

Interpellation Nr. 64 (Juni 2020)

20.5201.01

betreffend Stärkung des ÖV ohne Schwächung anderer: Entspanntes und sicheres Tramfahren auch in Zeiten der Abstandsregeln

Als das Joggeli noch Turnfeste und der St. Jakob-Park Fussballspiele kannte, erhöhten die BVB ihr Angebot mittels Einsatzkursen und Einsatzlinien, um die Mehrfrequenz aufzufangen.

Ähnliches tun Schiffsbetriebe mit Zusatzschiffen, wenn sie an einem schönen Sommertag ein Vielfaches an Fahrgästen transportieren.

Genügend Plätze anbieten: Dieses Grundprinzip des ÖV hätte mit Inkraftsetzung der Covid-19-Verordnung 2 am 13. März 2020 auch auf den ÖV übertragen werden müssen. «Genügend Plätze» bedeutet heute und auf absehbare Zeit Folgendes: Genügend Fahrgastraum und genügend Tramkurse, sodass jeder zweite Platz leer bleiben kann – und sich jeder einzelne Fahrgast dennoch vollkommen sicher fühlen darf.

Diesen banalen Grundsatz ignorierte man ganz oben im Bundesamt für Verkehr (BAV) – und in dessen Schlepptau auch ganz oben im Basler Mobilitätsamt. Anstatt die Transportunternehmen zum Ausbau ihrer Kapazitäten und zu Kursverstärkungen aufzurufen, beschränkte sich das BAV darauf, die dumme Floskel vom angeblich zu meidenden ÖV in Umlauf zu setzen. Ein Verhalten, das in der Privatwirtschaft zur Auswechslung der Führungsriege gereichen würde. Ob dies auch auf das Basler MobAmt zutreffen würde, von dem keinerlei Korrektur oder wenigstens Kritik des BAV-Verhaltens kam, sei dahingestellt.

Wie es richtig wäre, hat etwa die Genferseeschiffahrt vorbildlich vorgemacht: Unverzüglich verdreifachte die CGN das Schiffsangebot Lausanne <-> Evian in der Morgenspitze und bot auf diese Weise allen Berufspendelnden einen sicheren Platz.

Am BAV-/MobAmt-Debakel sind die BVB unschuldig. Sie benötigen jetzt aber dringend administrative und politische Unterstützung. Der ÖV in Basel muss wieder gestärkt werden. Wichtig ist dabei, dass nicht das ÖV gegen andere Verkehrsträger der sanften Mobilität und auch nicht gegen den wichtigen Waren- und Zulieferverkehr ausgespielt wird.

Es stellen sich daher die nachfolgenden Fragen.

1. Kurzfristige Massnahmen – Sind einzelne Einsatzkurse in den Spitzenzeiten möglich:
 - a) für Tram 6 (Riehener Ast)?
 - b) für Tram 8 (Kleinbasler Ast)?
 - c) für Tram 14 (St. Jakob oder Muttenz)?
 - d) für Tram 16 (via Güterstrasse)?
2. Massnahmen ab Ende Sommerferien – Sind einzelne Einsatzlinien möglich: E6, E8, E14, E16 (analog zu den bestehenden E11, 17 und E30)?
3. Massnahmen zum Fahrplanwechsel per 13. Dezember 2020 – Sind Taktverdichtungen wie in allen anderen Städten auf einzelnen Linien in Spitzenzeiten möglich:
 - a) alle 6 Minuten für Tram 1/14, Tram 6, Tram 15/16, Bus 36?
 - b) alle 5 Minuten für Tram 8, oder Verlängerung Tram 17 bis Kleinhüningen?
 - c) alle 3 Minuten (statt alle 3¼ Minuten) für Bus 30?Oder ausserhalb der Spitzenzeiten alle 6 Minuten für Bus 30 und Bus 36?
4. Massnahmen per 2021/2022 – Beschaffung zusätzlicher Trams und Elektrobussen über das ursprünglich (d.h. vor 13. März 2020) Geplante hinaus?

5. Flankierende Massnahmen in den Bereichen:
- a) Entflechtung Tram <-> Velo? (z.B. provisorische Velospur H Schiffflände Rtg. Mittlere Brücke?)
 - b) Ausbau statt Abbau reale Eigentrassees?
 - c) LSA-Steuerungen verbessern?

Beat Leuthardt