



An den Grossen Rat

16.5070.2

BVD/P165070

Basel, 2. März 2016

Regierungsratsbeschluss vom 1. März 2016

Interpellation Nr. 10 Seyit Erdogan betreffend „erschwerter Pendelverkehr“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 3. Februar 2016)

„Zahlreiche Bewohnerinnen und Bewohner der Basler Region und ebenso viele Grenzgängerinnen und Grenzgänger sind gezwungen, für ihren täglichen Arbeitsweg die regionalen Autobahnen zu benutzen, die von Frankreich oder Deutschland in die Schweiz führen.

Dies gilt vor allem dann, wenn der Arbeitsort in der Agglomeration ausserhalb der Stadt liegt und mit dem öffentlichen Verkehrsmittel nur schwer erreicht werden kann. Die meisten von ihnen müssen morgens zwischen 6 und 9 Uhr zur Arbeit gehen und können zwischen 16 und 19 Uhr wieder zurückkehren.

Während diesen Zeiten häuft sich nicht nur der Pendelverkehr. Ebenso besteht während diesen Zeiten ein intensiver Lastwagenverkehr, zu grossen Teilen mit weiten Transportzielen, unter anderem auch über den Gotthard. Dies führt vor allem an Werktagen fast täglich zum Stau, vor allem im Schwarzwaldtunnel. Zum Problem wird dies unter anderem für Arbeitnehmende, die pünktlich am Arbeitsort sein müssen.

Zur Entlastung muss der Transitverkehr noch vor der Einfahrt in die Stadt, spätestens im Bereich des Rheinhafens, auf die Bahn verladen werden. Der Transitverkehr muss möglichst weitgehend auf der Bahn, unter anderem auch mit Huckepack, stattfinden. Zudem muss für den Pendelverkehr die Erreichbarkeit innerhalb der Region verbessert werden. Zentrale Bedeutung haben in diesem Sinne die bereits realisierte Erweiterung der Tramlinie 8 nach Weil am Rhein und die geplante Erweiterung der Tramlinie 3 nach St. Louis.

Im Sinne dieser Überlegungen stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Gibt es mögliche Massnahmen, welche die Kumulation von Pendelverkehr und LKW-Verkehr in den Stosszeiten vermindern?
2. Wie kann der Bahnverlad von Frachtgütern noch vor dem eigentlichen Stadtgebiet, unter anderem im Gebiet des Rheinhafens, gefördert werden?
3. Drängt sich der geplante Bahnverlad der Frachtgüter aus dem Rheinschiffverkehr nicht auch zur Entlastung des Strassenverkehrs in der Basler Agglomeration auf?
4. Wie muss der Tramverkehr nach Weil am Rhein und nach St. Louis ausgestaltet werden, damit mehr Pendlerinnen und Pendler motiviert werden, das öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen und damit den Stadtverkehr entlasten?
5. Wie kann die Erreichbarkeit wichtiger Arbeits- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden, damit weniger Pendlerinnen und Pendler mit dem Auto zum täglichen Stau beitragen?
6. Kann sich die Regierung des Kantons Basel-Stadt beim Partnerkanton dafür einsetzen, dass das Pendeln mit dem ÖV durch die Unterstützung des Umweltabos weiterhin gefördert wird?

7. Muss nicht auch verhindert werden, dass durch eine zweite Gotthardröhre der LKW-Verkehr auf Kosten der Bahn zusätzliche Attraktivität gewinnt und damit unter anderem auch die Verkehrsprobleme in den Stadtgebieten verschärft werden?

Seyit Erdogan“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

In den letzten zehn Jahren hat die Anzahl Arbeitsplätze in Basel um rund 20'000 zugenommen. Mit diesem Wachstum konnte die Wohnraumentwicklung nicht Schritt halten, was wiederum zu einer deutlichen Zunahme von Zupendlern von rund 13'000 geführt hat: Um diesen massiven Anstieg stadtgerecht zu bewältigen, setzt der Regierungsrat im Wesentlichen auf Massnahmen in folgenden drei Bereichen:

- Ausbau des ÖVs – vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr
- Ausbau der Hochleistungsstrassen, um die Wohnquartiere zu entlasten
- Förderung des Veloverkehrs

1. Gibt es mögliche Massnahmen, welche die Kumulation von Pendelverkehr und LKW-Verkehr in den Stosszeiten vermindern?

Der LKW-Verkehr, vor allem im Transitgüterbereich, wird grundsätzlich über die Autobahnen geführt. Deren Betrieb ist Bundessache. Der Regierungsrat setzt sich daher gezielt und konsequent beim Bund dafür ein, dass die Leistungsfähigkeit der Autobahnen durch Basel erhalten bleibt, damit kein Schwerverkehr auf die Stadtstrassen ausweicht und diese zusätzlich belastet. Der Kanton konnte beim Bund erreichen, dass dieser einen Rheintunnel zur Entlastung der Osttangente in das Programm zur Engpassbeseitigung auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz aufnimmt. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Osttangente erhöht und auch in Zukunft gewährleistet. Zudem unterstützt der Kanton die Verlagerungspolitik des Bundes, wonach möglichst viele Güter mit der Bahn befördert werden sollen. Eine Option zur zeitlichen Entflechtung von Pendelverkehr und LKW-Verkehr ist das Road Pricing. Der Regierungsrat verfolgt die entsprechenden Diskussionen auf Bundesebene mit Interesse.

2. Wie kann der Bahnverlad von Frachtgütern noch vor dem eigentlichen Stadtgebiet, unter anderem im Gebiet des Rheinhafens, gefördert werden?

Der Güterverkehr auf der Schiene ist ein privatwirtschaftlich organisierter Bereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen, wobei der Bund die Infrastruktur finanziert. Der Kanton ist aus naheliegenden Gründen sehr interessiert an einem reibungslosen und effektiven Güterverlad vom Schiff auf die Bahn und setzt sich aktiv für eine ausreichende Finanzierung von Verladeinfrastrukturen durch den Bund ein. Dazu bringt er sich u.a. in die Planung des Containerterminals Basel Nord ein, der die Rolle der Rheinhäfen als Verladeort stärken soll.

3. Drängt sich der geplante Bahnverlad der Frachtgüter aus dem Rheinschiffverkehr nicht auch zur Entlastung des Strassenverkehrs in der Basler Agglomeration auf?

Selbstverständlich. Bereits heute finden über sechzig Prozent des Umschlags in den Schweizerischen Rheinhäfen vom Schiff auf die Bahn statt. Dabei handelt es sich im Vergleich mit anderen

Häfen in Europa um einen Spitzenwert. Mit dem Projekt eines trimodalen Containerterminals Basel Nord wollen die Gateway Basel Nord AG und die Schweizerischen Rheinhäfen die Verlagerungspolitik auf die Schiene auch im Containerverkehr weiter fördern. Durch eine effiziente Güterdrehscheibe, optimal erschlossen an die Wasserstrasse (neues Hafenbecken 3), Schiene (Neat-Zulaufstrecke) und Strasse (Autobahn) kann eine Bündelung der wachsenden Containerverkehre erreicht werden. Der neue Terminal wird die Autobahn A2 jährlich von über 100'000 LKW-Fahrten entlasten.

4. Wie muss der Tramverkehr nach Weil am Rhein und nach St. Louis ausgestaltet werden, damit mehr Pendlerinnen und Pendler motiviert werden, das öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen und damit den Stadtverkehr entlasten?

Für alle öffentlichen Verkehrsmittel gilt, dass Fahrplankontakt sowie Tarifgestaltung wesentlich sind für deren Attraktivität und damit die Nutzung beeinflussen. Das Bau- und Verkehrsdepartement arbeitet aktuell zusammen mit den BVB und dem Tarifverbund Nordwestschweiz an entsprechenden Verbesserungen. Ein weiterer wichtiger Aspekt sind gute Umsteigeverbindungen zwischen verschiedenen Linien des öffentlichen Verkehrs und anderen Verkehrsmitteln (Park+Ride, Bike+Ride). Die auf einer Brücke liegende Endstation der Tramlinie 8 in Weil am Rhein wird daher bis 2017 mit direkten Treppenabgängen mit den darunterliegenden Bahnsteigen verbunden, womit man einfacher von der Bahn auf das Tram und umgekehrt umsteigen kann. Mit den Beiträgen aus dem Pendlerfonds fördert der Kanton Basel-Stadt weitere geeignete Anlagen. So leistet er unter anderem einen Beitrag in Höhe von 882'000 Franken an die Erstellung eines P+R-Parkings in Saint-Louis. Damit soll erreicht werden, dass Pendlerinnen und Pendler aus dem Elsass künftig mit dem Tram der verlängerten Linie 3 in die Stadt fahren. Aus Sicht des Regierungsrats wäre auch eine Park+Ride-Anlage in Weil am Rhein sinnvoll.

5. Wie kann die Erreichbarkeit wichtiger Arbeits- und Wohngebiete mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden, damit weniger Pendlerinnen und Pendler mit dem Auto zum täglichen Stau beitragen?

Heute reisen täglich über 90'000 Personen allein aus Frankreich und Deutschland in den Raum Basel. 80% davon benutzen dafür das eigene Auto. Angesichts dieser Tatsache kommt der Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden ÖV-Angebots, seien es Bus-, Tram- oder S-Bahn-Verbindungen, eine grosse Bedeutung zu. Neben dem Angebotsausbau bei grenzüberschreitenden Buslinien (38er, Distribus usw.) und den Verlängerungen der Tramlinien 3 und 8 ins Ausland arbeitet der Regierungsrat zusammen mit den Nachbarkantonen und den benachbarten Behörden aus Deutschland und Frankreich intensiv an der Stärkung der S-Bahn als Rückgrat der regionalen Siedlungsentwicklung. Zentraler Baustein ist das Herzstück, die geplanten Tunnelverbindungen zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Bahnhof St. Johann bzw. dem Badischen Bahnhof. Mit diesem Tunnelsystem wird es überhaupt erst möglich, die Lücken zwischen den bestehenden S-Bahnen zu schliessen und diese zu einem effizienten Netz mit Durchmesserlinien zu verknüpfen.

Neben regelmässigen bedarfsorientierten Anpassungen am gesamten ÖV-Liniennetz setzt der Regierungsrat einen weiteren Schwerpunkt bei der Entwicklung des Tramnetzes. Dabei ist die optimale Anbindung von neuen und wichtigen Arbeits- und Wohngebieten ein zentrales Kriterium bei der Priorisierung neuer Tramstrecken. Genau aus diesem Grund räumt der Regierungsrat

beispielsweise einer neuen Tramlinie durch die Grenzacherstrasse, die das Roche-Areal direkt mit dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof verbindet, hohe Priorität ein.

6. Kann sich die Regierung des Kantons Basel-Stadt beim Partnerkanton dafür einsetzen, dass das Pendeln mit dem ÖV durch die Unterstützung des Umweltabos weiterhin gefördert wird?

Der Regierungsrat teilt die Sorge des Interpellanten betreffend Schwächung des Umweltschutzabos. Er setzt sich vehement gegen Sparmassnahmen beim regionalen öffentlichen Verkehr ein, die zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse führen und folgenschwere Stausituationen erzeugen.

7. Muss nicht auch verhindert werden, dass durch eine zweite Gotthardröhre der LKW-Verkehr auf Kosten der Bahn zusätzliche Attraktivität gewinnt und damit unter anderem auch die Verkehrsprobleme in den Stadtgebieten verschärft werden?

Auch wenn der dauerhafte Einspurbetrieb (eine Spur pro Fahrtrichtung) mit einer zweiten Gotthardröhre gesetzlich festgeschrieben würde, wäre aus Sicht des Regierungsrates der Druck auf die Nutzung der zusätzlich geschaffenen Spurkapazitäten absehbar. Der Regierungsrat sieht in einer Kapazitätssteigerung auf der Gotthardautobahn einen klaren Widerspruch zur Verlagerungspolitik des Bundes von der Strasse auf die Schiene und hat den Bau der zweiten Tunnelröhre am Gotthard in der entsprechenden Vernehmlassung daher abgelehnt.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin