



An den Grossen Rat

19.5460.02

BVD/P195460

Basel, 6. November 2019

Regierungsratsbeschluss vom 5. November 2019

Interpellation Nr. 104 Andrea Elisabeth Knellwolf betreffend Häufung von BVB-Baustellen sowie Realisierbarkeit und Kosten eines temporären oder dauerhaften Fahrpreiserlasses

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 16. Oktober 2019):

„Es ist unbestritten, dass der Unterhalt der Infrastruktur notwendig und mit Beeinträchtigungen für die BVB-Kundschaft verbunden ist. Gleich mehrere Baustellen mit lange andauernden und/oder massiven Beeinträchtigungen prägten die jüngste Vergangenheit, sind aktuelle Gegenwart und zudem für die nächsten Jahre angekündigt. Es scheint eine Massierung von signifikanten Behinderungen zu geben. Der Komfort sinkt und der Ärger steigt. Der Einfluss von BVB-Grossbaustellen ist auch auf das Basler Gewerbe erheblich: Firmen welche Mitarbeiter zu Terminen «verschieben» oder die Mitarbeiter zur Arbeit kommen, haben das Nachsehen. Das Umsteigen auf das Auto - trotz knapper Parkplatzsituation - ist eine Realität.

Es stellen sich verschiedene Fragen im Zusammenhang mit den baustellenbedingten Leistungsbeeinträchtigungen sowie den im Raum stehenden Forderungen nach Entschädigungen oder Gratis-öV.

1. Gibt es eine laufende quantitative und qualitative Übersicht der vergangenen, aktuellen und künftigen Beeinträchtigungen für die BVB-Kundschaft, welche eine objektive Darstellung der Einschränkungen und Entwicklungen liefern könnte? Falls nein, ist die Regierung bereit, eine solche von der BVB einzufordern?
2. Erachtet die Regierung den Leistungsauftrag der BVB trotz der z.T. massiven (Dauer/Art) Einschränkungen als vollumfänglich erfüllt? Was ist die Bemessungsgrundlage für diese Frage?
3. Wie stellt sich die Regierung zur Idee, der BVB-Kundschaft während Zeiten, an denen massive Beeinträchtigungen in Kauf genommen werden müssen (wie z.B. dieses Jahr am Centralbahnplatz oder mehrfach am Bankverein, wo praktisch alle Tramlinien betroffen sind), den Fahrpreis ganz oder teilweise zu erlassen (in welcher Form auch immer: z.B. Gratisfahrten in der ganzen Innerstadt oder auf dem gesamten Stadt-/Kantonsgebiet, Rabatt beim Kauf des nächsten U-Abos, u.d.gl.)?
4. Mit welchen Kosten für den Kanton Basel-Stadt wäre nach Einschätzung der Regierung pro Tag zu rechnen, wenn auf gesamtem Stadt-/Kantonsgebiet der Fahrpreis temporär vollständig erlassen (bzw. an den Kauf des nächsten U-Abos angerechnet) werden würde?
5. Wie wäre dies in Bezug auf den „Finanzausgleich“ innerhalb des TNW handhabbar?
6. Wie wären Fragen 4 und 5 zu beantworten, wenn Tram und Bus generell und für alle in Stadt/Kanton Basel gemeldeten Personen auf gesamtem Stadt-/Kantonsgebiet dauerhaft gratis wären?
7. Wie schätzt die Regierung die Lenkungswirkung (Umsteiger vom Auto auf den öV) einer solchen temporären oder dauerhaften Massnahme (Fragen 4 und 6) ein?

Andrea Elisabeth Knellwolf“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Zu den einzelnen Fragen

1. *Gibt es eine laufende quantitative und qualitative Übersicht der vergangenen, aktuellen und künftigen Beeinträchtigungen für die BVB-Kundschaft, welche eine objektive Darstellung der Einschränkungen und Entwicklungen liefern könnte? Falls nein, ist die Regierung bereit, eine solche von der BVB einzufordern?*

Im Geschäftsmodell Infrastruktur (GMI) koordinieren die verschiedenen Bauherrschaften (Tiefbauamt, BVB, IWB etc.) ihre Bautätigkeiten im öffentlichen Raum. Die ordentlich geplanten Baustellen auf dem BVB-Netz werden frühzeitig publiziert und können auf der Webseite der BVB eingesehen werden. Zudem informiert die BVB ihre Fahrgäste im Vorfeld von Baustellen in den Fahrzeugen mit Flyern über Einschränkungen und Umleitungen.

2. *Erachtet die Regierung den Leistungsauftrag der BVB trotz der z.T. massiven (Dauer/Art) Einschränkungen als vollumfänglich erfüllt? Was ist die Bemessungsgrundlage für diese Frage?*

In der Leistungsvereinbarung zwischen Kanton und BVB werden die Baustellen berücksichtigt. Die BVB erfüllt ihren Transportauftrag bei Bedarf mittels Umleitungskonzepten und Ersatzangeboten. Die BVB spricht die notwendigen Ersatzverkehre mit dem Amt für Mobilität und dem Tiefbauamt ab.

3. *Wie stellt sich die Regierung zur Idee, der BVB-Kundschaft während Zeiten, an denen massive Beeinträchtigungen in Kauf genommen werden müssen (wie z.B. dieses Jahr am Centralbahnplatz oder mehrfach am Bankverein, wo praktisch alle Tramlinien betroffen sind), den Fahrpreis ganz oder teilweise zu erlassen (in welcher Form auch immer: z.B. Gratisfahrten in der ganzen Innerstadt oder auf dem gesamten Stadt-/Kantonsgebiet, Rabatt beim Kauf des nächsten U-Abos, u.d.gl.)?*
4. *Mit welchen Kosten für den Kanton Basel-Stadt wäre nach Einschätzung der Regierung pro Tag zu rechnen, wenn auf gesamtem Stadt-/Kantonsgebiet der Fahrpreis temporär vollständig erlassen (bzw. an den Kauf des nächsten U-Abos angerechnet) werden würde?*
5. *Wie wäre dies in Bezug auf den „Finanzausgleich“ innerhalb des TNW handhabbar?*
6. *Wie wären Fragen 4 und 5 zu beantworten, wenn Tram und Bus generell und für alle in Stadt/Kanton Basel gemeldeten Personen auf gesamtem Stadt-/Kantonsgebiet dauerhaft gratis wären?*

Der Regierungsrat lehnt es ab, nur die ÖV-Kunden wegen der Einschränkungen durch Baustellen zu entschädigen und andere Betroffene nicht. Im TNW wie auch im ÖV Schweiz sind solche Entschädigungen nicht üblich. Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass sich der TNW harmonisch in das Gesamtsystem des ÖV einfügt.

Der Regierungsrat ist generell skeptisch gegenüber Gratis-Angeboten im öffentlichen Verkehr. Mobilität ist kein unbegrenzt verfügbares Gut. Verkehrsdienstleistungen müssen den Nutzerinnen und Nutzer etwas wert sein, wofür sie auch bereit sind zu zahlen. Gratis-Angebote setzen falsche Signale und schaffen ungewollte Anreize. Kostenausfälle aufgrund von Vergünstigungen müsste der Kanton in jedem Fall dem Tarifverbund Nordwestschweiz zulasten der Steuerzahlenden in vollem Umfang erstatten. Die Instandhaltung des Schienennetzes ist zwingende Voraussetzung für einen reibungslosen Betrieb und dient damit letztlich den Fahrgästen. Es ist nicht zu vermeiden, dass es während der entsprechenden Bauarbeiten zu Einschränkungen und Umleitungen

kommt. Da der Regierungsrat eine Entschädigung für solche Unannehmlichkeiten ablehnt, erübrigt sich die Berechnung von hypothetischen Einnahmeverlusten.

7. *Wie schätzt die Regierung die Lenkungswirkung (Umsteiger vom Auto auf den öV) einer solchen temporären oder dauerhaften Massnahme (Fragen 4 und 6) ein?*

Es ist davon auszugehen, dass ein Gratis ÖV-Angebot zu mehr Fahrgästen führen wird. Umsteigen werden aber nicht in erster Linie Autofahrerinnen und -fahrer, sondern auch Velofahrende und insbesondere auf kurzen Distanzen Fussgängerinnen und Fussgänger. Aus diversen Studien im In- und Ausland ist bekannt, dass der Preis zwar ein Faktor bei der Wahl des Verkehrsmittels ist, dass von entscheidender Bedeutung aber die Geschwindigkeit, die Pünktlichkeit und vor allem die Qualität des Angebots sind.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass Massnahmen, wie die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs dank einem gezielten Ausbau von Tramnetz und S-Bahn, die Schaffung von neuen Direktverbindungen und dichtere Taktfolgen am Abend nach 20 Uhr bessere Wirkungen zeigen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin