen. Gerade für kürzere Distanzen sind modernere Mobilitätsformen heute gefragter, da flexibler und schneller. Selbst die zuständigen Regierungsräte aus Basel-Stadt und Baselland, Hans-Peter Wessels und Isaac Reber, erachten die Situation derzeit für ungünstig. Und tatsächlich sind konkret einzelne Haltestellen zu hinterfragen. Es scheint nicht sinnvoll zu sein, dass innert 100 Meter gleich zwei Tramhaltestellen existieren. Die jeweilige Halte- und Anfahrtsituation sowie die Türöffnung resp. -schliessung ist zeitintensiv und unterbricht die Flüssigkeit des Verkehrs. Deshalb ist es aus Sicht der Anzugsstellenden sinnvoll, die Haltestellensituation in Basel-Stadt grundsätzlich zu überprüfen. Die Anzugsstellenden bitten den Regierungsrat daher zu prüfen und zu berichten, welche Tram- und Bushaltestellen im Kanton Basel-Stadt im Rahmen einer Gesamtstrategie aufgehoben werden könnten. Für die Evaluierung sind unter Umständen auch betroffene Quartierorganisationen und Interessensgemeinschaften miteinzubeziehen.

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

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat geht mit den Anzugsstellenden einig, dass es in Basel relativ viele Haltestellen gibt und sie in gewissen Fällen nahe beieinanderliegen. Die Anpassung der Haltestellenlage ist jedoch relativ aufwändig, kostenintensiv und, wie die Erfahrung lehrt, politisch teilweise umstritten. Zudem stehen die Entwicklung der Quartiere und die Nutzung von Liegenschaften in engem Zusammenhang mit der Nähe zu Tram- oder Bushaltestellen, denn diese spielen für die Standortgunst eine wesentliche Rolle.

Da im Zuge der Erhaltung und ganz besonders, weil Ein- und Ausstieg bei Tram und Bus möglichst hindernisfrei sein sollen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) in den nächsten Jahren sämtliche Haltestellen umgebaut werden, wurden Lage und Anzahl der Tram- und Bushaltestellen einer Gesamtbetrachtung unterzogen. Dabei wurden mögliche Aufhebungen und Zusammenlegungen von Haltestellen systematisch für das ganze Netz analysiert, indem die Vorteile, besonders kürzerer Fahrzeiten, mit den Nachteilen, namentlich einer weniger dichten Erschliessung, abgewogen wurden.

2. Vorgehen

Die Studie umfasste sämtliche Tram- und Bushaltestellen in der Verantwortung des Kantons Basel-Stadt (Stadtgebiet sowie Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen). Beteiligt waren Fachleute des Bau- und Verkehrsdepartements sowie der BVB, unterstützt durch ein externes Ingenieurbüro.

Untersucht wurde die Notwendigkeit einer Verschiebung der Haltestellen aufgrund der Anforderungen des BehiG (Geometrie, Länge, Breite, private Zufahrten usw.), der Lage im Netz (Umsteigebeziehungen, Haltestellenabstände) sowie der Lage zu umliegenden Nutzungen (Points of Interest, Einwohner- und Beschäftigtendichte). Zusätzlich wurde das Potenzial zur Aufhebung von Haltestellen untersucht. Dazu wurden für jede Haltestelle die Anzahl Ein- und Aussteiger, das Verhältnis von Ein- und Aussteigern zu Durchfahrern und der Abstand zur vorhergehenden und nachfolgenden Haltestelle betrachtet.

Diese Einzelbetrachtung wurde anschliessend pro Linie und für das ganze Netz zusammengeführt und mit bereits bestehenden, aber auch zukünftigen Projekten wie der Tramnetzentwicklung oder dem Herzstück der S-Bahn abgeglichen. Für Haltestellen, die Anreize zum Verschieben, Aufheben oder Zusammenlegen aufwiesen, wurde eine grobe Prüfung alternativer Haltestellenlagen vorgenommen. Daraus resultierte ein für jede Linie und somit für das Gesamtnetz abgestimmter Zielzustand.

3. Ergebnisse der Gesamtbetrachtung

Das Potenzial ist bei näherer Betrachtung kleiner ausgefallen als erwartet. Die Lage der Haltestellen im Stadtgefüge ist sehr oft und stark von einzelnen lokalen Besonderheiten geprägt. Es hat sich gezeigt, dass sich das jeweilige Umfeld der Haltestellen abgestimmt auf ihre bisherige Lage entwickelt hat (z.B. Nutzungen, Eingänge, Zufahrten, Umsteigebeziehungen, Fussgängerbeziehungen, Knotenkapazitäten). Deshalb hätten Veränderungen häufig unerwünschte Konsequenzen.

Die in der Studie identifizierten Potenziale für Aufhebungen und Zusammenlegungen sind:

Haltestellen	Ergebnis	Stand politischer Beschluss	Geplante Ausführung
Airolostr. Bruderholz	Aufhebung Airolostr.	Bauprojekt abgeschlossen; durch GR beschlossen	2024
Bernerring Laupenring	Zusammenlegung	Vorprojekt in Bearbeitung; Grundsatzentscheid GR	2025–2026

Thomaskirche Ensisheimerstr. Blotzheimerstr.	Aufhebung Ensisheimerstr.	Vorstudie abgeschlossen; Grundsatzentscheid RR; wird GR vorgelegt ¹	2024
Musical Theater Riehenring	Zusammenlegung	Vorstudie abgeschlossen; Grundsatzentscheid RR; wird GR vorgelegt ¹	2028
St. Johannstor Mülhauserstr.	Zusammenlegung	Vorstudie in Bearbeitung –	2026–2027

Zusätzlich hat die grossrätliche Kommission UVEK bei der Beratung des Ratschlags Burgfelder-Missionsstrasse und Spalenvorstadt entgegen eines früheren politischen Entscheids die Aufhebung der Haltestelle Im Westfeld vorgeschlagen; der Grosse Rat ist diesem Antrag gefolgt.

Haltestellen	Ergebnis	Stand politischer Beschluss	Geplante Ausführung
Felix Platter-Spital Im Westfeld	Aufhebung Im Westfeld	Bauprojekt in Bearbeitung; durch GR beschlossen	2024–2026

Geprüft, aber verworfen, wurde die Aufhebung der Haltestellen Kunstmuseum, Gewerbeschule, Rheingasse, Hegenheimerstrasse, sowie Marktplatz oder Schiffländer. Die Gründe dafür sind:

- eine wesentlich schlechtere Erschliessung der umliegenden Quartiere und Zielorte mit bedeutend längeren Fusswegen (Kunstmuseum, Gewerbeschule)
- keine wesentlichen Zeitersparnisse für den ÖV: Wenn die Haltestellen trotz geringem Abstand eine hohe Zahl ein- und aussteigender Passagiere haben, verlängern sich die Haltezeiten bei den verbleibenden Haltestellen und die Zeitersparnis geht gegen Null (Kunstmuseum, Rheingasse, Marktplatz, Schiffländer).
- Platzverhältnisse: die verbleibende Haltestelle bietet zu wenig Platz, um die aufsummierte Anzahl Fahrgäste bewältigen zu können (Kunstmuseum, Rheingasse, Marktplatz, Schiffländer).
- Veränderung des Halteorts nicht möglich: um trotz Aufhebungen sinnvolle Abstände und eine gute Erschliessung zu gewährleisten, wurden alternative Halteorte geprüft. Allerdings wurden diese verworfen, weil sie aus Kapazitätsgründen nicht möglich, sehr nachteilhaft oder mit grossen baulichen Eingriffen verbunden waren (Kunstmuseum, Hegenheimerstrasse).

Die durch die Studie identifizierten Aufhebungen oder Zusammenlegungen wurden und werden anschliessend in Vorstudien und Vorprojekten weiter vertieft. Wird die Finanzierung der Umsetzung durch die Rahmenausgabenbewilligung BehiG angestrebt, informiert der Regierungsrat den Grossen Rat im Rahmen des jährlichen Statusberichts BehiG und holt damit den Grundsatzentscheid zur geplanten Zusammenlegung oder Aufhebung ab. Erfolgt die Finanzierung der Umsetzung über einen Ratschlag, entscheidet der Grosse Rat mit dem entsprechenden Ratschlag auch über die Zusammenlegung oder Aufhebung.

Zwar wurden und werden von verschiedener Seite immer wieder Aufhebungen oder Zusammenlegungen von Haltestellen gefordert mit dem Ziel, Fahrzeiten zu verkürzen. Im konkreten Fall manifestiert sich dann aber häufig mehr oder weniger heftiger Widerstand gegen eine Aufhebung oder auch nur eine Verschiebung. Der Regierungsrat stellt daher erfreut fest, dass im Grossen Rat die Akzeptanz von Zusammenlegungen und Aufhebungen zugunsten kürzerer ÖV-Reisezeiten gestiegen ist und somit in naher Zukunft an geeigneten Orten Haltestellen aufgehoben bzw. zusammengelegt werden können.

¹ Bericht zum Stand der Umsetzung der Anforderungen des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt – Statusbericht per Ende 2020

4. **Ausblick: weitere Massnahmen zur Beschleunigung**

Nebst der Anzahl der Haltestellen beeinflusst eine Reihe von weiteren Faktoren die Reisezeit im Netz des öffentlichen Verkehrs. Im Rahmen der Einführung der Einfachhaltestellen hat der Regierungsrat in Aussicht gestellt, weitere Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung zu untersuchen. Diese Untersuchungen unter Beteiligung verschiedener Verwaltungsstellen sowie der BVB und der BLT laufen zurzeit. Der Regierungsrat wird zu gegebener Zeit darüber berichten.

5. **Antrag**

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

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin