



An den Grossen Rat

14.5510.02

BVD/P145510

Basel, 16. November 2016

Regierungsratsbeschluss vom 15. November 2016

Anzug Peter Bochsler und Konsorten betreffend „Fernbuslinien in Basel“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Dezember 2014 den nachstehenden Anzug Peter Bochsler und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

„Seit Januar 2013 ist der Fernbusmarkt in Deutschland liberalisiert. Innert Jahresfrist entstanden zahlreiche neue Angebote. Wie aus der Studie „IGES Kompass Mobilität – Fokus Fernbus“ hervorgeht, können Fahrgäste aktuell aus 5'100 innerdeutschen Fahrten pro Woche wählen.

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes zeigt, wie auch ohne öffentliche Mittel bestehende Mobilitätsbedürfnisse bedient werden können. Das Potenzial zeigt sich am deutlichsten an der Zahl der klassischen Städte-Fernbuslinien, die von 62 auf 138 zugenommen haben. Fernbusse richten sich klar am Markt aus. Es werden keine Linien betrieben, die sich nicht lohnen. Mit anderen Worten: Die Verbindungen entsprechen klar einem Bedürfnis von vielen Reisenden.

Laut Studie profitieren von Fernbusangeboten vor allem mittelgrosse Städte (z.B. in Baden-Württemberg und Bayern), die vorher keine direkten Verbindungen hatten. Derzeit agieren knapp 40 Betreiber von klassischen Städte-Fernbuslinien auf dem deutschen Markt. Der Branchenführer „Mein Fernbus“ bietet unter anderem Verbindungen nach Lörrach an, die möglicherweise nach Basel verlängert würden, und bedient mit 82 Linien 219 Halte in 8 Ländern (Deutschland, Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Österreich, Tschechische Republik, Niederlande und Italien).

Linienbus-Verbindungen zwischen Städten werden an Bedeutung gewinnen. Basel würde von einem Anschluss an das deutsche Fernbus-Netz profitieren und neue Direktverbindungen erhalten. Die Schaffung eines zeitgemässen Bus-Terminals würde für die Anbieter einen zusätzlichen Anreiz schaffen, Basel in ihr Streckenprogramm aufzunehmen.

Wir bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, wie Basel an das deutsche Fernbus-Netz angeschlossen werden kann und wo mit guter Innenstadt- und öV-Anbindung ein Bus-Terminal geschaffen werden könnte, der den Bedürfnissen des Marktes genügt?

- ob ein längst überfälliger öV-Busbahnhof mit dem Fernbus-Anliegen gekoppelt werden könnte?
- ob zusammen mit den SBB ein solcher Busbahnhof über den Gleisen am Bahnhof eingerichtet werden könnte?
- ob andere Standorte, wie z.B. neues Parkhaus der Messe Basel realisiert werden könnten?

Peter Bochsler, Erich Bucher, Andreas Zappalà, Christophe Haller, Joël Thüring, Remo Gallacchi, Michel Rusterholz, Conradin Cramer, Patricia von Falkenstein“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

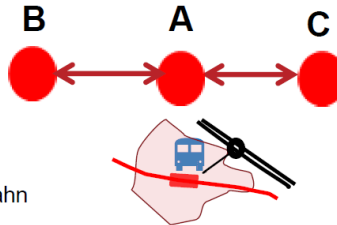
1.1 Angebotstypen

Grundsätzlich ist im Busverkehr zwischen zwei Angebotstypen zu unterscheiden:

- Fernlinien- / Reisebusverkehr
- Ausflugsverkehr / Tagestourismus

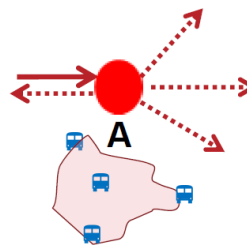
Fernlinien- / Reisebusverkehr

- Klar definierte Route
- Regelmässiges Angebot (Fahrplan)
- Teils längere Aufenthaltszeit
- Kundschaft: lokal/regional
- Zentraler Bedienpunkt (Busbahnhof)
gute Erreichbarkeit öV, Strasse/Autobahn



Ausflugsverkehr / Tagestourismus

- Temporäres Angebot, nach Bedarf
- Kundschaft: auswärts (Ausland)
- Mehrere Parkplätze (Nähe Innenstadt für raschen Ein-/Ausstieg), Abstellplatz Car



Die Bedürfnisse des Fernlinien- und Reisebusverkehrs an Stationen sind in etwa dieselben. Der wesentliche Unterschied zwischen Fernlinien- und Reisebusverkehr besteht darin, dass der Fernlinienbus nach einem publizierten Fahrplan verkehrt und gegen einen Tarif öffentlich benutzbar ist, somit eine Form des öffentlichen Fernverkehrs darstellt. Demgegenüber bietet der Reisebus einer bestimmten Kundschaft Fahrten an, welche die Fahrt im Voraus bucht (z.B. organisierte Rundreisen von Carunternehmen, Charterfahrten von Reiseveranstaltern zu Veranstaltungen, Ausflugsfahrten von Gruppen, Zubringerfahrten zu Häfen als Ausgangs-/Endpunkt von Kreuzfahrten usw.). Es ist vergleichbar mit der traditionellen Luftfahrt, wo zwischen Linien- und Charterverkehr unterschieden wird.

Der Ausflugsverkehr / Tagestourismus ist nicht Gegenstand dieses Anzugs. Die Bedürfnisse hier sind andere als im Fernlinien-/Reisebusverkehr, wie die Übersicht aufzeigt. Der Regierungsrat hat sich dazu im Antwortschreiben Nr. 14.5068.02 vom 23. März 2016 zum Anzug Mustafa Atici und Konsorten betreffend Busfreundlichkeit in Basel geäußert, speziell was die Standorte der Haltepunkte in Basel betrifft.

1.2 Sprunghafte Entwicklung im Fernlinien- und Reisebusverkehr

Wie die Anzugsteller richtig feststellen, hat sich in der Tat der private Fernlinienbusverkehr in den letzten Jahren sehr stark entwickelt. Zum einen haben die EU-Osterweiterung und das damit zusammenhängende Landverkehrsabkommen (LVA) EU-Schweiz massgeblich dazu beigetragen, dass direkte und im Vergleich mit Bahn und Flugzeug preiswerte Busverbindungen zwischen Destinationen in Ost-, Süd- und Westeuropa und der Schweiz eingeführt oder ausgebaut worden sind. Seit Inkrafttreten des LVA können beliebig viele Orte in der Schweiz bedient werden, die in vielen Fällen auch Zwischenstation für transeuropäische Busverbindungen sind z.B. zwischen Deutschland und Italien oder zwischen Polen und Frankreich. Basel ist davon stark betroffen. Zum anderen wurde auf Anfang 2013 in Deutschland das Personenbeförderungsmonopol der Deutschen Bahn aufgehoben und damit der Markt im Fernverkehr völlig liberalisiert. Neue Busunternehmen wurden gegründet wie z.B. Flixbus, die zusammen mit bestehenden Anbietern das Fernbuslinienetz in Deutschland und Europa massiv ausgebaut haben. Entsprechend hat sich die

Anzahl beförderter Personen in deutschen Fernlinienbussen von rund 2,5 Mio. (2012) auf 25 Mio. (Hochrechnung 2016) nahezu verzehnfacht. Inzwischen ist eine Phase der Konsolidierung und Firmenübernahmen eingetreten. Flixbus ist mit einem Anteil von rund 90% quasi alleiniger Marktführer in Deutschland.

Auch Basel wird seitdem mehrmals am Tag von deutschen Busunternehmen bedient. In Frankreich ist der Regionalverkehr (d.h. für Distanzen von mehr als 100 Kilometern) seit August 2015 liberalisiert, während dies im Fernverkehr über lange Strecken bereits seit längerem der Fall ist. Aufgrund der bisherigen Entwicklung wird auch dort mit einer ähnlichen Dynamik wie in Deutschland gerechnet. Allerdings scheint Basel für französische Busunternehmen bisher nicht als Destination mit hohem Marktpotenzial eingeschätzt zu werden.

Auch beim Reisebusverkehr ist der Markt in den letzten Jahren stark gewachsen. Mit dazu beigetragen hat, dass der Bus das frühere Image einer billigen Form des Reisens verloren hat, indem die Anbieter verstärkt auf Luxus setzen. So gehören heute bequeme Ledersitze mit grosser Beinfreiheit, Unterhaltungselektronik (WLAN) usw. zur Standardausstattung, was auch im Fernlinienbusverkehr zunehmend der Fall ist. Viele Veranstalter bieten Reisen im oberen Segment (vier und fünf Sterne) an. Der Reisebus hat heute einen anderen Stellenwert bezüglich Effizienz, Sicherheit, Benutzer-, Umweltfreundlichkeit und Preis erlangt, als es noch vor ein paar Jahren der Fall gewesen ist.

1.3 Ungenügende Infrastruktur

Der Entwicklung im Fernlinien- und Reisebusverkehr steht heute die Tatsache entgegen, dass vielerorts nicht genügend Halteplätze für Cars zur Verfügung stehen, an denen die Kundschaft eine attraktive Infrastruktur wie beispielsweise überdachte Wartebereiche, Ticketschalter, Toiletten usw. vorfinden.

In Basel gibt es heute drei Standorte, welche die Reise- und Fernlinienbusse anfahren und an denen Fahrgastwechsel (mit einer Aufenthaltszeit von maximal 30 Minuten) erfolgen:

- Bahnhof SBB Süd, Parkplatz Meret Oppenheim-Strasse mit fünf Halteplätzen
- Badischer Bahnhof, Schwarzwaldallee mit bis zu fünf Halteplätzen und Warteräumen sowie
- Gartenstrasse mit neun Halteplätzen

Alle drei genannten Standorte weisen eine ungenügende Infrastruktur auf, wobei die Schwarzwaldallee besonders kritisch und für Busreisende sogar gefährlich ist. Sie wird aber tagsüber nicht so häufig benutzt wie der Parkplatz an der Meret Oppenheim-Strasse, über den ca. 70% aller Fahrten mit Abgangspunkt/Ziel Basel und im Transit erfolgen (Schwarzwaldallee: rund 10%).

Unter diesen Aspekten sieht der Regierungsrat in Sachen Infrastruktur tatsächlich Handlungsbedarf. Dieser betrifft neben den Ein- und Ausstiegsstationen teilweise auch die Warteräume, die zum längeren Abstellen der Cars (bis zu 15 Stunden) dienen wie derzeit z.B. im Erdbeergraben, an der Brennerstrasse oder Schwarzwaldallee.

2. Standortstudie und Plan fürs weitere Vorgehen

Das Bau- und Verkehrsdepartement (Amt für Mobilität) liess die Situation gemeinsam mit dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (ASTAG) – Sektion Nordwestschweiz untersuchen und zeigte Lösungsvorschläge auf. Der Fokus wurde auf eine optimale Verknüpfung der Fernlinien- und Reisebusse mit dem Öffentlichen Verkehr, insbesondere der Bahn, gelegt. Deshalb wurden Standorte möglichst in Bahnhofsnähe oder mit gutem Anschluss ans ÖV-Netz (Tram, Bus) untersucht wie an der Meret Oppenheim-Strasse, vor dem Fernheizkraftwerk der IWB, im St. Jakob und im Erdbeergraben. Zum Vergleich wurden andere Car-Terminals in der Schweiz (Bern Neufeld, Zürich Sihlquai und Zürich Flughafen) und in Deutschland (Hannover) herbeigezogen.

Die Studie hat gezeigt, dass es in Basel nicht einfach ist, in der «gebauten» Stadt einen Standort für einen Car-Terminal zu finden, der die gesetzten Erwartungen vollumfänglich zu erfüllen vermag. Gestützt darauf kommen das Amt für Mobilität und die ASTAG Sektion Nordwestschweiz zum Schluss, ein zweistufiges Vorgehen zu wählen. In einem ersten Schritt sollen kurzfristig die bestehenden Standorte am Bahnhof SBB und Badischen Bahnhof optimiert und ergänzt werden. Dazu ist beabsichtigt, auf dem Parking an der Meret Oppenheim-Strasse (Bahnhof SBB Süd) die Anzahl Halteplätze zu erhöhen und allenfalls mit zusätzlichen auf dem Parkplatz beim nahegelegenen Fernheizwerk IWB zu ergänzen. In einem zweiten Schritt geht es dann darum, mittelfristig einen eigenen Standort für einen vollwertigen Car-Terminal zu entwickeln. Dabei stehen der Erdbeergraben (im Zusammenhang mit dem vom Zoo geplanten neuen Parkhaus stehend) sowie der nördliche Vorplatz des Badischen Bahnhofs (ehemaliges Eilgutgebäude) im Fokus. Dazu beabsichtigt das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) eine vertiefte Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, in der auch noch weitere potenzielle Standorte in Betracht gezogen werden sollen.

Über die Studie hinaus ist kurzfristig vorgesehen, die latente Problematik an der Schwarzwaldallee zu lösen, indem primär die Halteplätze und Warteräume voneinander getrennt werden.

3. Beantwortung der Fragen

In diesem Sinne können die Fragen wie folgt beantwortet werden.

Könnte ein längst überfälliger öV-Busbahnhof mit dem Fernbus-Anliegen gekoppelt werden?
und

Könnte zusammen mit den SBB ein solcher Busbahnhof über den Gleisen am Bahnhof eingerichtet werden?

Die Studie, die das Bau- und Verkehrsdepartement und die ASTAG Sektion Nordwestschweiz gemeinsam durchgeführt haben, weist einen zunehmenden Bedarf an Halteplätzen für den Fernlinien- und Reisebusverkehr rund um den Bahnhof SBB aus. Der Regierungsrat will daher den Fokus für einen Car-Terminal auf das Parking an der Meret Oppenheim-Strasse und auf den Erdbeergraben setzen. Da sich das Parking an der Meret Oppenheim-Strasse im Eigentum der SBB befindet, ist deren Bereitschaft zur Zusammenarbeit Voraussetzung. Welche Möglichkeiten sich bieten, wird Gegenstand der vertieften technischen Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsuntersuchung sein.

Ein Busbahnhof über den Gleisen (wie z.B. in Bern oder Chur) wäre zwar ideal, aber auch sehr aufwändig zu erstellen. Ein solches Vorhaben würde Kosten in Höhe eines mindestens zweistelligen Millionenbetrags auslösen und dürfte zudem, nach der Ablehnung des Central Parks durch die Stimmbevölkerung im September 2013, kaum auf grosse Akzeptanz stossen.

Könnten andere Standorte, wie z.B. neues Parkhaus der Messe Basel realisiert werden?

In der Studie untersucht worden ist der Parkplatz St. Jakob. Dieser soll allerdings nicht für ein Car-Terminal weiterverfolgt werden. Zwar ist er mit Tram und Bus gut erschlossen, liegt aber zu weit von den Bahnhöfen entfernt. Zudem wird er während der Grossveranstaltungen im St. Jakob-Park durch den motorisierten Individualverkehr sehr stark beansprucht, so dass während dieser Zeiten nicht immer genügend freie Plätze für Cars zur Verfügung stehen.

Alternative Standorte für einen Terminal werden ebenfalls Gegenstand einer vertieften Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsuntersuchung sein. Das neue Parkhaus der Messe wird jedoch aufgrund der aktuellen Planungen kaum für einen Car-Terminal in Frage kommen.

4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Peter Bochsler und Konsorten betreffend „Fernbuslinien in Basel“ stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin