



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2013-169](#) von Christine Koch vom 16. Mai 2013 betreffend Tramlinie 1 / 17

Datum: 4. Juni 2013

Nummer: 2013-169

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](#)



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2013/169](#) von Christine Koch vom 16. Mai 2013 betreffend Tramlinie 1 / 17

vom 04. Juni 2013

Am 16. Mai 2013 reichte Christine Koch die Interpellation 2013/169 betreffend Tramlinie 1 / 17 mit folgendem Wortlaut ein:

Seit 1982 regelt ein Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt die grenzüberschreitenden Nahverkehrsleistungen der beiden kantonalen Nahverkehrsunternehmen BLT und BVB und gleicht damit die Vor- und Nachteile der jeweiligen Verkehrs- und Passagierstrukturen aus.

Besagter Staatsvertrag regelt dabei die wichtigsten partnerschaftlichen Ziele, so z. B. in § 6, wo festgelegt wird, dass die beiden Verkehrsunternehmen auf dem jeweils anderen Kantonsgebiet möglichst gleich grosse Fahrleistungen zu erbringen haben und in § 7, wo geregelt ist, dass anstelle von Zahlungen soweit als möglich ein realer Ausgleich der Fahrleistungen vorgenommen werden soll.

Deshalb bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Wie wurden bis anhin die im Staatsvertrag erwähnten Fahrleistungen errechnet?*
- 2. Könnten die im Zusammenhang mit dem Betrieb der neuen Durchmesserlinie bestehenden Uneinigheiten auf Unklarheiten bei der Auslegung des Staatsvertrags beruhen? Wenn ja, sind entsprechende Präzisierungen vorgesehen?*
- 3. Könnte nicht ein externer Experte die Aufteilung der Linien begutachten und einen Lösungsvorschlag unterbreiten? Oder falls dies schon erfolgt ist, zu welchen Schlussfolgerungen kam der externe Begutachter?*
- 4. Der Staatsvertrag sieht bei Auslegungsstreitigkeiten in § 18 die Anrufung des Bundesgerichts oder des Bundesamtes für Verkehr vor. Gäbe es zuvor auch eine andere klärende Massnahme, die weniger eskalierend wirkt?*
- 5. Wird ein allfälliger Überhang bei der Linie am Margarethenstich nicht kompensiert, wenn der 14er gemäss Tramnetz 2020 nach Salina Raurica fährt?*
- 6. Die Regierung beabsichtigt den Staatsvertrag zu überarbeiten. Welche Prioritäten / Anreize beabsichtigt die Regierung dabei zu setzen (optimale Erschliessung der Region mit ÖV, Kosteneffizienz, Ausgleich der Fahrleistungen)?*

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

1. *Wie wurden bis anhin die im Staatsvertrag erwähnten Fahrleistungen errechnet?*

Die Fahrleistungen werden auf Basis der gefahrenen Wagenführerstunden berechnet. Aus der Gegenüberstellung der Fahrleistungs-Saldi von BLT auf Boden BS und BVB auf Boden BL wird der sogenannte Überhang berechnet. Für die Verrechnung der Kosten werden zudem die mit der Fahrzeuggrosse gewichteten Kilometer-Leistungen betrachtet. Als Berechnungsgrundlage für die finanzielle Abgeltung der Mehrleistungen gelten die Kostensätze der Unternehmung mit Überhang; derzeit beim Tram die BLT und beim Bus die BVB.

Die detaillierte Berechnung der Fahrleistungen ist Bestandteil der jährlichen Landratsvorlage zur „Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL“. Die Abgeltungsrechnung für das Jahr 2010 wurde mit der Vorlage [2012-120](#) am 18. Oktober 2012 vom Landrat genehmigt.

2. *Könnten die im Zusammenhang mit dem Betrieb der neuen Durchmesserlinie bestehenden Uneinigheiten auf Unklarheiten bei der Auslegung des Staatsvertrags beruhen? Wenn ja, sind entsprechende Präzisierungen vorgesehen?*

In §6 des Staatsvertrags werden „möglichst gleich grosse Fahrleistungen“ im Trambereich verlangt. Diese Formulierung lässt einen gewissen Interpretationsspielraum offen, der diskutiert wird. Aktuell beträgt der Fahrleistungsüberhang – bei einem Gesamtvolumen von rund 1.3 Mio Fahrstunden – rund 23'000 Stunden pro Jahr zu Gunsten der BLT. Im Verhältnis zur Gesamtmenge der Fahrleistungen beurteilt der Kanton Basel-Landschaft diesen Überhang von weniger als 2% als ausgeglichen.

Der Staatsvertrag entspricht in der heutigen Form in vielen Bereichen nicht mehr der aktuellen Gesetzgebung auf Bundes- und Kantonsebene. Der Staatsvertrag wird denn auch im Auftrag der beiden Kantonsregierungen derzeit überprüft.

3. *Könnte nicht ein externer Experte die Aufteilung der Linien begutachten und einen Lösungsvorschlag unterbreiten? Oder falls dies schon erfolgt ist, zu welchen Schlussfolgerungen kam der externe Begutachter?*

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.

4. *Der Staatsvertrag sieht bei Auslegungstreitigkeiten in § 18 die Anrufung des Bundesgerichts oder des Bundesamtes für Verkehr vor. Gäbe es zuvor auch eine andere klärende Massnahme, die weniger eskalierend wirkt?*

Ziel der beiden Regierungen BS und BL ist ganz klar eine einvernehmliche Lösung. Bei Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung des Vertrages, die sich nicht auf dem Verhandlungsweg zwischen den beiden Kantonsregierungen beilegen lassen, entscheidet das Bundesgericht. Sofern das Bundesgericht nicht angerufen werden kann, entscheidet vorbehältlich der Zuständigkeit der Eisenbahnaufsichtsbehörden endgültig ein vom Bundesamt für Verkehr zu bezeichnender Sachverständiger (§ 18).

5. *Wird ein allfälliger Überhang bei der Linie am Margarethenstich nicht kompensiert, wenn der 14er gemäss Tramnetz 2020 nach Salina Raurica fährt?*

Die Massnahmen aus der Studie Tramnetz 2020 ergeben generell einen Zuwachs der Leistungen der BVB auf Boden des Kantons Basel-Landschaft. So führen sowohl die Verlängerung der Linie 14 bis Salina Raurica als auch die Verlängerung der Linie 8 bis Allschwil Letten und die Verlängerung der Linie 15 in den Raum Dreispitz zu einem Rückgang des Fahrleistungsüberhangs. Der Überhang wird damit jedoch nur zu einem Teil kompensiert.

6. *Die Regierung beabsichtigt den Staatsvertrag zu überarbeiten. Welche Prioritäten / Anreize beabsichtigt die Regierung dabei zu setzen (optimale Erschliessung der Region mit ÖV, Kosteneffizienz, Ausgleich der Fahrleistungen)?*

Das Ziel der Überarbeitung des Staatsvertrags ist es, die Finanzierung der Betriebskosten der grenzüberschreitenden Tramlinien in eine zeitgemässe und den Bundesgesetzen entsprechenden Form zu bringen. Ebenso soll den Aspekten der zweckmässigen Aufgabenerfüllung, der Kundenorientierung und der Wirtschaftlichkeit weiterhin Folge geleistet werden.

Liestal 04. Juni 2013

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin: Pegoraro

der Landschreiber: Achermann