

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2020/416 von Jan Kirchmayr: «Die SBB und das Nachtangebot nach dem Lockdown»

2020/416

vom 1. Dezember 2020

1. Text der Interpellation

Am 27. August 2020 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2020/416 «Die SBB und das Nachtangebot nach dem Lockdown» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Während des Lockdowns wurde das Angebot im öffentlichen Verkehr auf ein Grundangebot reduziert, das der Grundversorgung dienen sollte. Seit den Lockerungen vom 11. Mai haben die Transportunternehmen in Absprache mit den Bestellern das Angebot etappiert wieder hochgefahren. Der Bundesrat hat gemäss Epidemienengesetz (EpG, SR 818.101) per 19. Juni 2020 die «ausserordentliche Lage» beendet und die «besondere Lage» erklärt. Damit sind wieder die Kantone in der Verantwortung und für Anordnungen und Entscheide im Zusammenhang mit der Pandemie zuständig. (Damit verbunden hat der Bundesrat die Sperrstunde für Restaurants und Nachtclubs per Montag, 22. Juni 2020 aufgehoben. Es muss gleichzeitig festgehalten werden, dass es sinnvoller gewesen wäre, die Sperrstunde koordiniert mit dem Auffahren des Nachtangebotes fallen zu lassen.) Das Nachtangebot des öffentlichen Verkehrs wurde ab dem 3. Juli wieder in Betrieb genommen: Ab dann waren die stadtauswärts verkehrenden Linien N6 bis N38 wieder in Betrieb. Am 17. Juli folgten die übrigen regionalen Linien. Am 15. Juli wurde vom TNW jedoch mitgeteilt, dass die drei Nacht-S-Bahnlinien ab Basel SBB ins Ergolztal, ins Laufental und ins Fricktal bis zum 16. August als Bahnersatzbusse von Postauto statt den gewohnten SBB-Zügen verkehren.

Für die Benutzerinnen und Benutzer des Nachtangebotes bringt dies jedoch eine massive Verlängerung der Reisezeit und damit eine Verschlechterung des Angebotes mit sich. Während die S-Bahn-Fahrt nach Laufen normalerweise rund 25 Minuten dauert, benötigen die Passagiere nun eine Stunde und drei Minuten. Dies entspricht mehr als einer Verdoppelung der Reisezeit. Für Personen, welche um diese Uhrzeit ins Ergolz- (eine Stunde und zehn Minuten statt 25 Minuten nach Gelterkinden) oder Fricktal möchten, bieten sich ähnlich unattraktive Reisezeiten.

Begründet wird diese Massnahme mit einem vorübergehenden Unterbestand beim Lokpersonal. Dass die SBB einen Mangel an Lokführerinnen und Lokführern haben, ist nicht neu. So stellten die SBB am Samstag, dem 12. Oktober 2019 den Betrieb des «Läufelfingerlis» ein. Auf dieser Strecke fuhr ab dann von 11 Uhr morgens bis Betriebsschluss kein Zug mehr. Wer die S9 nehmen wollte, musste auf einen Bahnersatzbus umsteigen. Die SBB teilten danach mit, dass sie zu wenig Personal gehabt haben und dieses lieber auf stark befahrenen Strecken einsetzen wollten. Weshalb an

den Wochenendnächten kein Personal zur Verfügung steht, um die Nacht-S-Bahnlinien zu betreiben, steht offen. Es zeigt sich auf jeden Fall, dass die Region Basel nicht das erste Mal abgehängt wurde.

Es ist unverständlich, dass einmal mehr die Region Basel von den SBB auf das Abstellgleis geschoben werden. Als Besteller der Bahn muss es dem Kanton ein Anliegen sein, auf ein qualitativ hochstehendes, pünktliches und zuverlässiges Angebot – auch während der Nächte an den Wochenenden – setzen zu können. Davon scheinen sich die SBB leider zu entfernen.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Aus welchen Gründen wurde ab dem 03. Juli das Nachtangebot der stadtauswärts verkehrenden Linien N6 bis N38 in Betrieb genommen, die Nacht-S-Bahnlinien jedoch nicht?
2. Wie kam es, dass die Nacht-S-Bahnlinien vom 17. Juli bis zum 16. August als Bahnersatzbusse angeboten wurden? Seit wann hatte der Regierungsrat davon Kenntnis und was teilte er den SBB diesbezüglich mit?
3. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass das Bahnersatzangebot auf den Nacht-S-Bahnlinien während einem Monat für die Benutzerinnen und Benutzer des Nachtangebots unattraktiv ist (insbesondere da das Angebot nur in Richtung «Land» betrieben wird und eine massiv längere Fahrzeit mit sich bringt)?
4. Ist die Reduktion und die Verschlechterung des Angebotes, so wie dies die SBB beim TNW-Nachtnetz angeboten haben, überhaupt rechtens?
5. Wie wurde von den SBB das Nachtangebot in den anderen Regionen betrieben? Wurden die Züge jeweils auch mit Bussen ersetzt?
6. Inwiefern kann der Regierungsrat dahingehend wirksam werden, dass sich Unterbestände beim Lokpersonal nicht nachteilig auf die Region Basel auswirken?
7. Kann sich der Regierungsrat respektive der Kanton als Besteller vorstellen, mit den SBB Qualitätsziele zu vereinbaren? Weshalb ja/nein?
8. Hat die Verschlechterung des Angebots Folgen für die Abgeltungen des Kantons? Wenn ja, welche? Wenn nein, weshalb nicht?
9. Welche Konsequenzen zieht der Regierungsrat aus dem Geschehenen?

2. Einleitende Bemerkungen

Der Kanton Basel-Landschaft bestellt zusammen mit dem Bund und den Nachbarkantonen das Angebot im regionalen Personenverkehr. Die Transportunternehmen erbringen die bestellten Leistungen.

Im Falle von Katastrophen und Notlagen mit landesweiten oder internationalen Auswirkungen (Ereignisfälle) oder bewaffneten Konflikten ist die Koordination und Abstimmung von zivilen und militärischen Stellen im Verkehrswesen Aufgabe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) (vgl. [Verordnung über die Koordination des Verkehrswesens im Hinblick auf Ereignisfälle \(VKOVE\)](#)). Diese Verordnung kam im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie erstmals zur Anwendung.

Als Systemführer waren die SBB (Schienenverkehr) und PostAuto (strassengebundener öffentlicher Verkehr) verantwortlich dafür, dass die Angebotsreduktion im öffentlichen Verkehr während der ersten Welle der Corona-Pandemie schweizweit abgestimmt und koordiniert umgesetzt wurde. Die Systemführerschaft wurde zusammen mit dem Übergang von der ausserordentlichen zur besonderen Lage ((vgl. [Art. 6-7 Bundesgesetz über die Bekämpfung übertragbarer Krankheiten des](#)

[Menschen \(Epidemiengesetz, EpG\)](#)) per 19. Juni 2020 wieder beendet. Zu diesem Zeitpunkt war das Nachtnetz noch nicht wieder hochgefahren worden.

Die für Nachtclubs geltende Sperrstunde ab Mitternacht wurde am 22. Juni 2020 wieder aufgehoben. Kommuniziert wurde dies mit Beschluss des Bundesrats vom 19. Juni 2020. Es blieb in der Folge nur eine sehr kurze Vorlaufzeit, um das Nachtangebot wieder hochzufahren.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Aus welchen Gründen wurde ab dem 03. Juli das Nachtangebot der stadtauswärts verkehrenden Linien N6 bis N38 in Betrieb genommen, die Nacht-S-Bahnlinien jedoch nicht?*
2. *Wie kam es, dass die Nacht-S-Bahnlinien vom 17. Juli bis zum 16. August als Bahnersatz-Busse angeboten wurden? Seit wann hatte der Regierungsrat davon Kenntnis und was teilte er den SBB diesbezüglich mit?*

Nachdem das ÖV-Angebot im Frühling aufgrund der Corona-Pandemie heruntergefahren wurde, wurde das Nachtnetz des Tarifverbunds Nordwestschweiz ab dem 3. Juli 2020 schrittweise wieder hochgefahren. In einem ersten Schritt wurden die Bus- und Tramlinien in der Stadt Basel und den Vorortsgemeinden in Betrieb genommen.

Ab dem 17. Juli 2020 folgten die Linien im Laufen- und Ergolzthal. Grund für diesen späteren Termin wie auch für den Bahnersatzbetrieb waren die bei der SBB fehlenden Ressourcen, dies einerseits im Bereich der Planung, andererseits bei den Lokführern (vorübergehender Unterbestand). So musste dann die anfangs für zwei Wochen geplante Übergangslösung bis Mitte August verlängert werden. Die Besteller haben diese Verlängerung nicht befürwortet, die angespannte Ressourcensituation der SBB jedoch anerkannt und die Lösung akzeptiert.

Zwischen dem 22. August 2020 und dem 1. November 2020 wurden die Verbindungen auf den drei Nacht S-Bahnlinien wieder gemäss Jahresfahrplan angeboten.

Aufgrund der aktuell geltenden Sperrstunde im Gastgewerbe zwischen 23 und 6 Uhr ist das Nachtnetz seit Anfang November 2020 erneut und bis auf weiteres eingestellt.

3. *Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass das Bahnersatzangebot auf den Nacht-S-Bahnlinien während einem Monat für die Benutzerinnen und Benutzer des Nachtangebots unattraktiv ist (insbesondere da das Angebot nur in Richtung «Land» betrieben wird und eine massiv längere Fahrzeit mit sich bringt)?*

Ja, der Regierungsrat teilt diese Ansicht.

4. *Ist die Reduktion und die Verschlechterung des Angebotes, so wie dies die SBB beim TNW-Nachtnetz angeboten haben, überhaupt rechters?*

Aufgrund der Bestimmungen über die Betriebspflicht ([Art. 14 Personenbeförderungsgesetz \(PBG\)](#)) in der Personenbeförderungskonzession sind die Transportunternehmen verpflichtet, grundsätzlich alle im Fahrplan enthaltenen Fahrten anzubieten. Die Transportunternehmen sind berechtigt, ihre Transportleistung temporär (bis zu einem Jahr) mit einem anderen als in der Konzession vorgesehenen Verkehrsmittel (z.B. Bus statt Bahn) zu erbringen, ohne dass dafür die Konzession geändert werden muss (vgl. [Art. 17 Abs. 4 Verordnung über die Personenbeförderung \(VPB\)](#)).

Bei einer Verletzung der Betriebspflicht – d.h. wenn Angebote ersatzlos gestrichen werden – besteht gegenüber der «berechtigten Person» grundsätzlich eine Schadenersatzpflicht. Das Gesetz lässt offen, ob nur Reisende oder allenfalls auch Besteller anspruchsberechtigt sein können. Die Besteller haben zudem die Möglichkeit, die Konzession bei wiederholter Verletzung der Betriebspflicht zu entziehen.

5. *Wie wurde von den SBB das Nachtangebot in den anderen Regionen betrieben? Wurden die Züge jeweils auch mit Bussen ersetzt?*

Nachtangebote gibt es ausser in der Nordwestschweiz in der Region Zürich und in der Romandie.

Region Zürich:

Der Zürcher Regierungsrat hat entschieden, bis Ende Jahr 2020 kein Nachtnetz anzubieten. Deshalb wurde das Nachtangebot im Zürcher Verkehrsverbund noch nicht wieder hochgefahren.

Romandie:

Im Kanton Waadt wurde das Nachtangebot ab dem 2. Oktober 2020 wieder angeboten, jedoch mit Bussen statt mit der Bahn. Im Kanton Genf wurde das Nachtangebot in Abstimmung mit dem Kanton nicht wieder hochgefahren.

6. *Inwiefern kann der Regierungsrat dahingehend wirksam werden, dass sich Unterbestände beim Lokpersonal nicht nachteilig auf die Region Basel auswirken?*

Der Regierungsrat hat die SBB auf die Problematik angesprochen und Verbesserungen gefordert. Die SBB bildet derzeit zusätzliches Lokpersonal aus, um den Unterbestand aufzuholen. Sie hat in Aussicht gestellt, dass sich die Situation in der Nordwestschweiz spätestens mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 verbessern wird. Vor diesem Hintergrund sieht der Regierungsrat keinen Handlungsbedarf, erneut bei den SBB zu intervenieren.

7. *Kann sich der Regierungsrat respektive der Kanton als Besteller vorstellen, mit den SBB Qualitätsziele zu vereinbaren? Weshalb ja/nein?*

Der Regierungsrat kann sich vorstellen, mit der SBB Qualitätsziele zu vereinbaren. Die Grundlagen dafür sind mit der alle zwei Jahre von den Nordwestschweizer Kantonen in Auftrag gegebenen Kundenzufriedenheitsumfrage sowie den vom Bundesamt für Verkehr implementierten Qualitätssystem (QMS) vorhanden. In welcher Form eine Vereinbarung von Qualitätszielen erfolgen könnte, müsste gemeinsam mit der SBB, sinnvollerweise aber auch in Abstimmung mit den Mitbesteller-Kantonen, geprüft werden.

8. *Hat die Verschlechterung des Angebots Folgen für die Abgeltung des Kantons? Wenn ja, welche? Wenn nein, weshalb nicht?*

Die Folgen der COVID 19-Krise auf die Abgeltungen für das Jahr 2020 werden erst im Frühjahr 2021 bekannt sein, dies aus den folgenden Gründen.

- [Art. 28 PBG](#) regelt den Bestellprozess im öffentlichen Verkehr. Gemäss diesem vereinbaren die Besteller und die Transportunternehmen die Leistungen und Abgeltungen jeweils im Voraus. Die Besteller bezahlen die Abgeltungen auch dann in der vereinbarten Höhe, wenn die Kosten tiefer und/oder die Erträge höher ausfallen als budgetiert. Einen allfälligen Gewinn weisen die Transportunternehmen einer Spezialreserve zu. Decken die Subventionen die ungedeckten Kosten nicht vollumfänglich, finanzieren die Transportunternehmen den Verlust aus dieser Spezialreserve.
- Die COVID 19-Krise führte zu massiven Nachfragerückgängen im ÖV. Die Erträge lagen in der Folge (resp. liegen nach wie vor) deutlich unter der von den Transportunternehmen zum Zeitpunkt der Offertstellung geschätzten Höhe. Durch das Herunterfahren des ÖV-Angebots im Frühling 2020 sanken zwar auch die Kosten für die Leistungserstellung. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Ertragsausfälle die Einsparungen auf der Kostenseite deutlich übersteigen.
- Entgegen dem üblichen Vorgehen gemäss Art. 28 PBG werden die Transportunternehmen für das Jahr 2020 eine Abrechnung vorlegen müssen, welche die Kosten- und die Ertragsseite detailliert aufzeigt. Ob die Reserven ausreichen, um das entstandene Defizit zu decken, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend bekannt. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass der Kanton Geld zurückerstattet erhält.

9. *Welche Konsequenzen zieht der Regierungsrat aus dem Geschehen?*

Die definierten Prozesse im öffentlichen Verkehr haben sich bewährt. Die Abstimmung zwischen Bestellern und Transportunternehmen, aber auch jeweils untereinander, hat nach kleineren Anlaufschwierigkeiten sehr gut funktioniert. Der Regierungsrat sieht deshalb keinen Handlungsbedarf.

Liestal, 1. Dezember 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich