

05.1315.02
95.8851.06

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates

zum

Ratschlag Nr. 05.1315.02 / 95.8851.06 betreffend Kredit für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen

und

Bericht zum Anzug Peter Bachmann und Konsorten betreffend Beschleunigungsprogramm der BVB

vom 9. Dezember 2005 / 051315 / 958851

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 21. Dezember 2005

1. Ausgangslage

Der Betrieb der Tram- und Buslinien ist im Stadtverkehr vielfältigen Störquellen und Verzögerungen ausgesetzt. Verspätungen führen zu unregelmässigen Taktfolgen, zu ungleichmässiger Auslastung der Kurse und zu grösseren Fahrzeitunterschieden. Für die Fahrgäste resultieren daraus Wartezeiten, Gedränge in überfüllten Fahrzeugen und verpasste Anschlüsse; der Tram- und Busverkehr wird unzuverlässig. Die Transportunternehmung benötigt mehr Fahrzeuge und Personal, um den Betrieb trotz verlängerter Fahrzeit aufrecht zu erhalten; sie muss Einsatzkurse bereit halten, um dispositiv eingreifen zu können. Das Fahrpersonal leidet unter verkürzten oder gänzlich verpassten Erholungspausen und unter der Unzufriedenheit der Kundschaft. Unter dem Strich führt jede Störquelle zu höheren Betriebskosten und zu einem Verlust von Nachfrage resp. Ertrag aus Fahrgeld. Die durch Verlustzeiten aus Verkehrsbehinderungen verursachten Mehrkosten hat der Kanton den BVB bisher jährlich separat abgegolten. Die Höhe dieser Abgeltung erreichte in den letzten Jahren jeweils knapp 9 Mio. CHF (vgl. Abbildung 8 im ÖV-Programm 2006 – 2009).

Mit dem Abschluss einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton und den BVB entfällt die Ausrichtung dieser Abgeltung künftig. Sie wird Bestandteil des ohnehin zu vereinbarenden Preises der von den BVB angebotenen Leistungen. Die Höhe der bisherigen Abgeltung zeigt jedoch, welches grosses Potenzial zur Kostenreduktion hier besteht. Es ist denn auch Teil des regierungsrätlichen Programms „Aufgaben und Leistungen“, die Behinderungen des ÖV zu reduzieren und damit eine nachhaltige Einsparung zu erzielen.

Vorbereitungsarbeiten für Beschleunigungsmassnahmen sind auf den Tramlinien 2 und 8 sowie auf der Buslinie 36 im Gang. Es geht dabei nicht um höhere Endgeschwindigkeiten, sondern um den Abbau von Störungen. Als erste Massnahme auf der Buslinie 36 ist die Verlängerung der Busspur in der Holeestrasse vor dem Dorenbachkreisel vorgesehen. Der GR hat den entsprechenden Kredit im Juni 2005 bewilligt.

Für die Nachrüstung und Installation eines Busanmeldesystems an Lichtsignalanlagen, die noch nicht oder nur ungenügend mit Buspriorisierung ausgestattet sind, hat der GR im Dezember 2004 einen Kredit bewilligt. Dadurch verbessert sich die Betriebsqualität der Linien 30, 33 und 34. Weitere Massnahmen zur Verkürzung und Verstetigung der Reisezeiten möchte die Regierung mit dem zur Disposition stehenden Rahmenkredit für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen erreichen.

2. Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat hat das Geschäft 05.1315.01 am 19. Oktober 2005 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen.

Die UVEK hat das Geschäft an ihrer Sitzung vom 17. November 2005 beraten. Vor der Diskussion präsentierte Alain Groff (Leiter Öffentlicher Verkehr im WSD) die Ziele und Absichten des Ratschlags. Er stand der Kommission auch zur Beantwortung weitergehender Fragen zur Verfügung.

3. Inhalt der Diskussion

Die UVEK ist dem Anliegen einer Effizienzsteigerung des ÖV grundsätzlich wohlwollend gesinnt. Mögliche Massnahmen zu einer Effizienzsteigerung sind:

- § Optimierung der Steuerung der Lichtsignalanlagen
- § Eigentrasse/Busspur, wo möglich. Alternativ dazu Dosierung des Zuflusses von IV oder Freiräumen der gemeinsamen Spur, wenn sich Tram oder Bus nähern.
- § Einschränkung von Parkieren, Linksabbiegen etc.
- § Betriebliche Optimierung: Kursreihenfolge, Vortrittsregelungen, ggf. Gleiszuteilung

Mit diesen Massnahmen erreicht man

- § Niedrigere Kosten durch
 - Kürzere Umlaufzeiten (weniger Fahrpersonal, weniger Fahrzeuge)
 - Weniger Verspätungen (kürzere Pufferzeiten an den Endhaltestellen, geringerer Aufwand bei der Betriebsüberwachung, weniger Reservepersonal/-fahrzeuge)
- § Höhere Erlöse dank
 - Konkurrenzfähigerer Reisezeiten
 - Höherer Qualität und Zuverlässigkeit

Der im Ratschlag beantragte Rahmenkredit erlaubt es, kleinere Infrastruktur-Massnahmen unbürokratisch umzusetzen. Die aufgeführten Massnahmen sind gemäss WSD nur beispielhaft zu verstehen. Sie gehen vom heutigen Projektstand aus. Der grösste Handlungsbedarf besteht aus derzeitiger Sicht auf den Linien 2 und 8. Die Idee des Pauschalkredits ist aber, flexibel und unverzüglich auf sich aufdrängende Erfordernisse reagieren zu können. Die vorgesehenen Massnahmen führen in aller Regel zu einer Effizienzsteigerung, welche die Höhe der Investition überkompensiert: jährlich wiederkehrend sollen Einsparungen von CHF 940'000 realisiert werden können, wodurch sich die Investition von 1,5 Mio. CHF schon in kürzester Zeit lohnt und das laufende Budget entlastet.

Mit der Eröffnung der Nordtangente wird es zu Verkehrsverlagerungen kommen, die zugunsten des ÖV genutzt werden müssen. Gemäss Aussagen des BD soll der Autoverkehr im Gundeli um 15 Prozent sinken. Auch die parallel zur Nordtangente verlaufende Feldbergstrasse wird entlastet. Die Kapazitätsverlagerungen auf die Autobahn müssen aus Sicht der UVEK zugunsten einer Beschleunigung des ÖV genutzt werden. Angesichts der von den BVB in den letzten Jahren ausgewiesenen Kosten aus Behinderungen von jährlich über 8,5 Mio. CHF stellt sich die UVEK aber die Frage, wie weit der vorliegende Rahmenkredit von 1,5 Mio. CHF reicht.

Die UVEK ist überzeugt, dass mit moderner Technologie auch an weiteren Orten als den aktuell geplanten eine auch finanziell nachhaltig positive Wirkung erzielt werden kann. Die neu gestaltete Kreuzung beim Spalentor ist ein hervorragendes Beispiel dafür, wie der ÖV priorisiert werden kann, ohne den IV einzuschränken. Um die an anderen Stellen teilweise veraltete Technologie zur Priorisierung des ÖV erneuern zu können, reicht der vorliegende Rahmenkredit aber nicht aus.

Die UVEK beantragt deshalb,

- § die mit dem vorgelegten Rahmenkredit geplanten Massnahmen möglichst unverzüglich umzusetzen (der Ratschlag nennt keine Fristen) und
- § dem Grossen Rat bis Mitte 2007 in einem neuen Ratschlag aufzuzeigen, mit welchen zusätzlichen finanziellen Mitteln (zweiter Rahmenkredit) eine weitere finanziell wie verkehrstechnisch nachhaltige Verbesserung der heutigen Situation erreicht werden kann.

Die UVEK hat diesen Ergänzungsantrag mit 10:4 Stimmen beschlossen.

Die UVEK ist der Ansicht, dass möglichst alle Massnahmen umgesetzt werden sollen, die mittelfristig einen positiven Return on Investment aufweisen. Die BVB haben viele Projekte in der Schublade, die relativ rasch umgesetzt werden könnten. Nebenbei führen Beschleunigungsmassnahmen auch zu einer weiteren Steigerung der Attraktivität und des Komforts des ÖV, was die UVEK bereits in ihrem Bericht zum ÖV-Programm verlangt hat.

4. Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 12:2 Stimmen, dem ergänzten Grossratsbeschluss betreffend Kredit für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen zuzustimmen und den Anzug Peter Bachmann und Konsorten betreffend Beschleunigungsprogramm der BVB stehen zu lassen.

Die UVEK hat den vorliegenden Bericht am 9.12.2005 mit 9:0 Stimmen bei 1 Enthaltung verabschiedet und die Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Die Präsidentin:



Gabi Mächler

Grossratsbeschluss

betreffend

Kredit für die Jahre 2006 und 2007 für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt bewilligt auf Antrag des Regierungsrates für die BVB für die Jahre 2006 und 2007 einen Rahmenkredit von CHF 1'500'000 zu Lasten des Politikbereichs Öffentlicher Verkehr (Pos. 510049, SAP 801821020000) für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen.

Bis Mitte 2007 ist dem Grossen Rat ein zweiter Rahmenkredit für weitere Massnahmen zur Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen vorzulegen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.