



An den Grossen Rat

24.5512.02

BVD/P245512

Basel, 8. Januar 2025

Regierungsratsbeschluss vom 7. Januar 2025

Interpellation Nr. 146 Jean-Luc Perret betreffend Aufrechterhaltung des Trambetriebs bei extremen Wetterereignissen

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. Dezember 2024)

«Am Donnerstag, dem 21. November 2024, erlebte die Region Basel heftigen Schneefall, der bereits mehrere Tage im Voraus angekündigt worden war. Die gefallenen Schneemengen führten mit steigender Schneedecke und schwankenden Temperaturen zu erheblichen Verkehrsproblemen. Am Donnerstagabend gegen 21 Uhr stellten die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) den Betrieb auf dem gesamten Netz ein. Begründet wurde dies mit Sicherheitsbedenken, vereisten und eingefrorenen Weichen, unbefahrten Strassen sowie mit Motorfahrzeugen, welche die Strecken blockieren. Während der Busbetrieb am Freitagmorgen schrittweise wiederaufgenommen werden konnte, fuhren die Trams erst am Freitagabend wieder weitgehend regulär auf allen Linien.

Der Interpellant vertritt die Auffassung, dass schienenengebundene Fahrzeuge gerade bei extremem Schneefall oder Eis gegenüber Strassenfahrzeugen grundsätzlich im Vorteil sind. Ziel müsste es deshalb sein, in solchen Situationen ein Grundangebot für die Fahrgäste aufrechtzuerhalten. Menschen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, sollten sich darauf verlassen können, dass der Betrieb – zumindest eingeschränkt – fortgeführt wird. Dies setzt jedoch voraus, dass die städtische Schneeräumung den Schienenverkehr priorisiert. Das Ereignis vom 21./22. November zeigte jedoch, dass die Herausforderungen des Schneefalls die verfügbaren Ressourcen überstiegen. Von Aussen betrachtet entstand der Eindruck, dass andere Städte oder Verkehrsunternehmen besser auf den Schneefall vorbereitet waren. So setzte beispielsweise die Baselland Transport AG (BLT) zwei Fahrzeuge ein, um über Nacht die Fahrleitungen vom Schnee zu befreien. In Zürich waren sogenannte «Nachtwächtertrams» im Dauereinsatz, um die Schienen freizuhalten.

Vor diesem Hintergrund bittet der Interpellant den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ein Argument für die Einstellung des Trambetriebs waren Sicherheitsgründe. In welcher Weise und auf welchen Streckenabschnitten wäre bei Fortsetzung des Trambetriebs die Sicherheit gefährdet gewesen?
2. Wie bereiten sich die BVB und das Tiefbauamt auf aussergewöhnliche Wetterereignisse – namentlich auch Schneefall – vor? Gibt es ein Krisenmanagement für derartige Situationen? Kam ein solches am 21.11. zur Anwendung?
3. Welche Vereinbarungen bestehen zwischen den BVB und dem Tiefbauamt bezüglich der Räumung der Tramgleise?
4. Welche Prioritäten setzen das Tiefbauamt und die Stadtreinigung, um nach extremen Wetterereignissen das Fortkommen sicherzustellen? Wie vordringlich ist die Wiederaufnahme des öffentlichen Verkehrs auf Strasse und Schiene?
5. Welche Massnahmen wurden am 21.11. ergriffen, um den Trambetrieb möglichst schnell wiederaufzunehmen?

6. Warum konnte das Tramnetz nicht schneller betriebstauglich gemacht werden (z. B. Schnee räumen, Oberleitungen enteisen, Äste entfernen)? Wäre der Einsatz von Mitarbeitenden externer Baufirmen, wie im Winterdienst üblich, möglich gewesen?
 7. Wie viel zusätzliches Personal war in der Nacht im Einsatz (intern und extern)?
 8. Weshalb waren der Enteisungsanhänger und Nachtwächtertrams nicht durchgehend im Einsatz?
 9. Wird zukünftig das Dispositiv für extreme Wetterereignisse und Schneefälle (im Tiefbauamt und bei den BVB) angepasst?
 10. Wäre es denkbar, den Strassenverkehr bei Schneefall einzuschränken, um den Schienenverkehr weniger zu beeinträchtigen (z. B. wegen stehengebliebenen Fahrzeugen oder Schneematsch, der von Fahrzeugen mit Pnens in die Weichen gedrückt wird)?
- Jean-Luc Perret»

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 Grossschneeereignis 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 Schneepflugfahrzeugs 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 Schneeereignis im November berücksichtigt.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Ein Argument für die Einstellung des Trambetriebs waren Sicherheitsgründe. In welcher Weise und auf welchen Streckenabschnitten wäre bei Fortsetzung des Trambetriebs die Sicherheit gefährdet gewesen?*

Im Verlauf des Donnerstags, 21. November haben an diversen Stellen Äste die Fahrleitung beschädigt oder hingen ins Lichtraumprofil. Dies war besonders beim Claraplatz, auf dem Bruderholz, auf der Strecke Bahnhof SBB–Aeschenplatz–St. Alban-Tor sowie zwischen Brausebad und dem Kannenfeldplatz der Fall. Zudem lag auf mehreren Abschnitten trotz Räumung noch so viel Schnee, dass noch immer ein Entgleisungsrisiko bestand. Schliesslich war auch ein Unterfahren der schneebedeckten, in der Stadt zahlreichen Fahrleitungsantennen nicht mehr möglich, da dies mit grosser Wahrscheinlichkeit dazu geführt hätte, dass die Fahrleitung heruntergerissen worden wäre. Ein sicherer Betrieb konnte unter diesen Umständen nicht mehr gewährleistet werden. Dies galt auch für die Buslinien, die aufgrund der prekären Strassenverhältnisse und in Unfälle verwickelter Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs nicht mehr sicher fahren konnten. Erschwerend kamen zudem die vielen abgebrochenen Äste hinzu.

2. *Wie bereiten sich die BVB und das Tiefbauamt auf aussergewöhnliche Wetterereignisse – namentlich auch Schneefall – vor? Gibt es ein Krisenmanagement für derartige Situationen? Kam ein solches am 21.11. zur Anwendung?*

Das Betriebskonzept Winterdienst des Tiefbauamtes basiert auf der Grundnorm «Winterdienst 640750» des Verbandes Schweizerischer Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Jeweils im Herbst werden die Mitarbeitenden geschult, die Systeme aktualisiert und die vorgesehenen Fahrzeuge auf den Winterdienst umgerüstet und in Betrieb genommen. Von Mitte November bis Mitte März des darauffolgenden Jahres leisten pro Woche jeweils 41 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Pikettdienst. Pro Funktion gibt es vier Pikettgruppen, d.h. es kann – unter Einhaltung der gesetzlichen Arbeits- und Ruhezeiten – nebst den zusätzlichen Tagesschichten 48 Stunden ununterbrochen geräumt werden. Für einen Winterdiensteinsatz stehen 38 Fahrzeuge davon 17 mit Pflug und Streuer zur Verfügung. Der Winterdienst mit einer flächendeckenden Räumung ist auf Schneeereignisse ausgerichtet, wie sie in den letzten zehn Jahren in Basel-Stadt aufgetreten sind (1–10 cm Schnee). Wird diese Niederschlagsmenge überschritten, wie dies am 21. November der Fall war, wird nach den folgenden Prioritäten geräumt:

1. Priorität: Notfallachsen für Blaulichtorganisationen/Hauptverkehrsachsen auf dem Gebiet der Stadt Basel sowie Haltestellen der BVB auf dem Kantonsgebiet Basel-Stadt
2. Priorität: Sammelstrassen
3. Priorität: Nebenstrassen

Bei anhaltendem starken Schneefall erfolgt die Schneeräumung repetitiv gemäss Priorität 1.

Für den operativen Betrieb des Winterdienstes gibt es beim Tiefbauamt eine entsprechende Matrixorganisation. Ab Tag 3 sieht das Betriebskonzept ein Notfallkonzept vor, das die Unterstützung durch zusätzliche fünfzig externe Mitarbeitende vorsieht, wozu entsprechende Verträge bestehen. Das Notfallkonzept muss spätestens am Tag 2 des anhaltenden Schneefalls aktiviert werden.

Die BVB verfügt ihrerseits über einen Notfallstab, der am 21./22. November jedoch nicht einberufen wurde, was sich bei der BVB-internen Analyse im Nachgang zu den Ereignissen als Fehlentscheid erwiesen hat. Mit der frühzeitigen Einberufung des Notfallstabs hätten die Auswirkungen des Ereignisses wohl gemindert, aber sicherlich nicht gänzlich verhindert werden können. Das Ereignis wurde stattdessen operativ über einen Kommandostab mit Einbezug der BVB-Direktion sowie weiterer Geschäftsleitungsmitglieder bewältigt. Die BVB und das Tiefbauamt standen ab dem Morgen des 21. November in regelmässigem Austausch, um die Schneeräumung zu koordinieren.

3. *Welche Vereinbarungen bestehen zwischen den BVB und dem Tiefbauamt bezüglich der Räumung der Tramgleise?*

Zwischen der BVB und dem TBA besteht eine Vereinbarung «betreffend Übernahme des Winterdienstes auf BVB-Haltestellen im Kanton Basel-Stadt durch die Stadtreinigung des Tiefbauamts Basel-Stadt» (Oktober 2022). Darin ist festgelegt, dass die Räumung der Haltestellen auf Kantonsgebiet sowie derjenigen Strecken auf Stadtgebiet, die neben dem ÖV auch vom Individualverkehr genutzt werden, in die Kompetenz des Tiefbauamts fällt. Die BVB ihrerseits ist zuständig für die Schneeräumung auf ihren Betriebsarealen sowie für die Streckenabschnitte, die nicht vom Individualverkehr genutzt werden (Eigentrassees und Tramschlaufen). Während Eigentrassees mit Rasengleis von den Multifunktionsfahrzeugen geräumt werden können, ist dies bei Schottertrassees nicht möglich. Allerdings bleiben diese auch bei deutlich grösseren Schneemengen befahrbar – im Gegensatz zu in den Boden eingelassenen Geleisen.

4. *Welche Prioritäten setzen das Tiefbauamt und die Stadtreinigung, um nach extremen Wetterereignissen das Fortkommen sicherzustellen? Wie vordringlich ist die Wiederaufnahme des öffentlichen Verkehrs auf Strasse und Schiene?*

Siehe Antwort 2: Notfallachsen für Blaulichtorganisationen/Hauptverkehrsachsen auf dem Gebiet der Stadt Basel sowie Haltestellen der BVB auf dem Kantonsgebiet Basel-Stadt werden durch das Tiefbauamt prioritär geräumt.

5. *Welche Massnahmen wurden am 21.11. ergriffen, um den Trambetrieb möglichst schnell wiederaufzunehmen?*

Am 21. November wurde auf dem gesamten Tramnetz eine präventive Fahrdrahtenteisung durchgeführt. Zudem wurden Mitarbeitende zur Schneeräumung eingesetzt, die durchgehende Nachteinsätze leisteten. Zur Schneeräumung der Haltestellen auf den Streckenabschnitten der Linien 2 und 3, die im Kanton Baselland liegen, sowie des Abschnitts der Linie 3 in Frankreich wurden externe Dienstleister aufgeboten (siehe Antwort zu Frage 6). Auch wurden Mitarbeitende spezifisch zur Weichenintervention eingesetzt; zusätzlich wurden die Weichenheizungen von Bedarfsbetrieb auf Dauerbetrieb umgestellt.

Diese Einsätze gingen am frühen Morgen des 22. November weiter. Weiter wurden Fahrleitungen und Lichtraumprofil kontrolliert, um die Fahrleitung zu ertüchtigen und von heruntergefallenen oder herunterhängenden Ästen zu befreien.

6. *Warum konnte das Tramnetz nicht schneller betriebstauglich gemacht werden (z.B. Schnee räumen, Oberleitungen enteisen, Äste entfernen)? Wäre der Einsatz von Mitarbeitenden externer Baufirmen, wie im Winterdienst üblich, möglich gewesen?*

Bei Schneemengen bis 10 cm funktionieren die Schneeräumung der BVB und die Aufgabenaufteilung mit dem Tiefbauamt gut. Die Schneefälle vom 21./22. November waren in sehr kurzer Zeit sehr intensiv und führten zu deutlich grösseren Schneemengen. Einerseits war die Ertüchtigung der Fahrleitung und besonders der Fahrleitungsantennen (breitere Teile der Fahrleitung, mit denen die Weichensteuerungen und Lichtsignalanlagen angesteuert werden) sehr aufwändig. Andererseits war die Schneeräumung sowohl auf der Strecke (das Streckennetz erstreckt sich auf eine Länge von 130 Kilometern) als auch an den Haltestellen schwierig. Vor allem die Haltestellen mit hohen Haltekanten mussten sehr gründlich vom Schnee geräumt werden, damit sich die Türen, die beim Öffnen seitlich auf die Haltekanten schwenken, ungehindert öffnen und schliessen liessen. In anderen Schweizer Städten hatte der ÖV mit ähnlichen Herausforderungen zu kämpfen. So wurde der Trambetrieb in Bern ebenfalls vollständig eingestellt, in Zürich stark reduziert und auch die Wiederaufnahme dauerte ähnlich lange oder gar noch länger als in Basel.

Die BVB verfügt über Rahmenverträge mit zwei Baufirmen für die Schneeräumung der Haltestellen in Baselland (Ausnahme Linie 14, für welche die BLT zuständig ist) und Frankreich. Diese wurden aufgeboten, teils auch zur Schneeräumung von Haltestellen der Linien 1 und 6 in Basel-Stadt.

7. *Wie viel zusätzliches Personal war in der Nacht im Einsatz (intern und extern)?*

Das Tiefbauamt hat bereits am Mittwoch, 20. November präventiv Salzsole auf Brücken ausgebracht, um die Glättebildung frühzeitig zu verhindern. Ab Donnerstag, 21. November von 14 Uhr bis Freitag, 22. November um 2 Uhr war die Pikettorganisation mit 41 Mitarbeitenden und insgesamt 38 Fahrzeugen, davon 17 mit Pflug und Streuer, im Einsatz. Am Freitag, 22. November ab 2 Uhr bis 11 Uhr übernahm die nächste Schicht mit 28 Mitarbeitenden und insgesamt 27 Fahrzeugen davon 12 mit Pflug und Streuer. Ab Freitagmittag bis Samstag, 23. November, 4 Uhr übernahm die dritte Schicht mit 38 Mitarbeitenden und insgesamt 35 Fahrzeugen, davon 17 mit Pflug und Streuer. Dieser Schichtbetrieb entspricht einem Personalaufwand von rund 110 Mitarbeitenden. Zudem wurden ab Freitagmorgen zusätzliche Tagesschichten von rund 60 Mitarbeitenden eingeplant, um besonders auch die Fussgängerübergänge freizulegen. Insgesamt standen am Freitag 100 Mitarbeitende gleichzeitig im Winterdiensteinsatz. Am Samstag, 24. November ab 6 Uhr wurde mit 31 Mitarbeitenden unter anderem die Strecke für den Stadtlauf final geräumt.

Seitens BVB waren in der Nacht zur Schneeräumung auf den in der Verantwortung der BVB liegenden Streckenabschnitten (s. Frage 3) vier Mitarbeitende mit zwei Fahrzeugen im Einsatz. Ab Freitagmorgen kamen zusätzlich neun Mitarbeitende mit fünf Fahrzeugen hinzu. Fünf externe Mitarbeitende der beiden Rahmenvertragspartner waren am Abend des 21. November und dann ab dem Morgen des 22. November wieder an den Haltestellen der Linien 2 und 3 in Baselland und Frankreich im Einsatz.

8. *Weshalb waren der Enteisungsanhänger und Nachtwächtertrams nicht durchgehend im Einsatz?*

Ein Trambetrieb – auch für Enteisungsanhänger und Nachtwächtertrams – war angesichts der in Antwort zu Frage 1 beschriebenen Situation in der Nacht nicht mehr möglich.

9. *Wird zukünftig das Dispositiv für extreme Wetterereignisse und Schneefälle (im Tiefbauamt und bei den BVB) angepasst?*

Das Tiefbauamt wird gemeinsam mit der BVB mögliche Verbesserungen innerhalb des bestehenden Dispositivs für den Winterdienst prüfen und wenn möglich umsetzen. Zudem wird das Tiefbauamt im Rahmen der künftig durch die öffentliche Hand stattfindende Schneeräumung auf Trottoirs das Winterdienst-Betriebskonzept komplett überarbeiten, um es an die sich verändernden Anforderungen und Gegebenheiten anzupassen.

10. *Wäre es denkbar, den Strassenverkehr bei Schneefall einzuschränken, um den Schienenverkehr weniger zu beeinträchtigen (z. B. wegen stehengebliebenen Fahrzeugen oder Schneematsch, der von Fahrzeugen mit Pneu in die Weichen gedrückt wird)?*

Nein. Die vorgeschlagene Massnahme wäre weder rechtlich möglich noch praktisch umsetzbar.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin