

Motion betreffend «Eigentrassee schützen – BVD-Planungskapriolen stoppen» (Kein verschlechterter, verteuerter oder verlangsamter ÖV unter Führung von Mobilitäts- und Tiefbauamt)

20.5169.01

Aus undatierten, aber offenbar brandneuen verwaltungsinternen Papieren zu Vorprojekten und Vorstudien geht detailliert hervor, dass das Mobilitäts- und das Tiefbauamt mindestens sieben Projekte vorantreiben, welche den Trambetrieb weiter verlangsamten, Tramlinien gezielt benachteiligen und deren Fahrzeiten verschlechtern. Betroffen sind die Tramlinien 1, 2, 8, 11, E11, 14 und 15 sowie indirekt auch die Linien 3, 6, 16 und 17 sowie diverse Buslinien. Dies steht im Gegensatz u.a. zu § 30 KV, §§ 3a und 8 ÖVG sowie §§ 13, 13b und 19 USG.

Im Bereich von Eigentrassee (inklusive Rasengeleise) führen u.a. nachfolgende Vorhaben der beiden Ämter zu Verschlechterungen für ÖV und MIV.

- a) Vorprojekt Spalenring.
Tram 1 verliert das Eigentrassee. (Auf der Strecke Missionsstrasse – Weiherweg, entspricht rund 650 bzw. 290 Meter Vermischung statt Trennung, total knapp 1 Kilometer.)
- b) Vorprojekt Voltaplatz.
Tram 1 und 11 verlieren das Eigentrassee. (Im Bereich ihrer Haltestellen.)
- c) Vorstudie Riehenring.
Tram 14 verliert das Eigentrassee. (Auf der ganzen Strecke Messeplatz – Brombacherstrasse, entspricht rund 630 bzw. 590 Meter Vermischung statt Trennung, total über 1 Kilometer.)
- d) Vorstudie Riehenstrasse.
Tram 2, 15 und Tram E1 verlieren das Eigentrassee. (Auf der ganzen Strecke Hammerstrasse – Riehenringkreisel.)

In all diesen Fällen würden die Tram neu in Mischbetrieb mit dem MIV zusammengelegt. Das bedeutet bewusstes Verstauenlassen sowohl von Trams wie auch von PKWs/LKWs, mit entsprechenden Fahrzeitverlusten. Für querenden Tramverkehr sowie MIV bedeutet dies indirekt ebenfalls weiteres Verstauenlassen.

Hinzu kommen weitere Planungen zur Beseitigung bestehenden Eigentrassees für die Jahre bis 2029 in praktisch allen Teilen der Stadt und der Quartiere. Dies fügt sich nahtlos in die bereits erfolgte Vernichtung von Eigentrassee in der Rosentalstrasse und am Viertelkreis (heute Betonwüsten) sowie in Riehen. Derzeit beginnt zudem die Beseitigung von rund einem Drittel des Eigentrassee der Linie 3 im Bereich St. Alban-Tor.

Es ist ein offenes Geheimnis, dass BVB-Fachpersonen an Fachtreffen wiederholt kritische Aspekte einzubringen versucht haben (technische Kritik, Fahrgast-Interessen, ÖV-Prioritätsverletzungen, finanzielle Mehrkosten). Dort will man keinerlei Angaben machen, doch wird im Umfeld des BVD von mit der Führungspolitik Unzufriedenen bestätigt, dass kritische Einwändungen regelmässig übergangen würden, dies «auf Hinweis von oben».

Gestützt auf solche Planungen mit Folgen für ÖV und MIV verlangen die Unterzeichnenden:

1. Stopp aller Planungshandlungen, welche auf die Aufhebung von Eigentrassee gerichtet sind.
2. Umfassende öffentliche Information zu allen Vorprojekte und Vorstudien inklusive Teilprojekten, welche aus Verkehrswegen mit Trennung von ÖV und MIV deren Vermischung vorsehen könnten, dies innert 3 Monaten.
3. Ernsthaftes Schutzkonzept vorlegen für die bestehenden Eigentrassees und Rasengeleise, dies innert 6 Monaten.
4. Grobkonzept für zusätzliche mögliche Eigentrassees vorlegen, ohne dass dabei das ÖV gegen andere Verkehrsträger ausgespielt wird, dies innert desselben Zeitraums.

5. Eine erste Schätzung vorlegen, wie viel Einsparungen (an Geld, Stauzeit, Personalkosten etc.) durch Sicherung und Ausweitung von Eigentrassees möglich ist, dies innert desselben Zeitraums.
6. Eine Zwischenbilanz über Personal- und Planungskosten vorlegen, welche die erwähnten Vorstudien und Vorprojekte (oben a. bis d.) im Jahr 2019 und im laufenden Jahr verursacht haben, innert desselben Zeitraums.

Beat Leuthardt, Joël Thüring