

05.1315.01
95.8851.05

Ratschlag

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 23. August 2005 / P051315/988851 /WSD

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zugestellt
am 26. August 2005

1. Begehren

Wir beehren uns, dem Grossen Rat den Ratschlag betreffend Rahmenkredit für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen zu unterbreiten. Für die Vielzahl von Massnahmen mit jeweils kleinerem bis mittlerem Finanzbedarf bis CHF 300'000.-- beantragen wir einen Rahmenkredit von insgesamt CHF 1'500'000.-- zu Lasten des Politikbereichs Öffentlicher Verkehr (Pos. 510049, SAP 801821020000).

2. Begründung

Massnahmen zur Reduktion von Behinderungen des ÖV sind Teil des regierungsrätlichen Programms „Aufgaben und Leistungen“. Zielsetzung ist es, mit diesen Massnahmen bis Anfang 2007 so viel Zeitgewinn zu erzielen, dass auf dem Bus- und Tramnetz der BVB ganztags 4 Kurse weniger eingesetzt werden müssen. Daraus resultieren jährlich wiederkehrende Einsparungen von CHF 940'000.--. Erste Einsparungen von CHF 250'000.-- sollen mit dem beantragten Kredit schon in den Jahren 2005 und 2006 erzielt werden.

Bei den kurzfristig wirksamen Massnahmen, welche mit dem beantragten Kredit realisiert werden sollen, handelt es sich nicht um grosse Bauprojekte, sondern hauptsächlich um mit relativ geringen Kosten verbundene Einzelmassnahmen, die aber erst im Verbund eine effektive Einsparung von Kursen ermöglichen. Mit dem gegenwärtig herrschenden hohen Druck auf die laufenden Budgets der verschiedenen Stellen sinkt die Möglichkeit, rechtzeitig finanzielle Mittel für solche Massnahmen bereit zu stellen.

Beim Veloverkehr konnten in den vergangenen Jahren dank durch den Grossen Rat pauschal zur Verfügung gestellten Mittel situativ, kurzfristig und unbürokratisch mit zahlreichen Massnahmen grosse Fortschritte erzielt werden. Beim ÖV scheitern die Bemühungen der BVB um die Reduktion von Behinderungen immer wieder daran, dass für kurzfristig mögliche Verbesserungen die finanziellen Mittel fehlen, d. h. nicht budgetiert sind.

Diese Situation ist unbefriedigend, denn es geht um Investitionen, die sich innert kurzer Zeit amortisieren und danach bei der BVB zu jährlich wiederkehrenden Einsparungen führen.

3. Zielsetzung

Ziel ist es, eine Summe von Massnahmen kleineren Umfangs unter CHF 300'000.--, die zwar als Einzelmassnahmen nicht in die Kompetenz des Grossen Rates fallen, die aber erst in der Summe die beabsichtigte Wirkung erzielen und entsprechend Sinn machen, rasch umsetzen zu können.

Grundsätzlich sollen vor allem auf solchen Linien Behinderungen reduziert werden, auf denen mit relativ geringem Aufwand ein hoher Nutzen erzielt werden kann. Im Wesentlichen geht es dabei nicht um Massnahmen, die dem ÖV zu Lasten des IV Vorteile verschaffen, sondern um die intelligente Steuerung von Signalanlagen. Für

das Überqueren eines Knotenpunktes benötigt ein Tram oder ein Bus im Gegensatz zu einer Autoschlange nur eine sehr kurze Grün-Phase. Die heutige Technologie ermöglicht es, unter Berücksichtigung dieser Tatsache die Steuerung der Signalanlagen so zu programmieren, dass ÖV und IV gleichermassen davon profitieren können. Mit dem in diesem Ratschlag beantragten Kredit sollen die in einer externen Studie (Ingenieurbüro Rudolf Keller & Partner AG) eruierten, bei der BVB die Betriebskosten senkenden Massnahmen auf den Tramlinien 2 und 8 realisiert werden. Bei den in der Studie vorgeschlagenen Beschleunigungsmassnahmen handelt es sich nur in wenigen Fällen um bauliche Massnahmen, sondern mehrheitlich um Steuerungsmassnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses oder um Massnahmen betrieblicher Art.

Weil davon auszugehen ist, dass nicht alle Massnahmen wie geplant rasch umsetzbar sind, ist eine gewisse Flexibilität in der Auswahl und Umsetzung der Massnahmen erforderlich, weshalb die Massnahmen im jetzigen Zeitpunkt noch nicht definitiv festgelegt werden können. Ziel ist – wie beim Kredit für Velo-Massnahmen – ein kurzfristig möglicher Einsatz der mit diesem Ratschlag bewilligten Mittel.

Gemäss heutigem Projektstand sind für Beschleunigungsmassnahmen auf den Linien 2 und 8 in folgenden Bereichen Massnahmen mit gutem Kosten/Nutzen-Verhältnis und folgenden grob geschätzten Kosten identifiziert:

Neun Massnahmen an Lichtsignalanlagen: CHF 805'000

Davon über CHF 100'000:

- Pförtneranlage Elisabethen CHF 200'000
- Pförtneranlage Riehen-Dorf CHF 200'000
- Lichtsignalanlage Bankverein CHF 100'000

Die Optimierung und Koordination der Lichtsignalanlagen soll möglichst so vorgenommen werden, dass der ÖV genau dann für eine optimal kurze Zeit freie Fahrt hat, wenn sich ein entsprechender ÖV-Kurs nähert. Mit der heutigen Signal-Elektronik können auch für den IV kürzere Wartezeiten erreicht werden.

Drei technische Massnahmen: CHF 160'000

Davon über CHF 100'000:

Vorsignal Steinenberg CHF 100'000

Sieben andere Verbesserungen der Betriebsabläufe: CHF 155'000

Alle unter CHF 100'000

Vier bauliche Massnahmen: CHF 275'000

Davon über CHF 100'000:

- Pförtneranlage Elisabethen CHF 100'000
- Pförtneranlage Riehen-Dorf CHF 100'000

Damit ist bereits für Massnahmen auf den Linien 2 und 8 mit Grobkosten von CHF 1'395'000 zu rechnen. Weil auch auf der Buslinie 36 Massnahmen erforderlich sind, ist ein Betrag von CHF 1,5 Mio. angemessen.

4. BVB-Verwaltungsrat, Investitionsprogramm, Prüfung durch das Finanzdepartement

Der Verwaltungsrat der BVB hat anlässlich seiner Sitzung vom 23. August 2004 vom Vorhaben der BVB, einen Kredit für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen zu beantragen, Kenntnis genommen.

Im Investitionsprogramm sind für das Projekt mit Beschluss des Regierungsrates vom 31. August 2004 CHF 1'500'000.-- eingestellt.

Der vorliegende Ratschlag wurde durch das Finanzdepartement gemäss § 55 Finanzhaushaltsgesetz geprüft.

5. Anzug Peter Bachmann und Konsorten betreffend Beschleunigungsprogramm der BVB

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 10. Januar 2001 den nachstehenden, erstmals am 14. Dezember 1995 an den Regierungsrat überwiesenen Anzug Peter Bachmann und Konsorten stehen lassen:

„In der Beantwortung meines Anzuges betreffend Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch Parkplätze (Schreiben Nr. 0641) ist aufgelistet, wo der öffentliche Verkehr durch parkierte Autos behindert wird. Der Regierungsrat schreibt: „Bei Wegfall der.....Behinderungen könnte die Regelmässigkeit des BVB-Betriebes erheblich gesteigert werden, was.....eine verbesserte Einhaltung der Fahrpläne und eine gleichmässigere Auslastung der Kurse bedeutet....Durch die geringere Verspätungsanfälligkeit der Kurse können die in den letzten Jahren erhöhten Zeitvorgaben gestrafft sowie die Reserven bei den Endaufenthalten angepasst werden. Dadurch lassen sich auf einzelnen Linien zeitweise Kurse einsparen. Die sich daraus ergebenden Verminderungen der jährlichen Betriebskosten betragen 2 bis 5 Millionen Franken.“

Seit 1971 (!) gilt die vom Grossen Rat und vom Regierungsrat seither mehrfach bestätigte Devise, dass dem öffentlichen Verkehr die Priorität zukommt. Wo parkierte Autos den öffentlichen Verkehr behindern, sind deshalb Parkplätze - wie in Zürich seit Jahren! - aufzuheben und Parkverbote durchzusetzen. Dass dadurch 2 bis 5 Millionen Franken pro Jahr eingespart und der öffentliche Verkehr attraktiver gemacht werden können, ruft nach griffigen Massnahmen.

Ich bitte den Regierungsrat, zu prüfen und zu berichten,

1. ob er angesichts der einzusparenden Betriebskosten bereit ist, als Pilotprojekt kurzfristig ein Paket von Massnahmen zur Beschleunigung einer geeigneten Linie (z.B. der Trolleybuslinie 33) zu verwirklichen.
2. ob er aufgrund der mit dem Pilotprojekt gesammelten Erfahrungen analoge Massnahmen auf dem ganzen Netz zu treffen gedenkt."

Wir gestatten uns, zu diesem Anzug wie folgt zu berichten:

In seiner ersten Berichterstattung zum Anzug Peter Bachmann vom 26. August 1998 war der Regierungsrat der Auffassung, Beschleunigungsmassnahmen für die Linie

33 liessen sich kurzfristig, relativ einfach und kostengünstig realisieren. Der Regierungsrat konnte damals auch auf konkrete Vorschläge der BVB hinweisen. Diese beinhalteten:

1. Eine Bus-/Velospur auf der rechten Fahrspur ab Schönbeinstrasse 13/15 bis zur Kreuzung beim Spalentor.
2. Eine Bus-/Velospur auf der rechten Fahrspur in der Schwarzwaldallee zwischen Maulbeerstrasse und Rosentalstrasse.
3. Die Aufhebung von Parkplätzen jeweils auf einer Seite der Wanderstrasse mit gleichzeitigem Ersatz dieser Parkplätze in Nebenstrassen.
4. Aufhebung des Rechtsvortritts bei Einmündungen in die Wanderstrasse.
5. Verlängerung der Kurzbusspur in der Wanderstrasse vor der Kreuzung Morgartenring (Richtung Wielandplatz) um ca. 20 m.

Weil diese Vorschläge damals noch nicht realisiert waren, liess der Grosse Rat den Anzug mit Beschluss vom 14. Oktober 1998 stehen.

In seinem zweiten Bericht vom 12. Dezember 2000 musste der Regierungsrat darauf hinweisen, dass sich die Realisierung der Massnahmen als weit schwieriger erwiesen hatte, als ursprünglich angenommen:

- Beschleunigungsmassnahmen im Strassenzug Schanzenstrasse - Klingenbergstrasse - Schönaustrasse hatten einerseits Rekurse zur Folge, und andererseits vertrat das PMD den Standpunkt, dass §13 Abs. 3 des Umweltschutzgesetzes, wonach Anordnungen zur Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs zu treffen sind, massgebend sei und dass Spureinschränkungen deshalb nicht angebracht seien.
- Bei der Schwarzwaldallee glaubte man damals noch, die Bus-/Velo-Rechtsabbiegespur zwischen Maulbeerstrasse und Rosentalstrasse einrichten zu können. Später fiel dann diese Massnahme dem Rekurs einer Privatperson zum Opfer.
- Zu den Massnahmen in der Wanderstrasse konnte damals einerseits zwischen den zuständigen staatlichen Stellen keine Einigung erzielt werden, andererseits bildeten eingereichte Rekurse ein Hindernis. In der Zwischenzeit sind auch hier mit einer Ausnahme alle von der BVB vorgeschlagenen Massnahmen gescheitert. Die Ausnahme bildet die Aufhebung des Rechtsvortritts bei Einmündungen in die Wanderstrasse. Diese wurden aber nicht als Massnahme zur Beschleunigung des ÖV realisiert, sondern im Zusammenhang mit der Einrichtung von Tempo 30-Zonen.

In seinem dritten Bericht vom 11. Dezember 2002 zum erneut stehengelassenen Anzug musste der Regierungsrat dann feststellen, dass keine einzige Massnahme zur Beschleunigung der Linie 33 realisiert werden konnte und also der vom Anzugssteller angeregte Pilotversuch auf dieser Linie gescheitert war. Er konnte aber immerhin zu Punkt 2 des Anzugs Bachmann (Massnahmen auf dem ganzen Netz) darauf hinweisen, dass eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Verkehrsabteilung des PMD und der BVB die Arbeit an der Verbesserung der Steuerung von Verkehrsregelungsanlagen aufgenommen hatte. Wir haben zudem darauf hingewiesen, dass Beschleunigungsmassnahmen für den ÖV nicht nur dessen Attraktivität steigern, sondern auch zu ei-

ner Reduktion der Kosten führen. In letzterem Zusammenhang hat nun der Anzug Peter Bachmann an Aktualität gewonnen. Bestandteil des regierungsrätlichen Programms „Aufgaben und Leistungen“ sind auch Massnahmen zur Reduktion von Behinderungen des ÖV.

Nach dem Scheitern der vorgesehenen Beschleunigungsmassnahmen auf der Linie 33 als Pilotprojekt für analoge Massnahmen auf dem ganzen Netz gemäss Vorschlag des Anzuges hat sich die BVB Beschleunigungsmassnahmen auf anderen Linien zugewandt. Konkret sollen folgende Massnahmen zum Abbau von Behinderungen des ÖV getroffen werden:

Nachrüstung und Installation eines Busanmeldesystems an Lichtsignalanlagen, welche noch nicht oder nur ungenügend mit Buspriorisierung ausgestattet sind.

Dazu unterbreitete der Regierungsrat dem Grossen Rat anfangs Juni 2004 einen Ausgabenbericht (Nr. 0553B) mit Antrag auf Bewilligung eines Kredites in der Höhe von CHF 990'000. Der Grosse Rat hat diesen Kredit bewilligt.

Realisiert wird damit die Installation von Anmeldeanlagen für die Linie 30 entlang dem inneren Cityring, wo bisher einzig beim Spalentor eine Anmeldung existiert. Neu werden Anmeldeanlagen auch an folgenden Knoten eingerichtet:

Holbeinplatz, Schützengraben/ Schützenmattstrasse, Klingelbergstrasse/ Schanzenstrasse und Schanzenstrasse/ Spitalstrasse. Neue Anmeldeanlagen werden zudem im Rahmen des Kredites an der Kreuzung Baslerstrasse/Schmiedgasse sowie am Kanenfeldplatz. Und schliesslich werden die bestehenden, aber störungsanfälligen Anmeldeanlagen für die Busse der Linie 33 und 34 beim Schützenhaus durch eine moderne Anlage ersetzt werden.

Reduktion von Behinderungen des ÖV als Teil des regierungsrätlichen Programms „Aufgaben und Leistungen“.

Im Rahmen des Programms „Aufgaben und Leistungen“ ist vorgesehen, durch Reduktion von Behinderungen des ÖV Verlustzeiten zu reduzieren und einzelne Tram- und Buskurse einzusparen. Daraus resultieren jährlich wiederkehrende Einsparungen von CHF 940'000. Erste Einsparungen sollen schon im Jahr 2005 erzielt werden.

In einem ersten Schritt sind Beschleunigungsmassnahmen auf den Tramlinien 2 und 8 vorgesehen. Wir verweisen dazu auf die Ausführungen in Kapitel 3.

In einem weiteren Schritt sieht die BVB Beschleunigungsmassnahmen auf der Buslinie 36 vor. Diese Linie wurde durch die BVB bezüglich Beseitigung von Behinderungen analysiert, wobei eine Vielzahl von Verlustquellen identifiziert werden konnten. Umsetzbarkeit und Einsparpotentiale müssen hier noch klassifiziert und priorisiert werden. Als erste Massnahme ist die Verlängerung der Busspur in der Holeestrasse vor dem Dorenbachkreisel vorgesehen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass zwar die im Anzug Peter Bachmann vorgeschlagenen Massnahmen entlang der Linie 33 als Pilotversuch nicht umgesetzt werden konnten, dass aber die Verkehrsabteilung des PMD, die BVB und das BD an der Realisierung von Beschleunigungsmassnahmen auf anderen Linien zielgerichtet

arbeiten. Realisiert sind diese Massnahmen aber noch nicht, und wie die Historie dieses Anzuges zeigt, können bei ursprünglich als unproblematisch angesehenen Massnahmen immer wieder Hindernisse auftreten.

6. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt, den beantragten Kredit zu bewilligen und den Anzug Peter Bachmann und Konsorten betreffend Beschleunigungsprogramm der BVB stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Dr. Ralph Lewin

Dr. Robert Heuss

Grossratsbeschluss

betreffend

Kredit für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt bewilligt auf Antrag des Regierungsrates für die BVB 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.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.