



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2013/170](#) von Hanspeter Weibel vom 16. Mai 2013 betreffend Tramverbindung BLT Linie 17 via Margarethenstich

Datum: 4. Juni 2013

Nummer: 2013-170

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2013/170

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2013/170](#) von Hanspeter Weibel vom 16. Mai 2013 betreffend Tramverbindung BLT Linie 17 via Margarethenstich

vom 04. Juni 2013

Am 16. Mai 2013 reichte Hanspeter Weibel die Interpellation 2013/170 betreffend Tramverbindung BLT Linie 17 via Margarethenstich mit folgendem Wortlaut ein:

Für das Funktionieren des öffentlichen Verkehrs in der Region Nordwestschweiz ist eine konstruktive partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen BVB und BLT undabdingbar. Diese hat offensichtlich viele Jahre gut und erfolgreich funktioniert. Nicht zuletzt seit der abrupt abgebrochenen gemeinsamen Beschaffung neuer Tramzüge, zeigt diese Zusammenarbeit aber Risse. Diese werden nun wieder bei der Diskussion um die Linienführung im Zusammenhang mit dem Neubau der Verbindung "Margarethenstich" sichtbar.

Es scheint deshalb wichtig, dass nicht zuletzt die Regierung des Kantons Baselland Kenntnis nimmt und Stellung bezieht, so dass einerseits die getätigten Investitionen der BLT gesichert und andererseits die Kostenbelastung für den Kanton kontrollierbar bleibt.

Die Einsatzlinie 17 der BLT fährt seit 1987 auf der Strecke Ettingen - Schiffflände - Claraplatz - Wiesenplatz. Ab Dezember 2017 soll die Linie 17 nicht mehr durch die Basler Innenstadt zum Wiesenplatz verkehren, sondern via Margarethenstich direkt zum Centralbahnplatz über die Wettsteinbrücke zum Bad. Bahnhof.

Das Projekt Margarethenstich erstreckt sich auf einer Länge von 250m zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen. Die Investition wird auf CHF 17 Mio. veranschlagt. Der Bund beteiligt sich mit 40%. Der Rest soll von den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft finanziert werden. Der Landrat hat am [28. Oktober 2010](#) für das Projekt Tram Margarethenstich einen Projektierungskredit von CHF 770'000 bewilligt.

Nun scheint ein Zwist über die Betreiberfrage der Einsatzlinie 17 zwischen der BLT und BVB ausgebrochen zu sein. Dies obwohl die BLT die Linie 17 seit 27 Jahren erfolgreich und kostengünstig betreibt und hierfür sowohl über die nötigen Depotkapazitäten, das entsprechende Rollmaterial und Personal verfügt als auch das Depot Hüslimatt betriebstechnisch optimal liegt.

Offenbar nimmt die BVB das Projekt Margarethenstich zum Anlass, um Ansprüche auf Fahrleistungen der BLT, namentlich den künftigen Betrieb der Tramlinie 17 zu stellen.

Die Zusammenarbeit der beiden Verkehrsbetriebe BLT und BVB ist in einem Staatsvertrag aus dem Jahre 1982 zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft geregelt.

Der Regierungsrat wird ersucht, die folgenden Fragen zu beantworten und zur Problematik Stellung zu beziehen:

1. *Welches waren seinerzeit die Gründe bzw. die Motivation der Regierungen von BS und BL, einen Staatsvertrages über den grenzüberschreitenden Nahverkehr (BVB/BLT) abzuschliessen? Sind diese Gründe heute noch gültig?*
 - a) *Welches Hauptziel verfolgt der Staatsvertrag?*
 - b) *Welche Grundsätze der Zusammenarbeit und der Finanzierung des grenzüberschreitenden Nahverkehrs legt der Staatsvertrag fest?*
 - c) *An welchen Infrastruktur-Investitionen hat sich BS bzw. BL seit Bestehen des Staatsvertrages auf dem jeweils anderen Kantonsgebiet beteiligt?*
2. *Wie haben sich die Fahrleistungen (Tram und Bus) der BVB auf dem Gebiet des Kantons BL und der BLT auf dem Gebiet des Kantons BS seit 1982 entwickelt?*
3. *Auf welche Tramlinien hat die BLT ihre strategische Rollmaterial- und Depotplanung ausgerichtet und welche Investitionen wurden dafür getätigt?*
4. *Erfolgte diese Planung in Abstimmung mit der BVB bzw. des Kantons BS?*
5. *Gibt es eine Absprache zwischen BLT und BVB, wer welche Tramlinie betreibt?*
6. *Wie sieht die Fahrgastnachfrage im Leimental und auf dem Streckenabschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof aus und welches Angebot wird heute gefahren?*
7. *Welche Kriterien müssen erfüllt sein, damit sich der Ausbau der Einsatzlinie 17 via Margarethenstich zu einer Ganztageslinie rechtfertigt, und ab wann könnte dies eintreffen?*
8. *Welche Auswirkungen hat die Führung der BLT-Einsatzlinie 17 via Margarethenstich auf die BVB?*
9. *Wurde die Meinung eines externen Fachexperten zur Betreiberfrage der Linie 17 eingeholt und wenn ja: wie lautet seine Empfehlung?*
10. *Wäre das Rollmaterial der BVB grundsätzlich geeignet, auf Überlandstrecken eingesetzt zu werden und welche Auswirkungen sind zu berücksichtigen?*
11. *Wie stellt sich die BLT zum Betrieb von gemischt geführten Tramlinien?*
12. *Das Tramnetz 2020 sieht verschiedene Netz- und Angebotserweiterungen vor. Wie profitieren BLT und BVB von diesen Ausbauten?*
13. *Wer betreibt in Zukunft die Tramlinie 8 (bei Verlängerung nach Letten, Allschwil), die Tramlinie bei Verlängerung nach Salina Raurica und die neue Tramlinie ins Dreispitzareal?*
14. *Hat die BVB ihr Rollmaterial auf der Basis einer gemeinschaftlich abgesprochenen strategischen Planung bestellt?*

Die mit der Interpellation gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. *Welches waren seinerzeit die Gründe bzw. die Motivation der Regierungen von BS und BL, einen Staatsvertrages über den grenzüberschreitenden Nahverkehr (BVB/BLT) abzuschliessen? Sind diese Gründe heute noch gültig?*

Bis ins Jahr 1986 wendeten die BLT-Vorortslinien aus Aesch und Dornach noch am Aeschenplatz und die BLT-Vorortslinie aus dem Leimental an der Heuwaage. Der Kanton BL beschloss 1976 im Rahmen des Projekts «Grünes Licht für den öffentlichen Verkehr», die Vorortslinien weitgehend auf Doppelspur auszubauen. Dadurch sollten die Kapazitäten erhöht und die Reisezeiten verkürzt werden. Die damit verbundenen Investitionen von mehreren Hundert Millionen Franken machten aber nur Sinn, wenn diese Linien wirtschaftlich betrieben und über ihre Endpunkte hinaus kundenfreundlich ins Zentrum von Basel verlängert werden konnten. Der Kanton Basel-Stadt, der vor allem den Autoverkehr in der Stadt reduzieren wollte, bot Hand dazu, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf diese Weise zu erhöhen. Vor diesem Hintergrund beschlossen die Kantone BS und BL, die Zusammenarbeit zwischen den BVB und der BLT beim grenzüberschreitenden Betrieb ihrer Tram- und Buslinien zu intensivieren. Diese gemeinsame Motivation führte am 26. Januar 1982 zum Abschluss eines Staatsvertrages, der die interkantonale Zusammenarbeit im Bereich des öffentlichen Verkehrs bis heute regelt.

- a) *Welches Hauptziel verfolgt der Staatsvertrag?*

Der Staatsvertrag zwischen den Kantonen BS und BL von 1982 wurde vor dem dargelegten Hintergrund der Intensivierung der Zusammenarbeit der beiden Kantone beim grenzüberschreitenden Betrieb ihrer Tram- und Buslinien abgeschlossen, mit dem übergeordneten Ziel, eine «zweckmässige Aufgabenerfüllung» durch die beiden Verkehrsbetriebe zu erreichen. Es ging und geht dabei im Wesentlichen darum, den öffentlichen Verkehr auf den beiden Kantonsgebieten auf die Bedürfnisse der Kunden auszurichten und unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit möglichst kosteneffizient zu betreiben.

- b) *Welche Grundsätze der Zusammenarbeit und der Finanzierung des grenzüberschreitenden Nahverkehrs legt der Staatsvertrag fest?*

Der Staatsvertrag sieht im Wesentlichen vor, dass jeder Kanton die ungedeckten Betriebskosten trägt, die aufgrund von Fahrleistungen auf seinem Gebiet entstehen (Territorialprinzip). Als Grundsatz gilt, dass die Verkehrsleistungen der beiden Unternehmen, die sie auf dem Gebiet des Partnerkantons erbringen, zuerst gegenseitig verrechnet werden. Nur der Leistungsüberhang wird finanziell abgegolten.

Zur Vermeidung hoher Zahlungen bei der Abgeltung des Leistungsüberhangs hält der Staatsvertrag ergänzend fest, dass die BVB auf BL-Gebiet «möglichst gleich grosse Fahrleistungen real erbringen» sollen wie die BLT auf BS-Gebiet. Das bedeutet einerseits, dass der Fahrleistungsausgleich kein Selbstzweck sein, sondern nur insoweit erfolgen soll, als er dem übergeordneten Ziel einer zweckmässigen Aufgabenerfüllung dient. Andererseits sollte damit den sich laufend ändernden Verhältnissen (auch Anpassungen im Liniennetz) Rechnung getragen werden. Die Fahrleistungen wurden daher nicht fix festgelegt, sondern sollten sich vielmehr stets innerhalb einer gewissen Bandbreite bewegen.

c) *An welchen Infrastruktur-Investitionen hat sich BS bzw. BL seit Bestehen des Staatsvertrages auf dem jeweils anderen Kantonsgebiet beteiligt?*

Der Kanton BL hat sich mit folgenden Investitionen (Anteil 50%) auf BS-Gebiet beteiligt:

- EuroVille mit ca. 25 Mio. Franken
- Regio-S-Bahn Haltestelle Dreispitz mit ca. 4 Mio. Franken
- Margarethenstich mit ca. 7 Mio. Franken (die neue Infrastruktur liegt zu 90% auf Basler Boden)

Der Kanton BS hat sich an keinen Investitionen auf BL-Gebiet beteiligt.

2. *Wie haben sich die Fahrleistungen (Tram und Bus) der BVB auf dem Gebiet des Kantons BL und der BLT auf dem Gebiet des Kantons BS seit 1982 entwickelt?*

Seit Bestehen des Staatsvertrags hat die BVB einen kumulierten Fahrleistungsüberhang von rund 1 Mio. Stunden auf dem Gebiet des Kantons BL erbracht, welcher vom Kanton BL zu Kostensätzen der BVB entschädigt wurde. Dieser Fahrleistungsüberhang entstand in der Zeit, als die BVB die Linie 11 nach Aesch betrieben hatte. Seit der Übernahme der Linie 11 durch die BLT im Jahr 1995 hält sich der Fahrleistungsausgleich in etwa ausgeglichen, d.h. innerhalb von jährlich 10'000 – 15'000 Fahrstunden (Tram und Bus). BVB und BLT erbringen zusammen jährlich eine Fahrleistung von 1.3 Mio. Fahrstunden.

3. *Auf welche Tramlinien hat die BLT ihre strategische Rollmaterial- und Depotplanung ausgerichtet und welche Investitionen wurden dafür getätigt?*

Die BLT hat ihre Organisation, ihr Personal, ihr Depot und ihr Rollmaterial im Hinblick auf den langfristigen Betrieb der vier Tramlinien 10, 11, E11 und 17 ausgerichtet und entsprechende langfristige Investitionen getätigt. Sie verfügt gestützt auf diese Planung über die nötigen Fahrzeuge, Depotkapazitäten und das erforderliche Personal, um diese Linien (einschliesslich die Tramlinie 17) effizient betreiben zu können.

Für die Depoterweiterung Hüslimatt hat der Kanton BL 2004 rund 30 Mio. Franken investiert. In das Retrofitprogramm der Schindler-Sänftentrans wurden seit 2002 rund 40 Mio. Franken ausgegeben. Hinzu kommt die Tango-Trambeschaffung von 38 Fahrzeugen zu einem Gesamtpreis von ca. 180 Mio. Franken.

4. *Erfolgte diese Planung in Abstimmung mit der BVB bzw. des Kantons BS?*

Ja, die strategischen Entscheide betreffend Depoterweiterung und Rollmaterialbeschaffung wurden in vorgängiger Abstimmung und mit Zustimmung des Kantons Basel-Stadt und der BVB gefällt:

- (i) Der Direktor der BVB hat die Rollmaterial- und Depotplanung als Delegierter der Regierung Basel-Stadt im Verwaltungsrat der BLT ohne Vorbehalte mitgetragen.

(ii) Der Kanton Basel-Stadt genehmigte die Tramdepoterweiterung der BLT für die Tramlinien 10, 11, E11 und 17 im Juli 2005 ausdrücklich im Rahmen einer schriftlichen Vereinbarung. In diesem Geschäft ist auch das Beschaffungskonzept für das Schienenrollmaterial aufgeführt. Konkret heisst es: „Die benötigte Depotkapazität, die Rollmaterial-Ersatz- bzw. Neubeschaffung und die von der öffentlichen Hand bestellten Angebotsleistungen sind kausal miteinander verknüpft.“

(iii) Der Verwaltungsrat der BVB nahm das Trambeschaffungskonzept der BLT in den Jahren 2003 und 2005 zur Kenntnis und stimmte einer gemeinsamen Rollmaterialbeschaffung mit der BLT einstimmig zu. Dieser Entscheidung wurde in der Folge seitens des BVB-Verwaltungsrates in verschiedenen Geschäften immer wieder bestätigt.

5. Gibt es eine Absprache zwischen BLT und BVB, wer welche Tramlinie betreibt?

Ja. 2010 verständigten sich BVB und BLT darauf, dass jede Partei jeweils ihre eigenen Tramlinien wie bisher selbst weiter betreibt. D.h. die BLT betreibt die Tramlinien aus dem Birsigtal und Birseck, die BVB alle anderen Tramlinien. Festgehalten in der Aktennotiz von Urs Hanselmann, BVB Direktor vom 15. Oktober 2010. Diese Abmachung wurde im Zusammenhang mit der Studie „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“ getroffen.

6. Wie sieht die Fahrgastnachfrage im Leimental und auf dem Streckenabschnitt Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof aus und welches Angebot wird heute gefahren?

Die Nachfrage auf den genannten Streckenabschnitten zeigt deutliche Spitzen während den Hauptverkehrszeiten (06.30 – 08.30 Uhr sowie 16.00 – 18.30 Uhr). Diese Spitzen werden mit Einsatzlinien abgedeckt.

Im Leimental verkehren in den Hauptverkehrszeiten die Tramlinien 10 und 17. Sie weisen eine Nachfrage von maximal 900 Fahrgästen pro halbe Stunde auf. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten verkehrt nur die Tramlinie 10 mit einer Nachfrage von mindestens 200 Fahrgästen pro halbe Stunde.

Zwischen Bahnhof SBB – Bad. Bahnhof verkehren in den Hauptverkehrszeiten die Tramlinien 2 und 1. Sie weisen eine Nachfrage von maximal 700 Fahrgästen pro halbe Stunde auf. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten verkehrt nur die Linie 2 (Ausnahme: Messebetrieb) mit einer Nachfrage von knapp 200 Fahrgästen pro halbe Stunde.

(Quelle: Nachfragedaten BVB/BLT-Tramnetz, Rudolf Keller & Partner, Feb 2011)

7. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, damit sich der Ausbau der Einsatzlinie 17 via Margarethenstich zu einer Ganztageslinie rechtfertigt, und ab wann könnte dies eintreffen?

Im öffentlichen Verkehr gilt der Grundsatz, dass bei einem Auslastungsgrad von über 60% der maximalen Fahrzeugkapazität ein Angebotsausbau geprüft werden soll. Heute ist die Hauptlinie 10 im Leimental in den Nebenverkehrszeiten erst zu 30% der maximalen Fahrzeugkapazität ausgelastet. Eine Ganztageslinie rechtfertigt sich demnach noch nicht.

8. *Welche Auswirkungen hat die Führung der BLT-Einsatzlinie 17 via Margarethenstich auf die BVB?*

Die neue Linienführung führt zu einem Abtausch von vier Einsatzkursen zwischen BVB und BLT auf den Streckenabschnitten Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof und Schiffflände – Wiesenplatz.

9. *Wurde die Meinung eines externen Fachexperten zur Betreiberfrage der Linie 17 eingeholt und wenn ja: wie lautet seine Empfehlung?*

Als Fachexperte wurde Christoph Stucki, ehemaliger Direktor der TPG (Genf) und Präsident des Tarifverbundes Unireso, eingeholt. Er war auch Experte für die Studie „Strategische Planung Tramnetz Region Basel 2020“. Herr Stucki empfiehlt, dass die BLT weiterhin die Einsatzlinie 17 betreiben soll, da sich der Überhang an Fahrleistungsstunden in den nächsten Etappen des Tramnetzausbaus kaum ändert. Herr Stucki äussert aber ebenfalls die Empfehlung, dass zu Gunsten eines effizienten Rollmaterial- und Personal-Einsatzes die BLT Leistungen bei der BVB einmieten soll, falls die BLT diese Leistungen nicht mehr mit dem vorhandenen Fahrzeug- oder Personal bewältigen könnte. Den Betrieb der Linie 17 via Margarethenstich kann aber die BLT noch sehr gut mit ihrem eigenen Rollmaterial und Personal bewältigen.

10. *Wäre das Rollmaterial der BVB grundsätzlich geeignet, auf Überlandstrecken eingesetzt zu werden und welche Auswirkungen sind zu berücksichtigen?*

Das Rollmaterial der BVB ist auf den Stadtverkehr und nicht für den Betrieb auf Überlandstrecken ausgelegt. Das von der BVB bestellte Flexity-Tram verfügt nicht über klassische Drehgestelle, welche auch bei grossen Geschwindigkeiten eine hohe Laufruhe garantieren. Zudem sind die Radlasten 25% höher als jene beim Tango-Tram. Dies bewirkt einen deutlich höheren Verschleiss an Rad und Schiene und somit höhere Unterhaltskosten bei der Infrastruktur und bei den Fahrzeugen. Zudem müssten die BVB-Fahrzeuge mit Zugbeeinflussungssystemen ausgerüstet werden. Das Rollmaterial der BVB wäre also nur bedingt geeignet, müsste technisch nachgerüstet werden und würde höhere Unterhaltskosten bewirken.

11. *Wie stellt sich die BLT zum Betrieb von gemischt geführten Tramlinien?*

Die BLT spricht sich gegen einen Mischbetrieb aus, weil dieser nur schwer praktikabel ist. Er würde die Einsatzflexibilität hinsichtlich Fahrplanung, Handhabung von Störungen, Rollmaterial- und Personaleinsatz etc. erheblich einschränken und wäre unter dem Strich nicht wirtschaftlich.

12. *Das Tramnetz 2020 sieht verschiedene Netz- und Angebotserweiterungen vor. Wie profitieren BLT und BVB von diesen Ausbauten?*

Gemäss Planung Tramnetz 2020 dürfte in erster Linie die BVB vom Angebotsausbau profitieren (im Einzelnen noch zu klären, siehe Antwort auf Frage 13). Dazu gehört: Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil, Verlängerung Tramlinie 3 nach St. Louis, Verlängerung Tramlinie 14

nach Salina Raurica, Verlängerung Tramlinie 8 nach Allschwil Letten, Verlängerung der Tramlinie 15 bzw. 16 ins Dreispitzareal, respektive vom Dreispitz zum St. Jakob.

Die BLT profitiert, falls die Einsatzlinie 17 stufenweise zu einer Ganztageslinie ausgebaut wird.

13. Wer betreibt in Zukunft die Tramlinie 8 (bei Verlängerung nach Letten, Allschwil), die Tramlinie bei Verlängerung nach Salina Raurica und die neue Tramlinie ins Dreispitzareal?

Grundsätzlich bestanden keine Absichten, den Betrieb der Linien aufgrund Linienverlängerungen zu wechseln. Aufgrund der aktuellen Diskussionen um den Betrieb der Margarethenstich-Linie ist diese Frage jedoch wieder offen und muss zwischen den Kantonen BS und BL geklärt werden.

14. Hat die BVB ihr Rollmaterial auf der Basis einer gemeinschaftlich abgesprochenen strategischen Planung bestellt?

Nein, weder der Kanton Baselland noch die BLT wurden miteinbezogen.

Liestal 04. Juni 2013

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin: Pegoraro

der Landschreiber: Achermann