



An den Grossen Rat

15.5391.02

BVD/P155391

Basel, 30. September 2015

Regierungsratsbeschluss vom 29. September 2015

Interpellation Nr. 72 Christophe Haller betreffend Taktverdichtung der Linie 8 nach Weil am Rhein

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 9. September 2015)

„Mit dem Fahrplanwechsel ab 14. Dezember 2015 wollen die Basler Verkehrsbetriebe den Takt der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein verdichten. Unter der Woche am Nachmittag, abends sowie am Samstag soll neu alle 7,5 Minuten ein Tram nach Weil am Rhein fahren.

Der ursprüngliche Zweck dieser Tramlinie war primär, den durch Pendlerinnen und Pendler verursachten Verkehr auf den ÖV zu verlagern. Die nun beabsichtigte Taktverdichtung nachmittags und am Samstag dient jedoch nicht den Pendlerinnen und Pendlern, sondern den Einkaufstouristen. Die Taktverdichtung verursacht Mehrkosten (Wirtschaftlichkeit dürfte nicht gegeben sein), schadet dem Basler Gewerbe (Schliessung von Läden, weiterer Abbau von Arbeitsplätzen, weniger Steuereinnahmen etc.) und entspricht nicht dem ursprünglichen Zweck der Linie. Faktisch kommt die Taktverdichtung einer staatlichen Förderung des Einkaufstourismus und der Wirtschaft in Weil am Rhein gleich. Ausserdem verbessert sich die Situation für die Bevölkerung des Unteren Kleinbasel nicht wesentlich, da bis Kleinhüningen nicht mehr Trams verkehren.

Aufgrund dieser Faktenlage bitte ich die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist die Regierung bereit, aufgrund der oben genannten Argumente auf die Taktverdichtung zu verzichten oder diese auf den Zeitraum der Pendlerzeiten zu reduzieren?
2. Wie hoch sind die Mehrkosten der Taktverdichtung, inklusive Abschreibungen für Schienenantrieb etc. (Belastung der Infrastruktur/Material)? Wer trägt diese Mehrkosten?
3. Die Hauptprofiteure der Taktverdichtung sind die Geschäfte auf der deutschen Seite. Wurde die Taktverdichtung von Weil am Rhein bestellt?
 - Wenn ja, wie hoch beteiligt sich die deutsche Seite an den Mehrkosten?
 - Wenn nein, ist die Regierung bereit, die Mehrkosten der Stadt Weil oder einer übergeordneten deutschen Gebietskörperschaft in Rechnung zu stellen?
4. Welche zusätzlichen Massnahmen ergreift die Regierung, um im Gegenzug den Umsatz der Basler Geschäfte zu fördern (zum Beispiel Gratisparkieren während der ersten Stunden in den städtischen Parkhäusern und auf öffentlichen Parkplätzen)?
5. Wie hat sich die Verkehrs- und Stausituation rund um den Zoll Weil/Friedlingen entwickelt seit der Eröffnung der verlängerten Tramlinie 8? Liegt entsprechendes Zahlenmaterial vor?
6. Zur Verbesserung der Situation der Bevölkerung entlang der 8er-Tramlinie wäre eine Taktverdichtung bis Haltestelle Kleinhüningen völlig ausreichend. Ist die Taktverdichtung nur auf Basler Boden eine Option? Wenn nein, warum nicht?

Christophe Haller“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Die Fahrgastzahlen im Tram 8 über die Grenze nach Weil am Rhein übertreffen jegliche Erwartungen. Sicherlich trägt das Einkaufen der Schweizer Bevölkerung in Weil am Rhein einen Teil dazu bei. Fahrgastzählungen bestätigen aber, dass die Tramlinie nicht nur zu Einkaufszwecken, sondern bereits am frühen Morgen von Pendlerinnen und Pendlern sowie am späten Abend und am Sonntag zu Freizeitzielen in beide Richtungen genutzt wird. Der Regierungsrat ist grundsätzlich erfreut, dass das neue Angebot so gut angenommen wird. Die Nachfrage für Fahrten nach Weil am Rhein besteht nachweislich und niemand hat ein Interesse daran, dass für grenzüberschreitende Fahrten stattdessen vermehrt das Auto benutzt wird. Genau das würde aber passieren, wenn das Fahrplanangebot der Tramlinie nicht Schritt hält mit der Nachfrage. Mehr Autofahrten bedeuten mehr Abgase und Lärm in den Wohnquartieren, insbesondere in Kleinhöningen, und führen zu mehr Stau und somit letztlich mehr Ärger für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

1. Beantwortung der Fragen

Der Regierungsrat nimmt zu den einzelnen Fragen des Interpellanten wie folgt Stellung:

1. *Ist die Regierung bereit, aufgrund der oben genannten Argumente auf die Taktverdichtung zu verzichten oder diese auf den Zeitraum der Pendlerzeiten zu reduzieren?*

Nein, der Regierungsrat ist nicht bereit, die geplante Taktverdichtung entgegen der belegten Nachfrage zu reduzieren oder gar ganz darauf zu verzichten. Er zeigt sich zudem irritiert über die Idee, die manifesten Bedürfnisse der ÖV-Kundinnen und -Kunden zu missachten und bewusst ein schlechtes Angebot auf der Linie 8 zu gestalten. Ebenso könnte man etwa verlangen, die Tramverbindungen ins Baselbiet zu reduzieren, um die in Basel Berufstätigen im Hinblick auf höhere Steuereinnahmen zur Wohnsitznahme im Stadtkanton zu nötigen.

Ein gezielt unattraktiv gestaltetes ÖV-Angebot dient kaum dazu, dem Einkaufstourismus entgegenzuwirken, sondern hätte bloss zur Folge, dass noch mehr Fahrten im grenzüberschreitenden Verkehr mit dem Auto getätigt würden – mit den bekannten negativen Folgen auf den Strassen und in den Wohnquartieren.

Die geplante Taktverdichtung am Nachmittag und am Samstag führt zu einer besseren Verteilung der Fahrgäste auf die einzelnen Kurse sowie zu einer grösseren Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit, wovon alle Passagiere der Linie 8 profitieren – selbst am Schweizer Ende der Linie im Neubad-Quartier. Pendlerinnen und Pendlern werden besonders werktags zwischen 15.30 und 19.30 Uhr profitieren.

Gerade im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland und Frankreich besteht noch grosses Verlagerungspotenzial vom Auto auf den öffentlichen Verkehr. Dazu braucht es ein attraktives Tram-, S-Bahn- und Busangebot über die Grenzen, für das sich der Regierungsrat einsetzt.

2. *Wie hoch sind die Mehrkosten der Taktverdichtung, inklusive Abschreibungen für Schienenantrieb etc. (Belastung der Infrastruktur/Material)? Wer trägt diese Mehrkosten?*

Die BVB hat dem Kanton die Taktverdichtung ohne Zusatzkosten offeriert. Die betrieblichen Mehrkosten können aufgrund der hohen Nachfrage über zusätzliche Einnahmen gedeckt werden. Nebenkosten wie der laufende Unterhalt sind selbstverständlich berücksichtigt.

3. *Die Hauptprofiteure der Taktverdichtung sind die Geschäfte auf der deutschen Seite. Wurde die Taktverdichtung von Weil am Rhein bestellt?*

- *Wenn ja, wie hoch beteiligt sich die deutsche Seite an den Mehrkosten?*
- *Wenn nein, ist die Regierung bereit, die Mehrkosten der Stadt Weil oder einer übergeordneten deutschen Gebietskörperschaft in Rechnung zu stellen?*

Die Stadt Weil am Rhein hat die Verdichtung nicht bestellt. Für den Kanton entstehen zudem keine Zusatzkosten, weshalb sich die Frage der Finanzbeteiligung erübrigt.

Im Übrigen richtet sich die Verkehrspolitik des Regierungsrats nicht nach „Bestellungen“ einzelner Interessensgruppen, sondern orientiert sich in allererster Linie am übergeordneten Nutzen für den Kanton Basel-Stadt.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr im Dreiland allen dient: Den Menschen, die aus unterschiedlichen Motiven unterwegs sind (Arbeit, Freizeit, Einkaufen), der Wirtschaft, die auf Arbeitskräfte angewiesen ist und die davon profitiert, wenn die Leistungsfähigkeit der Strassen erhalten bleibt, der Wohnbevölkerung, die eine bessere Wohnqualität geniesst, wenn weniger motorisierter Verkehr das Quartier belastet. Aber auch Detailhandel, Gastronomie und Kulturinstitutionen in der ganzen trinationalen Agglomeration profitieren von der Mobilität ihrer Kundschaft.

4. *Welche zusätzlichen Massnahmen ergreift die Regierung, um im Gegenzug den Umsatz der Basler Geschäfte zu fördern (zum Beispiel Gratisparkieren während der ersten Stunden in den städtischen Parkhäusern und auf öffentlichen Parkplätzen)?*

Der Regierungsrat sieht vor allem das Gewerbe selbst in der Verantwortung, die Kundinnen und Kunden in der herausfordernden Situation aufgrund der Frankenstärke durch attraktive Dienstleistungen und innovatives Handeln in der Schweiz zu halten bzw. zurückzugewinnen.

Um das lokale Gewerbe dabei zu unterstützen, berät der Regierungsrat mit den Wirtschaftsverbänden aktuell diverse Massnahmen. Dabei geht er auch nach Möglichkeit auf Vorschläge des Arbeitgeberverbands sowie des Gewerbeverbands Basel-Stadt ein.

Von einer restriktiven Verkehrspolitik im grenzüberschreitenden Verkehr – die Errichtung neuer Stadtmauern sozusagen - als Massnahme gegen die Folgen der Frankenstärke hält der Regierungsrat aber nichts. Die gute Erreichbarkeit ist eine der Erfolgsfaktoren des Wirtschaftsstandorts Basel.

5. *Wie hat sich die Verkehrs- und Stausituation rund um den Zoll Weil/Friedlingen entwickelt seit der Eröffnung der verlängerten Tramlinie 8? Liegt entsprechendes Zahlenmaterial vor?*

Die BVB erfasst die Fahrzeiten der einzelnen Linien statistisch. Demnach kommt es auf der Linie 8 derzeit vor allem am Freitag- sowie am Samstagnachmittag zu Verkehrsproblemen mit längeren Staus in Weil am Rhein/Friedlingen. Auslöser ist vor allem das hohe Aufkommen des Autoverkehrs.

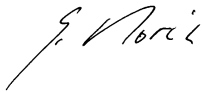
Umso wichtiger ist es, dass mit einem attraktiven ÖV-Angebot Alternativen zum Auto angeboten werden und somit ein Beitrag zur Stauminderung geleistet wird. Eine Reduktion des ÖV-Angebotes hätte genau das Gegenteil zur Folge.

6. *Zur Verbesserung der Situation der Bevölkerung entlang der 8er-Tramlinie wäre eine Taktverdichtung bis Haltestelle Kleinhüningen völlig ausreichend. Ist die Taktverdichtung nur auf Basler Boden eine Option? Wenn nein, warum nicht?*

Bis Kleinhüningen verkehrt die Tramlinie 8 bereits heute im 7.5 Minuten-Takt, während sie zwischen Kleinhüningen und Weil am Rhein nur alle 15 Minuten fährt. Zur Hauptverkehrszeit verkehrt zudem die Tramlinie 17 aus der Innenstadt bis zum Wiesenplatz als Entlastung der Linie 8. Die geplante Verdichtung des Angebots nach Weil am Rhein sorgt für eine gleichmässige Auslastung der einzelnen Tramkurse. Die Trams, welche über die Grenze verkehren, sind dadurch weniger überfüllt, womit sich auch die Qualität für Reisende zwischen Kleinhüningen und der Basler Innenstadt verbessert.

Eine weitere Taktverdichtung nur auf Schweizer Seite ist keine Option. Sie entspricht nicht dem Kundenbedürfnis und kann keinen Beitrag zur Stabilisierung, Zuverlässigkeit und Qualitätssteigerung der Linie leisten.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin