



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.0369.01

BVD/P100369  
Basel, 24. März 2010

Regierungsratsbeschluss  
vom 23. März 2010

## Ausgabenbericht

**betreffend Tiefbauarbeiten für die Montage von Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen an Tram- und Bushaltestellen**

## 1. Begehr

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, für die vorbereitenden Tiefbauarbeiten für die Montage von Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) an Tram- und Bushaltestellen, den dazu notwendigen Kredit in der Höhe von CHF 540'000 inkl. Mehrwertsteuer zu Lasten des Investitionsbereiches Öffentlicher Verkehr (Pos. 661.8500.2.9601) zu bewilligen.

## 2. Begründung

Der öffentliche Verkehr (öV) steht in starker Konkurrenz mit anderen Verkehrsarten, insbesondere dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Das im kantonalen öV-Programm formulierte politische Ziel der Erhöhung des Modal Splits<sup>1</sup> zu Gunsten des öV kann nur erreicht werden, wenn der Kundenschaft – von der Ankunft auf der Haltestelle bis zum Verlassen des Fahrzeuges – der beste Komfort und die optimale Information geboten werden.

Im Rahmen der Strategie zur Optimierung der Kundeninformation und zur Steigerung des Kundenkomforts im öffentlichen Verkehr sind zwischen 2003 und 2006 an 222 Haltestellen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt sogenannte Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) installiert worden. Diese Geräte, die in direkter Verbindung mit der Betriebsleitstelle stehen, zeigen den Kundinnen und Kunden an, wann die nächsten Reisemöglichkeiten bestehen. Zudem können über die DFI Informationen zu Störungen und Umleitungen im Netz weiter gegeben werden. Eine vergleichbare Strategie besteht auch im Kanton Basel-Landschaft.

Die Beschaffung einer ersten Serie von DFI für die Ausrüstung von 14 Haltestellen wurde am 10. Februar 1999 durch den Grossen Rat genehmigt, dies im Rahmen der Beschaffung von neuen Niederflurbussen. Am 19. Februar 2002 hat der Grosse Rat für die Beschaffung und Installation weiterer 149 DFI einen Kredit von CHF 5 Mio. gesprochen. Diese Kredite umfassten sowohl die Tiefbauarbeiten als auch die Beschaffung und Installation der Geräte. Weitere DFI sind seither im Rahmen von Erneuerungs- und Umgestaltungsprojekten, zulasten der jeweiligen Projektkredite, installiert worden. Die Kundenreaktion auf die Inbetriebnahme der Geräte ist äusserst positiv, das zeigen auch die regelmässig durchgeföhrten Kundenbefragungen der BVB. Die Erfahrung zeigt, dass die Kundenschaft die unvermeidbaren Verspätungen, Betriebsstörungen und Umleitungen besser akzeptiert, wenn diese rasch und verständlich kommuniziert werden. Die Installation weiterer DFI an stark frequentierten Haltestellen stellt ein wichtiges Element für die Gewährleistung des heute verlangten und auch üblichen Komfortstandards dar.

### 2.1 Kriterien für die Installation von DFI

Grundsätzlich wäre es wünschbar, im Störungsfall jede wartende Kundin und jeden wartenen Kunden direkt zu informieren. So gibt es Verkehrsbetriebe, die an jeder Einstiegshaltestelle eine DFI installieren. Im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes verzichtet das BVD

---

<sup>1</sup> Modal Split: Anteil des öV am Gesamtverkehrsaufkommen

(BVB) vorerst auf diese Maximallösung. Besteller und Leistungserbringer einigten sich darauf, dass eine DFI aufgestellt wird, wenn eine der folgenden Kriterien erfüllt ist:

1. Im Werktagsdurchschnitt wird die Haltekante von mindestes 600 einsteigenden Kundinnen resp. Kunden frequentiert. Diese Daten werden mittels der automatischen Fahrgastzählung ermittelt.
2. Die Haltestelle liegt nahe an dieser Frequenzgrenze. Aufgrund bereits beschlossener oder in Ausführung befindlicher Vorhaben der öffentlichen Hand oder privater Investoren ist ein Frequenzzuwachs auf über 600 Einsteigende für die nahe Zukunft absehbar.
3. Im Falle von Störungen kann die Haltestelle nicht durch Ersatzbusse bedient werden. In diesem Fall stellt eine DFI die einzige Möglichkeit dar, die wartende Kundin resp. den wartenden Kunden darüber zu informieren, dass ihre Haltestelle momentan vom Tram nicht bedient werden kann und sie die nächste durch Ersatzbusse bediente Haltestelle aufsuchen müssen (Beispiel: Haltestelle Wolfschlucht).

### **3. Beschreibung der Massnahmen im Einzelnen**

#### **3.1 Liste der Haltestellen**

Gemäss den in Kapitel 1 erläuterten Kriterien sind in erster Linie noch folgende Haltestellen mit DFI auszurüsten:

<b>Haltestelle</b>	<b>Fahrtrichtung</b>	<b>Bemerkungen</b>
Bernoullianum	Spalentor	Bewilligungsverfahren hängig
Bettingerstrasse	Pfaffenloch	
Birmannsgasse	Brausebad	Bewilligungsverfahren hängig
Bruderholzstrasse	Winkelriedplatz	
Denkmal	Aeschenplatz	
Drei Linden	Käferholzstrasse	Bewilligungsverfahren hängig
Erasmusplatz	Johanniterbrücke	
Grellingerstrasse	Sevogelplatz	
Hammerstrasse	Feldbergstrasse	
Hardstrasse	Aeschenplatz	
Hardstrasse	Sevogelplatz	
Hegenheimerstrasse	Birmannsgasse	
Jakobsberg	Leimgrubenweg	Bewilligungsverfahren hängig
Käferholzstrasse	Im Heimatland	
Luzernerring	Felix Platter-Spital	
Metzerstrasse	Frauenspital	
Münchenseinerstrasse	Peter Merian	
Münchenseinerstrasse	Grosspeterstrasse	
Niederholzboden	Habermatten	
Peter Merian	Bahnhof SBB	
Pilgerstrasse	Spalentor	Bewilligungsverfahren hängig
Riehen Bahnhof	Bahnübergang	
Riehenring	Messeplatz	Bewilligungsverfahren hängig
Spalentor	Universität	durch die Bewilligungsbehörde abgelehnt
Spalentor	Bernoullianum	durch die Bewilligungsbehörde abgelehnt

Spalentor	Burgfelderplatz	durch die Bewilligungsbehörde abgelehnt
St.Alban-Tor	Hardstrasse	
Strassburgerallee	Burgfelderplatz	
Unispital	Schiffände	
Universität	Universitätsspital	
Waldenburgerstrasse	St.Alban-Tor	
Zwinglihaus	Heiliggeistkirche	

Die Bewilligungsverfahren für „permanente bauliche Nutzung auf Allmend“ sind teilweise noch hängig, am Spalentor wurden Projekte aus Gründen des Denkmalschutzes nicht bewilligt. Kann die BVB an einzelnen Haltestellen auch mit modifizierten Projekten keine Bewilligung für permanente Allmendnutzung erhalten, sollen – in Anwendung von Kriterium Nr. 2 (vgl. Kapitel 2.1) – an deren Stelle allenfalls eine entsprechende Anzahl weiterer Haltestellen mit einer DFI ausgerüstet werden.

## 3.2 Beschrieb der Arbeiten

### 3.2.1 Tiefbauarbeiten auf Allmend

Die Tiefbauarbeiten umfassen das Betonieren der Fundamente und die Erstellung der notwendigen elektrischen Anschlüsse, die in der Regel vom Billettautomaten zum Masten der DFI gezogen werden können.

Gemäss BVB-Organisationsgesetz (BVB-OG) § 16 finanziert der Kanton Investitionen in feste Anlagen der Bahninfrastruktur, unter die auch Haltestellen und deren feste Infrastruktur fallen, in Form von à-fonds-perdu-Krediten.

Der mit diesem Ausgabenbericht beantragte Kredit umfasst ausschliesslich die genannten Tiefbauarbeiten auf Allmend an 33 Standorten.

### 3.2.2 Installation der Masten und Geräte, inklusive Betrieb

Die Installation der neuen DFI, inklusive Mast, liegt im Verantwortungsbereich der zuständigen Transportunternehmungen, das heisst im vorliegenden Fall der BVB. Gemäss BVB-OG §17 handelt es sich um Kosten des laufenden Betriebes, die die BVB aus eigenen Mitteln bestreiten kann.

## 4. Budgetzusammenzug

Die durchschnittlichen Kosten für die Tiefbauarbeiten belaufen sich pro Standort auf CHF 15'000 bis 17'000. Der beantragte Kredit umfasst die Tiefbauarbeiten auf Allmend für die Nachrüstung von 33 weiteren Standorten mit DFI.

Jahr	2010	2011	Total
Ausgabe brutto	340'000	200'000	540'000
Ausgabe netto	340'000	200'000	540'000

Die Beschaffung, Montage, Wartung und der Betrieb der Geräte fallen in den Verantwortungsbereich der BVB. Aus diesem Grund entstehen für den Kanton keine Folgekosten.

## 5. Umsetzung und Zeitplan

Die Tiefbauarbeiten und die Installation der 33 DFI sollen zwischen Mitte 2010 und Mitte 2011 erfolgen. Je nach Verlauf der Bewilligungsverfahren können einzelne Standorte allenfalls erst gegen Ende 2011 realisiert werden.

## 6. Zusammenfassung und Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 16. April 1997 geprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Tiefbauarbeiten für die Montage von Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) an Tram- und Bushaltestellen

(vom [\[Hier Datum eingeben\]](#))

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [\[Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben\]](#) der [\[Hier GR-Kommission eingeben\]](#)-Kommission, beschliesst:

//: Für die Tiefbauarbeiten in Verbindung mit der Installation von maximal 33 weiteren Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI) an Tram- und Bushaltestellen wird ein Kredit in der Höhe von CHF 540'000 zu Lasten der Rechnungen 2010 und 2011, Investitionsbereich öffentlicher Verkehr, Position 661.8500.2.9601, bewilligt.

Diese Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum