



An den Grossen Rat

15.5414.02

BVD/P155414

Basel, 25. November 2015

Regierungsratsbeschluss vom 24. November 2015

## **Schriftliche Anfrage Seyit Erdogan betreffend „Verkehrsentwicklung Grenzregion – Herausforderungen und Chancen“**

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

„Aus der nahen Grenzregion von Basel-Stadt bzw. der ganzen Nordwestschweiz pendeln jeden Tag rund 65'000 Grenzgängerinnen und Grenzgänger. Für Basel-Stadt bringt dies neben vielen wirtschaftlichen Vorteilen auch grosse Herausforderungen mit sich, v.a. eine hohe Belastung durch den privaten Pendler-Verkehr. Diese Situation ist mittel- bis langfristig nicht tolerierbar, zumal damit interessante Chancen für die Quartier- und Stadtentwicklung ungenügend genutzt werden.

Namentlich in der elsässischen Nachbarschaft ist bis heute das ÖV-Angebot sehr mangelhaft. Für die grenznahen Quartiere entsteht als Konsequenz daraus ein grosses Aufkommen an Privatverkehr und eine starke Belastung der Parkplatzsituation. Für Ärger bei den Anwohnerinnen und Anwohner sorgt besonders die Zusatzbelastung durch den Suchverkehr.

Einerseits werden ansonsten zunehmend verkehrsberuhigte Quartierstrassen und für breite Bevölkerungskreise attraktive Wohnlagen in den Aussenquartieren auf nicht zumutbare Weise belastet. Gleichzeitig hat das mangelhaft ausgebaute ÖV-System zur Folge, dass erhoffte positive Effekte des Pendlerverkehrs kaum Wirkung zeigen können. Namentlich der im Rahmen der Nordtangenten-Neuplanung als Verkehrsdrehscheibe konzipierte Bahnhof St. Johann kann diesen Anspruch bisher nur ansatzweise erfüllen. Wesentliche Gründe dafür sind der zu dünne Fahrplan sowie Verzögerungen bei der Zulassung neuer Zugsysteme.

Um die negativen Auswirkungen auf die Quartiere (womit die Attraktivität von Basel-Stadt herabgemindert wird) einzudämmen, sind neben den laufenden Tramerweiterungen und dem langfristigen Ausbau des S-Bahnsystems konkrete kurz- und mittelfristige Massnahmen erforderlich.

1. Wie beurteilt die Regierung die aktuelle Situation der Verkehrsentwicklung in der Grenzregion?
2. Wieviel Prozent der Grenzgänger/innen nutzen den ÖV, bzw. den Privatverkehr?
3. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit den Behörden der Nachbarländer?
4. Mit welchen konkreten und kurz- bis mittelfristig wirksamen Massnahmen kann die Regierung die Situation verbessern?
5. Welche mittel- und langfristigen Entwicklungsschritte sind geplant?
6. Welche Massnahmen bestehen konkret zur Etablierung des Bahnhofs St. Johann als Verkehrsdrehscheibe?

Seyit Erdogan“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass im grenzüberschreitenden Verkehr noch viel Potenzial für die Verlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Fuss- und Veloverkehr sowie für intermodale Lösungen wie Bike&Ride und Park&Ride besteht. Gerade im Vergleich mit dem Schweizer Gebiet der trinationalen Agglomeration Basel werden überdurchschnittlich viele Fahrten zwischen den französischen und deutschen Agglomerationsgemeinden und Basel mit dem Auto zurückgelegt. Daher sollten parallel zur Parkraumbewirtschaftung attraktive grenzüberschreitende Alternativen zum Auto weiter ausgebaut und verbessert werden.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr mit attraktiven intermodalen Drehscheiben im Dreiland allen dient: Der deutschen und französischen Bevölkerung für den Weg zur Arbeit oder für Freizeitfahrten; der Wirtschaft, die auf Arbeitskräfte angewiesen ist; der Wohnbevölkerung in Basel, die dank weniger motorisiertem Verkehr in den Quartieren eine bessere Wohnqualität geniesst. Darüber hinaus profitieren auch Detailhandel, Gastronomie und Kulturinstitutionen in der ganzen trinationalen Agglomeration vom Grenzverkehr.

Der Regierungsrat arbeitet daher seit Jahren in enger Absprache mit den ausländischen Partnern an Verbesserungen des trinationalen Tram-, S-Bahn- und Busangebots. Wie verschiedene Beispiele (Tram 8 nach Weil am Rhein, Tram 3 nach Saint-Louis, Bus 38 nach Grenzach-Wyhlen) zeigen, engagiert er sich aktiv sowie je nach Nutzen für Basel manchmal auch finanziell in solchen Projekten.

Über den Pendlerfonds finanziert der Kanton Basel-Stadt auch ausserhalb des Kantonsgebiets Infrastruktur, die einem nachhaltigen Pendlerverkehr dient. Hiervon profitieren in erster Linie Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen. Auch die Verlängerung der Tramlinie 3 nach Saint-Louis wird über den Pendlerfonds mitfinanziert.

Das Agglomerationsprogramm Basel und die im Jahr 2014 dafür geschaffene, trinationale Trägerschaft AggloBasel schaffen einen geeigneten Rahmen, um die Verkehrs- und Siedlungsplanung in der Agglomeration grenzüberschreitend optimal aufeinander abzustimmen. So werden u. a. für Pendlerströme wichtige Velowege grenzüberschreitend koordiniert. Die Zusammenarbeit über die Landesgrenzen intensiviert sich von Jahr zu Jahr, gerade auch im Hinblick der Planung und Organisation der S-Bahn.

Das verbesserte grenzüberschreitende Verkehrsangebot wird in der Stadt Basel durch die Parkraumbewirtschaftung und die Einführung der Pendlerparkkarte flankiert.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

1. *Wie beurteilt die Regierung die aktuelle Situation der Verkehrsentwicklung in der Grenzregion?*

Aufgrund des in der Einleitung dargestellten Massnahmenpaketes und des messbaren Erfolgs bereits umgesetzter grenzüberschreitender Projekte nimmt der Regierungsrat erfreut zur Kenntnis, dass sich der grenzüberschreitende Verkehr nachhaltig entwickelt. So hat sich beispielsweise die Zahl der grenzquerenden Fahrgäste der Buslinie 38 zwischen Grenzach-Wyhlen und Basel seit 2011 nahezu verdoppelt (ca. +90%), einhergehend mit einer schrittweisen Taktverdichtung dieser Linie. Gemäss Zählungen im 1. Quartal 2015 queren mit dieser Linie montags bis freitags knapp 850 Fahrgäste pro Richtung und Tag die Grenze zwischen Grenzach-Wyhlen und Basel.

Auch die Buslinien 603 und 604 zwischen Saint-Louis und Basel verzeichnen einen stetigen Zuwachs an Fahrgästen, deren Anzahl seit 2010 um etwa 20% zugenommen hat.

2. *Wieviel Prozent der Grenzgänger/innen nutzen den ÖV, bzw. den Privatverkehr?*

Erhebungen zum Verkehrsverhalten speziell der Grenzgängerinnen und Grenzgänger auf dem Arbeitsweg nach Basel liegen nicht vor.

Eine Erhebung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) von 2011 zeigt für alle grenzüberschreitenden Wege in der Region Basel folgende Verkehrsmittelanteile: Motorisierter Individualverkehr 82%, ÖV 13%, zu Fuss oder mit dem Velo 5%. Dies ist jedoch ein Durchschnittswert über alle Grenzübergänge ohne Differenzierung nach Wegzweck, der zudem je nach Grenzübergang stark variiert.

3. *Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit den Behörden der Nachbarländer?*

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den Nachbarbehörden ist in der trinationalen Agglomeration Basel seit Jahren gut etabliert. Die Zusammenarbeit konnte insbesondere anhand konkreter Projekte wie den grenzüberschreitenden Tramlinien weiter vertieft werden. Auch die gemeinsame Erarbeitung des Agglomerationsprogramms oder die Einrichtung des Pendlerfonds wirkten als Treiber für die gewünschte stärkere und dauerhaftere Abstimmung und Zusammenarbeit.

4. *Mit welchen konkreten und kurz- bis mittelfristig wirksamen Massnahmen kann die Regierung die Situation verbessern?*

Kurz- und mittelfristig wird der Regierungsrat das landesgrenzüberschreitende Bus- und Trambesitzangebot weiter ausbauen; sei es durch neue Tramverbindungen wie die Linie 3 nach Saint-Louis (geplante Inbetriebnahme 2017) oder durch nachfragegerechte Taktverdichtungen auf der Linie 8 nach Weil am Rhein. Der Takt auf der Linie 8 wird bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 verdichtet, so dass werktags am Nachmittag durchgehend alle 7.5 Minuten und abends bis Betriebsschluss alle 15 Minuten ein Tram von und nach Weil am Rhein verkehrt.

Beim Bus stehen kurzfristig vor allem bessere Verbindungen ins Elsass im Fokus. Anstatt aus allen Agglomerationsgemeinden Busse direkt ins Stadtzentrum zu führen, verfolgt der Regierungsrat das Ziel, Buslinien aus den Umlandgemeinden an geeigneten Knotenpunkten mit der Regio-S-Bahn oder dem Tramnetz zu verknüpfen. Der Kanton Basel-Stadt führt daher Verhandlungen mit der auf französischer Seite zuständigen Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F) und dem Kanton Basel-Landschaft, um eine Neuorganisation der grenzüberschreitenden Buslinien mit häufigeren und regelmässigeren Kursen sowie besseren Umsteigemöglichkeiten (beispielsweise in Allschwil, am Bachgraben oder am Bahnhof St. Johann) voranzutreiben.

Über den Pendlerfonds Basel-Stadt wurde bisher der Bau von mehr als 800 neuen Stellplätzen für Motorfahrzeuge von Pendlerinnen und Pendler und mehr als 400 neuen Veloabstellplätzen finanziell unterstützt. Weitere Anträge zur Mitfinanzierung von Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen aus der gesamten trinationalen Agglomeration, insbesondere aus Gebieten, in denen die Siedlungsstruktur einen flächendeckenden ÖV unrealistisch erscheinen lässt, sind angekündigt.

5. *Welche mittel- und langfristigen Entwicklungsschritte sind geplant?*

Mittel- und langfristig soll die S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der trinationalen Agglomeration Basel schrittweise ausgebaut werden. Mit neuen Durchmesserlinien im ¼-Stundentakt quer durch die Agglomeration könnten neue Direktverbindungen geschaffen und die Reisezeiten innerhalb der trinationalen Agglomeration Basel verkürzt werden. Um in der Entwicklung der S-Bahn einen massgebenden Schritt voranzukommen, braucht es grössere Infrastrukturausbauten wie das Herzstück, die Hochrheinelektrifizierung und den Schienenanschluss des EuroAirport, welche hohe Investitionskosten auslösen. Hier ist der Kanton Basel-Stadt auf die Mitfinanzierung der Partner beidseits der Landesgrenzen sowie durch den Bund angewiesen.

Um die Infrastrukturprojekte für die S-Bahn voranzutreiben, ist eine trinational abgestützte Trägerschaft für die S-Bahn Basel geplant, an der sich die Bestellerbehörden aller drei Länder beteiligen sollen.

6. Welche Massnahmen bestehen konkret zur Etablierung des Bahnhofs St. Johann als Verkehrsdrehscheibe?

Die infrastrukturellen Voraussetzungen des Bahnhofs St. Johann, um die Funktion einer Verkehrsdrehscheibe zu übernehmen, sind weitgehend gegeben, auch wenn das heutige Angebot noch nicht den Vorstellungen des Regierungsrates entspricht. Erst durch die Verknüpfung zusätzlicher S-Bahn-, Tram- und Busangebote wird der Bahnhof der Funktion einer Verkehrsdrehscheibe vollständig gerecht. Neue Busangebote aus dem Elsass, wie unter der Antwort zur Frage 5 dargelegt, sollen bereits kurzfristig an den Bahnhof St. Johann geführt werden. Mit dem Ausbau des Tramnetzes hat der Regierungsrat gemäss Tramnetz 2020 Pläne vorgelegt, um weitere Tramlinien an den Bahnhof St. Johann zu führen.

Der Ausbau der Regio S-Bahn wird das Angebot auf allen regionalen Zulaufstrecken verbessern. Auch auf dem Ast Basel SBB–Bahnhof St. Johann–Saint-Louis (EuroAirport) soll die S-Bahn mindestens im ¼-Stundentakt verkehren. Damit würde das heutige Angebot mehr als verdoppelt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin