



An den Grossen Rat

16.5387.02

BVD/P165387

Basel, 16. November 2016

Regierungsratsbeschluss vom 15. November 2016

Schriftliche Anfrage Stephan Luethi-Brüderlin betreffend „neues Zugangebot der Südostbahn (SOB)“

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Stephan Luethi-Brüderlin dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Kürzlich hat die Südostbahn (SOB) ein interessantes Fahrplankonzept ab Basel ins Tessin vorgestellt, das ab 2018 umgesetzt werden könnte.

Während die SBB das Personenzugsangebot von Basel ins Tessin in den letzten Jahren stets stiefmütterlich behandelt hat, sieht es auch nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels nicht besser aus. Im Gegenteil: es verschlechtert sich sogar, denn um über den Gotthard ins Tessin zu gelangen, muss man mindestens einmal, in der Regel zweimal, umsteigen (Arth-Goldau, Erstfeld).

Ab Fahrplanwechsel 2016 soll sogar die Frühverbindung ins Tessin, Basel ab 07.04 h, wegfallen. Der weitere Leistungsabbau ist im Fahrplanentwurf ersichtlich. Früher war die Achse Basel - Luzern – Chiasso die klassische Nord-Süd-Route mit einem attraktiven und dichten Angebot.

Die Südostbahn legt nun ein interessantes Fahrplankonzept vor. Sie möchte ab 2018 ein zwei-stündliches Angebot über die Bergstrecke nach Lugano schaffen. Damit wäre das Urnerland, die Leventina, aber auch das Goms via Göschenen – Andermatt und auch die Surselva ab Basel mit attraktiven Verbindungen schnell erreichbar.

Das Angebot mit dem „Lötschberger“ der BLS, nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels zeigt, dass bei einem attraktiven Angebot die Fahrgäste die Bergstrecke frequentieren.

Ich frage deshalb die Regierung an:

- Ob sie sich beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einsetzen kann, dass ab 2018 umsteigefreie, attraktive Zugverbindungen ab Basel bis Lugano angeboten werden?
- Ob sie sich im Interesse der Region sich für das beste Angebot einsetzen kann, ungeachtet des Anbieters?
- Basel-Stadt ist Mitglied des Gotthard-Komitees. Derzeit ist der Regierungsvertreter BS sogar Präsident. Kann sich BS und sein Präsident dafür einsetzen, dass das Gotthard-Komitee sich für attraktive Verbindungen ins Tessin stark macht?

Stephan Luethi-Brüderlin“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Einleitende Bemerkung

Im vergangenen Juli hat die Südostbahn (SOB) ihr Angebotskonzept am Gotthard und auf der Verbindung Zürich – Ostschweiz der Öffentlichkeit vorgestellt. Gleichzeitig hat sie die interessierten Kantone kontaktiert, so auch den Kanton Basel-Stadt.

Das Angebotskonzept der SOB steht im Zusammenhang mit der Erneuerung der Fernverkehrskonzession der SBB per Fahrplan 2018. Zum heutigen Zeitpunkt sind allerdings auf Bundesebene noch einige Fragen zum Verfahren und zur Vergabe offen. Sollte die SOB tatsächlich vom Bund die Konzession für die geplanten Strecken erhalten, könnte sie ihr Angebotskonzept kaum vor 2020 umsetzen, da sie bis dahin noch nicht über das erforderliche Rollmaterial verfügen wird.

Die SBB betreibt heute den Fernverkehr im Auftrag des Bundes eigenwirtschaftlich. Die Kantone können zwar gute Bahnverbindungen wünschen, doch letztlich entscheiden SBB und Bund über das Angebot, unter anderem aufgrund von marktwirtschaftlichen Kriterien und Mindestanforderungen, die in der Konzession explizit aufgeführt sind.

Sowohl das Angebotskonzept der SBB als auch der SOB weisen Vor- und Nachteile auf. Dasjenige der SBB bietet, zusätzlich zu dem stündlichen (ca. ab Fahrplan 2021 halbstündlichen) InterCity via Gotthard-Basistunnel (GBT), direkte Verbindungen mit dem RegioExpress (RE) aus dem Tessin und Mailand über die Bergstrecke bis Erstfeld an. Die InterRegio (IR) aus Basel und Zürich enden in Erstfeld, wo auf den RE umgestiegen werden muss¹. Saisonal setzt die SBB als touristisches Angebot einen Panoramazug von Zürich über die Bergstrecke ein. Das Rollmaterial ist auf die Nachfrage dimensioniert. Während der Hauptverkehrszeiten soll in den Räumen Basel, Zürich und Luzern das Sitzplatzangebot der Nachfrage entsprechend angepasst werden. Demgegenüber sieht die SOB vor, zweistündliche IR-Direktverbindungen von Basel und Zürich über die Bergstrecke nach Lugano anzubieten. Allerdings ist beim Rollmaterial noch nicht geklärt, ob das Sitzplatzangebot auch für die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten genügen wird. Ausserdem hat die SOB bis jetzt nicht den Nachweis erbringen können, dass sie in der Lage ist, ihr Fernverkehrsangebot wie die SBB eigenwirtschaftlich zu betreiben. Auf eine nachträgliche Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten durch Bund und Kantone wie im Regionalverkehr darf es aus Sicht des Regierungsrates keinesfalls hinauslaufen.

2. Beantwortung der Fragen

Kann sich die Regierung beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einsetzen, dass ab 2018 umsteigefreie, attraktive Zugverbindungen ab Basel bis Lugano angeboten werden?

Ja. Attraktive, umsteigefreie Zugverbindungen von Basel ins Tessin sowohl durch den GBT als auch über die Gotthard-Bergstrecke sind dem Regierungsrat ein wichtiges Anliegen. Das Bau- und Verkehrsdepartement setzt sich dezidiert und konsequent auf verschiedenen Ebenen für Angebotsverbesserungen ein. So wünscht es insbesondere von der SBB auf der Nord-Süd-Achse durch den Basistunnel ein kundenfreundlicheres Angebot mit mehr Verbindungen ins Tessin und nach Mailand. Ausserdem hat es sich gegenüber dem Bundesamt für Verkehr im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung der laufenden Fernverkehrskonzession geäußert, die durch Anpassungen per Fahrplan 2017 notwendig geworden ist.

Wie einleitend erwähnt, kann die SOB ihr Angebot wegen fehlenden Rollmaterials kaum vor 2020 umsetzen, sollte sie ab 2018 im Besitze der Fernverkehrskonzession auf der Gotthard-Bergstrecke sein. Allerdings ist auch nach Inbetriebnahme des GBT mit kurzfristigen Fahrplanänderungen und Einschränkungen wegen diverser Baustellen entlang der Gotthardachse (Sperrung Zugersee Ost, durchgehender Vier-Meter-Korridor für den Kombinierten Verkehr Schie-

¹ An gewissen Wochenenden verkehren einzelne IR bis Göschenen, um dort Anschlüsse an die Matterhorn Gotthard Bahn in Richtung Andermatt, Sedrun oder Goms zu ermöglichen.

ne/Strasse) zu rechnen. Erst mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels per Ende 2020 darf von einem Zielzustand ausgegangen werden.

Kann sich die Regierung im Interesse der Region für das beste Angebot einsetzen, ungeachtet des Anbieters?

Ja. Primär ist für den Regierungsrat das attraktivste Bahnangebot zwischen Basel und dem Tessin wichtig, während der Betreiber sekundär ist. Die Direktverbindungen ab Basel, Luzern und Zürich über die Bergstrecke müssen geschickt vermarktet werden. Für Reisende steht nicht einzig das Bahnangebot, speziell das Rollmaterial, sondern viel mehr die Einmaligkeit der Gotthardregion und der Erlebniswert einer Bahnfahrt über die Gotthard-Bergstrecke im Vordergrund, ähnlich wie beim «Lötschberger», Glacier- und Bernina-Express oder Voralpen-Express (der SOB).

Kann sich BS und sein Präsident dafür einsetzen, dass das Gotthard-Komitee sich für attraktive Verbindungen ins Tessin stark macht?

Ja. Das Gotthardkomitee hat ein kundenfreundliches, attraktives Angebot im Fernverkehr zwischen der Deutschschweiz und dem Tessin zu einem strategischen Ziel ihrer Interessensvertretung erklärt. Dieses Ziel gilt unabhängig von der Person des Präsidenten. Die Fachkommission führt seit längerem periodische Gespräche mit der SBB, um über den aktuellen Stand der Planungen im Fernverkehr auf der Gotthardachse informiert zu sein. Mit der SOB hat das Komitee ebenfalls Kontakt aufgenommen. Die Fachkommission hat sich Ende Oktober mit dem Angebotskonzept auseinandergesetzt. Weil jedoch zum heutigen Zeitpunkt noch zahlreiche Fragen im Zusammenhang mit dem Angebot der SOB und dem Konzessionsverfahren offen sind, sieht das Komitee vorerst davon ab, sich für das Fahrplankonzept der SBB oder der SOB auszusprechen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin