



An den Grossen Rat

09.5293.04

BVD/P095293

Basel, 23. März 2016

Regierungsratsbeschluss vom 22. März 2016

Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend „Linien-schiffahrt auf dem Rhein“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. März 2014 vom Schreiben 09.5293.03 des Regierungsrates Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrates folgend den nachstehenden Anzug Heidi Mück und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Die Diskussion über die Möglichkeiten der Linien-schiffahrt auf dem Rhein als Teil des öffentlichen Verkehrs hat in den letzten Monaten unter anderem auch durch diverse Medienberichte neuen Schwung bekommen. Insbesondere die Idee einer grenzüberschreitenden Schifffahrtslinie, die sowohl als Shuttle für ArbeitnehmerInnen aus dem angrenzenden Ausland dienen, als auch ein attraktives Angebot für den Tourismus darstellen könnte, stösst auf grosses Interesse. Eine Ausweitung des öffentlichen Verkehrs auf den Rhein bringt auch ökologische Vorteile, denn die Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrs auf einer Wasserstrasse ist erwiesen. Neben den BefürworterInnen dieser Idee haben sich auch schon potentielle GegnerInnen zu Wort gemeldet und ihre Bedenken deponiert. Namentlich die Wasserfahrer, aber auch die Rheinschwimmer befürchten eine Beeinträchtigung ihrer Freizeitaktivitäten auf dem Rhein. Dies zeigt, dass weitere Planungsschritte zur Realisierung dieser Idee sehr sorgfältig und unter Einbezug aller Beteiligten und Betroffenen durchgeführt werden müssen, damit dieses Projekt nicht schon von Beginn weg zum Scheitern verurteilt ist.

Die Unterzeichnenden bitten aus diesen Gründen den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- ob der Kanton eine grenzüberschreitende Schifffahrtslinie auf dem Rhein als Teil des öffentlichen Verkehrs ins Leben rufen könnte
- welche Bedingungen erfüllt sein müssen, damit eine derartige Schifffahrtslinie mittelfristig realisiert werden könnte
- wie viel die Realisierung und der Betrieb einer solchen Schifffahrtslinie kosten würden
- welche möglichen Partner in die Planung und Realisierung einbezogen werden könnten und/oder müssten
- welche möglichen Interessenskonflikte oder sonstigen Probleme sich als Stolpersteine für diese Idee erweisen könnten
- und wie diese Stolpersteine frühzeitig aus dem Weg geräumt und überwunden werden könnten.

Heidi Mück, Eduard Rutschmann, Ursula Kissling-Rebholz, Jörg Vitelli, Patrizia Bernasconi, Helen Schai-Zigerlig, Eveline Rommerskirchen, Stephan Luethi-Brüderlin, Roland Lindner, Urs Müller-Walz, André Weissen, Christoph Wydler, Mirjam Ballmer, Thomas Strahm, Oskar Herzig-Jonasch“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat bereits im Dezember 2011 und im Februar 2014 zum vorgelegten Anzug Stellung genommen. Er unterstützt die Forderung nach umweltfreundlichen, grenzüberschreitenden, attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln und ist grundsätzlich der Meinung, dass eine Linienschifffahrt auf dem Rhein für Basel zu einer Attraktivitätssteigerung führen könnte. Für den Regierungsrat sind Wirtschaftlichkeit, Machbarkeit, Nachfragepotential und ökologische Aspekte eines solchen Angebotes die entscheidenden Faktoren für das weitere Vorgehen. Er hat daher entsprechenden Abklärungen in Auftrag gegeben.

Im Jahr 2011 wurde im Rahmen einer Studienarbeit ein Grobkonzept für eine Schifffahrtslinie in Basel erarbeitet, das als Grundlage für die weiteren Untersuchungen diene. Gleichzeitig wurde die Idee einer Linienschifffahrt von privater Seite bei der IBA Basel 2020 als Projekt eingegeben, das seit 2012 den Status eines vornominierten Projekts trägt und von der IBA unterstützt wird. Die zuständigen Amtsstellen liessen anschliessend von externen Gutachtern in vertiefenden Studien die nautisch-technische Machbarkeit, das Nachfragepotential, die ökologischen Aspekte einer Schifffahrtslinie auf dem Rhein überprüfen. Der Regierungsrat berichtet im vorliegenden Schreiben über die Ergebnisse und nimmt dazu Stellung.

2. Nautisch-technische Machbarkeit

Ein externer, auf Schifffahrt spezialisierter Gutachter hat sowohl nautisch-technische Abklärungen inkl. der Evaluation von Schiffantriebs- und Anlegekonzepten als auch grobe Kostenschätzungen vorgenommen. Vertreterinnen und Vertreter des Bau- und Verkehrsdepartementes, des Departementes für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, der Basler Personenschifffahrt, der IBA Basel sowie von interessierten Kreisen haben die Studie begleitet und folgende Rahmenbedingungen definiert:

- Fahrstrecke: Birsfelden–Huningue/Palmrainbrücke mit 5 Zwischenstationen (siehe Abb. 1)
- Fassungsvermögen je Schiff: 75-90 Personen, davon ca. 40 Sitzplätze (vergleichbar mit einem Gelenkbus)
- Betriebszeit: ganzjährig, täglich¹, 6-22 Uhr, 15 Minuten-Takt
- Mindestbesatzung von 2 Personen pro Schiff²

Die Anlegestationen und die technischen Eigenschaften der Schiffe sollten so gestaltet werden, dass andere Rheinnutzerinnen und -nutzer möglichst wenig durch den Schiffsbetrieb beeinflusst werden. Gleichzeitig müssen die Anlegestellen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz hindernisfrei zugänglich sein. Aufgrund der Fliessgeschwindigkeit des Rheins könnten die Schiffe zudem nur gegen die Fliessrichtung anlegen. Die entsprechenden Wendemanöver kosten Zeit und Energie und erhöhen das Konfliktpotenzial mit anderen Nutzungen wie der Güterschifffahrt. Folglich erhöht diese verlängerte Fahrzeit die Kosten und senkt die Attraktivität.

Eine weitere Herausforderung ist die Antriebstechnik, da das Gesetz über den öffentlichen Verkehr die Leistungserbringer im öffentlichen Verkehr künftig zur Verwendung von 100% erneuerbarer Energie³ verpflichtet. Der externe Gutachter schliesst nach heutigem Stand der Technik bei der geforderten Grösse und Geschwindigkeit der Schiffe einen rein elektrischen Betrieb aus, da die benötigte Energiemenge für Fahrgastschiffe enorm gross wäre. Er empfiehlt stattdessen als ökologisch optimierte Antriebstechnik ein gasbasiertes Hybridsystem mit Flashaufladung (Kurzaufladung an den jeweiligen Stationen). Diese Technologie zeichnet sich zwar durch einen vergli-

¹ Einstellung des Betriebs wegen Hochwasser: max. 12 Tage pro Jahr

² Vgl. Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV, § 3.17)

³ Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt vom 10. März 2004, Stand 09.07.2015 (ÖVG SG 951.100)

chen mit konventionellen Antriebsmethoden relativ geringen Treibstoffbedarf und CO₂-Ausstoss aus, steht jedoch erst in den Anfängen der Entwicklung und weist technisch noch viele offene Fragen auf. Gegenüber dem elektrischen Trambetrieb ist ein Linienschiffbetrieb damit aus ökologischer Sicht eindeutig nachteilig.

Folglich wäre nautisch-technisch gesehen der Betrieb von Linienschiffen auf dem Rhein unter den angenommenen Voraussetzungen mit den dargestellten ökologischen Einschränkungen generell möglich.

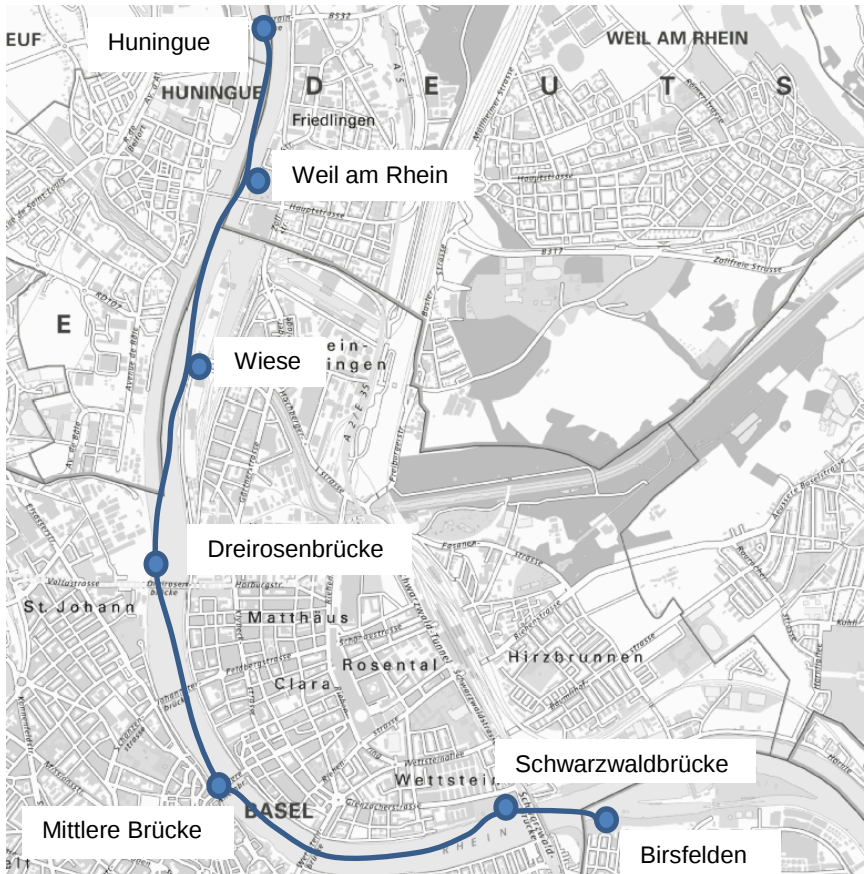


Abb. 1: Untersuchte Fahrstrecke und Stationen einer Schifffahrtslinie auf dem Rhein.

3. Potenzialuntersuchung

Die Anzahl Fahrgäste, die die Schifflinie nutzen würden, wird basierend auf Berechnungen mit dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel als relativ gering eingestuft⁴. Je nach Streckenabschnitt wäre mit insgesamt maximal 1'700 Fahrgästen pro Werktag zu rechnen (siehe Abbildung 2: DWV ohne P+R). Zum Vergleich: Die Tramlinie 15 mit einer vergleichsweise geringen Nachfrage nutzen je nach Streckenabschnitt bis zu 9'000 Fahrgäste pro Werktag.

Die höchste Nachfrage für eine Schifffahrtslinie auf dem Rhein liegt zwischen der Station Wiese und der Station Mittlere Brücke. Vor allem die angenommene Entwicklung im Gebiet 3Land ist hierfür ausschlaggebend, wobei ohne eine optimistische Annahme zur dortigen Siedlungsentwicklung das Potenzial nochmals deutlich geringer ausfallen würde. Zwischen Mittlerer Brücke und Schwarzwaldbrücke würde das Schiff vergleichsweise wenig genutzt, da hier andere ÖV-Verbindungen schneller sind und die Fahrgäste näher an ihr Ziel bringen.

⁴ Das künftige Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial der Entwicklungsgebiete inklusive des Gebietes 3Land, das mit der Station Wiese angeschlossen wäre, ist dabei berücksichtigt.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass das Potenzial für eine ÖV-Linie auf dem Rhein vor allem in Konkurrenz zum Tram steht. Von den etwa 1'000 Fahrgästen pro Tag aus Richtung Dreirosenbrücke zur Schiffflände sind etwa 800 Umsteiger vom Tram auf das Schiff. Ein Ausbau von Park-and-Ride-Parkplätzen (P+R) für die französischen und deutschen Pendler würde die Nachfrage nach Fahrten mit den Linienschiffen h steigern (siehe Abbildung 2, DWV mit P&R max. und DWV mit P&R min.).

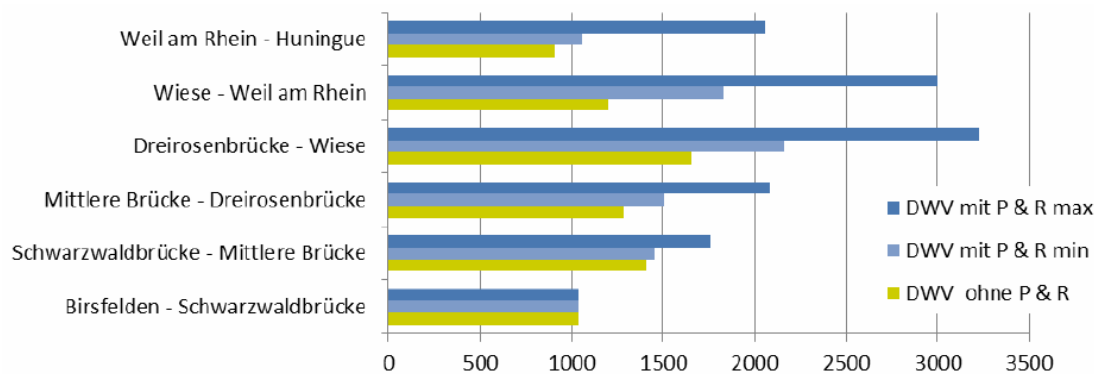


Abb. 2: Fahrgastpotenzial insgesamt pro Streckenabschnitt; DWV=Durchschnittlicher Werktagsverkehr.

4. Zweckmässigkeitsbeurteilung

Die Beurteilung der Zweckmässigkeit dient dazu, den Nutzen eines Linienschiffbetriebes als Teil des öffentlichen Verkehrs in Basel den damit verbundenen Kosten gegenüberzustellen. Die kapitalisierten Investitions- und Betriebskosten stehen dabei mit insgesamt 140 Millionen Franken dem Nutzen der Einnahmen und Reisezeitgewinne von knapp 93 Mio. Franken gegenüber⁵. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis liegt demnach bei 0.66 und damit deutlich unter 1. Selbst mit der Berücksichtigung eines Ausbaus von P+R-Plätzen steigt dieses nur auf maximal 0.69. Der betriebswirtschaftliche Kostendeckungsgrad für den dargestellten Linienschiffbetrieb auf dem Rhein läge bei etwa 23%. Wird das Potenzial durch einen möglichen P+R-Ausbau in Betracht gezogen, stiege der Kostendeckungsgrad auf maximal 35%, wodurch noch immer der grösste Teil der Kosten über Steuergelder des Kantons Basel-Stadt abgegolten werden müsste. Zum Vergleich: Für fast alle Tramlinien im Kanton Basel-Stadt liegt der Kostendeckungsgrad bei über 50%, für die Tramlinien 8 und 1 sogar bei über 70%.

In Bezug auf ökologische Aspekte wird die Linienschiffahrt trotz immer weniger Luftschadstoffen dank moderner Schiffsmotorentechnologie vor allem im Vergleich zum Trambetrieb schlechter bewertet. Denn ein mit Strom betriebenes Tram ist deutlich umweltfreundlicher. Auch die Einwirkungen auf das Gewässer sind leicht negativ zu bewerten, da ein gewisses, wenn auch geringes Risiko für austretende Schadstoffe besteht.

Der Einfluss einer Schifffahrtslinie auf die generelle Attraktivität des Standorts Basel ist nur schwer zu quantifizieren. Sie wird vor allem für die Bereiche Tourismus, Wirtschaft und Stadtbild klar positiv eingeschätzt.

5. Beantwortung der einzelnen Fragen

Im Folgenden beantwortet der Regierungsrat die einzelnen Fragen der Anzugstellenden:

- *ob der Kanton eine grenzüberschreitende Schifffahrtslinie auf dem Rhein als Teil des öffentlichen Verkehrs ins Leben rufen könnte*

⁵ Basierend auf Abschätzungen der externen Gutachter aus der nautisch-technischen Machbarkeitsuntersuchung und der Potenzialstudie sowie des Bau- und Verkehrsdepartementes.

- *welche Bedingungen erfüllt sein müssen, damit eine derartige Schifffahrtslinie mittelfristig realisiert werden könnte*

Der Regierungsrat fördert die Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs und er sieht auch eine gewisse Attraktivität in einem Linienschiffbetrieb auf dem Rhein zwischen Huningue und Birsfelden. Deshalb hat er technische Studien und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen in Auftrag gegeben, die ergeben haben, dass der Nutzen einer Schifffahrtslinie im Verhältnis zu den Kosten nur sehr gering ist. Denn die Linienschiffe würden hauptsächlich von Fahrgästen genutzt, die bisher mit dem Tram unterwegs sind. Generell wäre das Fahrgastpotenzial vergleichsweise gering und würde nur bei einer dynamischen Entwicklung im Gebiet 3Land erreicht. Der Regierungsrat sieht daher wichtige Rahmenbedingungen für einen Linienschiffbetrieb auf dem Rhein als nicht erfüllt an.

- *wie viel die Realisierung und der Betrieb einer solchen Schifffahrtslinie kosten würden*

Die Investitionskosten für die Infrastruktur inklusive hindernisfrei zugänglicher Anlegestellen werden auf etwa 18 Mio. Franken geschätzt. Hinzu kommen die Kosten für die Flotte von sechs Schiffen inklusive schiffsnaher Systeme wie Tank- und Batterieaufladesysteme in Höhe von etwa 26 Mio. Franken. Die jährlichen Betriebskosten für die Flotte und schiffsnahe Systeme inkl. Energie-, Personal-, Wartungs- und Amortisationskosten würden sich auf rund 4.5 Millionen Franken belaufen.

Ungünstig auf die Wirtschaftlichkeit wirkt sich die fehlende Möglichkeit aus, ein grösseres Netz aufzubauen und damit Skaleneffekte zu erzielen. Die Schifffahrt wäre im ÖV-System eine vergleichsweise teure Insellösung für eine einzige Linie, die ausserhalb des Berufspendlerverkehrs höchstens noch eine gewisse touristische Nachfrage befriedigen würde.

- *welche möglichen Partner in die Planung und Realisierung einbezogen werden könnten und/oder müssten*

Die zuständigen Ämter haben bereits diverse Akteure in die Untersuchungen miteinbezogen. Neben den nautisch-technischen Spezialisten und Vertretern mehrerer Departemente sind dies auch die Basler Personenschifffahrt sowie die IBA Basel. Bei konkreten Planungen müssten auch die übrigen Nutzergruppen des Rheins (Fähren, Schwimmer, Wasserfahrer etc.) involviert werden. Da das Projekt alleine für den öffentlichen Verkehr zu wenig Potenzial hat, müssten zudem Stakeholder aus anderen Bereichen gewonnen werden, die sich für die Weiterentwicklung des Projektes einsetzen. Denkbar wäre ein Engagement grosser Arbeitgeber entlang des Rheins oder von Akteuren mit touristischen Interessen.

- *welche möglichen Interessenskonflikte oder sonstigen Probleme sich als Stolpersteine für diese Idee erweisen könnten*
- *und wie diese Stolpersteine frühzeitig aus dem Weg geräumt und überwunden werden könnten.*

Für andere Rheinnutzerinnen und Rheinnutzer würde die Linienschifffahrt zu Interessenskonflikten führen, beispielsweise wenn Fähren oder Rheinschwimmer beeinträchtigt werden. Ein Stolperstein wäre auch eine verzögerte Entwicklung des Gebietes 3Land, das ein wichtiger Faktor für die Fahrgastnachfrage darstellt. Ein weiteres Hindernis sieht der Regierungsrat in den ökologischen Nachteilen im Vergleich zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln.

6. Fazit

Untersuchungen von externen Gutachtern und Spezialisten haben gezeigt, dass eine Linienschifffahrt auf dem Rhein zwischen Huningue und Birsfelden mit den getroffenen Annahmen nautisch-technisch generell möglich wäre, aber nur ein geringes Nachfragepotenzial und damit eine deutlich unterdurchschnittliche Wirtschaftlichkeit zu verzeichnen hätte. Das auf Grundlage von Berechnungen veranschlagte angenommene Fahrgastaufkommen stammt zudem grösstenteils aus Verlagerungseffekten von bestehenden Tram- und Buslinien. Die meisten Fahrgäste könnten ihre Ziele in Basel genauso schnell und wesentlich wirtschaftlicher mit parallel verlaufenden Bus- oder

Tramlinien erreichen. Auch aus ökologischer Sicht überzeugt ein Linienschiffbetrieb auf dem Rhein im Vergleich zum heutigen ÖV-Angebot nicht.

Damit die Weiterverfolgung des Projektes Linienschiffahrt auf dem Rhein gerechtfertigt wäre, müssten ein grösserer Nutzen sowie ein höherer Kostendeckungsgrad erzielt werden. Der Regierungsrat ist daher überzeugt, mit der geplanten Tramnetzerweiterung einen deutlich grösseren Beitrag für die stadtverträgliche Mobilität in Basel zu leisten als mit dem parallelen Aufbau einer Schifffahrtslinie.

7. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Heidi Mück und Konsorten betreffend „Linienschiffahrt auf dem Rhein“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog
Vizepräsidentin



Marco Greiner
Vizestaatschreiber