



An den Grossen Rat

25.5357.02

BVD/P255357

Basel, 5. November 2025

Regierungsratsbeschluss vom 4. November 2025

Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber betreffend «Busstation Flixbus, Blabla Car und ähnliche private Fernverkehrsanbieter»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Brigitta Gerber dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Im Januar 2025 beantwortet der Regierungsrat den Anzug Bochsler (14.5510.06, Regierungsratsbeschluss vom 18. März 2025) betreffend Fernbus-Netz und Marktbedürfnisse/ öV-Anbindung, wie folgt: Es würden bis voraussichtlich Ende 2025 an der Solothurnerstrasse drei provisorische Halteplätze für Cars zur Verfügung stehen. An der Meret-Oppenheim-Strasse wurden dann «definitive» Halteplätze gefunden und geplant (siehe Planung S. 2/4. Und Info es würde später evt. noch ein Standort an der Maulbeerstrasse/ Badischen Bahnhof eingerichtet; weitere Standorte stünden nicht mehr zur Diskussion, eines Bus-Terminal nicht sinnvoll). So erfülle die Meret-Oppenheim-Strasse, die gewünschte Anforderung an eine gute Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr ausreichend. Die Regierung verspricht hier ein Wartehäuschen mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Kundeninformationen einzurichten. Auch solle der Weg zu den sanitären Anlagen, die sich in kurzer fussläufiger Distanz beim Meret-Oppenheim-Platz befänden, ausgeschildert sein. Die unmittelbare Umgebung zur Haltestelle werde mit einer Grünanlage und weiteren Sitzgelegenheiten einladender sein als bis anhin (gemeint Provisorium?).

Menschen kommen und gehen im Fernverkehr nicht nur mit Zügen, Flugzeugen, sondern auch mit Bussen. Es müssen wohl nicht Paläste sein, aber im Gegensatz zu willkommensheissenden Ankunftsinfrastruktur wie dem Flughafen oder den Bahnhöfen in Basel - grosse, gut ausgestattete Hallen -, ist für die Passagiere von Fernbussen heute, wie auch künftig, nicht viel vorgesehen. Unbestritten ist die Anbindung am Bahnhof gut - sowohl des Provisoriums als auch der geplanten Haltestellen. Die vom Kanton beim Provisorium schon versprochenen Minimalstandards wurden allerdings kaum eingehalten. Deshalb folgende Fragen an den Basler Regierungsrat zum Verständnis, resp. Abklärungen wo nötig, mit der bauverantwortlichen SBB:

1. Betreffend Provisorium

Wie viele Reisende kommen heute am Provisorium in Basel an und gehen von hier täglich weg? Zwischenzeitlich sind nicht nur deutsche Busunternehmen an der Haltestelle zu sehen auch Blabla Car und andere. Wie viele Busse und Firmen halten hier täglich? Zu welchen Uhrzeiten? Auch in der Nacht? Genügt den Reisenden und dem Bus-Personal ein Toitot-WC? Ein Trambahuschen mit 2-3 Sitzplätzen? Genügt das dem Kanton bezüglich Willkommenskultur von Reisenden? Ist der Kanton mit den Busgesellschaften (nach Corona) wieder im Gespräch, sind diese evt. interessiert einen finanziellen Beitrag zu leisten und das Angebot mit zu verbessern? Wurden sie angefragt?

2. Betreffend definitivem Bau (Planung der SBB)

Versprochen wird eine kundenfreundliche Ausstattung. Was ist von der SBB geplant, weiterhin nur eine kleine Bank für 2-3 Menschen? Ist das genügend Sitz- und Witterungsschutz für die

Wartenden? Genügt künftig die eine, automatische Toilettenanlage in der Passerelle? (Nutzungskosten?) Gibt es diesbezüglich Klagen der umgebenden Restaurationsbetriebe? Wird es eine Beleuchtung geben, ist für die Sicherheit der Wartenden - besonders der wartenden Frauen – weiteres gedacht? Wird die Ausstattung allein der SBB überlassen? Was wären die (über-) kantonalen Wünsche? Was meinen die ReisebusOrganisationen? Wären diese auch bereit etwas für eine Verbesserung zu zahlen?

3. Stellung der Fernbusse bezüglich Organisation Reisenetz, klimapolitische Überlegungen, andere?

Vergleich mit Transportmittel Flugzeug & CO₂-Verbrauch: Innereuropäische Flüge sind nicht nur teurer wie Bus Angebote, sie verbrauchen auch deutlich mehr CO₂ als Fernbusse. Unternehmen wie Flixbus arbeiten zudem an einer CO₂-Strategie (bis 2040 soll diese auf 0 sein), zurzeit finden Pilotversuche statt. Ein Langstreckenbus ist deutlich umweltfreundlicher als eine Reise per Flugzeug – verbraucht etwa 4-mal weniger CO₂ pro Person (nach ChatGPT verbraucht ein Kurzstreckenflug nach Bologna ca. 67 kg, ein Fernbus ca. 16,6 kg). Müsste diesbezüglich nicht auch im vorliegenden Kontext innereuropäische Flugstrecken vermehrt hinterfragt werden? Wie viele der Flughafen-Kosten werden über die privaten Hafennutzer abgeglichen?

Vergleich mit Transportmittel Zug/SBB und die Frage der Konkurrenz?

Die RR schrieb teilweise ersetzen die Busse die Fernstrecken, insgesamt komplementierten und ergänzten dieser jedoch vor allem das Angebot der SBB. Die Synergien mit dem nicht fahrplanmässig verkehrenden Reisebusverkehr zu nutzen und deshalb mit guter Anbindung ans ÖV-Netz zu versehen, sei sinnvoll. Sieht das die SBB auch so? Ist die SBB bereit, das zurzeit geplante Angebot bezüglich WC's, Witterung und Sicherheit evt. grosszügiger zu gestalten? Wenn ja, wie? Falls nein, kann der Kanton diese Haltestelle für die Reisenden sinnvoll verbessern?

Brigitta Gerber»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Zur Planung der Fernbus-Haltestellen im Kanton hat der Regierungsrat bereits mit dem in der Anfrage erwähnten Anzug Bochsler (14.5510.06) berichtet.

<https://grosserrat.bs.ch/dokumente/100409/000000409495.pdf>

Im Folgenden geht der Regierungsrat auf die einzelnen Fragen ein.

1. Zu den einzelnen Fragen

- 1. Betreffend Provisorium: - Wie viele Reisende kommen heute am Provisorium in Basel an und gehen von hier täglich weg? Zwischenzeitlich sind nicht nur deutsche Busunternehmen an der Haltestelle zu sehen auch Blabla Car und andere. Wie viele Busse und Firmen halten hier täglich? Zu welchen Uhrzeiten? Auch in der Nacht? Genügt den Reisenden und dem Bus-Personal ein Toitoy-WC? Ein Tramhäuschen mit 2-3 Sitzplätzen? Genügt das dem Kanton bezüglich Willkommenskultur von Reisenden? Ist der Kanton mit den Busgesellschaften (nach Corona) wieder im Gespräch, sind diese evt. interessiert einen finanziellen Beitrag zu leisten und das Angebot mit zu verbessern? Wurden sie angefragt?*

Zur Anzahl Reisenden gibt es keine belastbaren Aussagen. Grundsätzlich müssten die betreffenden Busunternehmen über die entsprechenden Informationen verfügen. Aus Konkurrenzgründen werden diese, wenn überhaupt, aber nur sehr zurückhaltend zur Verfügung gestellt. Hinzu kommt, dass die Geschäftsstrukturen bzw. Gesellschaftsformen der Fernbusunternehmen sehr heterogen sind. Insbesondere FlixBus tritt nicht als Transportunternehmen¹ auf, sondern dessen unzählige

¹ Laut Angaben besitzt FlixBus nur ein Car für den fahrplanmässigen Linienverkehr (symbolisch).

Subunternehmen wie z.B. Stiefvater Fernlinien GmbH (als Teil der Stiefvater Group, Binzen). Diese agieren vertragsgemäss und unter Einhaltung bestimmter Bedingungen unter der Dachmarke «FlixBus» und dessen Geschäftsmodell (Franchising), sind jedoch eigenverantwortlich für den Unternehmenserfolg.

Anhand der Fahrpläne, die in den vom Bund und den zuständigen Ländern erteilten Genehmigungen bzw. Eidgenössischen Bewilligungen² jeweils aufgeführt sind, und aufgrund von Erhebungen im August 2018 fahren durchschnittlich achtzig bis hundert Cars pro Tag ab der Meret Oppenheim-Strasse. Etwa ein Drittel sind Linien-Fernbusse wie FlixBus und BlaBlaCar. BlaBlaCar bedient die Haltestelle sogar mehrmals am Tag. Die Anzahl Abfahrten und Ankünfte schwankt allerdings je nach Saison, Wochentagen und Tageszeiten. Der Fahrplan der privaten Unternehmen kann sich zudem unterjährig immer wieder ändern. Neben den fahrplanmässig verkehrenden Linien-Fernbussen bedienen auch ReiseCars im Gelegenheitsverkehr die Haltestelle an der Meret Oppenheim-Strasse. Letztere sind statistisch noch schwieriger zu erfassen.

Der Regierungsrat hat in den Zwischenberichten zum erwähnten Anzug Peter Bochsler und Konsorten dargelegt, dass die zuständige Fachstelle im Bau- und Verkehrsdepartement im Kontakt mit den ReiseCar-Unternehmen (als Branche) und mit dem Unternehmen FlixBus steht. Zusammen mit der Branche hat der Kanton bereits vor Jahren, d.h. noch vor dem Umbau am Bahnhof SBB, Standards für eine angemessene Ausstattung der Car-Haltestelle an der Meret Oppenheim-Strasse festgelegt. Allerdings hat er auch die Erfahrung machen müssen, dass die Interessen nicht bei allen Unternehmen in der Branche gleichgelagert sind. Besonders zu einer finanziellen Beteiligung an den Haltestellenausstattungen hat sie bis jetzt wenig Bereitschaft signalisiert.

2. *Betreffend definitivem Bau (Planung der SBB): - Versprochen wird eine kundenfreundliche Ausstattung. Was ist von der SBB geplant, weiterhin nur eine kleine Bank für 2-3 Menschen? Ist das genügend Sitz- und Witterungsschutz für die Wartenden? Genügt künftig die eine, automatische Toilettenanlage in der Passerelle? (Nutzungskosten?) Gibt es diesbezüglich Klagen der umgebenden Restaurationsbetriebe? Wird es eine Beleuchtung geben, ist für die Sicherheit der Wartenden - besonders der wartenden Frauen – weiteres gedacht? Wird die Ausstattung allein der SBB überlassen? Was wären die (über-)kantonalen Wünsche? Was meinen die Reisebus-Organisationen? Wären diese auch bereit etwas für eine Verbesserung zu zahlen?*

Die SBB sind nicht für die Haltestelleninfrastruktur privater Linienbus-Anbieter zuständig. Der Kanton hat sich mittels Dienstbarkeiten die Nutzung von fünf Halteplätzen in der Meret Oppenheim-Strasse gesichert. Die SBB haben die Umgebung Süd des Bahnhofs SBB zusammen mit dem Kanton geplant. In der Planung hat der Kanton die Wiederherstellung der bestehenden Anlage und die Prüfung zusätzlicher Elemente wie z.B. einer näheren Toilette eingebracht. Die SBB haben die Anliegen aufgenommen und die Machbarkeitsprüfungen vorgenommen. Mit dem Umbau der Umgebung Süd wird die Situation für wartende Fernbuspassagiere deutlich einladender. Mit dem aktuellen, bereits in der Ausführung befindlichen Projekt wird die Haltestellen-Anlage leicht nach Osten verschoben. Neben dem Unterstand (Witterungsschutz) werden weitere Sitzgelegenheiten in den neuen, begrünten Aussenflächen zur Verfügung stehen. Die Umgebung wird eine Aussenbeleuchtung aufweisen. Der neue, breite Zugang zur Bahnhofs-Passerelle wird nach Osten, also zur neuen Lage der Car-Haltestelle, gerichtet sein. Das ist im Vergleich zum bisherigen, eher versteckten Zugang eine Aufwertung. Die Nutzung von öffentlichen Toilettenanlagen ist in Basel kostenfrei, also auch diejenige beim Meret Oppenheim-Platz. Die Toilettenanlage liegt in kurzer Gehdistanz – etwa 150 m von der Haltestelle entfernt – und wird künftig besser beschildert. Die Distanz ist damit vergleichbar mit dem Weg von einem Perron in der Bahnhofshalle zur Toilette unter der Schalterhalle. Dem Regierungsrat liegen keine Klagen der anliegenden Restaurationsbetriebe und auch keine Meldungen von Sicherheitsproblemen vor.

² Genehmigung für Fahrten zwischen der EU und der Schweiz, Eidgenössische Bewilligung für Fahrten zwischen der Schweiz und sogenannten Drittländern (z.B. Serbien, Bosnien-Herzegowina, Nordmazedonien oder Republik Kosovo)

3. *Stellung der Fernbusse bezüglich Organisation Reizenetz, klimapolitische Überlegungen, andere?*
- *Vergleich mit Transportmittel Flugzeug & CO₂-Verbrauch: Innereuropäische Flüge sind nicht nur teurer wie Bus Angebote, sie verbrauchen auch deutlich mehr CO₂ als Fernbusse. Unternehmen wie Flixbus arbeiten zudem an einer Co₂-Strategie (bis 2040 soll diese auf 0 sein), zurzeit finden Pilot-versuche statt. Ein Langstreckenbus ist deutlich umweltfreundlicher als eine Reise per Flugzeug – verbraucht etwa 4-mal weniger CO₂ pro Person (nach ChatGPT verbraucht ein Kurzstreckenflug nach Bologna ca. 67 kg, ein Fernbus ca. 16,6 kg). Müsste diesbezüglich nicht auch im vorliegenden Kon-text innereuropäische Flugstrecken vermehrt hinterfragt werden? Wie viele der Flughafen-Kosten werden über die privaten Hafennutzer abgeglichen?*
 - *Vergleich mit Transportmittel Zug/SBB und die Frage der Konkurrenz? Die RR schrieb teilweise ersetzen die Busse die Fernstrecken, insgesamt komplementierten und ergänzten dieser jedoch vor allem das Angebot der SBB. Die Synergien mit dem nicht fahrplanmässig verkehrenden Reisebusverkehr zu nutzen und deshalb mit guter Anbindung ans ÖV-Netz zu versehen, sei sinnvoll. Sieht das die SBB auch so? Ist die SBB bereit, das zurzeit geplante Angebot bezüglich WC's, Witterung und Sicherheit evt. grosszügiger zu gestalten? Wenn ja, wie? Falls nein, kann der Kanton diese Haltestelle für die Reisenden sinnvoll verbessern?*

Der Regierungsrat teilt die Haltung der Fragestellerin. Er ist sich bewusst, dass ein attraktives Bahn- und Fernbusangebot ein wichtiger Faktor ist für eine gute und umweltfreundliche Erreichbarkeit des Wirtschafts- und Lebensraums Basel. Entsprechend setzt er sich auch für den Erhalt und Ausbau des Angebots ein. Die Linien-Fernbusse gehören als Ergänzung zur Bahn dazu, vor allem mit Direktverbindungen zu Zielen mit heute unattraktiver Bahnverbindung (z.B. Direktbus von Basel nach Luxemburg, Lyon oder München). Gerade als Tor der Schweiz zu Europa hat Basel im öffentlichen Verkehr eine wichtige Stellung. Umso wichtiger ist es, dass die Bahninfrastruktur in den nächsten Jahren deutlich ausgebaut und so für die Anforderungen der Zukunft fit gemacht wird. Mit den heutigen Engpässen wird die Nachfrage bald nicht mehr abzudecken sein. Der Regierungsrat setzt sich daher auf allen Ebenen dezidiert für den dringlichen Ausbau des Bahnknotens Basel ein.

Über innereuropäische Flugverbindungen entscheiden die Fluggesellschaften. Der Einfluss des Regierungsrates ist dabei gering. Mit dem Bericht zum Antrag Tobias Christ und Konsorten auf Einreichung einer Standesinitiative zur Reduktion von unnötigen Kurzstreckenflügen hat der Regierungsrat Anfang Jahr dem Grossen Rat seine Haltung zum Flugverkehr und zu möglichen Regulierungsmassnahmen detailliert dargelegt.

(<https://grosserrat.bs.ch/dokumente/100409/000000409427.pdf>).

Wie eingangs erwähnt sind die Fernbusse für die Bahnunternehmen zwar eine Ergänzung des ÖV-Systems, aber auf vielen Verbindungen auch eine Konkurrenz. Aufgrund der geringen Anzahl Busverbindungen von/nach Basel und der generell begrenzten Kapazität pro Bus ist die Wirkung auf die Nachfrage der Eisenbahnen heute relativ schwach. Wie erwähnt ist es nicht Aufgabe der SBB, die Haltestelleninfrastruktur für private Busanbieter zur Verfügung zu stellen. Die SBB arbeitet aber diesbezüglich mit dem Kanton zusammen. Eine grosszügigere Ausstattung der Haltestelle an der Meret Oppenheim-Strasse hat die SBB im Auftrag des Kantons geprüft. Zwischen Gleisen und Strasse müssen die SBB und der Kanton auch den Bedarf an Grünräumen und Veloabstellplätzen decken. Für die Fernbus-Haltestelle stehen mit dem Abschluss der Bahnhofserweiterung im Frühjahr 2026 neben einer kompakten Wartehalle weitere Sitzgelegenheiten in den neuen, begrünten und beleuchteten Aussenflächen zur Verfügung. Der neue, breite Zugang zur Bahnhofs-Passierelle wird die Situation zusätzlich aufwerten und verbessern.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin