



An den Grossen Rat

12.5304.02

BVD/P125304

Basel, 17. Dezember 2014

Regierungsratsbeschluss vom 16. Dezember 2014

## Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten betreffend „Mitfinanzierung von grenzüberschreitenden Schnellbussen“

Der Grosser Rat hat an seiner Sitzung vom 12. Dezember 2012 den nachstehenden Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB) hat bei einer Verkehrsuntersuchung im März 2012 an einem Stichtag 151'000 Menschen registriert, die von Deutschland oder Frankreich in die Schweiz gekommen sind - 82 Prozent davon im Auto und 13 Prozent per ÖV.

68 Prozent der Wege im TEB-Perimeter verlaufen von Deutschland in die Schweiz. Von Frankreich in die Schweiz sind es 26 Prozent und zwischen Frankreich und Deutschland 6 Prozent. Von den 82 Prozent Autofahrern sind die meisten alleine; in 72 Prozent der Autos sass nur eine Person. Haupt-Reisezweck ist der Arbeitsweg, mit 47 Prozent der Nennungen bei den Autos und 55 Prozent im ÖV.

Diese Untersuchung verdeutlicht, dass noch einige Anstrengungen nötig sind, um die Pendlerinnen und Pendler aus dem Ausland zu bewegen, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Häufig pendeln die Personen aus dem Ausland nur deshalb mit dem Auto, weil konkurrenzfähige Alternativen im öffentlichen Verkehr fehlen. Damit sich dies ändert, stehen mehrere Möglichkeiten zur Auswahl:

1. Erhöhung der Kosten des Individualverkehrs durch Einführung von Road Pricing (momentan in der Schweiz noch nicht realisierbar)
2. Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch Netzausbau und Subventionierungen.

Die Bevölkerung des Kantons hat ein grosses Interesse, dass die Hauptstrassen vom Verkehr entlastet werden. Nebst einer Reduktion der Lärmemissionen würden auch die Umwelt- emissionen und Gesundheitskosten abnehmen. Deshalb erscheint es sinnvoll, sich auch am Aufbau des öffentlichen Verkehrs im Ausland zu beteiligen. Die Anzugstellenden stellen sich vor, dass man beispielsweise Schnellbusse aus der Agglomeration des Elsasses und Badens, welche im täglichen Pendlerverkehr direkt in die Stadt fahren, zusammen mit dem ausländischen Partner erstellen und subventionieren könnte.

Vor diesem Hintergrund wird die Regierungsrat eingeladen zu prüfen und zu berichten, ob grenzüberschreitende Schnellbusse, welche von der weiteren Agglomeration direkt in die Stadt gelangen, mit den ausländischen Partnern aufgebaut und mitfinanziert werden könnten.

Emmanuel Ullmann, David Wüest-Rudin, Brigitta Gerber, Helmut Hersberger, Thomas Grossenbacher, Christine Heuss, Sibel Arslan, Jörg Vitelli, Beatriz Greuter, Christian Egeler, Tobit Schäfer“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## **1. Grenzüberschreitende ÖV-Angebote**

Für den Regierungsrat hat eine gute regionale ÖV-Erschliessung eine hohe Priorität. Er ist sich bewusst, dass gerade im landesgrenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr Verbesserungspotenzial besteht. Nur mit attraktiven Verbindungen ins Umland kann eine gute Erreichbarkeit der Stadt Basel nachhaltig sichergestellt und das verkehrspolitische Ziel einer möglichst stadtverträglichen Mobilität unterstützt werden. Diese Verbindungen tragen dazu bei, die Attraktivität des ÖV-Gesamtsystems in unserer Region zu stärken. Der Regierungsrat setzt sich für eine Verbesserung des regionalen ÖV-Systems aktiv ein, etwa im Rahmen der Angebots- und Ausbauplanung der Regio-S-Bahn, bei der Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms Basel oder durch finanzielle Beiträge aus dem Pendlerfonds.

## **2. Strategische Ausrichtungen im grenzüberschreitenden ÖV**

Der Kanton Basel-Stadt verfolgt im öffentlichen Verkehr das Prinzip einer optimalen Verknüpfung der einzelnen Verkehrsnetze. Anstatt aus allen Agglomerationsgemeinden Busse direkt in das Stadtzentrum zu führen, sollen Buslinien aus verschiedenen Umlandgemeinden an geeigneten Knotenpunkten mit der Regio-S-Bahn oder dem Tramnetz verknüpft werden.

Aus nahezu allen Siedlungskorridoren der Agglomeration Basel führen S-Bahnlinien nach Basel. Die Entwicklung der Nachfrage im Laufental oder Wiesental zeigt, dass ein Ausbau des S-Bahn-Angebotes zu einer deutlichen Zunahme der Zahl der ÖV-Pendlerinnen und -Pendler führt. Der Regierungsrat setzt sich daher zusammen mit den anderen Kantonen der Nordwestschweiz und den französischen und deutschen Partnern für einen weiteren Ausbau der trinationalen Regio-S-Bahn ein.

Eine Verknüpfung mit dem Tramnetz ist im grenznahen Ausland beispielsweise in Weil am Rhein oder in wenigen Jahren am Bahnhof Saint-Louis möglich. Die Tramlinie 8 nach Weil ist seit Dezember 2014 in Betrieb. Bis voraussichtlich 2017 wird die Tramlinie 3 nach Saint-Louis verlängert werden, wofür der Grosse Rat am 25. Juni 2014 bereits Mittel gesprochen hat. Diese Tramverbindung erschliesst sowohl auf Basler als auch auf französischer Seite Gebiete, die heute nicht oder nur mangelhaft mit dem ÖV erreichbar sind.

Die Buslinien übernehmen dagegen in erster Linie Zubringerfunktionen zu S-Bahn- und Tram und sorgen für die Feinverteilung. Mit einer intelligenten Vernetzung der Systeme kann sichergestellt werden, dass das System als Ganzes wirtschaftlich und attraktiv ist. Dort wo das Potenzial für eine Tramverbindung nicht ausreicht, kann auch in der näheren Agglomeration eine Buslinie die zweckmässigste Lösung darstellen. Dies gilt etwa für die Linie 38 nach Grenzach und Wyhlen.

Die S-Bahn ist das Rückgrat der regionalen ÖV-Erschliessung und stellt schnelle Verbindungen zwischen den Gemeinden und der Stadt Basel sicher. Für den Regierungsrat spielen der Ausbau der trinationalen S-Bahn und des Tramnetzes sowie die Bildungen von dezentralen ÖV-Knoten mit guten Umsteigebeziehungen auf regionale Buslinien daher eine zentrale Rolle.

Neben Angebotsverbesserungen stellen im landesgrenzüberschreitenden ÖV die unterschiedlichen Tarifstrukturen eine grosse Herausforderung dar. Um das Gesamtsystem ÖV vor allem für ausländische Pendlerinnen und Pendler attraktiver zu gestalten, müssen hier dringend Verbesse-

rungen und Vereinfachungen für die Kundschaft erreicht werden. Der Regierungsrat wird sich daher beim Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und den zuständigen Stellen in Frankreich und Deutschland dafür einsetzen, dass weitere Verbesserungen im landesgrenzüberschreitenden Tarifwesen angegangen werden.

### **3. Schnellbusse**

Im Kontext der in Kapitel 2 geschilderten Strategie für den regionalen ÖV stehen für den Regierungsrat beim Ausbau des Angebots nicht direkte Schnellbusverbindungen ins Stadtzentrum im Vordergrund, sondern die Bildung und Stärkung zusätzlicher, dezentraler ÖV-Knoten.

Schon aus Platz- und Umweltschutzgründen ist es nicht wünschenswert, zusätzliche Verkehrsbelastungen durch Busse mit einer Endstation im Stadtzentrum zu fördern. Die Innenstadt wäre auch gar nicht in der Lage weitere Buslinien aufzunehmen. Zudem sprechen auch wirtschaftliche Überlegungen eher für die Bündelung von Buslinien an dezentralen ÖV-Knoten mit guten Anschlüssen an S-Bahn und Tram als für einen Parallelbetrieb unterschiedlicher Systeme.

### **4. Finanzierungsmöglichkeiten**

Die Förderung und Mitfinanzierung grenzüberschreitender ÖV-Angebote ist im Verkehrspolitischen Leitbild erwähnt, das der Regierungsrat 2014 in Vernehmlassung gegeben hat und das Anfang 2015 beschlossen werden soll. Betreffend öffentlicher Verkehr ist dargelegt, dass der Regierungsrat den Ausbau grenzüberschreitender ÖV-Angebote als einen wichtigen Baustein seiner Verkehrspolitik ansieht und eine Mitfinanzierung solcher Linien unter gewissen Bedingungen im Interesse des Kantons liegen kann. Bereits heute beteiligt sich der Kanton an den Betriebskosten der französischen Buslinien 603 nach Huningue und Village-Neuf und 604 nach Saint-Louis, der Buslinie 38 nach Grenzach-Wyhlen sowie der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein.

Mit dem Pendlerfonds hat der Regierungsrat ein Instrument geschaffen, welches ihm erlaubt Infrastrukturprojekte – auch im Ausland – mitzufinanzieren. Aus dem das können Projekte gefördert werden, die dazu beitragen, den Parkierdruck auf Allmend zu reduzieren und bisherige Autofahrten auf den öffentlichen Verkehr oder hin zu einer kombinierten Mobilität zu verlagern. Bereits in der Vergangenheit hat der Regierungsrat aus dem Pendlerfonds Anlagen mitfinanziert, die einer besseren Vernetzung der Verkehrssysteme dienen (Bike+Ride, Park+Ride). Die Mitfinanzierung von Betriebskosten im ÖV aus dem Pendlerfonds ist ebenfalls möglich, indem ÖV-Angebote, die im Zusammenhang mit einer Park-and-Ride-Anlage stehen, im Sinne einer Anschubfinanzierung befristet gefördert werden.

### **5. Fazit**

Der Regierungsrat engagiert sich bereits heute für den Ausbau des grenzüberschreitenden ÖV-Angebotes und ist bestrebt, diesen weiter zu fördern. Er erachtet es aus verkehrs- und stadtplanerischer Sicht, aber auch aus wirtschaftlichen und ökologischen Überlegungen jedoch nicht als zielführend, aus weiter entfernten Gemeinden im grenznahen Ausland Schnellbusse in das Stadtzentrum zu führen, wie es der Anzugsteller vorschlägt. Der Regierungsrat verfolgt vielmehr die Strategie der Bündelung und Knotenbildung im öffentlichen Verkehr. Die S-Bahn und das Tramnetz bilden dabei das Rückgrat einer schnellen, regionalen ÖV-Erschliessung. Diese Strategie unterstützt die im Agglomerationsprogramm festgehaltene Siedlungsentwicklung in den S-Bahn-Korridoren und ist somit mit den regionalen Partnern abgestimmt.

## 6. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten betreffend „Mitfinanzierung von grenzüberschreitenden Schnellbussen“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin