



An den Grossen Rat

BVD/P135188

Basel, 29. Mai 2013

13.5188.02

Regierungsratsbeschluss vom 28. Mai 2013

Interpellation Nr. 32 von Urs Müller-Walz betreffend „Investition Margarethenstich und Durchmesserlinie via Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 15. Mai 2013)

„Im Verhältnis zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt gibt es verschiedene Staatsverträge. Zum Beispiel sei an den Universitäts-Vertrag erinnert, oder an den Staatsvertrag zum Universitäts-Kinderspital (UKBB), welcher derzeit in den Parlamenten BL und BS beraten wird, weil er erneuert und ergänzt werden muss.

Seit 1982 regelt ein Staatsvertrag zwischen den Kantonen BL und BS auch die grenzüberschreitenden Nahverkehrsleistungen der beiden kantonalen Nahverkehrsunternehmen BLT und BVB und gleicht damit die Vor- und Nachteile der jeweiligen Verkehrs- und Passagierstrukturen aus. So kann die BLT z. B. seither die Nachteile ihrer relativ langen, passagierarmen Zufahrtsstrecken durch Angebote auf dem passagierreichen Stadtgebiet kompensieren, während die BVB auf dem basellandschaftlichen Kantonsgebiet längere, weniger rentable Überlandstrecken betreibt.

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

Bisher funktioniert der Staatsvertrag zu weitgehend beidseitiger Zufriedenheit, doch jetzt scheinen sich der Kanton Basel-Landschaft und der Kanton Basel-Stadt im Zuge des Ausbaus der neuen Durchmesserlinie, die aus dem Leimental über den neu zu erstellenden Margarethenstich zum Centralbahnplatz und von dort aus direkt zur Messe Basel führen soll, vom bisherigen Pfad der partnerschaftlichen Tugend verabschieden zu wollen. Anstatt nämlich diese neue, äusserst attraktive Linie gemeinsam zu betreiben, beansprucht der Kanton BL die ganze Linie für sich.

Festzuhalten ist, dass die Trams der BLT heute wesentlich mehr Fahrleistungen auf dem Gebiet des Kantons BS erbringen als die Trams der BVB auf dem Gebiet des Kantons BL. Die entsprechenden Ausgleichszahlungen an den Kanton BS beliefen sich laut der letzten Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2010 auf 2.7 Mio. Franken, was nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, dass die städtischen Streckenabschnitte der BLT wesentlich ertragsreicher sind als die basellandschaftlichen Leistungen der BVB. Festzuhalten ist ferner, dass die Durchmesserlinie aufgrund ihrer verkehrstechnisch wichtigen Funktion als ganztägige Linie geplant ist.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich für mich als Interpellant einige Fragen, welche ich rasch geklärt haben möchte:

1. Wann ist der Ratschlag für den Margarethenstich inkl. Betriebskonzept für die Linie 1/17 zu erwarten?
2. Wo liegen die Problempunkte, dass weder in BL noch in BS ein Ratschlag vorliegt, obwohl um die Leistungen aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes zu beziehen noch dieses Jahr endgültige Entscheide der beiden Parlamente getroffen werden müssen?
3. Könnten die im Zusammenhang mit dem Betrieb der neuen ganztägigen Durchmesserlinie bestehenden Uneinigkeiten auf Unklarheiten bei der Auslegung des Staatsvertrages beruhen?
4. Wie wurden bis anhin die im Staatsvertrag erwähnten Fahrleistungen errechnet?

5. Welche allfällige Präzisierung im Staatsvertrag würde künftig nötig sein, um den an sich guten Staatsvertrag sinnvoll weiter zu führen.
6. Der Staatsvertrag sieht in § 18 bei Auslegungsstreitigkeiten die Anrufung des Bundesgerichtes oder des Bundesamtes für Verkehr vor. Wäre es nicht sinnvoller, die Kantone würden sich in dieser Frage auf einen beidseitig anerkannten Vertragsrechtsexperten verlassen, um dann allfällige strittige Auslegungsfragen einvernehmlich zu lösen?
7. Bei den Ausgleichszahlungen des Kantons BL handelt es sich um Abgeltungen, die aufgrund von Leistungen zustande kommen, die den BVB auf dem Stadtgebiet entgehen. Wohin fliessen diese Ausgleichszahlungen?
8. Geht die Regierung weiterhin davon aus, dass die auf Grund des UVEK Berichtes beschlossene Ganztageslinie ab Durchstich Margarethenstich weiterhin Gültigkeit hat?
9. Ist der Regierung bekannt, dass BL 2007 erklärt hat, die Linie notfalls auch gemeinsam zu führen?
Urs Müller-Walz“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Wann ist der Ratschlag für den Margarethenstich inkl. Betriebskonzept für die Linie 1/17 zu erwarten?

Der Regierungsrat geht zurzeit davon aus, dass er dem Grossen Rat im zweiten Halbjahr 2013 einen Ratschlag mit dem Kreditbegehren für das Bauprojekt und die Realisierung des Margarethenstichs vorlegen wird.

Mit Beschluss vom 28. Oktober 2010 hat der Landrat des Kantons Basel-Landschaft bereits finanzielle Mittel bis und mit Phase Bauprojekt beschlossen. Regierung und Parlament des Kantons Basel-Landschaft werden dann auf Grundlage des Bauprojektes zu einem späteren Zeitpunkt die Ausgaben für die Realisierung der neuen Tramverbindung beschliessen.

2. Wo liegen die Problempunkte, dass weder in BL noch in BS ein Ratschlag vorliegt, obwohl um die Leistungen aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes zu beziehen noch dieses Jahr endgültige Entscheide der beiden Parlamente getroffen werden müssen?

Unabhängig von einzelnen Aspekten führt allein die Tatsache, dass bei allen Arbeitsschritten die jeweiligen Vertreter beider Kantone involviert sind zu einem erhöhten Zeitbedarf. Zudem hat das Bauvorhaben vielfältige Ansprüche zu berücksichtigen (u.a. Denkmalschutz, Naturschutz), was sich auf dessen Komplexität auswirkt.

Der Bund hat die Tramverbindung Margarethenstich in die A-Liste des Agglomerationsprogramms 1. Generation aufgenommen und seine Mitfinanzierung zugesagt. Die entsprechende Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den vier Nordwestschweizer Kantonen wurde im Februar 2011 unterzeichnet. Die Mitfinanzierung des Bundes für die Tramstrecke Margarethenstich ist somit gesichert – unabhängig vom Zeitpunkt des Baubeginns. Dieser ist gemäss derzeitiger Planung für Ende 2015 vorgesehen.

3. Könnten die im Zusammenhang mit dem Betrieb der neuen ganztägigen Durchmesserlinie bestehenden Uneinigkeiten auf Unklarheiten bei der Auslegung des Staatsvertrages beruhen?

In § 6 des Staatsvertrags werden „möglichst gleich grosse Fahrleistungen“ im Trambereich verlangt. Diese Formulierung lässt einen gewissen Interpretationsspielraum offen, der diskutiert wird.

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

Der Realausgleich basiert auf den jeweiligen Kursstunden (bzw. Wagenführerstunden). Für die Verrechnung der Kosten werden zudem die mit der Fahrzeuggrösse gewichteten Kilometerleistungen betrachtet. Als Berechnungsgrundlage für die finanzielle Abgeltung der Mehrleistungen gelten die Kostensätze der Unternehmung mit Überhang, derzeit die BLT.

5. Welche allfällige Präzisierung im Staatsvertrag würde künftig nötig sein, um den an sich guten Staatvertrag sinnvoll weiter zu führen.

Die Vereinbarung über die BVB und BLT (Staatsvertrag) ist in der heutigen Form in vielen Bereichen veraltet und entspricht nicht mehr der aktuellen Gesetzgebung auf Bundes- und Kantons-ebene. Sie wird im Auftrag der beiden Kantonsregierungen derzeit überprüft.

6. Der Staatvertrag sieht in § 18 bei Auslegungsstreitigkeiten die Anrufung des Bundesgerichtes oder des Bundesamtes für Verkehr vor. Wäre es nicht sinnvoller, die Kantone würden sich in dieser Frage auf einen beidseitig anerkannten Vertragsrechtsexperten verlassen, um dann allfällige strittige Auslegungsfragen einvernehmlich zu lösen?

Die Verhandlungen für eine einvernehmliche Lösung sind noch am Laufen.

7. Bei den Ausgleichszahlungen des Kantons BL handelt es sich um Abgeltungen, die aufgrund von Leistungen zustande kommen, die den BVB auf dem Stadtgebiet entgehen. Wohin fliessen diese Ausgleichszahlungen?

Bei den Ausgleichszahlungen handelt es sich um eine Verrechnung der Leistungen der BVB auf Boden des Kantons Basel-Landschaft (die vom Kanton BS bestellt und abgegolten werden), mit denjenigen der BLT auf städtischem Gebiet (die der Kanton BL bestellt und abgilt). Da heute die Abgeltung durch den Kanton BS an die Leistungen der BVB auf dem Gebiet von BL grösser ist als diejenige des Kantons BL an die Leistungen BLT auf städtischem Gebiet, zahlt der Kanton BL die Differenz an den Kanton BS. Die Zahlungen werden dem Globalbudget ÖV zugewiesen.

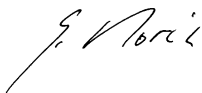
8. Geht die Regierung weiterhin davon aus, dass die auf Grund des UVEK Berichtes beschlossene Ganztageslinie ab Durchstich Margarethenstich weiterhin Gültigkeit hat?

Gemäss Tramnetz 2020 wird die Linie 17 aus dem Leimental über die neue Strecke zum Bahnhof Basel SBB und weiter über die Wettsteinbrücke ins Kleinbasel fahren. In einer Anfangsphase soll die Linie lediglich als Einsatzlinie während den Hauptverkehrszeiten verkehren.

9. Ist der Regierung bekannt, dass BL 2007 erklärt hat, die Linie notfalls auch gemeinsam zu führen?

Ja, die Aussage erfolgte in einer Fachkommission.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin