

Basler Stadtbahn soll Herzstück ergänzen

BVB-Direktor Hanselmann will Tramnetz ausbauen

EIGENE TRASSEES. BVB-Direktor Urs Hanselmann zeigt sich im BaZ-Interview überzeugt davon, dass sich das Basler Tramnetz generell in Richtung Stadtbahn entwickelt – mit mehr Eigenstrassees und höheren Geschwindigkeiten. Eine neue Stadtbahnachse könnte langfristig vom Bahnhof SBB zur Universität und weiter über die Johanniterbrücke bis zum Badischen Bahnhof führen. Dieses Projekt würde die Variante Mitte des Herzstücks Regio-S-Bahn, das unter dem Markt- und Claraplatz die beiden Basler Bahnhöfe verbinden soll, nicht konkurrenzieren, sondern ergänzen. Als weiteres Vorhaben nannte Hanselmann ein Tram zum neuen Entwicklungsgebiet Erlennmatt.

In Hinblick auf die Tramverlängerungen der Linie 8 nach Weil am Rhein und der Linie 3 nach Saint-Louis glaubt er an starkes Wachstum. Der Grenzübertritt macht ihm keine Sorgen. Personen, die Waren zu verzollen haben, werden allerdings an der Grenze aussteigen müssen.

Die BVB wollen sich dafür einsetzen, dass auch auf der Linie des 3er-Trams nach Saint-Louis das U-Abo anerkannt wird. Für die 8er-Linie ist dies bereits so geregelt. Hanselmann rechnet damit, dass das Tram nach Weil am Rhein Ende 2012 den Betrieb aufnimmt, auch wenn nicht auszuschliessen sei, dass es ins 2013 hineingeht. Die Linie ins Elsass wird frühestens 2018 fahren. psc > SEITE 24

«ÖV-Verknüpfung ist der Schlüssel zum Erfolg»

Für BVB-Direktor Urs Hanselmann ist es sehr attraktiv, dass Tramverlängerungen ins Dreiland zur S-Bahn führen

INTERVIEW: PETER SCHENK

Urs Hanselmann kann sich in Zukunft eine Verlängerung der 3er- und 8er-Trams bis zum EuroAirport und zum Vitra-Museum vorstellen. In Basel sieht er die Entwicklung in Richtung Stadtbahn auf eigenen Trassees. Eine Achse könnte zur Uni und über die Johanniterbrücke führen.

Urs Hanselmann (62) ist seit 1996 Direktor der Basler Verkehrsbetriebe (BVB). Vorher hat er an der ETH ausgebildete Ingenieur als Manager in der Industrie gearbeitet. Mit den Tramverlängerungsprojekten zu den Bahnhöfen von Saint-Louis und Weil am Rhein wird das Tramnetz der BVB nach Langem erstmals wieder ausgebaut. Auch in Basel selbst sieht Hanselmann Neubauvorhaben. Das Herzstück der Regio-S-Bahn empfindet er nicht als Konkurrenz, sondern als Chance für das Wachstum des öffentlichen Verkehrs (ÖV).

BaZ: Urs Hanselmann, was bedeuten die beiden Tramverlängerungen über die Grenze für die BVB?

URS HANSELMANN: Sie sind eine Entwicklungs- und Wachstumschance für uns. Eine Linienverlängerung ist nicht nur wegen steigender Fahrgastzahlen, sondern immer auch wirt-

schaftlich interessant. In der Nähe der Endstationen sind die Fahrzeuge meistens schlechter ausgelastet als im mittleren Teil einer Linie, weil dort aussteigende Fahrgäste laufend durch neu einsteigende ersetzt werden. Eine lange Linie ermöglicht eine kontinuierliche Auslastung und ist wirtschaftlicher zu betreiben als eine kurze.

Was unterscheidet die grenzüberschreitenden Verlängerungen von anderen Projekten im Raum Basel?

Man muss an alles denken, spezielle Verträge machen, die Frage des Gleisunterhalts klären, muss wissen, ob bestimmte Werkzeuge verzollt werden müssen... Für den Abschnitt in Weil benötigt der Betriebsleiter zum Beispiel eine zertifizierte Ausbildung nach deutschem Recht. Ausserdem müssen die Fahrzeuge zugelassen sein. Wir stossen bei unseren Partnern in Weil aber auf sehr viel Verständnis. Für unsere Mitarbeiter ist das Projekt eine interessante Abwechslung.

Wie ist der Stand der Dinge bei der 8er-Tramverlängerung? Der Bau auf der deutschen Seite könnte sich verzögern.

Wir sind immer noch der Meinung, dass das Ziel ist, Ende 2012 fertig zu werden, aber es ist nicht auszuschliessen, dass es bis ins Jahr 2013 hinein

geht. Das wäre aber sicher kein grösseres Problem.

Sie müssen mit dem 3er und dem 8er jeweils über die Grenzübergänge fahren. Drohen da nicht Verspätungen?

Mit dem Grenzübertritt haben wir zum Glück kein Problem mehr. Da die Schweiz Mitglied im Schengenraum ist, können Fahrgäste ohne Waren problemlos hin- und herreisen. Für Fahrgäste mit Waren wurde es mit dem Zoll so abgesprochen, dass sie an der Grenze die Verzollung schnell erledigen können.

Sie müssen aber aussteigen.

Bei einem Viertelstundentakt ist das kein Problem. Die Güterabfertigung kann natürlich nicht im Tram erfolgen. Mit dem 38er-Bus nach Grenzach-Wyhlen und dem 55er-Bus nach Haltingen haben wir schon viele Erfahrungen mit dem Grenzübertritt und es gibt keine Schwierigkeiten.

Braucht es spezielle Tickets, um mit dem Tram nach Weil zu fahren?

Für den 8er können Sie ein normales grenzüberschreitendes Billett lösen, das eine Zone mehr umfasst. Ausserdem gilt auf dem Tram bis Weil das U-Abo. Das streben wir für die 3er-Tramverlängerung auch an.

«Ich bin überzeugt, dass beide Linien starkes Wachstum haben werden.»

Aber was ist, wenn man von Weil aus weiterfahren will?

Sie können an einem TNW-Automaten ein Anschlussticket lösen. Das ist heute schon so.

Sind Sie dafür, dass es einmal einen Tarifverbund für das gesamte Dreiland gibt?

Ich finde es wichtig, dass der Kunde so empfangen wird, dass er den Eindruck hat, es bestände ein Tarifverbund. Hinter den Kulissen muss es nicht unbedingt so funktionieren. Wir haben mit der Dachmarke Triregio, die vor einigen Tagen vorgestellt wurde, einen wichtigen Schritt gemacht. Geplant ist auch ein gemeinsamer Auftritt für die Fahrplanauskunft.

Mit welcher Auslastung rechnen Sie für das Tram nach Weil am Rhein?

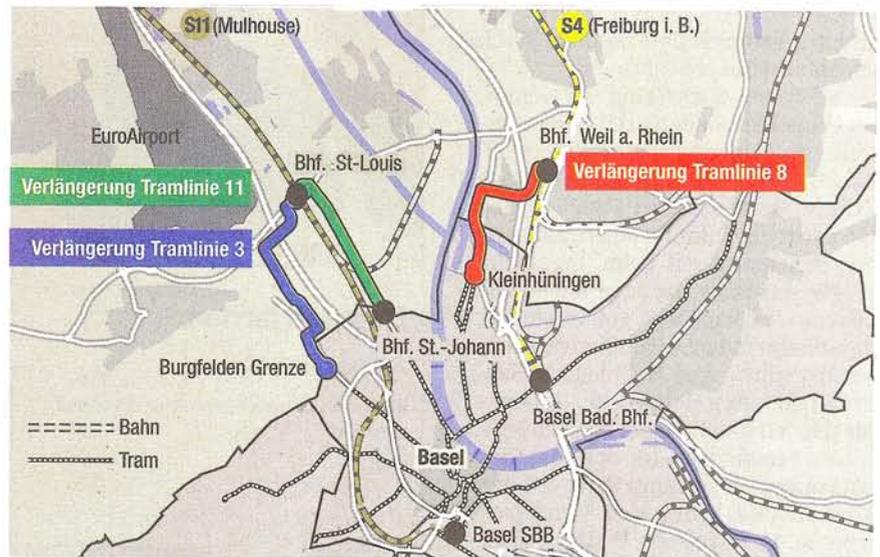
Wir gehen von einer Grössenordnung von 2000 Grenzübertritten in beide Richtungen aus, die zusätzlich möglich sind. Beim 3er-Tram nach Saint-Louis ist das ähnlich. Ich bin überzeugt, dass beide Linien ein sehr starkes Wachstum haben werden, auch wenn wir am Anfang etwas konservativ gerechnet haben. Jedes neue ÖV-Angebot braucht zwei bis drei Jahre, bis es angenommen wird. Bei beiden Projekten besteht eine Verbindung zur S-Bahn und das induziert zusätzliche Verkehre. Ausserdem kann das Tram einen grossen Entwicklungsschub auslösen. In Saint-Louis sollen Stadtentwicklung und Tram Hand in Hand gehen. Diese Effekte haben wir noch nicht mit einberechnet.

Können Sie sich vorstellen, dass das 8er-Tram eines Tages vom jetzigen Endpunkt-Bahnhof Weil weiter verlängert wird?

Davon bin ich überzeugt. Es bietet sich an, aber das müssen natürlich unsere deutschen Partner beurteilen. Ich kann mir vorstellen, dass eine Verlängerung bis zum Vitra-Museum interessant wäre.

Die 3er-Tramverlängerung ist noch nicht so weit wie die 8er. Ist sie genauso interessant für Sie?

Bei beiden ist die Endstation eine ÖV-Drehscheibe. Das ist für uns als Betreiber sehr attraktiv, denn das Tram wird schon ab der Endhaltestelle gut besetzt sein. Mit beiden Linien wollen wir einen Beitrag zur Verlagerung der Pendler auf den ÖV leisten und der Bevölkerung ermöglichen, das Dreiland als eine Region zu erleben. Ich bin felsenfest davon überzeugt, dass sich durch das Tram etwas im Verhalten der Menschen verändern wird.



Verknüpfung. Die Verlängerungen des 3er- wie des 8er-Trams führen zu einem Bahnhof mit S-Bahnlinie. Das 11er-Projekt ist derzeit nicht aktuell. Grafik BaZ/reh

Das Tram hat einen hohen symbolischen Stellenwert und ist bekannter als eine Buslinie. Ich bin überzeugt, dass sich im grenzüberschreitenden Raum ein neues Lebensgefühl entwickeln wird.

Wie ist der Stand beim 3er-Tram?

Wir gehen davon aus, dass es 2018 fahren könnte. Das hängt auch mit der Finanzierung zusammen. Wir rechnen, wenn alles gut läuft, 2015 mit dem Baubeginn.

Können Sie sich vorstellen, dass auch das 3er-Tram später weiterfährt – zum Beispiel bis zum EuroAirport?

Das hängt von der Entwicklung um den Flughafen und das Gebiet zwischen Saint-Louis und EuroAirport ab. Ein Tram kann sicherlich keine schnelle Verbindung zum Flughafen ersetzen, denn es hat bei entsprechenden Fahrzeiten viele Haltestellen. Es kann aber durchaus Sinn machen, wenn sich der entsprechende Stadtteil von Saint-Louis weiterentwickelt. Das Umland eines Flughafens ist sehr attraktiv für die wirtschaftliche Entwicklung. Wenn dort etwas geschieht, kann es für Saint-Louis sehr interessant sein, eine Tramverbindung zwischen Stadt und Flughafen zu haben.

Noch dieses Jahr soll der endgültige Variantenentscheid zum Herzstück der Regio-S-Bahn fallen. Das wird sicher Einfluss auf das Netz der BVB haben. Wie stehen Sie dazu?

Die Anbindung des Trams an S-Bahn-Haltestellen wie in Weil am Rhein und Saint-Louis, aber auch an anderen Orten wie beim Dreispitz führt dazu, dass sich das ÖV-System weiterentwickelt. S-Bahn wie Tram profitieren davon. Es kann natürlich sein, dass es auf einer Tramlinie, die parallel zur S-Bahn liegt, zu Passagierschiebungen kommt. Ich bin aber überzeugt, dass der Ausbau der S-Bahn auch uns

viele zusätzliche Kunden bringen wird. Für den ÖV ist diese Verknüpfung der Schlüssel zum Erfolg.

«Bessere Anbindung der Uni und der Spitäler ans Tramnetz ist sicher vorteilhaft.»

Haben Sie ein Beispiel dafür?

Sehr deutlich wird das bei unserer Haltestelle am Bahnhof SBB. Innerhalb von zehn Jahren, von 1997 bis 2007, haben die Frequenzen im Vergleich zu einer anderen typischen BVB-Haltestelle, dem Claraplatz, erheblich zugenommen. 1997 lag der Centralbahnplatz bei 60 Prozent der Frequenzen des Claraplatzes, 2007 bei 170 Prozent. Das ist fast eine Verdreifachung und hängt natürlich mit dem Ausbau der S-Bahn und des Fernverkehrs am Bahnhof SBB zusammen.

Haben Sie in nächster Zeit neben den grenzübergreifenden Trams weitere Ausbauprojekte?

Generell entwickelt sich das Tram in Richtung Stadtbahn. Das bedeutet längere Linien mit besser ausgebauten Haltestellen mit mehr Eigentrasseierungen, wo immer das möglich ist, und höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten – alles, damit die Attraktivität steigt.

Und wo sind die Ausbauprojekte?

Ich denke, es wird sicher ein neues Tram oder eine Tramverlängerung zum Entwicklungsgebiet Erlenmatt geben. Erst rudimentär angedacht ist die Tramachse von Bahnhof SBB zur Universität und weiter über die Johanniterbrücke zum Badischen Bahnhof. Das ist sehr langfristig gedacht, aber eine sehr interessante Entwick-

lungsmöglichkeit für das Tramnetz. So könnte sich eine neue Stadtbahnachse ergeben. Dass sie das Potenzial dazu hat, sehen wir am Erfolg der 30er-Buslinie, die wir immer wieder massiv verstärken müssen.

Ist das nicht ein Konkurrenzprojekt zur Variante Mitte des Herzstücks der Regio-S-Bahn, die kürzlich in einer Studie empfohlen wurde?

Ich denke, man muss sicher genau anschauen, wie hier die Aufgabenteilung verläuft. Aber an ein Konkurrenzverhältnis glaube ich nicht. Je nachdem, von woher die Leute in die Stadt fahren, ist das eine oder das andere Verkehrsmittel besser. Eine noch bessere Anbindung der Universität und der Spitäler ans Tramnetz ist si-

cher vorteilhaft. Ich bin überzeugt davon, dass sich die Projekte ergänzen werden.

Wie stehen Sie zur Variantendiskussion beim Herzstück Regio-S-Bahn? Wäre die Variante Mitte für das Basler ÖV-System eine gute Lösung?

Es ist für mich nachvollziehbar, dass die Reisegeschwindigkeit ein Thema ist. Wenn man zu grosse Umwege fährt, kann die Attraktivität darunter leiden. Ich bin aber auch überzeugt, dass die Entwicklung in Basel Nord im zukünftigen ÖV-Netz gebührend berücksichtigt werden muss. Am wichtigsten für die Region aber ist, dass wir zu einer einheitlichen Meinung kommen.

Und für die BVB wäre die Variante Mitte

eine gute Lösung?

Ja. Sie wird nicht zur Folge haben, dass wir die Innenstadt nicht mehr mit dem Tram bedienen. Das Tram hat eine andere Aufgabe als die S-Bahn. Es bringt die Leute aus der unmittelbaren Umgebung, den Quartieren und den Nachbargemeinden ins Stadtzentrum. Der S-Bahn-Kunde kommt aus der weiteren Region und entsprechend akzeptiert er auch, in einer Tiefstation anzukommen und Rolltreppen hochzugehen. Das Tram hat den Vorteil, dass man ebenerdig einsteigt und das Tram kommen sieht. Genauso hält es in der Stadt direkt vor dem Einkaufszentrum. Diese unmittelbare Nähe hat die S-Bahn natürlich nicht.