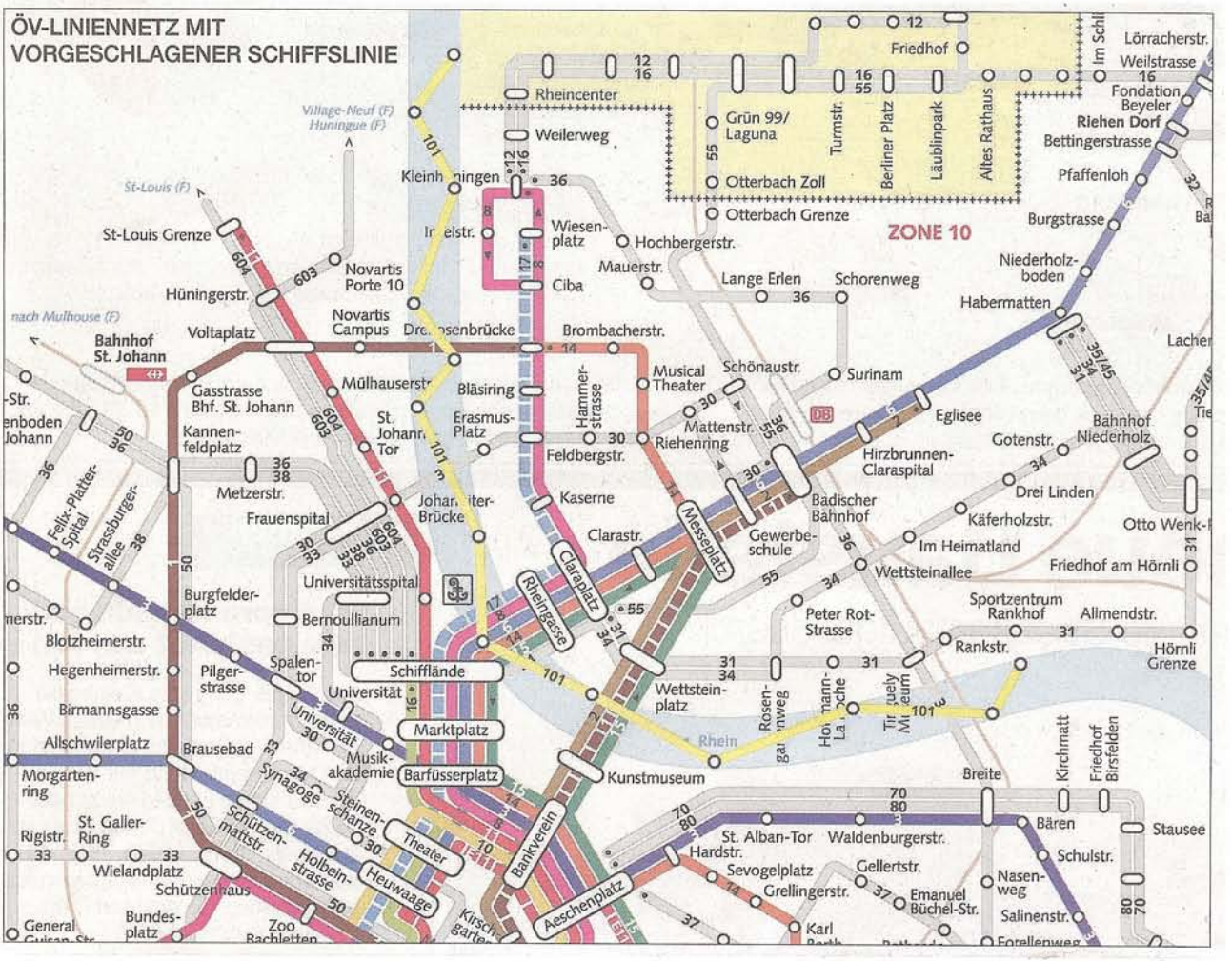
Basler Zeitung

Mittwoch, 19. August 2009

Schiffslinie soll bald vors Parlament

IG Rheinbogen will Grossräte zu einem Vorstoss für eine ÖV-Verbindung motivieren



PETER SCHENK

Schon liegt eine Studie zur Entwicklung des öffentlichen Schiffsverkehrs auf dem Rhein vor – in Auftrag gegeben von der Regio Basiliensis.

«Während der städtische und regionale Verkehr in der Regio in den letzten Jahren auf der Strasse und in der Luft laufend ausgebaut worden ist, wird die Existenz des Verkehrsträgers Rhein kaum wahrgenommen», heisst es in den einleitenden Worten einer Kurzstudie über den öffentlichen Verkehr auf dem Rhein. Der Arbeitsbericht der Basler Firma Plattner Schulz Partner AG wurde im Auftrag der Regio Basiliensis und auf Anregung und unter Mitwirkung der IG Rheinbogen bereits im Sommer 2008 erstellt, aber erst jetzt öffentlich gemacht. Er liegt der BaZ vor.

Für das Projekt, auf dem Rhein einen regelmässigen, trinationalen Schiffsrundkurs mit 13 Haltestellen zwischen Weil/Huningue/Dreiländereck und Birsfelden einzurichten, ist vor Kurzem Christian Vultier, Direktor der Basler Personenschifffahrts-Gesellschaft, eingetreten (BaZ berichtete).

Ähnliche Ziele verfolgt die IG Rheinbogen, die sich für den Rhein als Erholungs- und Erlebnisraum einsetzt, ihn aber auch stärker für den Transport von Passagieren genutzt sehen möchte. Der gut hundert Mitglieder zählende Verein, der im März 2007 gegründet wurde, betreibt jeden Sonntagnachmittag eine Solarfähre zwischen dem Hafenbecken 1, in Nähe der Endstation des 8er-Trams, und der Dreiländerbrücke.

In dem Arbeitsbericht ging es darum, die Fragestellungen zu definieren. «Es ist noch keine Machbarkeitsstudie», erklärt Eric Jakob, Geschäftsführer der Regio Basiliensis. Als Nächstes müssten Wirtschaftlichkeit, Verkehrsströme und Passagieraufkommen ermittelt werden. Ferner gelte es zu klären, inwieweit die Pharmaunternehmen am Transport ihrer Arbeitskräfte auf dem Rhein interessiert seien.

VARIANTEN. Hans-Rudolf Schulz, der Autor der Studie, sieht verschiedene Varianten für ein ÖV-Angebot auf dem Rhein, das vom Rankhof bis Weil am Rhein reichen könnte. Mit kleinen

Schiffen seien engermaschig 15 Stationen möglich, mit grossen Schiffen gebe es eine Variante mit acht Stationen. Eine weitere Version lehnt sich stärker an das ÖV-Liniennetz an.

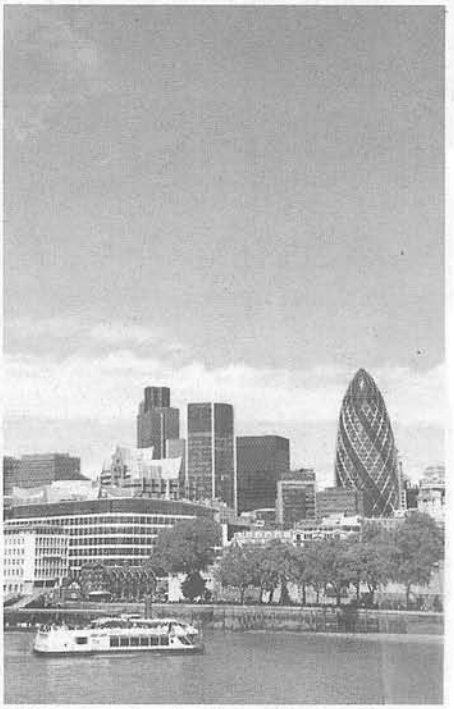
Schwieriger einzuschätzen als das Angebot ist laut Studie die Nachfrage. Das Schiffsprojekt könnte sich durchaus zulasten konkurrierender Verkehrsträger auswirken, heisst es weiter. Auch Probleme durch die neue Schiffslinie seien nicht auszuschliessen: «Aus Sicht der Betreiber konkurrierender Verkehrsträger kann sie hingegen unerwünscht sein, wenn sie zu Ertragsausfällen ohne entsprechende Kosteneinsparungen führen sollte.»

SCHRITTWEISE. Martina Hefele, Präsidentin der IG Rheinbogen, ist überzeugt, dass es möglich wäre, das Angebot auf dem Rhein schrittweise auszubauen: «Man könnte in einem ersten Schritt vor allem für Touristen fahren oder nur morgens und abends vor allem für die Pendler.» Die ausgebildete Wirtschafts- und Bauingenieurin ist überzeugt, dass das Projekt gut zum Energiestadtlabel von Basel passt. «Eine Schiffslinie auf einem Fliessgewässer gibt es bisher noch nicht. Das ist innovativ», betont sie. Ein weiterer Pluspunkt: Die Wartungskosten für eine Schiffslinie wären nicht so hoch wie zum Beispiel für das Tram.

Die Studie war ursprünglich auf einen Betrieb mit Solarbooten ausgerichtet, aber der IG Rheinbogen ist mittlerweile klar geworden, dass das derzeit noch nicht machbar ist. «Zu 50 Prozent, flussabwärts, geht es. Aber die Antriebstechnologie ist noch nicht so weit, dass es mit Solarbooten auch flussaufwärts funktioniert. Es braucht also Hybridmotoren, bei denen Solarpanels und Gasturbinen die zwei Elektromotoren antreiben», sagt Vorstandsmitglied Anton Marty, der als Projektentwickler tätig ist.

Dass es Widerstand gegen die ÖV-Linie auf dem Rhein geben könnte, ist Marty bewusst, macht ihm aber keine Sorgen. «Das muss man in Ruhe diskutieren.» Zur Kritik der IG Rheinschwimmen, die sich sofort nach Erscheinen des Artikels letzte Woche in einem Leserbrief in der BaZ zu Wort gemeldet hat, sagt er: «Die Schiffe werden bei den vier bis fünf Anlegestellen in der Schwimmerzone langsamer und können auch reagieren. Der Rhein wird nicht zur Autobahn.»

POLITISCHER WILLE. Noch im Herbst will die IG Rheinbogen mithilfe von Grossräten, die Mitglied in der IG sind oder mit ihren Anliegen sympathisieren, eine Motion im Grossen Rat lancieren. Marty ist überzeugt: «Jetzt braucht es den politischen Willen und intensive Kontakte mit den zuständigen Ämtern und den drei Verkehrsbetrieben.»



Wie in London. In der englischen Metropole sind die Schiffe auf der Themse in den öffentlichen Verkehr eingebunden. Das könnte eines Tages auch in Basel der Fall sein. Auf dem ÖV-Linienplan trägt die gelb eingetragene Schiffslinie die Nummer 101.
Grafik IG Rheinbogen, Quelle TNW/BVB, Foto Fotolia

Weiler Zeitung

Regio

Samstag, 29. August 2009

Boot statt Trämli oder Bus?

Zwei potenzielle Betreiber denken über einen Linienschiffverkehr am Rheinknie nach

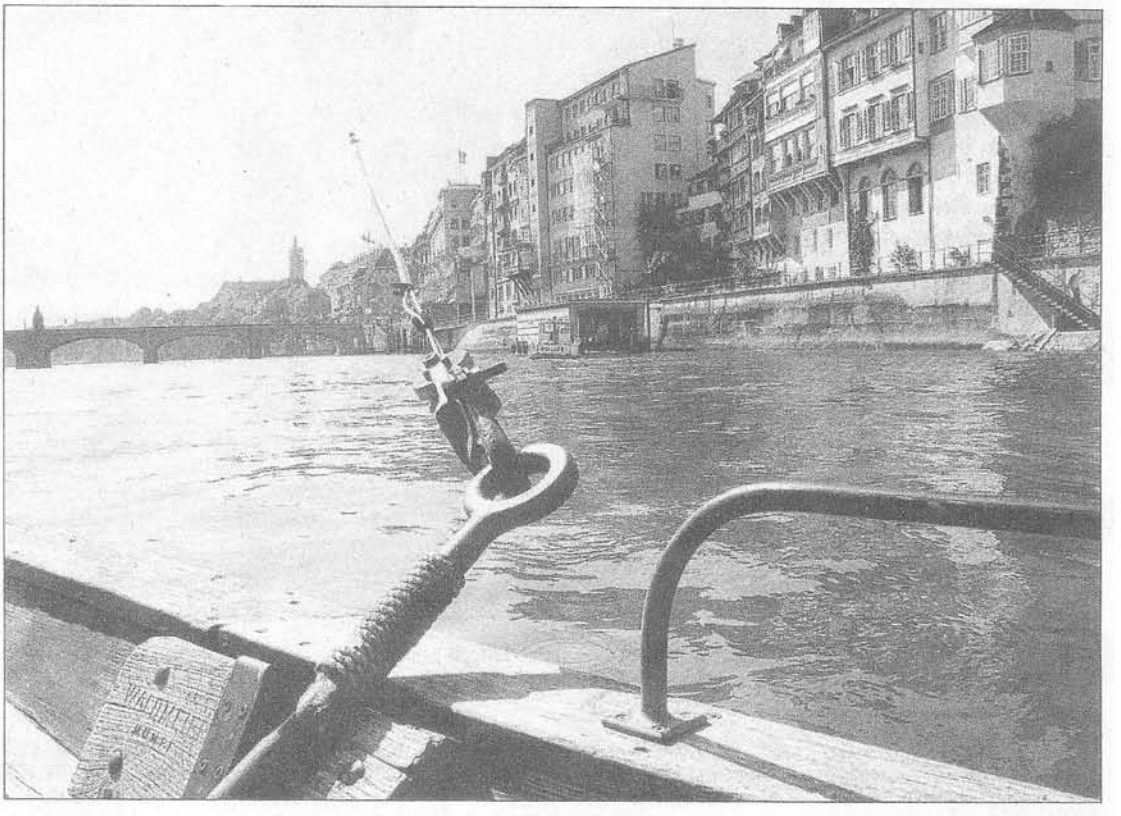
Von Jörg Bertsch

Basel. Zweierlei Pläne, den Rhein zwischen dem Dreiländereck im Norden und dem Kraftwerk Birsfelden im Südosten als Schiffsstraße für den öffentlichen Personenverkehr nutzbar zu machen, sorgen derzeit in Basel für Gesprächsstoff.

Schwere Lastkähne, die die Häfen in Birsfelden und Schweizerhalle ansteuern, drei Ausflugsboote mit Kuchen essenden und Wein trinkenden Passagieren, und natürlich die drei berühmten Rheinfähren, die vorwiegend Touristen und andere Menschen, die es nicht eilig haben, von einem Ufer ans andere bringen - das sind die drei Arten von Wasserfahrzeugen, die man am Rheinknie sieht.

Geht es nach dem Willen der Basler Personenschifffahrtsgesellschaft (BPG) einerseits und der IG Rheinbogen andererseits, dann soll es in Zukunft auch Linienschiffe geben, die auf einem Zick-Zack-Kurs an 13 Haltepunkten zwischen Kleinhüningen und Birsfelden verkehren und so das städtische ÖPNV-Angebot ergänzen.

Die IG Rheinbogen ist eine ideelle Vereinigung, die „einen Beitrag zu guten, lebendigen und nachhaltigen Dreiland-Beziehungen leisten" will. Ihr erstes Projekt war es, die Dreiländerbrücke zwischen Weil am Rhein-Friedlingen und Huningue mit dem Kleinbasler Rheinuferweg zu verbinden, und



Bekommen die guten alten Rheinfähren bald moderne Konkurrenz? Foto: Andreas Gebel

zwar durch eine sonntags gratis verkehrende Solarfähre.

Rheinschwimmer melden schon Protest an

Als zweites Projekt hat sich die IG vorgenommen, eine im Taktverkehr bediente Schifffahrtslinie zwischen der Dreiländerbrücke und Birsfelden zu verwirklichen. Von dem Plan, auch hier Solarboote einzusetzen, ist man abgekommen: rheinaufwärts, gegen den Strom, funktioniert das nicht. Es braucht also Hybridmotoren, die zusätzlich mit Gasturbinen arbeiten.

Auch so dürfte es schwierig werden. Gemäß einer Voruntersuchung ergäben sich Fahrzeiten von etwa einer halben Stunde nur schon für die sieben Stationen von Huningue bis zur Kaserne nahe der Mittleren Rheinbrücke. Ein Bus oder ein Tram braucht für sieben Stationen gut sieben Minuten.

„Ich habe da große Fragezeichen, auch wenn ich die Grundidee faszinierend finde", sagt Eric Jakob, Geschäftsführer der Regio Basiliensis, der auf Anregung der IG Rheinbogen die genannte Studie in Auftrag gegeben hat. In Sachen Wirtschaftlichkeit, Nachfrageabklärung und Einbau in das bestehende ÖPNV-Netz gebe es noch viel zu klären. Nun sei der Ball wieder bei der IG Rheinbogen, die gegebenenfalls versuchen müsse, das Projekt auf die politische Ebene zu heben, sagt Jacob gegenüber unserer Zeitung.

Etwas anders würde Christian Vultier, Geschäftsführer der Basler Personenschifffahrtsgesellschaft (BPG) die Sache angehen. Bisher betreibt die BPG mit ihren drei Motorschiffen Christoph Merian, Lällekönig und Baslerdybli rein touristische Ausflugsschifffahrt. „Wir hätten das Know-how", sagt Vultier, der aber betont, dass er „noch weit weg von jeglicher Projektplanung ist". Er würde relativ schnelle Schiffe mit einer Kapazität von etwa 100 Passagieren einsetzen. Seiner Meinung nach könnten solche Boote die ganze Strecke von Huningue bis Birsfelden flussaufwärts in 35 Minuten schaffen, flussabwärts sogar in 25 Minuten. Somit könnten die Linienboote für manche Nutzer tatsächlich eine sinnvolle Ergänzung zum Tram- und Busverkehr sein.

Ob das Projekt politisch eine Chance hat, ist gleichwohl fraglich. Schon hat sich in einem Leserbrief die IG Rheinschwimmen gemeldet: „Die Schwimmerinnen und Schwimmer dürfen nicht an die Ufer in ‚geschützte Reviere' verdrängt werden. Der Rhein gehört allen."