

Erhöhung um Fr. 1'820'000

Begründung:

In Basel sind Tramzüge und Busse unpünktlicher unterwegs als in den vergleichbaren OeV-Städten Zürich und Bern, dies bei etwas geringerer durchschnittlicher Reisegeschwindigkeit in Zürich und etwas höherer in Bern und bei im übrigen in allen Städten vergleichbarer hoher Qualität.

Zürich verschafft sich die bessere Pünktlichkeit vorwiegend durch genügend Fahrzeitreserve im Fahrplan. Dies ergibt eine ausgeprägtere Reiseruhe in Zürich, währenddem die Basler Praxis verstärkt Hektik und tendenziell abrupteres Fahren erzwingt.

Ursache für die Basler Tram- und Bus-"Hektik" sind, wie in Drämmliereisen bekannt, die zu streng kalkulierten Fahrzeiten. Diese werden rund 10 Prozent unter dem Medianwert jeder Linie und somit unrealistisch tief festgelegt. Diese zu strengen Fahrzeiten gehen auf die Sparmassnahmen des Kantons mit den von den BVB verlangten 20 Mio. Franken Einsparungen bis ins Jahr 2020 zurück.

Diese unter-medianen Fahrzeiten verursachen unter den Stichworten "Unpünktlichkeit" und "Basler Hektik" die bekannten strukturell bedingten Verspätungen und in der Folge das Stehenlassen von Fahrgästen sowie Anschlussbrüche. Drittfolgen sind Störungskumulationen, zusätzlicher Arbeitsplatzstress für das Fahrpersonal, strukturell bedingte Eigenbehinderungen, Erhöhung der Unfallgefahren unter sämtlichen Verkehrsträgern sowie zusätzlicher Verschleiss des Rollmaterials.

Zudem verstärkt das sorgfältige Bemühen des Fahrpersonals, den im Schnitt nicht einzuhaltenden Fahrplan dennoch einzuhalten, spiralenartig sämtliche eingangs genannten Stör- und Stressfaktoren mit unabsehbaren Folgen für die Nicht-Nachhaltigkeit des Betriebs.

Um den Ruf der unpünktlichsten Schweizer Tramstadt loszuwerden, genügt es, die auf den Kanton zurückgehenden Sparmassnahmen wenigstens teilweise rückgängig zu machen und die durchschnittlichen Fahrzeiten der durch die Innerstadt verkehrenden Tram- und Buslinien wieder an die statistischen Durchschnitte anzupassen.

Benötigt werden dafür auf insgesamt etwa vier Tram- und einer Buslinie zu gewissen Zeiten je ein zusätzlicher Kurs (5 x Fr. 0,25 Mio.), ferner kurzfristige Anpassungsleistungen (1 x 0,3 Mio.) sowie die Erhaltung aller fahrfähiger Vierachstrams als geeignete Rollmaterial-Reserven (3 x Fr. 0,02 Mio.).

Zu betonen ist, dass die Beseitigung des derzeit nicht guten Basler Rufs punkto Pünktlichkeit nicht durch interne Umlagerungen zu erfolgen hat. Vielmehr genügt es, das Sparziel bis 2020 in Höhe von Fr. 20 Mio. um den Betrag von jährlich Fr. 1,82 Mio. zu reduzieren und im Budget einzustellen und so Ziele wie Pünktlichkeit, Fahrruhe und Ausgeglichenheit in den Fahrleistungen zu erreichen.

Beat Leuthardt