Interpellation Nr. 146 (Dezember 2024)

Aufrechterhaltung des Trambetriebs bei extremen Wetterereignissen

24.5512.01

Am Donnerstag, dem 21. November 2024, erlebte die Region Basel heftigen Schneefall, der bereits mehrere Tage im Voraus angekündigt worden war. Die gefallenen Schneemengen führten mit steigender Schneedecke und schwankenden Temperaturen zu erheblichen Verkehrsproblemen.

Am Donnerstagabend gegen 21 Uhr stellten die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) den Betrieb auf dem gesamten Netz ein. Begründet wurde dies mit Sicherheitsbedenken, vereisten und eingefrorenen Weichen, unbefahrbaren Strassen sowie mit Motorfahrzeugen, welche die Strecken blockieren. Während der Busbetrieb am Freitagmorgen schrittweise wiederaufgenommen werden konnte, fuhren die Trams erst am Freitagabend wieder weitgehend regulär auf allen Linien.

Der Interpellant vertritt die Auffassung, dass schienengebundene Fahrzeuge gerade bei extremem Schneefall oder Eis gegenüber Strassenfahrzeugen grundsätzlich im Vorteil sind. Ziel müsste es deshalb sein, in solchen Situationen ein Grundangebot für die Fahrgäste aufrechtzuerhalten. Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, sollten sich darauf verlassen können, dass der Betrieb – zumindest eingeschränkt – fortgeführt wird. Dies setzt jedoch voraus, dass die städtische Schneeräumung den Schienenverkehr priorisiert.

Das Ereignis vom 21./22. November zeigte jedoch, dass die Herausforderungen des Schneefalls die verfügbaren Ressourcen überstiegen.

Von Aussen betrachtet entstand der Eindruck, dass andere Städte oder Verkehrsunternehmen besser auf den Schneefall vorbereitet waren. So setzte beispielsweise die Baselland Transport AG (BLT) zwei Fahrzeuge ein, um über Nacht die Fahrleitungen vom Schnee zu befreien. In Zürich waren sogenannte «Nachtwächtertrams» im Dauereinsatz, um die Schienen freizuhalten.

Vor diesem Hintergrund bittet der Interpellant den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ein Argument für die Einstellung des Trambetriebs waren Sicherheitsgründe. In welcher Weise und auf welchen Streckenabschnitten wäre bei Fortsetzung des Trambetriebs die Sicherheit gefährdet gewesen?
2. Wie bereiten sich die BVB und das Tiefbauamt auf aussergewöhnliche Wetterereignisse – namentlich auch Schneefall – vor? Gibt es ein Krisenmanagement für derartige Situationen? Kam ein solches am 21.11. zur Anwendung?
3. Welche Vereinbarungen bestehen zwischen den BVB und dem Tiefbauamt bezüglich der Räumung der Tramgleise?
4. Welche Prioritäten setzen das Tiefbauamt und die Stadtreinigung, um nach extremen Wetterereignissen das Fortkommen sicherzustellen? Wie vordringlich ist die Wiederaufnahme des öffentlichen Verkehrs auf Strasse und Schiene?
5. Welche Massnahmen wurden am 21.11. ergriffen, um den Trambetrieb möglichst schnell wiederaufzunehmen?
6. Warum konnte das Tramnetz nicht schneller betriebstauglich gemacht werden (z. B. Schnee räumen, Oberleitungen enteisen, Äste entfernen)? Wäre der Einsatz von Mitarbeitenden externer Baufirmen, wie im Winterdienst üblich, möglich gewesen?
7. Wie viel zusätzliches Personal war in der Nacht im Einsatz (intern und extern)?
8. Weshalb waren der Enteisungsanhänger und Nachtwächtertrams nicht durchgehend im Einsatz?
9. Wird zukünftig das Dispositiv für extreme Wetterereignisse und Schneefälle (im Tiefbauamt und bei den BVB) angepasst?
10. Wäre es denkbar, den Strassenverkehr bei Schneefall einzuschränken, um den Schienenverkehr weniger zu beeinträchtigen (z. B. wegen stehengebliebenen Fahrzeugen oder Schneematsch, der von Fahrzeugen mit Pneu in die Weichen gedrückt wird)?

Jean-Luc Perret