



An den Grossen Rat

21.5586.02

BVD/P215586

Basel, 29. September 2021

Regierungsratsbeschluss vom 28. September 2021

Interpellation Nr. 105 Beat Leuthardt betreffend «behördliche Massnahmen verletzen das ÖV-Programm und schaden den ÖV-Fahrgästen»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 8. September 2021)

«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, Schnecken-tempo 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; Eigentrasseee-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 Qualitäts-

sprung 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 Clara-platz - 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 verlangsamten (Innerstadt-Staus, Aufhebung Eigentrassees, Tempo 30 etc.)?
9. Müssten nicht verlangsamende Massnahmen ersetzt werden durch beschleunigende Massnahmen, sodass auf 4 zusätzliche Tramzüge verzichtet und so die Trambeschaffung beschleunigt werden kann?

Beat Leuthardt»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Das ÖV-Programm beschreibt die geplanten Entwicklungen im öffentlichen Verkehr des Kantons Basel-Stadt hinsichtlich Angebot und Infrastruktur für jeweils vier Jahre. Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat damit alle vier Jahre die Grundzüge des vorgesehenen ÖV-Angebots sowie der Infrastrukturplanung dar. Das nächste ÖV-Programm umfasst die Periode 2022 bis 2025. Die Umsetzung der im ÖV-Programm beschriebenen Massnahmen finden entsprechend auf diese vier Jahre verteilt statt. Sie hängt auch vom finanzpolitischen Spielraum im Globalbudget öffentlicher Verkehr ab. Über dieses Globalbudget entscheidet der Grosse Rat jährlich. Die Genehmigung des ÖV-Programms 2022 bis 2025 durch den Grossen Rat steht noch aus.

2. Zu den einzelnen Fragen

- 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»?*

Die Massnahmen des ÖV-Programms werden nach Prioritäten gestaffelt über die Laufzeit des Programms umgesetzt. Der Regierungsrat berücksichtigt dabei insbesondere die optimale Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen, wie sie auch im ÖV-Programm festgehalten sind. Gerade in der derzeitigen Situation der Covid 19-Pandemie, in welcher der öffentliche Verkehr von grossen Ertragsausfällen betroffen ist, gilt es die zur Verfügung stehenden Mittel mit guter Priorisierung einzusetzen, um den Spagat zwischen den zurzeit sehr wichtigen Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung und den wirtschaftlichen Aspekten zu bewältigen.

II. Schädliche ÖV-Massnahmen in der Innerstadt

- 4. Kann sie Verlangsamungen und Verstaung 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?*

Der Regierungsrat ist sich der Bedeutung von Reisezeit und Fahrplanstabilität für einen attraktiven ÖV sehr bewusst und wird gemeinsam mit der BVB und der BLT weitere Anstrengungen zur ÖV-Beschleunigung unternehmen. In der historisch gewachsenen Stadt konkurrenzieren verschiedene Bedürfnisse auf engstem Raum. Gemäss dem kantonalen Umweltschutzgesetz und dem verkehrspolitischen Leitbild sollen alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel gefördert werden, sowohl der ÖV als auch der Fuss- und Veloverkehr. Die Verkehrsmittel sind jedoch nicht gegeneinander auszuspielen, sondern es ist jeweils eine bestmögliche Lösung für eine umweltgerechte und energiesparende Mobilität zu finden.

Die geplanten Tramnetzausbauten, die das Bau- und Verkehrsdepartement zusammen mit der Bau- und Umweltschutzdirektion BL und den Transportunternehmen BVB und BLT im Mai dieses Jahres öffentlich kommuniziert haben, werden einen entscheidenden Beitrag für einen verlässlichen, stabilen und kundenfreundlichen Trambetrieb im Stadtzentrum leisten. Der stark befahrene Innenstadtkorridor zwischen Bankverein und Schiffflände soll von Tramlinien entlastet werden. Dazu braucht es die alternativen Linienführungen über den Petersgraben und den Claragraben.

Im Zusammenhang mit der erwähnten Aufhebung der Doppelhaltestellen haben die zuständigen Dienststellen die Auswirkungen detailliert untersucht und von externen Expertinnen und Experten mehrere Fachgutachten durch externe Experten erstellen lassen. Vertiefte Modellsimulationen und ein vierwöchiger Praxistest bestätigen, dass in der Innenstadt unter Inkaufnahme von gewissen Fahrzeitverlängerungen auf Doppelhaltestellen verzichtet werden kann. Als Absicherung wird das BVD die Einfachhaltestelle Bankverein per Dezember 2021 lediglich provisorisch ausgestalten, damit bei unerwarteten Störungen im Trambetrieb vor dem definitiven Umbau Anpassungen möglich bleiben. Der Regierungsrat ist sich dem Dilemma zwischen Komfortgewinn dank klarem Einsteigeort und Zeitverlust bewusst. Er bewertet den positiven Kundennutzen von Einfachhaltestellen höher als den damit verbundenen Zeitverlust. Er ist überzeugt, dass die Einfachhaltestellen einen substantziellen Beitrag zu einem attraktiven ÖV leisten. Dies entspricht auch dem sehr in einer Umfrage ermittelten hohen Zuspruch in der Bevölkerung, drei Viertel der Fahrgäste bevorzugen Einfachhaltestellen wegen des einfachen, bequemen und sicheren Einstiegs.

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. *Müssten nicht verlangsamende Massnahmen ersetzt werden durch beschleunigende Massnahmen, sodass auf 4 zusätzliche Tramzüge verzichtet und so die Trambeschaffung beschleunigt werden kann?*

Der Ratschlag zur Beschaffung weiterer Flexity-Trams wird derzeit erarbeitet. Momentan wird insbesondere auch berechnet, welche Auswirkungen gewisse geplante und politisch gewollte Entwicklungen auf Fahrzeiten und damit auch auf die Anzahl benötigter Fahrzeuge haben, so beispielsweise die Aufhebung der Doppelhaltestellen, die Einführung neuer Tempo 30-Zonen, der Einfluss von Gesamtprojekten, welche alle umweltverträglichen Verkehrsmittel berücksichtigen (Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und ÖV) oder Pläne zur Umgestaltung und damit Attraktivitätssteigerung der Innenstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Die Fragen 7, 8 und 9 thematisieren im Rahmen der Ratschlagserarbeitung aufgeworfene Überlegungen, auf die inhaltlich erst im Ratschlag eingegangen werden kann.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin