



An den Grossen Rat

18.5038.02

BVD/P185038

Basel, 7. März 2018

Regierungsratsbeschluss vom 8. März 2018

Interpellation Nr. 5 von Tim Cuénod betreffend „Tariferhöhungen bei „Distribus“, der Entwicklung des Pendelverkehrs aus dem Elsass und grenzüberschreitender ÖV-Tariflösungen“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 7. Februar 2018):

Mit der Eröffnung der 3er-Tamlinie nach St. Louis war und ist die Hoffnung verbunden, dass in Zukunft mehr Pendlerinnen und Pendler aus dem Elsass mit dem ÖV nach Basel gelangen werden.

Offenbar wurden zeitgleich mit der Eröffnung der 3er-Verlängerung die Preise für Bustickets nach Basel mittels der Linien 603 und 604 sprunghaft erhöht (von 1,50 Euro auf 2,80 Euro). Französischen Presseberichten vom letzten Mai zufolge ist diese Ticketpreiserhöhung v.a. darauf zurückzuführen, dass der bisherige niedrige Tarif durch eine Vereinbarung mit den Schweizer Partnern möglich war, die eine "einmalige Abweichung auf den Billetpreis seit der Einführung des Euro ermöglicht hätte. Die Verantwortlichen des Schweizer Netzes hätten von der Ankunft der 3er profitiert, um dieser Situation ein Ende zu setzen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was für eine Vereinbarung bestand da genau bis vor kurzem?
2. Sind auch die Abo-Preise für regelmässige Benutzer dieser Buslinie erhöht worden?
3. Wurde die Ticketpreiserhöhung erwirkt, damit die BVB auf der Strecke von St. Louis nach Basel nicht durch die preiswerten französischen Billets konkurrenziert werden?
4. Ist angesichts der vollkommen anderen Linienführung der 3er-Tramstrecke und der genannten beiden Buslinien nicht wahrscheinlich, dass die genannten massiven Ticketpreiserhöhungen ein Anreiz für PendlerInnen aus St. Louis darstellen, statt mit dem ÖV wieder mit dem Auto nach Basel zu fahren?
5. Wie hat sich in den letzten Jahren das Mobilitätsverhalten von Pendlerinnen und Pendlern aus dem Elsass generell verändert?
6. Gibt es neben der Eröffnung der 3er-Tramlinie momentan weitere Bemühungen, um PendlerInnen aus dem Elsass dazu zu bewegen, mit dem ÖV oder dem Velo in die Stadt zu kommen?
7. Offenbar wurden INTERREG-Mittel der laufenden Periode (INTERREG V) für öffentliche Verkehrsprojekte bei weitem noch nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Das hat mir gegenüber ein Vertreter der Region "Grand Est" in Strasbourg erwähnt. Gäbe es nicht sinnvolle Projekte, für die man Interreg-Mittel erhalten könnte, um den Modalsplit von PendlerInnen aus dem Dreiland nach Basel

positiv zu beeinflussen?

8. Die bestehenden Angebote für grenzüberschreitende ÖV-Abonnemente (RegioCardPlus, RegioCardPlus light, Distripass F/CH, AlsaPlus F/CH) scheinen auf den ersten Blick nicht besonders attraktiv zu sein. So kostet ein "Distripass F/CH", der Erwachsene zur Nutzung des TNW-Netzes und der Distribus-Buslinien berechtigt, im Jahr 1000 Franken (die RegioCardPlus kostet sogar 1240.-). Wie viele dieser Abonnemente werden tatsächlich verkauft?
9. Ausgesprochen attraktiv vor allem für Ausflüge usw. sind die Tagedickets "TicketTriRegio" und "TicketTriRegio Mini", mit denen man sich preisgünstig im ganzen trinationalen Eurodistrict-Gebiet mit dem ÖV frei fortbewegen kann. Spricht etwas dagegen, ein analoges Abo-Angebot zu schaffen?
10. Mehrere politische Vorstösse im Grossen Rat fordern ein vereinfachtes grenzüberschreitendes Ticketing. Wäre jetzt nicht der Zeitpunkt gekommen das U-Abo grenzüberschreitend zu erweitern? Denkbar wäre, dass der Gültigkeitsbereich dem des Tickets-Tri-Regio-Mini entsprechen würde. Gegen einen kleinen Aufpreis auf dem UAbo könnte hier eine gewaltige Attraktivitätssteigerung grenzüberschreitend erzielt werden.

Tim Cuénod“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Die Festlegung des Tarifs im öffentlichen Verkehr liegt nicht in der Kompetenz des Regierungsrats, sondern auf Schweizer Seite im Aufgabenbereich der Transportunternehmen bzw. des TNW und auf französischer Seite bei Saint-Louis Agglomération. Der Regierungsrat setzt sich aber beim Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) und den beteiligten Transportunternehmen dezidiert dafür ein, dass das grenzüberschreitende Tarifangebot wesentlich kundenfreundlicher ausgestaltet wird.

Die zuständigen Partner in Frankreich und der Schweiz haben gemeinsam das seit Dezember 2017 gültige Tarifsysteem für die grenzüberschreitenden Tickets erarbeitet und genehmigt.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. Was für eine Vereinbarung bestand da genau bis vor kurzem?

Zwischen BVB und Saint-Louis Agglomération (SLA, damals CC3F) bestand eine Vereinbarung (letztmals 2012 erneuert) zum Betrieb und Tarif von Distribus zwischen Landesgrenze und Schiff-lände. Die letzte Vereinbarung war bis zum Datum der Inbetriebnahme der Tramverbindung nach Saint-Louis befristet. Die aktuell gültige Folgevereinbarung zwischen BVB und SLA von 2017 zu Distribus verweist im Tarifbereich auf eine neue Vereinbarung zwischen TNW und SLA (2017) zum Tarifangebot im grenzüberschreitenden Verkehr.

2. Sind auch die Abo-Preise für regelmässige Benutzer dieser Buslinie erhöht worden?

Bis Dezember 2017 akzeptierte die BVB (und damit der TNW) gemäss Vereinbarung die Distribus-Abonnemente auch auf dem Schweizer Streckenabschnitt der entsprechenden Distribus-Buslinien. Diese Sonderregelung stand im Widerspruch zum Grundgedanken eines Tarifverbundes, der einheitliche Tickets unabhängig vom Verkehrsmittel vorsieht. Die bisherige Gültigkeit der Distribustarife auf Schweizer Seite wurde im Einvernehmen mit allen Partnern auch im Bereich der Abonnemente aufgehoben. Neu gelten auf den Linien grundsätzlich die TriRegio-Tarife, analog zu den anderen grenzüberschreitenden Linien der Region.

3. *Wurde die Ticketpreiserhöhung erwirkt, damit die BVB auf der Strecke von St. Louis nach Basel nicht durch die preiswerten französischen Bilets konkurrenziert werden?*

Nein. Um die von den Kundinnen und Kunden gewünschte Transparenz der Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Saint-Louis und Basel zu verbessern, wurden die Tarife auf den Linien 3 und 603/604 vereinheitlicht. Die frühere Anwendung von französischen Tarifen auf Schweizer Seite war ein Unikum und führte immer wieder zu Missverständnissen. Neu ist Distribus auf Schweizer Seite in den TNW integriert.

4. *Ist angesichts der vollkommen anderen Linienführung der 3er-Tramstrecke und der genannten beiden Buslinien nicht wahrscheinlich, dass die genannten massiven Ticketpreiserhöhungen ein Anreiz für PendlerInnen aus St. Louis darstellen, statt mit dem ÖV wieder mit dem Auto nach Basel zu fahren?*

Bereits bisher nutzten viele Pendlerinnen und Pendler das grenzüberschreitend gültige Abonnement „Distripass“, um zu ihrem Arbeitsplatz in Basel zu kommen. Dieses gilt im ganzen Verbundgebiet des TNW und nicht nur zwischen Volaplatz und Schiffflände. Der Preis des Distripasses ist unverändert geblieben.

Die neue Verbindung mit der Tramlinie 3, das neue Park+Ride Parkhaus an der Endstation Bahnhof Saint-Louis (für ÖV-Kundinnen und Kunden gebührenfrei), die dortige Verknüpfung mit der Eisenbahn sowie die vereinheitlichten Tarife von BVB und Distribus schaffen attraktive Voraussetzungen für eine rege Nutzung des öffentlichen Verkehrs, nicht nur im Berufsverkehr, sondern zum Beispiel auch in der Freizeit.

5. *Wie hat sich in den letzten Jahren das Mobilitätsverhalten von Pendlerinnen und Pendlern aus dem Elsass generell verändert?*

Dem Regierungsrat liegen aktuell keine Informationen über Veränderungen des Verkehrsverhaltens im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr vor.

Grundsätzlich wächst die Anzahl der Grenzgänger auf nationaler wie auch auf regionaler Ebene. So gibt das Bundesamt für Statistik für das 3. Quartal 2017 an, dass die Anzahl Grenzgänger im Vergleich zum gleichen Quartal des Vorjahres in der gesamten Schweiz um 2.8% und in der NWCH um 1% gestiegen ist. Der Anteil der Grenzgänger aus dem Herkunftsland Frankreich stieg im gleichen Zeitraum für die ganze Schweiz um 2.3% und nach Angaben des Amtes für Statistik Basel-Stadt in Basel-Stadt um knapp 0.7 %.

Um die Auswirkungen der neuen Tramlinie 3 auf den grenzüberschreitenden Verkehr prüfen zu können, wurden im November 2016 in einer Vorher-Erhebung die grenzquerenden Fahrzeuge sowie ÖV-Fahrgäste an allen Grenzübergängen von Allschwil bis an den Rhein erhoben. Eine entsprechende Nachher-Erhebung wird im November 2018 durchgeführt.

6. *Gibt es neben der Eröffnung der 3er-Tramlinie momentan weitere Bemühungen, um PendlerInnen aus dem Elsass dazu zu bewegen, mit dem ÖV oder dem Velo in die Stadt zu kommen?*

Die Partner der Agglomeration Basel arbeiten im Rahmen des Agglomerationsprogramms an einer Vielzahl von Massnahmen, welche die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsplanung verbessern, den öffentlichen Verkehr als Rückgrat des Verkehrssystems stärken und Lücken im Veloroutennetz der Agglomeration schliessen. Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in Basel hat dazu geführt, dass deutlich weniger Pendlerinnen und Pendler im öffentlichen Strassenraum parkieren, gleichzeitig finanziert der Kanton über den Pendlerfonds Umsteigeanlagen auch im Elsass mit (Park-and-Ride, Park-and-Pool). Mittel- bis langfristig wird die trinationale

S-Bahn einen spürbaren Teil des zunehmenden Pendlerverkehrs übernehmen und die Strassen weiter entlasten.

7. *Offenbar wurden INTERREG-Mittel der laufenden Periode (INTERREG V) für öffentliche Verkehrsprojekte bei weitem noch nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Das hat mir gegenüber ein Vertreter der Region "Grand Est" in Strasbourg erwähnt. Gäbe es nicht sinnvolle Projekte, für die man Interreg-Mittel erhalten könnte, um den Modalsplit von PendlerInnen aus dem Dreiland nach Basel positiv zu beeinflussen?*

Das Strassburger Sekretariat hat Ende 2017 darüber informiert, dass im INTERREG V Programm für das spezifische Ziel 7 „Begrenzung des Anstiegs des grenzüberschreitenden, motorisierten Verkehrs durch die Entwicklung von belastungsärmeren Verkehrsträgern im Oberrheinraum“ von den Fördermitteln in Höhe von knapp 22,5 Mio. Euro bisher nur knapp 28% ausgeschöpft wurden und damit noch mehr als 16,2 Mio. Euro zur Verfügung stünden. In seiner Sitzung vom 12. Dezember 2017 hat der Begleitausschuss des Programms INTERREG V Oberrhein daher beschlossen, einen Aufruf zur Interessenbekundung durchzuführen.

Zu den Bedingungen einer EU-Förderung über das INTERREG Programm gehört neben dem „grenzüberschreitenden Mehrwert“ eines Projektes die Projektträgerschaft eines EU-Landes. Daher kann sich Basel allenfalls als Ideengeber und als (inhaltlich unterstützender oder mitfinanzierender) Partner an einem INTERREG-Projekt beteiligen, aber nicht als Projektträger.

INTERREG-Projekte mit Einfluss auf den Pendlerverkehr sind die laufenden Planungen zum Bahnanschluss des EuroAirports bzw. zur Elektrifizierung der Hochrheinstrecke. Der Trinationale Eurodistrikt Basel prüft zudem gerade die Möglichkeit eines INTERREG-Antrages für die Erstellung einer grenzüberschreitenden digitalen Mobilitätsinformationsplattform. An allen drei Projekten arbeitet der Kanton Basel-Stadt mit.

8. *Die bestehenden Angebote für grenzüberschreitende ÖV-Abonnemente (RegioCardPlus, RegioCardPlus light, Distripass F/CH, AlsaPlus F/CH) scheinen auf den ersten Blick nicht besonders attraktiv zu sein. So kostet ein "Distripass F/CH", der Erwachsene zur Nutzung des TNW-Netzes und der Distribus-Buslinien berechtigt, im Jahr 1000 Franken (die RegioCardPlus kostet sogar 1240.-). Wie viele dieser Abonnemente werden tatsächlich verkauft?*

Der Abopreis für einen Distripass F/CH mit 1'000 Franken ist im Vergleich zu den bestehenden Abos von Distribus und TNW zu sehen. Der Distripass bietet freie Fahrt in der Nordwestschweiz (TNW-Gebiet) und im Netz des Distribus in der Agglomeration Saint-Louis. Ein U-Abo kostet 1'050 Franken, ein Distribus-Abo 385 Franken. Die Kundinnen und Kunden sparen somit 435 Franken oder 30% beim Kauf eines kombinierten Abos.

Nach Angaben des TNW wurden im Jahre 2017 gesamt 12'400 Distripass und 59'400 RegioCardPlus bzw. RegioCardPlusLight Monatsabonnemente verkauft (Jahresabos in Monatsabo umgerechnet).

9. *Ausgesprochen attraktiv vor allem für Ausflüge usw. sind die Tagestickets "TicketTriRegio" und "TicketTriRegio Mini", mit denen man sich preisgünstig im ganzen trinationalen Eurodistrikt-Gebiet mit dem ÖV frei fortbewegen kann. Spricht etwas dagegen, ein analoges Abo-Angebot zu schaffen?*
10. *Mehrere politische Vorstösse im Grossen Rat fordern ein vereinfachtes grenzüberschreitendes Ticketing. Wäre jetzt nicht der Zeitpunkt gekommen das U-Abo grenzüberschreitend zu erweitern? Denkbar wäre, dass der Gültigkeitsbereich dem des Tickets-Tri-Regio-Mini entsprechen würde. Gegen einen kleinen Aufpreis auf dem U-Abo könnte hier eine gewaltige Attraktivitätssteigerung grenzüberschreitend erzielt werden?*

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Der Regierungsrat verlangt schon seit einiger Zeit vom TNW, dass er im grenzüberschreitenden Verkehr einfachere und kundenfreundlichere Tarife anbietet. Eine Arbeitsgruppe des TNW arbeitet intensiv an Lösungen für ein grenzübergreifendes Angebot an Abonnements für die Einwohner/-innen des „Dreilands“. Damit Verbesserungen möglich sind, bedarf es aber auch der Unterstützung der Partner auf deutscher und französischer Seite. Diese fordert der Regierungsrat auf politischer Ebene ein.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin