

Der Rhein ist eine der wichtigsten Verkehrsadern in Europa. In Basel bleiben wir aber allem Anschein nach deutlich unter unseren Möglichkeiten, wenn es um die Nutzung des Rheins als Wasserstrasse für den Nahverkehr geht. Bereits in den 70-er, 80-er Jahren und zuletzt im Jahr 2014 gab es ernsthafte Bestrebungen, den Rhein als Verkehrsweg für den fahrplanmässigen Personenverkehr mittels eines Tram-Schiffs «Vaporetto» zu erschliessen. Mit einem Linienschiffkurs als Bestandteil des öffentlichen Verkehrs der Agglomeration Basel könnten bestehende und geplante Wohn- und Arbeitsgebiete entlang des Rheins direkt miteinander verbunden werden - und dies auch grenzüberschreitend.

Ein Linienverkehr würde das bisherige ÖV-System sinnvoll ergänzen, folgen doch die meisten bestehenden ÖV-Verkehrslinien den alten Gräben der Stadtmauern und führen nicht direkt in die historische Kernstadt. PendlerInnen aus dem Umland (wie bspw. aus dem Elsass, Grenzach und Birsfelden) könnten einfach in die Stadt und wieder zurück gelangen. Über den Nachmittag oder am Feierabend wäre es eine attraktive Möglichkeit, per Vaporetto in die Innerstadt zu fahren, um dort zu essen oder sich zu treffen. Ausserdem könnte eine solche Linienführung für TouristInnen und BaslerInnen gleichermassen einen neuen Zugang eröffnen, unsere Stadt zu erleben (bspw. Erreichbarkeit des Hafenareals). Eine Linienführung könnte bestehende Infrastrukturen berücksichtigen bzw. einbeziehen und - wo nötig - baulich möglichst wenig invasiv und kostengünstig umgesetzt werden.

Es bestehen dem Vernehmen nach bereits Studien zum Thema, welche einen Linienschiffsbetrieb in Basel mit vertretbarem Aufwand als möglich erachten, mit Einschätzungen zu Anschaffungs- und Unterhaltskosten, Errichtung Anlegemöglichkeiten, Fahrstrecke (bspw. Birsfelden bis Huningen - Weil am Rhein via Schwarzwald-, Mittlere- und Dreirosenbrücke), Betriebszeit (unter Berücksichtigung Hochwasser) etc. Offenbar wurde bisher auf eine weitere Planung verzichtet, da zum einen eine Umsetzung nicht wirtschaftlich sei und zum anderen wegen Bedenken aufgrund der fehlenden ökologischen Verträglichkeit. In den letzten Jahren wurden jedoch die technischen Möglichkeiten weiterentwickelt und es gibt Praxisbeispiele solche Vaporetti nachhaltiger und kostengünstiger zu betreiben. Letztlich ist die Wirtschaftlichkeit in hohem Masse abhängig davon, wie der mögliche Takt- und die Linienführung gewählt werden. Zudem darf der enorme Mehrwert einer Umsetzung nicht nur an wirtschaftlichen Kriterien bemessen werden.

Aus diesen Gründen fragen die Anzugstellenden die Regierung an, zu prüfen und zu berichten, wie ein solches Unterfangen umgesetzt werden könnte.

Zunächst könnte versuchsweise ein eingeschränkter Linienkurs als Pilotprojekt umgesetzt werden, um Erfahrungen für eine Umsetzung mit breiterem Angebot zu sammeln. Dies wäre bereits nächsten Sommer denkbar.

Michael Hug, Franz-Xaver Leonhardt, Annina von Falkenstein, Jeremy Stephenson, Alex Ebi, Catherine Alioth, Lydia Isler-Christ, Raoul I. Furlano, Andreas Zappalà, Joël Thüring, Beat Leuthardt, Lukas Faesch, Philip Karger, Jérôme Thiriet, Olivier Battaglia, Balz Herter, Ivo Balmer, Claudia Baumgartner, Tobias Christ, André Auderset, Beat Braun