

Schriftliche Anfrage betreffend Tram- und Velofeindliche Lichtsignalanlagen beseitigen?

22.5314.01

Heute werden die Tram-Fahrgäste regelmässig um ihren Vortritt gebracht, weil die Tramzüge an Kreuzungen/ Knoten durch Lichtsignalanlagen (LSA) verlangsamt oder ganz gestoppt und so behindert werden. Die aktuellen LSA-Steuerungen geben dem MIV immer wieder freie Fahrt zulisten der Tramzüge (und auch des Veloverkehrs). Dies steht im Gegensatz zum verfassungsmässig und gesetzlich verbrieften Vorrang für die Tram-Fahrgäste, und ebenso im Widerspruch zu Rats- und Volksentscheiden, die die Bedürfnisse des MIV an Knoten als absolut nachrangig definieren.

Dafür verantwortlich sind subalterne Behörden. Sie haben für die LSA-Steuerungen eigene Kriterien aufgestellt und Regularien verfasst. Betrieben sie früher Verkehrspolitik mit dem Schraubenzieher, indem die LSA an den Schaltkästen vor Ort manuell eingestellt wurden, so bedienen sie sich heute ihrer Algorithmen, die sie per Laptop und Enter-Taste auf die örtlichen Knoten übertragen.

Ihre sämtlichen Konzepte und Mechanismen der Steuerung betrachten die massgeblichen Behörden seit jeher als intern. Weder erkannten sie bisher die (auch rechtliche) Notwendigkeit, diese Kriterien publizieren zu müssen, noch wollen sie sie vom Parlament oder von der Stimmbevölkerung gutgeheissen wissen. Anders etwa in Bern, wo ein ausführliches Handbuch publiziert ist, was – übertragen auf Basel – eine öffentliche Debatte erlauben würde: <<https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/arbeitshilfen/handbuch-lichtsignalanlagen/ftw-simplelayout-filelistingblock/hb-lsa-be-v2-0-20200703.pdf/download>>.

Die Einführung rechtskonformer und Tram-optimierter LSA-Steuerungen würde bedeuten, dass Tram-Fahrgäste – wie in anderswo in Schweizer Städten – in Tramzügen ohne Tempoverminderung und erst recht ohne LSA-Stopp auf Kreuzungen zufahren und diese überqueren können. Bei Haltestellen vor Kreuzungen würden Tramzüge jederzeit ungehindert losfahren können, ohne Wartezeit und auch ohne Bestrafung durch zu kurze Fahrtfreigabezeiten.

Für den Veloverkehr an Kreuzungen bzw. Knotenpunkten gelten zwar rechtlich nicht dieselben Vortrittsregelungen wie für Tramzüge; faktisch müssten aber auch sie vom bedingungslosen Tram-Vortritt profitieren können. Als Beispiel sei die heute rechtswidrig (auch) auf den MIV ausgerichtete Spalentor-Kreuzung genannt: Das Tram muss kürzer oder länger warten, auch noch abhängig vom Verkehrsfluss und der Tageszeit; erhält es dann endlich Fahrtfreigabe, werden die Velofahrenden am parallelen Überqueren der Kreuzung gehindert. Andernorts werden Velo-Grünphasen zugunsten der (relativen) OeV-Priorität geopfert. Solches ist unzulässig und verstärkt die Tendenz, Tram-Fahrgäste und Velofahrende auseinanderzudividieren.

Es drängen sich die nachfolgenden Fragen an die Basler Regierung auf.

1. Welche Menge zusätzlicher Energie wird pro Jahr verbraucht, weil Tramzüge von 40 bis 70 Tonnen Gewicht vor Lichtsignalanlagen (LSA) leicht oder gänzlich abbremsen und anschliessend wieder beschleunigen müssen (grobe Schätzungen genügen)?
2. Welche zusätzlichen staatlichen und privatwirtschaftlichen Kosten entstehen jährlich kumuliert durch Fahrzeitverluste aufgrund nicht absolut priorität geschalteter LSA-Steuerungen (grobe Schätzungen genügen)?
3. Ist die Regierung bereit, die Anmelde- und Wartezeiten als Sofortmassnahme einheitlich kurz zu gestalten, sodass Tramzüge an sämtlichen Knoten während der gesamten Betriebszeit identische Bedingungen vorfinden und die Fahrtverzögerungen berechenbar werden, dies im Sinne vorausschauenden Fahrens (Bsp. Mulhouse)?
4. Ermöglicht sie es, Knoten hinter Haltestellen für Tramzüge freizuschalten, bevor diese abfahrtbereit sind?
5. Ermöglicht sie es, Knoten hinter Haltestellen ohne Limit freizuhalten, auch wenn sich die Abfahrt von Tramzügen um bis zu 20 Sekunden verzögert?
6. Ermöglicht sie Tramzügen diese Freischaltung und Freihaltung auch dann, wenn dadurch der querende MIV längere Wartezeiten in Kauf nehmen muss?

7. Verzichtet sie im Sinne von Ziff. 6 auf das heute gängige „Abfluss-Grün“, mit dem einzelne MIV-Fahrzeuge noch rasch Vorrang vor fahrbereiten Tramzügen erhalten?
8. Ist sie bereit, absolute Tramzug-Priorität zusätzlich dadurch abzusichern, dass allfällige Staufolgen mittels konsequent errichteter Pförtnerysteme verhindert oder verminder werden?
9. Ist sie bereit, die LSA bei Knoten mit Tramzügen abzuschaffen, um den Vorrang der Tramzüge wiederherzustellen?
10. Ist sie bereit, das Handbuch bzw. Reglemente und Regularien zu den Basler LSA-Steuerungen unverzögert zu publizieren?
11. Ist sie bereit, dieses Handbuch innert Jahresfrist durch ein umfangreicheres zu ersetzen, welches den rechtlichen Anforderungen inkl. Parlamentsbeschlüsse und Volksentscheidungen angepasst ist?
12. Ist sie bereit, die LSA-Steuerungen an die zuständigen Verkehrs-Fachbetriebe auszulagern, welche über das bessere Knowhow und über die höhere Motivation verfügen, um die Abläufe an den Knoten korrekt zu steuern? (Bsp. Bern/bernmobil)

Beat Leuthardt