

Interpellation Nr. 105 (September 2021)

21.5586.01

betreffend behördliche Massnahmen verletzen das ÖV-Programm und schaden den ÖV-Fahrgästen

Das ÖV-Programm sieht u.a. Beschleunigungen und Attraktivitätssteigerungen im Tram- und Busbetrieb vor. Dementgegen kommen aus der Küche des für besseren ÖV zuständigen Amtes für Mobilität auf vielerlei Ebenen gegenläufig wirkende Massnahmen. Verlangsamung und Unattraktivierung sind die Folgen.

- (I) Das ÖV-Programm sieht ein «detailliertes Spätverkehrsangebot» vor, Vorgabe: «Eine Ausdünnung zum 15-Minuten-Takt ist erst zwischen 21 und 22 Uhr vorgesehen» (ÖV-Programm Ziff 4.2.3 und Ziff 5.4.1). - Dies scheint aber unter Beteiligung des Mobilitätsamtes ignoriert zu werden, zeigt doch der Fahrplan-Entwurf 2022, dass das längst unzeitgemässe 15-Minuten-Intervall ab 19 bzw. 20 Uhr bestehen bleibt.
- (II) Das ÖV-Programm sieht ein Beschleunigungsgebot vor (Ziff. 4.2.2). Es wird aber unter Beteiligung des Mobilitätsamtes per Ende 2021 die «Aufhebung der Doppelhaltestellen» konzipiert, welche umfassende flankierende Massnahmen auf der Innerstadt-Achse bedingen würde, so die Fachmeinungen und Berechnungen von IGÖV und BVB. - Dementgegen scheint das Amt fast alle flankierenden Massnahmen wegzulassen und mehrminütige Verlangsamungen, Schneckentempo und Stau bewusst in Kauf zu nehmen.
- (III) Das ÖV-Programm sieht ein Wirtschaftlichkeitsgebot vor (Ziff. 4.5.2). Dementgegen kommt es unter Beteiligung des Mobilitätsamtes auf vielerlei Ebenen zu geplanten ÖV-Verschlechterungen, Beispiele: ÖV-bremsende LSA statt Grüne Welle; Aeschenplatz-Projekt; Eigentrassee-Beseitigung bei Tram 1, 6, 14, 16; Innerstadt-Konzept; Tempo 30. - Dies scheint den Trambeschaffungs-Ratschlag und die Schiebetritt-Debatte zu verzögern, um 4 zusätzliche Tramzüge zum Ausgleich von Verlangsamungen nachzuplanen.

Gestützt auf diese negativen Entwicklungen frage ich die Regierung:

I. Schädliche ÖV-Massnahmen im Spätbetrieb

1. Bleibt es zum Fahrplanwechsel beim Viertelstundentakt und langen Wartezeiten gemäss dem bisherigen ausgedünnten Spätverkehr?
2. Wie erklärt sich der Widerspruch zu ihrer Aussage, «das aktuelle Spätangebot im ÖV» werde «den heutigen Bedürfnissen nicht mehr gerecht»? (alle Zitate aus dem ÖV-Programm)
3. Müsste sie nicht grad in «Covid»-Zeiten an ihrer Aussage festhalten, «dass nur ein Qualitätssprung im Spätverkehr dazu führen wird, dass der ÖV in diesem Zeitabschnitt an Nachfrage zurückgewinnt»?

II. Schädliche ÖV-Massnahmen in der Innerstadt

4. Kann sie Verlangsamungen und Verstauung auf der Innerstadt-Achse mit 1 bis 2 Minuten längeren Fahrzeiten wegen fehlender Betriebs-, Tramfluss- und Einsteige-Konzepten verbindlich ausschliessen?
5. Wie erklärt sich der Widerspruch zu ihrer Aussage, «durch Optimierung des Durchlaufs durch die Innerstadtkorridore» eine «Stabilität der heutigen Reisegeschwindigkeit garantieren» und «bereits kurzfristig deren Erhöhung auf dem Gesamtnetz bewirken» zu wollen?
6. Müsste sie nicht auf externe Fachleute hören, welche Tramstau auf der gesamten Achse Claraplatz - SBB/Heuwaage befürchten (nicht nur am Steinenberg) und umfassende Massnahmen fordern?

III. Schädliche ÖV-Massnahmen bei der Trambeschaffung

7. Kommt es zu mehrmonatiger Verzögerung der Trambeschaffungs-Debatte weit ins 2022, weil der seit Frühjahr pfannenfertig vorliegende Ratschlag zurückgewiesen wurde?

8. Wie erklärt sich der Widerspruch zwischen Beschleunigungs- und Wirtschaftlichkeitsgebot einerseits und der Rückweisung zugunsten von 4 «unproduktiven» Tramzügen wegen behördlicher Massnahmen, welche den ÖV-Betrieb verlangsamen (Innerstadt-Staus, Aufhebung Eigentrassees, Tempo 30 etc.)?
9. Müssen nicht verlangsamende Massnahmen ersetzt werden durch beschleunigende Massnahmen, sodass auf 4 zusätzliche Tramzüge verzichtet und so die Trambeschaffung beschleunigt werden kann?

Beat Leuthardt