



An den Grossen Rat

15.5314.02

BVD/P155314

Basel, 11. November 2015

Regierungsratsbeschluss vom 10. November 2015

## **Schriftliche Anfrage Christian Egeler betreffend „droht eine Stilllegung der BVB-Tramlinie 6 in Allschwil und muss der Kanton Basel-Stadt deswegen mit Mehrkosten rechnen?“**

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Christian Egeler dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Der Schienenzustand der Tramlinie 6 in Allschwil ist, wie auch schon verschiedene Zeitungen Ende April 2015 berichtet haben, in einem sehr schlechten Zustand. Bei der Post in Allschwil wurde die Durchfahrtsgeschwindigkeit wegen dem Gleiszustand bereits auf 10km/h begrenzt. Allerdings besteht nun die konkrete Befürchtung, dass das Bundesamt für Verkehr die Betriebsbewilligung für diese Strecke noch dieses Jahr entziehen könnte.

Bei einem Entzug der Betriebsbewilligung müsste die Tramlinie 6 am Morgartenring wenden. Da der öffentliche Verkehr nach Allschwil weiterhin angeboten werden sollte, müsste ein Busersatzbetrieb angeboten werden. Da das Bereitstellen einer ähnlichen Transportleistung mit Bussen teurer ist als mit Tramzügen, entstehen dadurch Mehrkosten. Zusätzliche Mehrkosten entstehen auch durch Stillstandskosten von im Depot stehenden Tramzügen und durch eventuell nötige Mietkosten von Zusatz-Bussen.

Natürlich stellt sich auch die Frage, wieso der Unterhalt auf dieser Strecke ganz offensichtlich vernachlässigt wurde und inwiefern der Kanton Basel-Stadt für diese im Kanton Basel-Landschaft liegende Strecke unter Umständen mitverantwortlich ist (eventuell indirekt als Eigner der BVB).

Ich bin deshalb dem Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen dankbar:

- Trifft es zu, dass das Bundesamt für Verkehr angedroht hat, die Betriebsbewilligung auf dem Linienast zwischen den Stationen Morgartenring und Allschwil demnächst zu entziehen? Was muss bis wann getan werden um dies abzuwenden?
- Wieswegen wurden die Unterhalts- und Sanierungsarbeiten nicht früher in die Hand genommen?
- Wer ist für den Unterhalt auf diesem Linienast verantwortlich und wer ist für die Feststellung von Mängeln zuständig? Wie wird der Zustand der Traminfrastruktur (Geleise, Elektroanlagen, Haltestellen) ermittelt und überwacht?
- Wie schnell kann eine prov. Trammersatzlinie eingeführt werden?
- Muss die BVB als konzessionierte Betreiberin des ÖV-Angebotes bei einer Stilllegung der Tramstrecke den Betrieb einer Buslinie nach Allschwil sicherstellen um den Leistungsauftrag zu erfüllen?
- Hat die BVB genug Busse und Fahrpersonal für einen Trammersatz? Welche Mehrkosten entstehen bei Trammersatz mit Bussen? Wer muss für diese Mehrkosten aufkommen?
- Da zumindest Sanierungsarbeiten in Allschwil wohl unumgänglich sind, gleichzeitig auch am anderen Linienende in Riehen (Aeussere Baselstrasse und Lörracherstrasse) grössere Bauarbeiten geplant sind: Ist die Fahrplanstabilität dann noch gewährleistet?

Christian Egeler“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. *Trifft es zu, dass das Bundesamt für Verkehr angedroht hat, die Betriebsbewilligung auf dem Linienast zwischen den Stationen Morgartenring und Allschwil demnächst zu entziehen? Was muss bis wann getan werden um dies abzuwenden?*

Nein, das trifft nicht zu. Auf explizite Nachfrage hat das BAV denn auch gegenüber dem Bau- und Verkehrsdepartement am 1. Oktober dieses Jahres bestätigt, dass keine Stilllegungen von Streckenabschnitten vorgesehen sind. Folglich gilt es auch keine solchen abzuwenden.

2. *Weswegen wurden die Unterhalts- und Sanierungsarbeiten nicht früher in die Hand genommen?*

Die Gleise in den betroffenen Abschnitten der Baslerstrasse in Allschwil stammen aus dem Jahr 1956. Die Notwendigkeit einer Sanierung ist der BVB und den Behörden in Basel-Landschaft seit langem bekannt. Grundsätzlich war die Sanierung der betreffenden Abschnitte im Rahmen der Gesamtsanierung und -erneuerung der Baslerstrasse geplant. Da sich die Projektierung und Finanzierung dieses Projekt mehrfach verzögerten, wurden seit 2005 bereits verschiedene schadhafte Stellen separat saniert. Der zuletzt für das Jahr 2015 geplante Baubeginn der Erneuerung der Baslerstrasse in Allschwil wurde durch den Kanton Basel-Landschaft Ende 2014 erneut um mehrere Jahre verschoben. Aufgrund dessen hat die BVB Anfang 2015 diverse Gleisinspektionen auf dem Abschnitt Morgartenring–Allschwil Dorf veranlasst. Diese haben den akuten Handlungsbedarf bestätigt.

3. *Wer ist für den Unterhalt auf diesem Linienast verantwortlich und wer ist für die Feststellung von Mängeln zuständig? Wie wird der Zustand der Traminfrastruktur (Geleise, Elektroanlagen, Haltestellen) ermittelt und überwacht?*

Die BVB ist als Betreiberin der Linie 6 zuständig für den laufenden Unterhalt und für die Feststellung infrastruktureller Mängel. Die Arbeit basiert primär auf einer zustandsorientierten Unterhaltstrategie. Dazu gehören vor allem Begehungen, Inspektionen, Kontrollmessungen und Funktionskontrollen. Je nach Priorisierung der festgestellten Schäden und Mängel erfolgt eine korrektive oder präventive Instandsetzung.

Die prekäre Situation der Gleisanlagen in Allschwil erfordert eine intensivere Beobachtung und laufend aktualisierte Beurteilung. Deshalb erfolgen zusätzliche, ausserordentliche Begehungen mit visueller Kontrolle; zudem wurde einmalig im August eine spezielle Lasermessung des gesamten Abschnittes zwischen Morgartenring und Allschwil Dorf durchgeführt.

Der Regierungsrat erachtet eine Erneuerung der Gleisinfrastruktur in Allschwil als dringend notwendig. Für solche Erhaltungsmassnahmen, Sanierungsprojekte und deren Finanzierung ist der Kanton Basel-Landschaft zuständig.

4. *Wie schnell kann eine prov. Tramersatzlinie eingeführt werden?*

Ein Tramersatz mit Bussen ist je nach vorgesehener Dauer innerhalb von vier bis acht Wochen realisierbar.

5. *Muss die BVB als konzessionierte Betreiberin des ÖV-Angebotes bei einer Stilllegung der Tramstrecke den Betrieb einer Buslinie nach Allschwil sicherstellen um den Leistungsauftrag zu erfüllen?*

Ja.

6. *Hat die BVB genug Busse und Fahrpersonal für einen Trammersatz? Welche Mehrkosten entstehen bei Trammersatz mit Bussen? Wer muss für diese Mehrkosten aufkommen?*

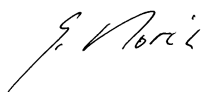
Die BVB verfügt über die erforderliche Busflotte für einen allfälligen Trammersatz mit Bussen. Die Verfügbarkeit des Personals ist von der Kurzfristigkeit und Dauer eines Trammersatzes mit Bussen abhängig und kann nicht pauschal beurteilt werden.

Ein Trammersatzbetrieb mit Bussen bis Morgartenring wäre möglich, wäre aber auch mit einem zusätzlichen Umsteigen verbunden. Dies bedeutete aus Sicht des Regierungsrats eine massive Verschlechterung für die ÖV-Kundschaft und damit auch eine Schwächung des öffentlichen Verkehrs. Es wäre auch mit Ertrageinbussen zu rechnen. Die Mehrkosten für einen allfälligen Trammersatz mit Bussen auf dem Linienast Morgartenring-Allschwil Dorf betragen ca. 2,5 Mio. Franken jährlich. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass die Folgekosten auf der gesamten Linie durch den Verursacher zu übernehmen sind.

7. *Da zumindest Sanierungsarbeiten in Allschwil wohl unumgänglich sind, gleichzeitig auch am anderen Linienende in Riehen (Äussere Baselstrasse und Lörracherstrasse) grössere Bauarbeiten geplant sind: Ist die Fahrplanstabilität dann noch gewährleistet?*

Zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität auf der Linie 6 führt die BVB bereits seit 24. August 2015 und bis auf weiteres einen Zusatzkurs. Grund dafür sind primär die Fahrzeitverzögerungen aufgrund der Bautätigkeiten in Riehen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin