



An den Grossen Rat

24.5511.02

BVD/P245511

Basel, 8. Januar 2025

Regierungsratsbeschluss vom 7. Januar 2025

Interpellation Nr. 145 Daniela Stumpf Rutschmann betreffend Schneefall legt die BVB lahm

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. Dezember 2024)

«Der Schneefall vom 21.11. auf den 22.11.24 hat Basel lahmgelegt, weil die unvorbereiteten Basler Verkehrsbetriebe BVB nicht in der Lage waren, auf die Situation angemessen zu reagieren. Dies überrascht, war der Schneefall schon Tage vorher angekündigt gewesen. Auch sollte Schneefall in einem Alpenland keinen solchen Komplett-Lockdown verursachen.

Die komplette Betriebseinstellung hat dazu geführt, dass am Donnerstag Abend viele (gerade auch ältere) Menschen auf dem Heimweg im Stich gelassen wurden und teilweise lange und vergebens an Haltestellten warteten. Auch am Freitag Vormittag hatte sich die Situation nicht verbessert, weshalb Tausende Schüler, Studenten und Berufstätige massiv eingeschränkt waren. Andere Transportunternehmen, wie die AAGL, hatten solche Totalausfälle nicht.

Erst im Laufe des Freitags hat sich die Situation langsam verbessert – wobei auch hier ein anderes Transportunternehmen, die BLT, den Betrieb schneller wieder aufgenommen hat (teilweise auf Routen der BVB). Die entsprechenden Erklärungen des BVB-Direktors und der BVB-Medienstelle sind wenig plausibel. Sie wirken peinlich oder gar lächerlich.

Nun wurde publik, dass die BVB vor längerer Zeit drei Schneepflüge in Rente geschickt haben und keinen mehr besitzen. Zwar verfügen die BVB über zwei Multifunktionsfahrzeuge, diese waren aber heillos überfordert. Als Grund wurde angegeben, dass diese zu teuer seien und zu viel Platz beanspruchen. Diese Situation erstaunt sehr, handelt es sich bei den BVB doch um ein hoch-subventioniertes, wenn auch hoch-defizitäres, Unternehmen im 100% Besitz des Kantons.

Dass Schneepflüge hilfreich sein können, zeigt Zürich. Die Verkehrs-Betriebe Zürich (VBZ) setzten ihn in der Nacht vom Donnerstag auf Freitag ein, ebenso vier sogenannte Nachtwächtertrams. Sie fuhren laut VBZ das gesamte Netz ab, um sicherzustellen, «dass die Fahrleitungen und die Weichen nicht einfroren». Anders als Basel war der Tramverkehr in Zürich deshalb auch nie vollständig eingestellt und Zürich konnte von einer ähnlichen Peinlichkeit bewahrt bleiben.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Weshalb verfügen die BVB, anders als andere Verkehrsbetriebe, über keinen Schneepflug mehr?
2. Wer hat entschieden, dass diese ausrangiert werden?
3. Was würde die Anschaffung eines solchen Schneepflugs kosten?
4. Weshalb haben andere Verkehrsbetriebe, u.a. auch in dieser Region, keine vollständige Betriebseinstellung beschlossen resp. was unterscheidet die BVB von diesen Verkehrsunternehmen?
5. Weshalb fuhr die BLT rascher wieder?
6. Welche stichhaltige Begründung lag vor, dass sehr lange auch keine Busse mehr fahren konnten – wo doch andere schienen-ungebundene Fahrzeuge (wie bspw. Taxis oder UBER) problemlos fahren konnten?

7. Erachtet der Regierungsrat die von den BVB erbrachte Leistung für angemessen?
Falls ja: wie kommt er zu diesem Schluss? Falls nein: welche Massnahmen er, als Eigner, ergreifen wird, um derartige Peinlichkeiten zu verhindern?
8. Teilt der Regierungsrat die Ansicht der Interpellantin, dass dieser Totalausfall dem Ansehen des ÖV in Basel-Stadt geschadet hat?
9. Ist der Regierungsrat bereit, die Abonnenten wegen des langen Ausfalls zu entschädigen?
Daniela Stumpf Rutschmann»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitung

Am Donnerstag, 21. November 2024 kam es ab ca. 14 Uhr zu starken Schneefällen in Basel und Umgebung. Insgesamt wurden in der Messstation Basel-Binningen bis Mitternacht 27 cm Neuschnee gemessen. Seit 2006 sind keine derart heftigen Schneefälle mehr aufgetreten und noch gar nie seit Beginn der Aufzeichnungen hat es im November in Basel so viel Schnee gegeben. Beim letzten Grossschneereignis in Basel am 4. März 2006 fiel innerhalb von 24 Stunden rund ein halber Meter Neuschnee. Dannzumal wurden ab 22 Uhr zuerst die Buslinien eingestellt, kurz darauf auch die Tramlinien. Schon zuvor war es zu zahlreichen Ausfällen gekommen. Der Betrieb konnte erst ab dem 6. März 2006 streckenweise wiederaufgenommen werden.

Trotz der Konzepte und Dispositive von Kanton und BVB für aussergewöhnliche Wetterereignisse kam der öffentliche Verkehr (ÖV) infolge der starken Schneefälle im November gänzlich zum Erliegen. Auch in anderen Schweizer Städten hatte der ÖV mit den Wetterverhältnissen zu kämpfen und musste teilweise oder ganz eingestellt werden.

Auch künftig ist mit extremen Wetterereignissen zu rechnen, welche die Kapazitäten für deren Bewältigung strapazieren oder gar überschreiten werden. Es ist dem Regierungsrat aber ein grosses Anliegen, dass bei künftigen Ereignissen wenigstens ein reduziertes ÖV-Angebot auf prioritären Achsen aufrechterhalten werden kann. Zudem muss eine adäquate Kommunikation bzw. Information der ÖV-Kundschaft gewährleistet sein.

Sowohl Kanton als auch die BVB sind daran, die Lehren aus dem Ereignis zu ziehen und Verbesserungen zu prüfen. Dies sowohl was die jeweils eigenen Verantwortungsbereiche, aber auch was die koordinierte Zusammenarbeit betrifft. So prüft die BVB u.a. die Anschaffung eines schienengebundenen Schneeflugfahrzeugs und wird bei Schneewarnungen inskünftig die Weichenheizungen präventiv auf Dauerbetrieb umstellen. Auch wurde bereits der Ablauf zur Einberufung des Notfallstabs der BVB angepasst, um adäquater auf solche Ereignisse reagieren zu können. Der Grosse Rat hat kürzlich beschlossen, die Verantwortung für die Schneeräumung auf den Trottoirs dem Kanton zu übertragen. In der Folge wird das für die Schneeräumung zuständige Tiefbauamt sein Winterdienst-Betriebskonzept überarbeiten. Dabei werden auch die Erkenntnisse aus dem Schneereignis im November berücksichtigt.

2. Zu den einzelnen Fragen

Die einzelnen Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. *Weshalb verfügen die BVB, anders als andere Verkehrsbetriebe, über keinen Schneeflug mehr?*
2. *Wer hat entschieden, dass diese ausrangiert werden?*

Die BVB verfügt seit 2021 über zwei sogenannte Multifunktionsfahrzeuge mit Schneeschild, Salzstreuer und Sole-Sprühvorrichtung. Diese haben das Oldtimertram mit Jahrgang 1926 ersetzt, das bis vor drei Jahren als Schneeflug-Tram eingesetzt wurde. Zwei weitere Oldtimertrams mit Schneeflug wurden 2018 ausgemustert. Die BVB hat deren Ausflottung 2018 beschlossen, da sie nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprachen und weniger flexibel einsetzbar sind als die neuen Multifunktionsfahrzeuge.

3. *Was würde die Anschaffung eines solchen Schneeflugs kosten?*

Die BVB evaluiert zurzeit, inwieweit die beiden Multifunktionsfahrzeuge bei Schneemengen wie am 21./22. November ausreichend sind. In diesem Rahmen wird auch die Anschaffung eines schienengebundenen Schneeflugfahrzeugs geprüft. Hier gilt es jedoch sorgfältig abzuwägen, ob sich die Anschaffungskosten im Verhältnis zur Eintretenswahrscheinlichkeit solch starker Schneefälle rechtfertigen.

4. *Weshalb haben andere Verkehrsbetriebe, u.a. auch in dieser Region, keine vollständige Betriebseinstellung beschlossen resp. was unterscheidet die BVB von diesen Verkehrsunternehmen?*
5. *Weshalb fuhr die BLT rascher wieder?*

Am Donnerstag, 21. November wurde die Einstellung des Betriebs um ca. 21 Uhr aus Sicht der BVB nötig, da zahlreiche Streckenabschnitte durch teilweise nicht wintertaugliche und/oder in Unfälle verwickelte Autos sowie Äste, welche die Fahrleitungen beschädigten, blockiert waren. Im städtischen Raum mit wenig Eigentrassees war ein Betrieb entsprechend nicht mehr möglich, ohne Fahrgäste und Fahrpersonal zu gefährden und ohne das Risiko einzugehen, die Fahrzeuge nicht rechtzeitig wieder in die Betriebshöfe bringen zu können. Letzteres war beim Schneereignis im Jahr 2006 nicht mehr möglich, was dazu geführt hat, dass zahlreiche Tramzüge eingeschneit und im Nachgang von Hand wieder freigeschaufelt werden mussten. Die Einstellungen des ÖV-Betriebs in Bern (vollständige Einstellung Bus- und Trambetrieb) und Zürich (Einstellung Busbetrieb, einzelne Tramlinien noch reduziert in Betrieb) zeigen, dass der starke Schneefall nicht nur in Basel zu erheblichen Problemen geführt hat.

In der Stadt gibt es zudem zahlreiche Fahrleitungsantennen, mit denen die Weichensteuerungen und die Lichtsignalanlagen angesteuert werden. Diese Antennen gerieten wegen des schweren Schnees in Schieflage, weshalb zu befürchten war, dass Trams beim Unterfahren daran hängenbleiben und die Fahrleitung heruntergerissen werden könnte. Auf dem BLT-Streckennetz gibt es weniger solcher Antennen, da es weniger Weichen und Kreuzungen gibt. Außerdem liegen die Schienen des BLT-Streckennetzes mehrheitlich offen auf Schotter. Auf diesen Schienen kann sich Schnee kaum in problematischen Mengen aufhäufen. Anders verhält es sich bei Schienen, die in den Boden eingebrochen sind, wie dies in der Stadt mehrheitlich der Fall ist: diese füllen sich laufend mit Schnee, was vor allem im Bereich der Weichen zu Störungen führen kann. Auch darum konnte die BLT den Trambetrieb schneller wieder aufnehmen als die BVB.

6. Welche stichhaltige Begründung lag vor, dass sehr lange auch keine Busse mehr fahren konnten – wo doch andere schienenungebundene Fahrzeuge (wie bspw. Taxis oder UBER) problemlos fahren konnten?

Der Busbetrieb wurde – wie der Trambetrieb – am Donnerstag, 21. November um ca. 21 Uhr eingestellt, da die Strassenverhältnisse aus Sicht der BVB einen sicheren Betrieb nicht mehr zulassen haben (siehe Antwort zu Frage 4). Auf rutschigem Untergrund können die Antriebsräder durchdrehen, was zu einem Ausscheren der hinteren Fahrzeugteile führt. Bei den Bussen und ganz besonders bei den Gelenk- und den Doppelgelenkbussen war so ein sicheres und kontrolliertes Fahren nicht mehr möglich. Bereits am Freitag, 22. November wurde der Busbetrieb zu Betriebsbeginn mit Ausnahme der Kleinbuslinien 35 und 45 in Riehen normal wiederaufgenommen. Die Wiederinbetriebnahme Letzterer verzögerte sich, da die Strassen und Haltestellen in Riehen und Bettingen durch die Gemeinden noch nicht ausreichend geräumt waren.

7. Erachtet der Regierungsrat die von den BVB erbrachte Leistung für angemessen?
- Falls ja: wie kommt er zu diesem Schluss?
- Falls nein: welche Massnahmen er, als Eigner, ergreifen wird, um derartige Peinlichkeiten zu verhindern?

Auch der Regierungsrat war überrascht, dass der ÖV-Betrieb am Abend des 21. Novembers trotz den erwähnten Vorkehrungen komplett eingestellt werden musste. Vor dem Hintergrund der kantonalen Mobilitätsstrategie ist es ihm ein Anliegen, dass die Hauptverkehrsachsen auch bei solchen Wetterereignissen mit dem ÖV (zumindest mit Bussen) befahren werden können und der MIV in solchen Situationen nicht die einzige Alternative darstellt. Das Tiefbauamt ist gemeinsam mit der BVB daran, die Situation zu analysieren, damit bei künftigen Ereignissen – wenn immer möglich – wenigstens ein reduziertes ÖV-Angebot auf prioritären Achsen aufrechterhalten werden kann. An dieser Stelle sei auf die ausführliche Antwort des Regierungsrats auf die Interpellation Jean-Luc Perret betreffend «Aufrechterhaltung des Trambetriebs bei extremen Wetterereignissen» hingewiesen (P245512).

8. Teilt der Regierungsrat die Ansicht der Interpellantin, dass dieser Totalausfall dem Ansehen des ÖV in Basel-Stadt geschadet hat?

Ereignisse wie der Schneefall vom 21. November bilden glücklicherweise die Ausnahme. Die erwähnten Betriebseinschränkungen dürften angesichts dessen durchaus auch auf ein gewisses Verständnis gestossen sein, auch wenn die unmittelbaren Auswirkungen beachtlich waren. In diesem Sinne glaubt der Regierungsrat nicht, dass der ÖV als Ganzes nachhaltig an Ansehen und Vertrauen verloren hat. Selbstverständlich wird der Fall aber zum Anlass genommen, die bestehenden Vorkehrungen kritisch zu prüfen und, wo nötig und sinnvoll, anzupassen (s. auch Einleitung und Frage 7).

9. Ist der Regierungsrat bereit, die Abonnenten wegen des langen Ausfalls zu entschädigen?

Die Fahrgastrechte im ÖV sind national geregelt. Art. 61 der Verordnung über die Personenbeförderungen (VPB) definiert die Höhe der Ausfallenschädigungen bei Einzelfahrausweisen und Tageskarten. Für Abonnementsinhaberinnen und -haber gelten die nationalen Tarifbestimmungen der Alliance Swiss Pass. Diese sehen ab 60 Minuten Verspätung eine Entschädigung in der Höhe des Tageswerts des Abonnements vor. Betroffene Fahrgäste haben die Möglichkeit, eine entsprechende Entschädigung über die Alliance Swisspass einzureichen (www.swisspass.ch/fahrgastrechte).

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conratin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin