



An den Grossen Rat

21.5235.02

BVD/P215235

Basel, 25. August 2021

Regierungsratsbeschluss vom 24. August 2021

Motion Georg Mattmüller und Konsorten betreffend «neue BVB-Trams für die Zukunft von Basel» – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. Mai 2021 die nachstehende Motion Georg Mattmüller und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Aktuell fahren diverse Tramtypen der Basler Verkehrsbetriebe auf dem Schienennetz der Region. Es stehen Ersatzbeschaffungen des Tram-Rollmaterials an, die mit Einlösen eines Beschaffungs-Optionsloses des neusten Tramtypes (Flexity) oder aber einer Ausschreibung eines neuen Tramtypes erfolgen könnten, der den basel-städtischen Bedürfnissen Rechnung trägt.

Das Einlösen der Optionsloses verlängert die Neuordnung der Tramtypen bzgl. der Tramnetz-Kompatibilität im schlimmsten Fall bis fast 2060. Bundesrechtlich ist nach einer Übergangsfrist von 20 Jahren bis Ende 2023 eine autonome Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr zu gewährleisten (Behindertengleichstellungsgesetz Be-hiG). Diese Vorgabe wird schon jetzt klar um mindestens 10 bis 15 Jahre nicht erreicht.

Der Kanton bemüht sich, die Vorschriften des Bundesrechts im Rahmen des öffentlichen Verkehrs umzusetzen. So wurden auf Grund des aktuellen Rollmaterials Tramhaltestellen so umgebaut, dass sie Sicherheitsprobleme für die Velofahrenden (Kap-Haltestellen) darstellen. Ein Zielkonflikt zwischen Menschen mit Behinderung und Velofahrenden kann aber unter keinen Umständen im Sinne des Gesetzgebers sein. Entsprechend ist eine Trambeschaffung anzustreben, die diesen Zielkonflikt löst.

Gemäss §42 Abs¹^{bis} der GO fordern die MotionärInnen den Regierungsrat auf, Massnahmen zu ergreifen, die sicherstellen, dass das Tramnetz möglichst zeitnah vollumfänglich mit Rollmaterial inkl. Schiebetritt befahren wird.

Georg Mattmüller, Jean-Luc Perret, Jérôme Thiriet, Lisa Mathys, Beat Braun, Franz-Xaver Leonhardt, Brigitte Kühne, Raoul I. Furlano»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 des Gesetzes über die Geschäftsordnung des Grossen Rates (GO, SG 152.100) vom 29. Juni 2006 bestimmt über die Motion:

§ 42. Inhalt und Eintretensbeschluss

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1^{bis} GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1^{bis} GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1^{bis} Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, Massnahmen gemäss § 42 Abs. 1^{bis} GO zu ergreifen, die sicherstellen, dass das Tramnetz möglichst zeitnah vollumfänglich mit Rollmaterial inklusive Schiebetritt befahren wird.

Im Bereich der Strassenbahnen gelten sowohl bezüglich der Zugänglichkeit für Menschen mit Beeinträchtigung als auch bezüglich technischer Vorschriften für die Fahrzeuge zahlreiche detaillierte bundesrechtliche Erlasse. Zu erwähnen ist etwa das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (SR 151.3). Dazu die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) vom 12. November 2003 (SR 151.34). Darauf basierend die Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) vom 23. März 2016 (SR 151.342). Ausgehend vom Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101) sind die Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV) vom 23. November 1983 (742.141.1) und die darauf basierenden Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) vom 15. Dezember 1983 (SR 742.141.11, Stand 1. November 2020) zu beachten, letztere als Ausgangspunkt für Verweise auf die Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 und mehrere technische Reglemente. Die in der Motion enthaltene allgemeine Forderung, beim Rollmaterial des Basler Tramnetzes Schiebetritte zu verwenden, verstösst, soweit ersichtlich, nicht gegen diese

bundesrechtlichen Normen. Auch die verfassungsmässigen Individualrechte stehen dem Motionsanliegen nicht entgegen.

Die Motion verlangt vom Regierungsrat ein Tätigwerden innerhalb seiner Kompetenzen. Bezüglich des Ziels der Verwendung von Rollmaterial mit Schiebetritten hat der Regierungsrat gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (SG 951.100) sowie dem Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) vom 10. März 2004 (SG 953.100) diverse Kompetenzen, auch wenn die eigentliche Beschaffung oder Umrüstung des im Eigentum der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) stehenden Rollmaterials zu den Aufgaben der BVB gehört. Der Regierungsrat kann bei der Planung des öffentlichen Verkehrs, der Erteilung von Leistungsaufträgen an die BVB sowie der Finanzierung konkret im Sinne der Motion tätig werden. Da gemäss den genannten Gesetzen bezüglich der Investitionen für Rollmaterial die Kompetenzregeln des Finanzhaushaltsgesetzes vom 14. März 2012 (SG 610.100) zum Tragen kommen, ist es sehr wahrscheinlich, dass auch der Kompetenzbereich des Grossen Rates von der Motion betroffen ist, zumal der Grosse Rat auch bezüglich der Planung des öffentlichen Verkehrs Zuständigkeiten aufweist. Dem Grossen Rat wäre gegebenenfalls vom Regierungsrat eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten.

Es spricht kein höherrangiges Recht wie Bundesrecht oder kantonales Verfassungsrecht gegen den Motionsinhalt. Die Motion verlangt auch nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.

2. Inhaltliche Stellungnahme zur Motion

2.1 Ausgangslage

Der Regierungsrat unterstützt das Kernanliegen der Motion, den Zielkonflikt zwischen Menschen mit Beeinträchtigung und Velofahrenden zu lösen. Er teilt auch das Anliegen der Motionärinnen und Motionäre, «möglichst zeitnah vollumfänglich» auf eine Tramflotte mit Schiebetritten umzustellen und so den Grossratsbeschluss 20/20/09G vom 14. Mai 2020 umzusetzen, der bei zukünftigen Trambeschaffungen Trams mit Schiebetritten oder der Möglichkeit für den nachträglichen Einbau von Schiebetritten (Schiebetritt Vorbereitung) fordert. Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) verfügen noch über ein Optionslos aus der Beschaffung der Flexity-Trams des Herstellers Bombardier, die ab 2014 in Betrieb genommen wurden. Die BVB plant, mit diesem Optionslos weitere Flexity-Trams zu beschaffen. Im Bericht zum Grossratsbeschluss 20/20/09G schreibt die UVEK zu kommenden Trambeschaffungen:

„Unklar geblieben ist bei den Erörterungen der UVEK, ob die existierende Option der BVB auf den Kauf weiterer Flexity bei Bombardier zu gleichen Konditionen mit dem Einbau von Schiebetritten vereinbar ist. Sollte eine solche Forderung dazu führen, dass die Option nicht eingelöst werden kann, müsste sie hinterfragt werden. Die UVEK erwartet aber im Minimum, dass bei künftigen Ausschreibungen nur noch Trams mit Schiebetritten geordert werden“

2.2 Mischbetrieb von Fahrzeugen mit und ohne Schiebetritte nicht möglich

Der Regierungsrat und die BVB haben die Umstellung auf Trams mit Schiebetritten geprüft. Diese Umstellung müsste auf einen bestimmten, über *alle* Fahrzeugtypen koordinierten Zeitpunkt hin geschehen. Denn Fahrzeuge ohne Schiebetritte dürfen grundsätzlich keine Haltestellen bedienen, die auf Schiebetritte angepasst sind, da durch die fehlenden Tritte ein gefährlicher Abstand von rund 25 bis 29 cm zwischen Haltekante und Fahrzeug entsteht (siehe Abbildung 1). Daraus

folgt, dass jede Tramlinie, bei der auch nur eine einzige Haltestelle angepasst wäre, ausschliesslich mit Fahrzeugen mit Schiebetritten bedient werden kann. Die Kaphaltestellen, bei denen die Schiebetritte zum Einsatz kommen sollen, sind auf das ganze Liniennetz verteilt und betreffen alle Linien. Ein Mischbetrieb von Fahrzeugen mit Schiebetritt und Fahrzeugen ohne Schiebetritt ist nicht mehr möglich, sobald die erste Haltestelle für Trams mit Schiebetritten umgebaut ist. Daran ändern auch Fahrzeuge nichts, die Schiebetritte per Sensor je nach Haltestellentyp ausfahren oder nicht. Denn diejenigen Trams, die noch über keine Schiebetritte verfügen, dürften die umgebauten Haltestellen nicht anfahren.

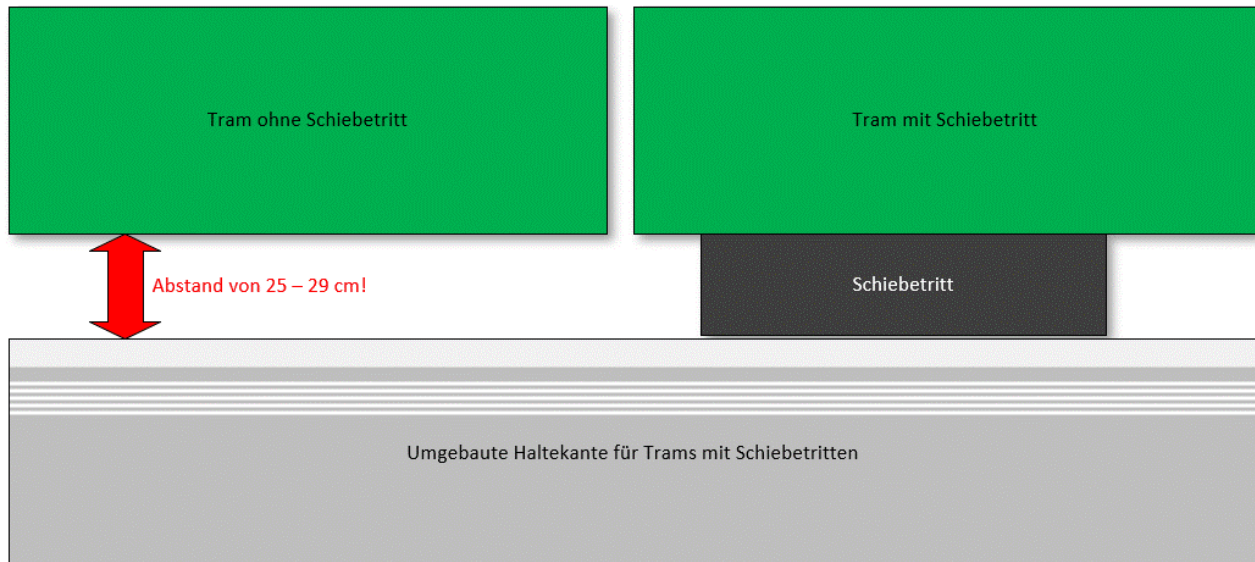


Abbildung 1: Trams mit und ohne Schiebetritte

2.3 Optionslos Flexity

Mit dem erwähnten Optionslos aus der Beschaffung der Flexity-Trams plant die BVB die Beschaffung weiterer Flexity-Trams, mit denen unter anderem die alten Cornichon-Trams abgelöst werden sollen. Diese erreichen 2023 das Ende ihrer Lebensdauer und erfüllen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) nicht vollständig. Dank dem Optionslos können weitere Flexity-Trams zu sehr günstigen Konditionen beschafft und es kann auf eine aufwändige und langwierige Neuausschreibung verzichtet werden. Der Regierungsrat wird den entsprechenden Ratschlag zur Beschaffung der zusätzlichen Flexity-Trams dem Grossen Rat noch in diesem Jahr vorlegen.

Die UVEK hat in dem oben zitierten Bericht geschrieben, dass die Forderung nach Schiebetritten bei einer neuen Trambeschaffung hinterfragt werden sollte, wenn dadurch das Optionslos nicht eingelöst werden könnte.

Eine erneute Abklärung mit dem Hersteller hat ergeben, dass an den Flexity-Trams aus technischen Gründen an der jeweils ersten und der letzten Türe keine Schiebetritte eingebaut werden können. Diese müssten entsprechend geschlossen bleiben, weil die Abstände zwischen diesen Türen und der Haltekante zu gross und gefährlich und damit nicht bewilligungsfähig wären. Der Fahrgastkomfort würde stark eingeschränkt und es würde zu einer Verlängerung der Ein- und Aussteigezeiten der Fahrgäste und damit der Fahrzeiten führen. Dies wirkt dem Ziel der Beschleunigung des ÖV entgegen und trägt nicht zu einem attraktiven ÖV bei.

Die UVEK hat die Option, die erste und letzte Türe zu verschliessen, mit Blick auf den Fahrgastkomfort bereits klar ausgeschlossen.

Damit Schiebetritte an der ersten und letzten Türe eingebaut werden könnten, müssten Front- und Heckmodul vollständig umgebaut werden. Dieser Umbau ist innerhalb der Optionsbeschaffung rechtlich nicht möglich und würde zwangsläufig zu einer Neuausschreibung führen.

Der Regierungsrat und die BVB werden deswegen empfehlen, die zusätzlichen Flexity-Trams ohne Schiebetritte oder Schiebetritt Vorbereitung zu beschaffen. Nach diesem Optionslos werden nur noch Fahrzeuge mit Schiebetritten oder Schiebetritt Vorbereitungen beschafft. Es werden keine weiteren Optionslose gezogen, obwohl die BVB noch über weitere Optionslose verfügt.

2.4 Verzicht auf eine Neuausschreibung

Erst wenn die gesamte Tramflotte der BVB mit Schiebetritten ausgerüstet ist, können die Kaphaltstellen auf dem Tramnetz zurückgebaut werden. Da ein Mischbetrieb nicht möglich ist, würde auch eine Neuausschreibung von Trams mit Schiebetritten als Ersatz für die Cornichons anstelle des Optionsloses nichts bringen. Denn das Grundproblem, dass es neben diesen neu beschriebenen Trams mit Schiebetritten weiterhin Fahrzeuge ohne Schiebetritte geben wird (die bestehenden Flexity-Trams und die Combinos), würde damit nicht gelöst. Entsprechend würde eine Neuausschreibung anstelle des Optionsloses auch das Anliegen der Motionärinnen und Motionäre nicht umsetzen. Eine Neuausschreibung wäre zudem erheblich teurer als die Beschaffung mit dem Optionslos. Die BVB geht davon aus, dass die Stückpreise bei einer Neuausschreibung rund 15 Prozent höher wären. Auch die Projektkosten wären signifikant höher und es müsste eine weitere Hauptuntersuchung für die alten Cornichons durchgeführt werden. Insgesamt würde eine Neuausschreibung zu geschätzten Mehrkosten von rund 18 bis 19 Millionen Franken führen. Schliesslich würde sich mit einer Neuausschreibung auch die vollständige BehiG-Konformität weiter verzögern, weil für die Neuausschreibung rund drei zusätzliche Jahre benötigt würden.

2.5 Mögliche Umstellungszeitpunkte

Die Umsetzung des Grossratsbeschlusses 20/20/09G vom 14. Mai 2020 ist entsprechend nur auf einen Umstellungszeitpunkt hin möglich, zu dem jeweils die *gesamte* Flotte auf Schiebetritte umgestellt werden kann. Da die BVB-Tramflotte verschiedene Tramtypen mit unterschiedlicher Lebensdauer umfasst, sind verschiedene Umstellungszeitpunkte möglich. Die bestehenden Tramserien und die neu zu beschaffenden Flexity-Trams erreichen das Ende ihrer Lebensdauer zu folgenden Zeitpunkten:

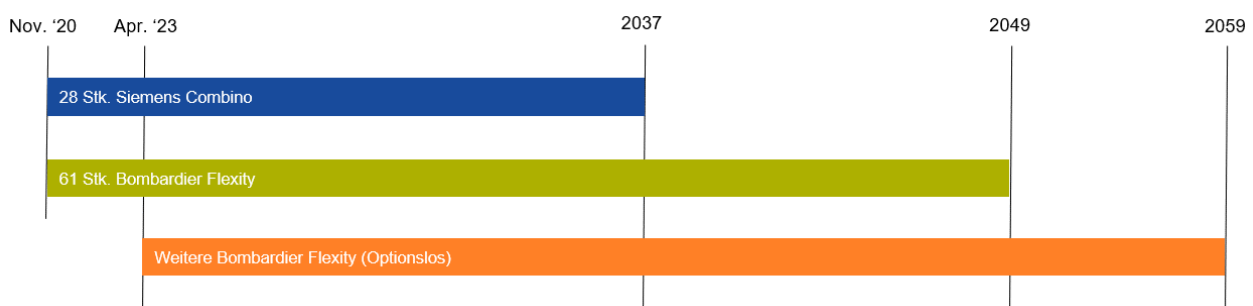


Abbildung 2: Lebensdauer der bestehenden Tramserien sowie der neu zu beschaffenden Flexity-Trams

Es sind verschiedene Umstellungspunkte möglich. Diese haben jeweils Vor- und Nachteile und sind je nachdem mit dem Ersatz einer Fahrzeugserie verknüpft:

- Umstellung per 2028 vor der Durchführung der 3. Hauptuntersuchung der Combinos
- Umstellung per 2037 mit der Ablösung der Combinos
- Umstellung per 2049 mit der Ablösung der Flexitys, die ab 2014 in Betrieb genommen wurden.

Eine Umstellung auf Schiebetritte mit der Ablösung der Cornichons per 2023 ist nicht realistisch, da dies eine vollständige Neuausschreibung der gesamten Flotte bedingen würde. Dies ist einerseits aus Termingründen nicht machbar, andererseits wäre die Restwertvernichtung enorm hoch. Da diese Variante nur schon terminlich nicht mehr umsetzbar ist, wird sie nicht weiterverfolgt.

2.5.1 Umstellungszeitpunkt 2028 vor der 3. Hauptuntersuchung Combino

Für eine Umstellung per 2028 müsste eine vollständige Neuausschreibung zur Beschaffung der Combinoflotte, der bestehenden Flexity-Trams und der neu zu beschaffenden Flexity-Trams erfolgen. Eine Umstellung per 2028 ergibt folgendes Bild:

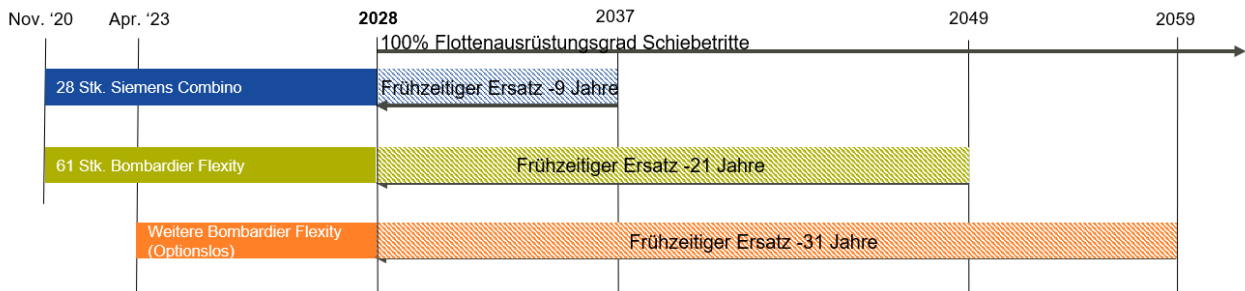


Abbildung 3: Flottenumstellung 2028

Da sowohl die Combino- wie auch die Flexityflotte teilweise mehrere Jahrzehnte vor dem Lebenszyklusende vorzeitig ersetzt werden müssten, wäre die Restwertvernichtung sehr hoch. Dem stünden zwar auch Einsparungen und Sondereffekte sowie ein gewisser Wiederverkaufswert der Fahrzeuge gegenüber. Erste grobe Schätzungen gehen aber von Mehrkosten von über 100 Mio. Franken aus. Noch nicht eingeschlossen darin sind die Kosten für die Beschaffung der gesamten neuen BVB-Tramflotte mit Schiebetritt (über mehrere hundert Millionen Franken) und die Mehrkosten für die Anpassungen an den Haltestellen.

2.5.2 Umstellungszeitpunkt 2037 mit dem Ersatz Combino

Der früheste Zeitpunkt für eine Umstellung der gesamten Flotte, bei der es nicht bei allen Fahrzeugserien zu Restwertvernichtungen käme, wäre 2037 beim Ersatz der Combino-Flotte:

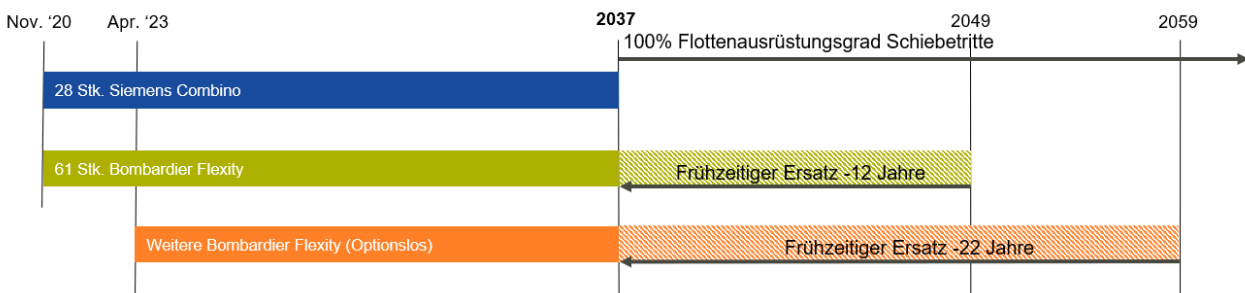


Abbildung 4: Flottenumstellung 2037

Die Flexity-Flotte müsste 12 respektive 22 Jahre vorzeitig ersetzt werden. Dies führt zu einer geringeren Restwertvernichtung als bei einem Ersatz 2028. Dieser steht der Wiederverkaufswert der Flexity-Trams gegenüber. Insgesamt ergeben sich so gemäss einer groben Schätzung Mehrkosten von über 50 Mio. Franken. Hinzu kämen die Kosten für die neue Flotte mit Schiebetritten sowie die Mehrkosten für die Anpassungen an den Haltestellen.

2.5.3 Umstellungszeitpunkt 2049 mit dem Ersatz Flexity Erstbeschaffung

Der dritte mögliche Zeitpunkt zur Umstellung der Gesamtflotte wäre 2049 mit dem Ersatz der heutigen Flexity-Flotte aus der ersten Beschaffung. Der notwendige Ersatz der 28 Combinos im Jahr 2037 würde die Möglichkeit eines nachträglichen Einbaus von Schiebetritten an allen Türen

enthalten. Dafür braucht es eine Neuausschreibung. Mit dieser Variante bestünde die Flotte wie aktuell aus zwei modernen Tramserien. Lediglich die zusätzlichen Flexity-Trams müssten frühzeitig ersetzt werden.

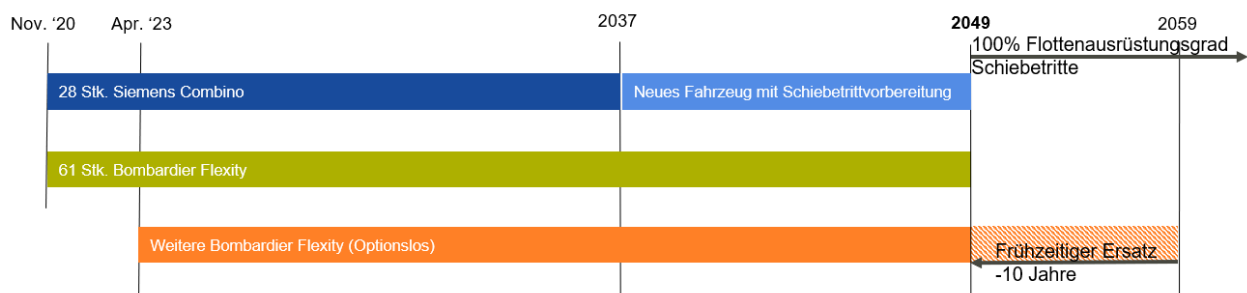


Abbildung 5: Flottenumstellung 2049

Die Restwertvernichtung sinkt damit im Vergleich zu den anderen Umstellungszeitpunkten signifikant. Mit Einsparungen an Wartungen und Revisionen resultieren so grob geschätzte Mehrkosten von einigen Millionen Franken. Nicht enthalten darin ist die Neuausschreibung der neuen Flotte mit Schiebetrittvorbereitung als Ersatz der Combinos und die Neuausschreibung der Ersatzfahrzeuge für die Flexity-Trams sowie die Mehrkosten für die Anpassungen an den Haltestellen.

2.5.4 Variantenvergleich

Der Vergleich der drei Varianten zeigt deutlich, dass eine Umstellung per 2049 am wirtschaftlichsten wäre und eine Umstellung per 2028 nicht sinnvoll ist. Aus dem Variantenvergleich wird zudem ersichtlich, dass wegen der Unmöglichkeit eines Mischbetriebs die mit dem Optionslos zu beschaffenden zusätzlichen Flexity-Trams spätestens mit den bestehenden 61 Flexity-Trams vollständig ersetzt werden. Deshalb hat die geplante Beschaffung mit dem Optionslos unter Verzicht auf Schiebetritte und Schiebetrittvorbereitung auch keinen verzögernden Effekt auf den Zeitpunkt der Umstellung auf Schiebetritte.

2.5.5 Situation BLT Baselland Transport AG

Die Trams der BLT fahren Haltestellen in Basel-Stadt an und müssen deshalb kompatibel mit dem städtischen System sein. Erst wenn alle Trams der BVB und der BLT mit Schiebetritten ausgerüstet sind, können die Haltestellen zurückgebaut werden. Die BLT hat bei ihrer aktuellen Trambeschaffung (als Ersatz der Schindler Trams) 25 Trams mit Schiebetrittvorbereitung bestellt. Die bisherigen Trams der BLT sind nicht mit Schiebetrittvorbereitung ausgerüstet. Die neusten Trams der bestehenden Flotte, die Tangos, haben eine erwartete Lebensdauer bis 2045. Ein Systemwechsel ist bis dahin nicht wirtschaftlich.

2.6 Zwischenzeitliche Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Velofahrenden

Die Umstellung auf Schiebetritte kann wie erläutert erst mittel- bis langfristig erfolgen. Zur Erhöhung der Sicherheit der Velofahrenden sieht der Regierungsrat zwischenzeitlich verschiedene Massnahmen vor. So wird bereits heute beim Umbau der Haltestellen gemäss den BehiG-Anforderungen jeweils geprüft, ob ein Haltestellentyp realisiert werden kann, bei dem die Velofahrenden nicht der hohen Haltekante entlangfahren müssen. Für Haltestellen, bei denen dies aus Platzgründen nicht möglich ist, sucht der Kanton nach einer velofreundlichen Lösung für die Durchfahrt entlang der hohen Kante. Zusammen mit der BVB und den Veloverbänden führt das Bau- und Verkehrsdepartement in Erfüllung des Anzugs Nr. 18.5246 von Kaspar Sutter und Konsorten betreffend „Pilotversuch für sichere Kaphaltestellen“ einen Versuch mit einem velofreundlichen Gleissystem durch. Dieses zeichnet sich durch ein Gummiprofil in der Schienenrinne aus, was die Schiene für Velofahrende sicher befahrbar macht. Das System befindet sich noch in der Testphase. Bis Ende 2021 wird es bei der Haltestelle Bruderholzstrasse in Fahrtrichtung Bruder-

holz eingebaut. Im Rahmen dieses Tests wird die Eignung des Systems im regulären Trambetrieb geprüft. Eine Auswertung wird nach rund einjährigem Betrieb Ende 2022 möglich sein. Sollten die Tests erfolgreich verlaufen, werden an denjenigen Kaphaltstellen, an denen Velofahrende entlang der hohen Haltekante fahren velofreundliche Gleise eingesetzt.

Sollte sich das velofreundliche Gleis in der Praxis nicht bewähren, kann der Grosse Rat zu einem späteren Zeitpunkt über die Umstellung per 2028, per 2037 (Ersatzbeschaffung Combinos) oder 2049 (Ersatzbeschaffung Flexity-Tranche 2014) beschliessen. Dazu wird der Grosse Rat rechtzeitig in die Diskussion einbezogen.

3. Fazit

Der Regierungsrat möchte mittel- bis langfristig auf eine Tramflotte mit Schiebetritten umstellen. Diese Umstellung kann aber nur koordiniert *über alle Tramtypen und auf einen einzigen Zeitpunkt hin* geschehen. Der Verzicht auf Schiebetritte oder eine Schiebetritt Vorbereitung der neu zu beschaffenden Flexity-Trams hat dabei keinen Einfluss auf den Umstellungszeitpunkt, weil diese Trams zum Umstellungszeitpunkt ohnehin ersetzt werden können. Je nach Umstellungszeitpunkt ergeben sich unterschiedlich hohe Mehrkosten. Der Variantenvergleich zeigt, dass der wirtschaftlich günstigste Zeitpunkt zur Umstellung auf eine Flotte mit Schiebetritten 2049 ist mit der Ausmusterung der 61 bestehenden Flexity-Trams. Jede frühere Umstellung führt zu signifikant höheren Mehrkosten. Der Regierungsrat wird diese Mehrkosten im Ratschlag zur Beschaffung weiterer Flexity-Trams detailliert ausweisen.

4. Antrag

Die definitive Beantwortung des Vorstosses soll gemeinsam mit der Beantwortung des Ratschlages zur anstehenden Ersatzbeschaffung der «Cornichons»-Trams erfolgen. Aus diesem Grund beantragen wir, die Motion Georg Mattmüller und Konsorten betreffend neue BVB-Trams für die Zukunft von Basel dem Regierungsrat als Anzug zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin