

Bericht der Spezialkommission OeV-G/BVB-OG

zum

Ratschlag Nr. 9186 betreffend Erlass eines Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) und betreffend Revision des Gesetzes betreffend Organisation und Verwaltung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) vom 16. Dezember 1971

sowie zu den

Berichten des Regierungsrates

- zur Motion Dennis L. Rhein und Konsorten betreffend Erlass eines Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs
- zum Anzug Prof. Dr. Hansjörg M. Wirz und Konsorten betreffend Schaffung eines Amtes oder einer Abteilung für den öffentlichen Verkehr in Basel-Stadt
- zur Kantonalen Volksinitiative für einen behinderten- und betagtengerechten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr

vom 21. Januar 2004 / 021630 / 962721 / 965355 / 958869

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt
zugestellt am 6. Februar 2004

Inhalt

	<i>Seite</i>
1. Vorlage des Regierungsrats zum ÖVG und BVB-OG.....	3
2. Vorgehen der Spezialkommission OeV-G	4
3. Ergebnis der Kommissionsberatung	6
3.1 Grundsätzliche Erwägungen	6
3.2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)	7
3.2.1 Generelle Bewertung	7
3.2.2 Beratung im Einzelnen.....	8
3.3 Revidiertes BVB-Organisationsgesetz (BVB-OG)	20
3.3.1 Generelle Bewertung	20
3.3.2 Beratung im Einzelnen.....	22
3.4 Frage der Neuordnung der Organisation im Bereich des öffentlichen Verkehrs	33
3.4.1 Ausgangslage: Motion Dennis L. Rhein und Konsorten und Anzug Prof. Dr. Hansjörg M. Wirz und Konsorten.....	33
3.4.2 Bewertung der Kommission.....	34
3.5 Würdigung Motion Dennis L. Rhein	35
3.6 Bericht des Regierungsrats zur kantonalen Volksinitiative für einen behinderten- und betagtengerechten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr	35
3.6.1 Grundsätzliches	35
3.6.2 Konzeptstudie	36
3.6.3 Leitlinien für einen behinderten- und betagtengerechten ÖV	37
3.6.4 Kosten und Finanzierung.....	39
3.6.5 Bewertung der Kommission.....	40
4. Anträge der Kommission	41

Anhang

- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)
- Gesetz über die Organisation der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG)

1. Vorlage des Regierungsrats zum ÖVG und BVB-OG

Mit Ratschlag Nr. 9186 vom 6. September 2002 hat der Regierungsrat dem Grossen Rat die Entwürfe für ein Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) sowie eine Revision des Gesetzes betreffend die Organisation und Verwaltung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG) mit dem Antrag auf Zustimmung vorgelegt. Die Vorlage dieser Entwürfe erfolgt als Antwort auf die Motion Dennis L. Rhein und Konsorten vom 5.2.1997 (GRB Nr. 97/06/29.01G).

Der Regierungsrat beantragt gleichzeitig die Genehmigung des in § 13 ÖVG enthaltenen Vorschlags zur Ausformulierung der am 26.6.1996 eingereichten Kantonalen Volksinitiative betreffend einen behinderten- und betagtengerechten öffentlichen Verkehr, die vom Grossen Rat am 9. April 1997 zugelassen worden ist. Mit Beschluss vom 11. November 1998 beauftragte der Grosse Rat den Regierungsrat mit der Ausformulierung der Initiative als Bestandteil der Vorlage zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Der Ratschlag enthält schliesslich den Bericht des Regierungsrats zum Anzug Prof. Dr. Hansjörg M. Wirz und Konsorten vom 17.1.1996 betreffend Schaffung eines Amtes oder einer Abteilung für den öffentlichen Verkehr in Basel-Stadt (GRB Nr. 96/02/30.01G). Der Regierungsrat beantragt, diesen Anzug stehen zu lassen.

Sowohl die Motion Rhein als auch der Anzug Wirz stehen im Kontext der weitreichenden Veränderungen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs sowohl in der Schweiz als auch auf europäischer Ebene. Der Regierungsrat anerkennt klar die Berechtigung der beiden parlamentarischen Vorstösse und den darin aufgezeigten Handlungsbedarf, mögliche Reaktionen auf die neuen institutionellen Gegebenheiten und die damit zusammenhängenden Herausforderungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs vorzulegen. Der Regierungsrat hat deswegen dem Parlament den Entwurf für ein zusammenhängendes Gesetzeswerk über den öffentlichen Verkehr vorgelegt. Entsprechend den Anliegen der Motion Rhein werden darin die im Kanton Basel-Stadt generell verfolgten verkehrspolitischen Zielsetzungen und Grundsätze definiert, die Art und Weise der Bereitstellung und Finanzierung der Angebote im öffentlichen Verkehr geregelt sowie eine entsprechende Kompetenzverteilung zwischen der Regierung und dem Parlament festgelegt.

In Übereinstimmungen mit den generellen Entwicklungen sieht der Regierungsrat mit dem ÖVG zum einen ein Rahmengesetz zur Definition der grundsätzlichen institutionellen Bedingungen im Kanton im Bereich des öffentlichen Verkehrs vor. Zum anderen unterbreitet er eine Revision des Organisationsgesetzes der Basler Verkehrs-Betriebe, um für den in Basel besonders bedeutenden Bereich des Ortsverkehrs eine den neuen Rahmenbedingungen angemessene Regelung zu ermöglichen. Im Hinblick auf die Frage der Organisation der im Kanton mit ÖV-Fragen befassten Stellen teilt der Regierungsrat die im Anzug Wirz und der Motion Rhein vertretene Auffassung, dass für ein möglichst gutes Gesamtangebot an ÖV-Leistungen eine gute Koordination zwischen den verschiedenen Beteiligten notwendig ist und Ineffizienzen vermieden werden sollten. Der Regierungsrat will aber im heutigen Zeitpunkt auf eine generelle Veränderung der Verwaltungsorganisation resp. eine evtl. Reorganisation der Departemente verzichten. Dies zum einen, weil die planerischen, betrieblichen und finanziellen Aufgaben zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton

schon heute weitgehend in einer Dienststelle konzentriert sind und dort umfassend wahrgenommen werden. Zum anderen hält der Regierungsrat fest, dass die notwendige verwaltungsinterne Koordination der involvierten Stellen sowie zwischen den betroffenen Departementen in funktionsfähigen Strukturen stattfindet. Anpassungen dieser Koordinationsstrukturen an die sich verändernde Situation im ÖV und zur Erhöhung deren Effizienz finden bereits statt. Allfällige weitergehende Massnahmen im Lichte der Erfahrungen im Umgang mit den neuen Rahmenbedingungen schliesst der Regierungsrat nicht a priori aus; er sieht dafür aber heute keinen unmittelbaren Bedarf.

2. Vorgehen der Spezialkommission OeV-G

Mit Beschluss vom 23.10.2002 entschied der Grosse Rat, eine spezielle Kommission mit der Vorberatung des vom Regierungsrat unterbreiteten Gesetzesvorhabens zu beauftragen.

Zusammensetzung der Kommission

Als Mitglieder der Spezialkommission ÖVG wurden von den Fraktionen benannt und vom Büro des Grossen Rates gewählt:

- Bruno Mazzotti, FDP (Präsident);
- Dr. Andreas Burckhardt, LDP;
- Abdul R. Furrer, SD;
- Stephan Gassmann, CVP;
- Kathrin Giovannone, Bündnis (bis 1.12.2003);
- Daniel Goepfert, SP;
- Dr. Rudolf Grüninger, FDP;
- Heinz Käppeli, CVP;
- Christian Klemm, SP;
- Gabi Mächler, SP;
- Dr. Thomas Mall, LDP;
- Urs Müller, Bündnis (ab 1.12.2003);
- Susanne Signer, SP;
- Prof. Dr. Tobias Studer, DSP (Vize-Präsident);
- Richard Widmer, VEW;
- Angela Zanolari, SVP.

Die Kommission entschied, zur Unterstützung ihrer Arbeit zu ihren Sitzungen als ständige Gäste einzuladen:

- Regierungsrat Dr. Ralph Lewin, Vorsteher Wirtschafts- und Sozialdepartement;
- Urs Hanselmann, Direktor Basler Verkehrs-Betriebe;
- Dr. Claus Wepler, Ressort Verkehr, Wirtschafts- und Sozialdepartement.

Arbeitsweise

Die Kommission begann ihre Arbeit am 27.11.2002 und hat sich zu insgesamt 19 Beratungen getroffen. Die Kommission entschied, sich entsprechend der Logik der Vorlage des Regierungsrats zuerst mit dem Entwurf für das ÖVG und dann mit den Vorschlägen für die Revision des BVB-OG auseinanderzusetzen. In dieser ersten Phase der Kommissionsarbeit wurden beide Vorlagen detailliert beraten und im Hinblick auf die Formulierung des Gesetzestextes geprüft. In einer zweiten Phase hat die Kommission in zwei Lesungen den vorliegenden Bericht erarbeitet und dabei auch ihre Stellungnahme zum Bericht des Regierungsrat zum Anzug Wirz abgefasst.

Mit Schreiben vom 30. Juli 2002 hatte der Präsident des Grossen Rates den Regierungsrat auf das bevorstehende Ende der Frist für die Berichterstattung zur „Initiative für einen behinderten- und betagtengerechten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr“ aufmerksam gemacht. Ebenso wurde der Kommissions-Präsident mit Schreiben vom 8. November 2002 vom Parlamentspräsidenten über die abgelaufenen Fristen der Initiative und der Motion D.L. Rhein informiert. Der Regierungsrat hat daher als Option ein eigenes Spezialgesetz betreffend einen behinderten- und betagtengerechten öffentlichen Verkehr vorgelegt, das vom Grossen Rat bereits vor Erlass des ÖVG hätte verabschiedet werden können. Die Kommission entschied nach Anhörung von Vertretern des Initiativ-Komitees darauf zu verzichten, die Anliegen der Initiative in einem eigenen Gesetz zu berücksichtigen, sondern folgte dem vom Regierungsrat empfohlenen Vorgehen, eine Lösung entsprechend dem Beschluss des Grossen Rates vom 11. November 1998 (GRB Nr. 98/46/15bG) im Rahmen des ÖVG vorzusehen.

Anhörungen

Die beiden Gesetzesvorlagen waren ohne vorangehende Vernehmlassung dem Grossen Rat zur Behandlung vorgelegt worden. Um ein abgerundetes Bild der politischen Bewertung der Vorlagen zu gewinnen, entschied die Kommission, die direkt betroffenen Organisationen zu einer Anhörung einzuladen. Im Zuge der Kommissionsberatungen wurden daher als Vertretung der Personalseite Delegationen des PSV (Personalverband Städtische Verkehrsbetriebe Basel) und des VPOD (Verband des Personals öffentlicher Dienste Basel), sowie als Wirtschaftsvertreter Delegationen des Gewerbeverbandes Basel-Stadt und des Basler Volkswirtschaftsbundes angehört.

Zur Vertiefung in die komplexe Materie und zum Vergleich mit der BVB ähnlichen öffentlichen Verkehrsbetrieben wurden darüber hinaus die Herren Andreas Büttiker, Direktor BLT, und Hansruedi Kamber, Direktor BERNMOBIL, gebeten, der Kommission aus ihrer Erfahrung zu berichten.

Aufgrund verschiedener Briefwechsel zwischen dem WSD und den Gemeinden Riehen und Bettingen als Mitbesteller von Leistungen des öffentlichen Verkehrs, erfolgten schliesslich schriftliche Stellungnahmen der Gemeinden und ein Gedankenaustausch mit einer Delegation des Riehener Gemeinderates, bestehend aus den Herren Niggi Tamm und Marcel Schweizer.

3. Ergebnis der Kommissionsberatung

3.1 Grundsätzliche Erwägungen

Der heutige und auch zukünftige grosse Bedarf an Mobilität ist eine unumstössliche Tatsache geworden. Als wichtiger Wohn- und Lebensort sowie Wirtschaftspol der trinationalen Region verfügt Basel einerseits über ein grosses Angebot an Wohnraum, Arbeitsplätzen und Freizeitangeboten, was andererseits täglich zu starken Verkehrs- und Pendlerströmen mit dem entsprechenden Bedarf an Infrastruktur im öffentlichen und privaten Bereich führt. Basel nimmt heute eine zentrale Rolle als Knoten regionaler und internationaler Verkehrsachsen ein. Die zunehmende Verdichtung der Agglomeration verstärkt die daraus resultierenden verkehrspolitischen Herausforderungen zusätzlich.

In diesem Kontext unterstützt die Kommission mehrheitlich die Absicht der Motion Rhein, die Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt auf eine neue rechtliche Basis zu stellen. Wie der Regierungsrat sieht die Kommission insbesondere die Notwendigkeit, die Bedingungen des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton an die generellen institutionellen Veränderungen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs anzupassen und Möglichkeiten für eine wirksame Steuerung des ÖV zu schaffen. Dieser soll als Teil des Gesamtverkehrssystems wirksam und effizient, unter Optimierung von Angeboten und verfügbaren öffentlichen Mitteln betrieben werden können. Dabei soll der optimalen Vernetzung und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger grosse Priorität eingeräumt und die Kooperation mit unseren Nachbarn im In- und Ausland zur Bewältigung der Mobilitätsansprüche weiter verstärkt werden. Dass die Gestaltung eines funktionsfähigen öffentlichen Verkehrs „über die Grenzen hinweg“ möglich ist, zeigt u.a. die gute Zusammenarbeit der BVB mit der BLT, die seit 1987 im „freien Netzzugang“ Angebote auf dem Netz in Basel-Stadt erbringt. Ein ähnliches Beispiel bildet die „Grüne Linie“ der Regio-S-Bahn, die seit 1997 zwischen Frick / Laufenburg und Mulhouse verkehrt.

Die Mehrheit der Kommission stellt fest, dass mit der Vorlage des Regierungsrats die Anliegen der Motion Rhein bestmöglich umgesetzt werden. Die Kommission ist der Auffassung, dass insgesamt ein geeignetes Instrumentarium zur Verfügung gestellt wird, um den anstehenden Herausforderungen zu begegnen. Sowohl das Vorgehen als auch die Konzeption und die Zielsetzungen des Regierungsrats im Ganzen sind, als erster Schritt und zum jetzigen Zeitpunkt, umsetzbar. Die Mehrheit der Kommission anerkennt dabei die Bedeutung einer klaren Ziel- und Leistungsorientierung auf der Grundlage des Bestellprinzips, das im Kern des ÖVG liegt. In der Kommission wurde zudem mehrfach betont, dass eine kantons-eigene Unternehmung BVB wünschenswert sei, um damit den Einfluss auf die Leistungserbringung im ÖV-Bereich in Basel-Stadt gewährleisten zu können. Die Kommission anerkennt aber gleichzeitig die Notwendigkeit, dem Unternehmen BVB aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen zeitgemässe Steuerungs- und Führungsstrukturen zu geben.

In ihren Beratungen hat sich die Kommission insbesondere auch mit der Frage auseinandergesetzt, inwieweit für unseren Kanton eine Übernahme bestehender Gesetze, z.B. des Kantons Basel-Landschaft möglich wäre. Sie hat sich davon überzeugt, dass die spezielle

Situation Basels wie Kleinflächigkeit, das Zusammentreffen vieler, unterschiedlicher Verkehrsarten und die Bedingungen eines stadtgerechten Verkehrs, ganz spezifische Lösungen erfordert.

3.2 Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)

3.2.1 Generelle Bewertung

Aus der in der Kommission geführten Eintretensdebatte zum Entwurf des ÖVG kristallisierten sich einige zusammenhängende Themenblöcke heraus, die in den nachfolgenden Beratungen bearbeitet wurden. Diese reichten vom Bestellerprinzip, über die Zuständigkeit von Exekutive und Legislative, zur Definition der Grundversorgung und der Förderung bis hin zur Priorisierung im Zweckartikel (§ 2 ÖVG) und der Rentabilität des ÖV.

Die Kommission stützt im Grundsatz sowohl Ansatz als auch Konzeption des ÖVG. Sie ist klar der Auffassung, dass die Einführung des Besteller-Prinzips Sinn macht. Dabei sieht sie auch die Notwendigkeit, Verhältnisse zu erzeugen, welche marktnäheres Agieren der involvierten Unternehmungen belohnen. Das ÖVG soll die benötigten Instrumente für eine leistungsorientierte Steuerung bereitstellen können. Deshalb stützt die Kommission Aufbau und Regelungsumfang des Gesetzes. Sie sieht dabei, dass die im ÖVG vorgesehenen Mechanismen und Instrumente auch im Fall der Einführung von NPM im Kanton Basel-Stadt ohne weiteres hätten zum Tragen kommen können.

Bei der Behandlung des Zweckartikels § 2 ÖVG wurde die Frage der Priorisierung des ÖV gegenüber dem MIV (motorisierter Individualverkehr) eingehend diskutiert. Die Kommission gelangte dabei zur Auffassung, dass dem Aspekt der Einbindung des öffentlichen Verkehrs in den Gesamtverkehrszusammenhang im Rahmen des ÖVG stärker Rechnung getragen werden müsse, als dies im Vorschlag des Regierungsrats der Fall ist. Aus dieser Überlegung erfolgte eine Anpassung des Zweckartikels sowie von § 8 ÖVG, der die Grundsätze für die Ausrichtung von Förderleistungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs enthält.

Wie bereits erwähnt, stützt die Kommission generell das Bestellprinzip und die Leistungssteuerung im öffentlichen Verkehr. Angesichts der besonderen Bedeutung des Bereichs Ortsverkehrs und der BVB in Basel-Stadt war die Kommission jedoch mehrheitlich der Auffassung, dass von der im Entwurf des Regierungsrats vorgesehenen Möglichkeit von Ausschreibungen von Leistungen des Ortsverkehrs abzusehen und die entsprechende Regelung in § 5 ÖVG anzupassen sei.

Intensive Diskussionen ergaben sich zudem zur Frage der Steuerungskompetenzen und zur Rolle von Grosse Rat und Regierungsrat. Die Kommission ist mehrheitlich der Auffassung, dass dem Grosse Rat die Möglichkeit gegeben sein muss, die Leitplanken des in Basel-Stadt angebotenen ÖV massgeblich mit beeinflussen zu können. Aus diesem Grund wird eine rein finanzielle Steuerung über die jährliche Bewilligung des Globalbudgets, wie sie der Regierungsrat vorsehen will, abgelehnt. Die Kommission ist sich darin einig, dass der Grosse Rat daher das vom Regierungsrat vorgelegte ÖV-Programm gemäss § 4 ÖVG – das das

zentrale Planungsdokument im Bereich ÖV bilden soll – genehmigen und nicht nur zur Kenntnis nehmen können soll, wie es der Regierungsrat ursprünglich vorgeschlagen hatte.

Besondere Aufmerksamkeit hat auch die vom Regierungsrat vorgesehene Regelung des Verhältnisses zwischen dem Kanton und den Gemeinden Riehen und Bettingen als Mitbesteller erfahren. Aufgrund von vorangegangenen Gesprächen und dem erwähnten Meinungsaustausch mit Gemeindevertretern gelangte die Kommission mit dem WSD zum Entschluss, auf eine gesetzliche Verankerung von finanziellen Beteiligungen der Gemeinden im ÖVG zu verzichten (§ 17). Seitens der Vertreter des Gemeinderates Riehen wurde betont, dass die Zusammenarbeit mit dem Kanton im ÖV-Bereich in der Vergangenheit sehr gut funktioniert habe und dass auch zukünftige Finanzierungsfragen wie bisher einzelfallorientiert gelöst werden könnten.. Somit könne man seitens der Gemeinde Riehen auf den § 17 als Ganzes verzichten. Eine Regelung innerhalb eines Gesamtkonzepts müsste allenfalls auf Verfassungsstufe erfolgen. Die Kommission teilt diese Meinung. Sie ist der Auffassung, dass die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden übergeordnet und nicht im Rahmen des ÖVG zu regeln sei.

3.2.2 Beratung im Einzelnen

Im Einzelnen ist die Kommission zum Entwurf des ÖVG zu folgenden Ergebnissen gekommen:

Ratschlagsentwurf	Formulierung der Kommission
I. Grundlagen Geltungsbereich § 1. Dieses Gesetz regelt die Finanzierung und Förderung des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft sowie von entsprechenden Infrastrukturen und Anlagen durch den Kanton und die Gemeinden. ² Die Vorschriften dieses Gesetzes sind auf die Förderungsmassnahmen nach Bundesrecht sinngemäss anzuwenden, sofern das Bundesrecht nichts anderes bestimmt. ³ Die Organisation der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB), deren grundsätzliche Unternehmensziele sowie ihre Ausrichtung im Verkehrs- und Infrastrukturbereich werden in einem separaten Gesetz geregelt. Vorbehalten bleiben ausserdem die Erlasse über die Rheinschiffahrtsgesellschaft und die Rheinhäfen. <u>KOMMENTAR:</u> Eingehend diskutiert wurde im ersten Absatz von § 1 der Passus „in der Luft“, der einem Teil der Kommission im Kontext eines Gesetzes über den öffentlichen Verkehr im Kanton Basel-Stadt artfremd erscheint. In der Beratung wurde festgehalten, dass der Luftverkehr grundsätzlich Bundessache ist und entsprechend dem Bundesrecht gestaltet wird. Im speziellen Zusammenhang des Flughafens Basel-Mulhouse gelten	

§ 1. Dieses Gesetz regelt die Förderung und Finanzierung ~~und Förderung~~ des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft sowie von entsprechenden Infrastrukturen und Anlagen durch den Kanton und die Gemeinden.

Ratschlagsentwurf	Formulierung der Kommission
allerdings insbesondere die Vorgaben des Staatsvertrags zwischen Frankreich und der Schweiz sowie der sog. Zusammenarbeitsvereinbarung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft mit dem Bund. Aus dieser Grundlage ergibt sich eine klare Mitverantwortung unseres Kantons für den Flughafen. In der Diskussion gelangte die Kommission insgesamt zur Auffassung, dass der vom Regierungsrat vorgeschlagene Einbezug des Luftverkehrs in das ÖVG, der eine Grundlage für allfällige Investitionen in die Infrastruktur des Flughafens schafft, dieser Situation Rechnung trägt. Seitens des WSD wurde klargestellt, dass es nicht die Absicht ist, direkte Bestellungen von Luftverkehrsleistungen zu ermöglichen. Insoweit betrifft § 9 Absatz 1, lit. a) bis d) nicht den Luftverkehr. Die weitere Diskussion der Kommission zu § 1 betraf die Charakterisierung des Regelungsgehalts des neuen ÖVG im ersten Satz von § 1. Mehrheitlich war die Kommission der Auffassung, dass das Gesetz im Grundsatz der Förderung des öffentlichen Verkehrs dienen soll und dazu die entsprechenden Finanzierungsinstrumente bereitstellt. Aus diesem Grund entschied die Kommission die Reihenfolge der in § 1 genannten Regelungsaufgaben (Finanzierung und Förderung) umzudrehen. ://: Die Kommission hat zu § 1 wie folgt beschlossen: – Absatz 1: Der Passus „und in der Luft“ wird mit 7:5 Stimmen beibehalten. – Absatz 1: Umkehrung der Begriffe „Finanzierung und Förderung“ mit 7:3 angenommen. – Absatz 2 und 3 einstimmig ohne Änderung angenommen.	
Zweck § 2. Dieses Gesetz bezweckt die Verbesserung der Standortqualität des Kantons als Wirtschafts- und Wohnstandort durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personen- und Güterverkehr, die Erschliessung des Kantonsgebiets und die Abwicklung eines grösstmöglichen Teils des Personen- und Gütertransports mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln. Hierfür kommt dem öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Vorrang zu.	§ 2. Dieses Gesetz bezweckt die Verbesserung der Standortqualität des Kantons als Wirtschafts- und Wohnstandort durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personen- und Güterverkehr, die Erschliessung des Kantonsgebiets und die Abwicklung eines grösstmöglichen Teils des Personen- und Gütertransports mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln. Hierfür kommt dem öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr Vorrang zu.
<u>KOMMENTAR:</u> Wie bereits erwähnt, führte die im Vorschlag des Regierungsrats vorgesehene Priorisierung des ÖV im Rahmen des Zwecksartikels des ÖVG innerhalb der Kommission zu intensiven Diskussionen. Während auf der einen Seite die grundsätzliche Priorisierung eines Verkehrsträgers in Frage gestellt und darin ein Freipass für die Exekutive gesehen wird, tritt ein anderer Teil der Kommission für eine gewisse Begünstigung des ÖV durch gesetzlich umschriebene Umlagerungen ein. Einigkeit bestand dahingehend, dass derartige Regelungen auf keinen Fall dogmatisch ausgelegt werden dürfen, sondern eine Optimierung des ÖV im Rahmen des Gesamtverkehrs angestrebt werden soll. Im Lichte der Diskussion wurde auf Vorschlag des WSD eine alternative Regelung erarbeitet, die die Vorrangregelung zugunsten des ÖV klar definiert und eingrenzt. Diese findet ihren Platz neu in § 8 ÖVG unter dem Titel „Förderungsgrundsätze“. Damit wird der Zwecksartikel § 2 ÖVG auf die eigentlichen Zielsetzungen des Gesetzes fokussiert.	

Ratschlagsentwurf

Formulierung der Kommission

://: Die Kommission hat zu § 2 wie folgt beschlossen:

- Streichung des letzten Satzes: Zustimmung mit 12:1 Stimmen.
- Gleichzeitige Ergänzung von § 8 um einen neuen Absatz 2 betreffend die Priorisierung des ÖV im Rahmen des Gesamtverkehrssystems: Zustimmung mit 10:2 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Angebotsziele**§ 3. Der Kanton**

- a) stellt im öffentlichen Personenverkehr die Grundversorgung in den Bereichen Orts- und Regionalverkehr sicher; er strebt dabei unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit die Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs (Modal Split) am motorisierten Verkehr an;
- b) wirkt auf die bestmögliche Bedienung von Basel-Stadt im nationalen und internationalen Fernverkehr hin;
- c) fördert die Verlagerung des Gütertransports auf umweltverträgliche Verkehrsmittel;
- d) sorgt für die notwendige Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den betroffenen schweizerischen Kantonen und der Eidgenossenschaft sowie den betroffenen ausländischen Gebietskörperschaften.

² Der Kanton und die Gemeinden achten unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit auf eine hohe Qualität des Angebots und auf eine leistungsfähige Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere auch mit dem übergeordneten öffentlichen Verkehr.

§ 3. Der Kanton

- a) stellt im öffentlichen Personenverkehr die Grundversorgung in den Bereichen Orts- und Regionalverkehr sicher; er strebt dabei unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit die Erhöhung des Anteils ~~seinen~~ möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs (Modal Split) ~~am motorisierten Verkehr~~ Gesamtverkehr an;
- b) ...;
- c) ...;
- d) sorgt für die ~~notwendige~~ Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den ~~betroffenen~~ schweizerischen Kantonen und der Eidgenossenschaft sowie ~~den betroffenen~~ ausländischen Gebietskörperschaften und schweizerischen Agglomerationsgemeinden.

KOMMENTAR:

Die Änderungen im Wortlaut von Abs. 1 dienen zur Präzisierung von § 3 insbesondere auch im Lichte der Diskussion zu § 2.

://: Die Kommission hat zu § 3 wie folgt beschlossen:

- Absatz 1: Änderung von lit a) mit 10:1 Stimmen angenommen; Änderung von lit. d) einstimmig angenommen; lit. b) und lit. c) einstimmig angenommen.
- Absatz 2: Zustimmung mit 10:2 Stimmen.

II. Steuerungsinstrumente**Programm des öffentlichen Verkehrs**

§ 4. Der Regierungsrat erarbeitet periodisch ein Programm des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Programm), in dem die Grundzüge des Angebots und der Planung dargestellt werden und das insbesondere Aufschluss über die in diesem Zeit-

§ 4. Der Regierungsrat ~~erarbeitet~~ unterbreitet dem Grossen Rat periodisch alle vier Jahre ein Programm des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Programm), in dem die Grundzüge des Angebots und der Planung dargestellt werden. ~~und d~~ Das

Ratschlagsentwurf	Formulierung der Kommission
raum vorgesehenen Massnahmen sowie über den voraussichtlichen Infrastruktur- und Finanzbedarf gibt. ² Das ÖV-Programm wird dem Grossen Rat vom Regierungsrat zur Kenntnis unterbreitet. Es ist Bestandteil der kantonalen Planung.	<u>ÖV-Programm</u> gibt insbesondere Aufschluss über die in <u>diesem Zeitraum der nächsten Planungsperiode vorgesehenen Massnahmen-Verkehrsleistungen und Infrastrukturmassnahmen</u> sowie über den voraussichtlichen <u>Infrastruktur-Abgeltungs- und Finanzierungsbedarf</u>. <u>Das ÖV-Programm ist Bestandteil der kantonalen Planung.</u> ² <u>Das ÖV-Programm wird dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt.</u> ³ <u>Während der Laufzeit des jeweils gültigen ÖV-Programms kann der Regierungsrat im Rahmen des Globalbudgets (§ 14) Anpassungen des Angebots beschliessen.</u>
<u>KOMMENTAR:</u> Das in § 4 ÖVG vorgesehene „ÖV-Programm“ bildet zusammen mit dem Globalbudget (§ 14 ÖVG) den Kern der mit dem ÖVG eingeführten Steuerung im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Während das Globalbudget im jährlichen Rhythmus die verfügbaren Finanzmittel zuweist, soll das ÖV-Programm die inhaltlichen Leitplanken der Gestaltung des ÖV für eine Planungsperiode von vier Jahren setzen. ÖV-Programm und Globalbudget bilden den Rahmen für die gem. § 5 ÖVG vorgesehenen Leistungsvereinbarungen zur „Bestellung“ des ÖV-Angebots. Grundsätzlich erachtet die Kommission den geplanten Steuerungsmechanismus als richtig und als kompatibel mit den – verkehrspolitischen wie auch budgetrechtlichen – Gegebenheiten in unserem Kanton. Dies gilt unter den Bedingungen des heutigen Staatsmodells; es hätte aber auch im Fall der Einführung von NPM gegolten. Die Kommission tritt dabei aber für eine andere Kompetenzregelung als im Vorschlag des Regierungsrats ein, da mehrheitlich eine stärkere Einflussnahme des Grossen Rats auf die inhaltliche Ausprägung des ÖV-Angebots gewünscht wird. Dies könne über den jährlichen Beschluss zum Globalbudget nicht ausreichend geschehen. Die vorgeschlagene Kenntnisnahme des ÖV-Programms durch den Grossen Rat wird daher nach längerer Diskussion durch die Genehmigung des Programms ersetzt. Dabei wird seitens von Kommissionsmitgliedern davor gewarnt, dass das Parlament sich auch noch direkt mit der Planung befasse. Da mit dieser Änderung der Kompetenzregelung die Flexibilität der Leistungssteuerung begrenzt wird, stimmt die Kommission der Ergänzung von § 4 ÖVG durch den neuen Absatz 3 zu, der ein kurzfristiges Reagieren auf betriebliche oder marktliche Veränderungen erlaubt, die den Umfang und die Ausprägung des ÖV-Angebots nicht wesentlich verändern (z.B. Verknüpfung einzelner Linien zur Optimierung des Fahrzeugumlaufs). Die Kommission entscheidet sich damit gegen die Übernahme des im Kanton Basel-Landschaft angewandten Instruments des sog. „Generellen Leistungsauftrags“, mit dem der Landrat BL nicht nur die Finanzmittel und die zu verfolgenden Zielsetzungen bestimmt, sondern auch zahlreiche Details der Umsetzung des ÖV-Angebots. Das im ÖVG vorgesehene Modell wird dagegen als stufengerechter erachtet, indem der Grosse Rat mit der Genehmigung des ÖV-Programms und der jährlichen Budgetzuweisung die Leitlinien der ÖV-Politik verankern kann und in diesem Rahmen der Regierungsrat den Handlungsspielraum für die konkrete Gestaltung und Umsetzung eines vielschichtigen ÖV-Angebots hat. ://: Die Kommission hat die Umformulierung von § 4 ÖVG wie folgt beschlossen: – Absatz 1: Zustimmung mit 10:0 Stimmen bei 1 Enthaltung; – Absatz 2 und 3: einstimmig genehmigt.	

Ratschlagsentwurf

Formulierung der Kommission

Leistungsbestellung

§ 5. Zur Erreichung der Zwecke dieses Gesetzes, und insbesondere zur Umsetzung des ÖV-Programms, schliesst der Kanton Leistungsvereinbarungen mit den Erbringern der Verkehrsleistungen ab. Die Leistungsvereinbarungen umschreiben insbesondere Art, Umfang, Kosten und Erlöse der zu erbringenden Leistungen, die vereinbarten Abgeltungen sowie die Anforderungen bezüglich Qualität, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Leistungserbringung.

² Die Leistungsvereinbarungen werden in der Regel für eine Periode von einem Jahr abgeschlossen. Der Kanton kann mit Leistungserbringern mehrjährige Leistungs- oder Rahmenvereinbarungen abschliessen, sofern es die Planungssicherheit erfordert.

³ Der Kanton kann von ihm abzugeltende Leistungen ausschreiben. Der Entscheid über die Ausschreibung obliegt dem Regierungsrat. Vorbehalten bleibt Absatz 4.

⁴ Der Ortsverkehr wird bis nach Ablauf von zehn Jahren ab dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieses Gesetzes durch die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) wahrgenommen. Danach kann der Kanton von ihm abzugeltende Leistungen im Ortsverkehr aus Gründen mangelnder betriebswirtschaftlicher Effizienz oder ungenügender Qualität ausschreiben. Dabei dürfen den BVB keine Mängel entgegengehalten werden, die ihre Ursache in kantonalen Erlassen oder Anordnungen haben. Über Ausschreibungen im Ortsverkehr, die eine wirtschaftliche Gefährdung der BVB nach sich ziehen könnten, entscheidet der Grosse Rat.

³ Der Kanton kann, mit Ausnahme des Ortsverkehrs, von ihm abzugeltende Leistungen ausschreiben. Der Entscheid über die Ausschreibung obliegt dem Regierungsrat. ~~Vorbehalten bleibt Absatz 4.~~

Absatz 4 ersatzlos gestrichen.

KOMMENTAR:

Im Rahmen des im ÖVG zugrunde gelegten Steuerungsmodells unterstützt die Kommission die grundsätzlichen Regelungen in § 5 ÖVG Abs. 1 und 2, die mit dem Instrument der Leistungsvereinbarung das Bestellprinzip im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt einführen. Kontrovers sind jedoch die Meinungen zum zusätzlichen Instrument der Ausschreibung in Absatz 3, mit dem eine Stärkung der Wettbewerbselemente bezweckt wird. Während man einerseits auch beim ÖV in Zukunft mehr Liberalisierung und Öffnung für mehrere Anbieter wünscht, befürchtet man andererseits eine grosse Unsicherheit bei den Leistungen des zukünftigen „Service public“ speziell im Bereich des Ortsverkehrs, der heute ausschliesslich von den BVB erbracht wird. Mehrheitlich gelangte die Kommission zur Auffassung, dass – auch aufgrund der noch unklaren Rechtslage auf Bundesebene – der Kanton Basel-Stadt auf Ausschreibungen im Ortsverkehr verzichten sollte, dies zumal auch um Verunsicherungen im Hinblick auf die künftige Art und Rolle der BVB zu vermeiden.

://: Die Kommission hat zu § 5 ÖVG wie folgt beschlossen:

- Absatz 1 und 2: einstimmig genehmigt.
- Änderung von Absatz 3 und Streichung von Absatz 4: Zustimmung mit 7:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Ratschlagsentwurf	Formulierung der Kommission
Beteiligung an Unternehmungen sowie Tarif- und Verkehrsverbünden § 6. Der Kanton kann Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs besitzen oder sich an diesen beteiligen. ² Der Kanton kann sich an Tarif- und Verkehrsverbünden beteiligen und ihnen Beiträge ausrichten.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 6 wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Erstellung, Unterhalt und Betrieb der kantons-eigenen Verkehrsinfrastruktur § 7. Der Kanton kann Erstellung, Unterhalt und Betrieb der kantonseigenen Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs an Dritte übertragen.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 7 wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
III. Förderungsmassnahmen	
Förderungsgrundsatz § 8. Der Kanton und die Gemeinden treffen zur Erreichung des Gesetzeszwecks Förderungsmassnahmen. Die Förderungsmassnahmen müssen nicht auf das Territorium des Kantons beschränkt sein. Sie richten sich nach volks- und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten und berücksichtigen namentlich die Ziele der Umwelt-, Wirtschafts-, Siedlungs- und Sozialpolitik.	Förderungsgrundsatzsätze § 8. Der Kanton und die Gemeinden treffen zur Erreichung des Gesetzeszwecks Förderungsmassnahmen. Die Förderungsmassnahmen müssen nicht auf das Territorium des Kantons beschränkt sein. Sie richten sich ... ² <u>Die Förderung des öffentlichen Verkehrs erfolgt im Rahmen des Gesamtverkehrssystems. Der Kanton trifft Massnahmen der Verkehrsplanung, der Verkehrstrennung sowie der Verkehrsregelung zugunsten des öffentlichen Verkehrs, um dessen Fahrzeiten zu verkürzen und zu verstetigen und so die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen.</u>
<u>KOMMENTAR:</u> In der Diskussion zu § 8 anerkannte die Kommission grundsätzlich, dass aufgrund der engen überregionalen Einbindung des ÖV in Basel-Stadt u.U. auch Fördermassnahmen ausserhalb des Kantonsgebiets in Frage kommen können. Gleichzeitig war die Kommission mehrheitlich der Auffassung, dass vom Kanton finanzierte Massnahmen dem Kanton auch direkt zugute kommen müssen. Zudem sollten keine Begehrlichkeiten bei den Partnern geweckt werden. Vor diesem Hintergrund entschied die Kommission, auf die explizite Nennung der Möglichkeit einer extraterritorialen Förderung im Rahmen des ÖVG zu verzichten. Dies schliesst spezielle Beschlüsse des Parlaments zur Finanzierung von ausserkantonalen ÖV-Massnahmen mit Nutzen für unseren Kanton nicht aus.	

Ratschlagsentwurf	Formulierung der Kommission
Die Ergänzung von § 8 resultiert wie erwähnt aus der Diskussion um eine Priorisierung des ÖV im Rahmen des Zweckartikels (§ 2) des ÖVG. Ausgehend vom Grundgedanken des Nebeneinanders der verschiedenen Verkehrsarten zielt die Kommission mit dem neuen Absatz 2 auf eine Bevorzugung des ÖV bei der planerischen und betrieblichen Gestaltung des Verkehrs in unserem Kanton, um eine Optimierung des ÖV-Angebots zugunsten der Effizienz und der Verkehrsflüsse insgesamt zu erreichen. In diesem Sinne wird die Förderung des in den Rahmen des Gesamtverkehrssystems gestellt. ://: Die Kommission hat zu § 8 ÖVG wie folgt beschlossen: – Absatz 1: Streichung des Passus betreffend extraterritoriale Förderungen mit 9:4 Stimmen angenommen. – Neuer Absatz 2: Zustimmung mit 10:2 Stimmen bei 1 Enthaltung.	
Verkehrsbeiträge § 9. Der Kanton kann Abgeltungen für das Erbringen von Verkehrsleistungen ausrichten, soweit diese auch bei guter kaufmännischer und betrieblicher Führung nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Dies betrifft insbesondere: a) das vom Kanton und vom Bund im Regionalverkehr gemeinsam bestellte Verkehrsangebot; b) das vom Kanton ohne Beteiligung des Bundes im Regionalverkehr zusätzlich bestellte Verkehrsangebot; c) das vom Kanton im Ortsverkehr bestellte Verkehrsangebot; d) die vom Kanton bestellten Sonderverkehrsleistungen zur Sicherstellung eines öffentlichen Transportangebots bei Grossanlässen. ² Die Gemeinden oder Dritte können zusätzlich zu dem vom Kanton bestellten Angebot weitere Leistungen bestellen. Diese Leistungen sind grundsätzlich vom jeweiligen Besteller abzugelten.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 9 wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Tarifmassnahmen und Marketing § 10. Der Kanton fördert attraktive Tarife im öffentlichen Verkehr. Er kann hierzu insbesondere finanzielle Beiträge an Tarifverbünde zur Verbilligung von Abonnements leisten. ² Der Kanton und die Gemeinden können für Angebote des öffentlichen Verkehrs spezielle Marketingmassnahmen vorsehen.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 10 wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	

Ratschlagsentwurf	Formulierung der Kommission
Investitionsbeiträge § 11. Der Kanton und die Gemeinden können an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Investitionsbeiträge leisten, wobei die Bedingungen für die Ausrichtung der Beiträge im Einzelfall festgelegt werden. ² Investitionsbeiträge aufgrund anderer Rechtsgrundlagen bleiben vorbehalten.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 11 wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Bestellung von festen Anlagen u. Fahrzeugen § 12. Der Kanton und die Gemeinden können feste Anlagen des öffentlichen Verkehrs und Fahrzeuge von sich aus bestellen und finanzieren, soweit Dritte zur Erstellung und Finanzierung der Anlagen oder Fahrzeuge nicht verpflichtet sind. Dabei kann die Bestellung von der Kostenbeteiligung Dritter abhängig gemacht werden.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 12 wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs § 13. Der Kanton und die Gemeinden beachten bei Leistungsbestellungen und Investitionen die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für behinderte und betagte Menschen ² Fahrzeuge und öffentlich zugängliche Einrichtungen (Haltestellen, Kommunikationssysteme, Billettautomaten o.ä.) des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs, die umgebaut oder neu beschafft werden, sind für behinderte und betagte Personen selbständig benutzbar auszugestalten, soweit der für sie zu erwartende Nutzen im Verhältnis steht a) zum wirtschaftlichen Aufwand; b) zum Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit; c) zum Anliegen der betrieblichen und technischen Durchführbarkeit. ³ Bei der Interessenabwägung nach Absatz 2 sind die komplementär zum öffentlichen Verkehr angebotenen speziellen Fahrdienste zu berücksichtigen. ⁴ Zur Beförderung von behinderten und betagten Menschen, deren Bedürfnisse mit im Verhältnis stehenden Massnahmen nicht abgedeckt werden	³ Bei der Interessenabwägung nach Absatz 2 sind <u>ergänzend angebotene spezielle</u> die komplementär zum öffentlichen Verkehr angebotenen speziellen Fahrdienste zu berücksichtigen.

Ratschlagsentwurf	Formulierung der Kommission
können, fördert der Kanton geeignete Fahrdienste. ⁵ Die Massnahmen sind regional mit den betroffenen Gemeinwesen sowie den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.	
<u>KOMMENTAR:</u> Aufgrund der Diskussion mit der Vertretung des Initiativkomitees für die Volksinitiative für einen behinderten- und betagtegerechten öffentlichen Orts- und Regionalverkehr nimmt die Kommission eine Präzisierung von Absatz 3 vor, um den Eindruck zu vermeiden, dass insbesondere die vom Kanton finanzierten Behindertentransporte der KBB (33er Taxi als Betreiber) nicht als öffentlicher Verkehr angesehen werden. ://: Die Kommission nimmt § 13 ÖVG unter Änderung von Absatz 3 einstimmig an.	
IV. Finanzierung	
Globalbudget § 14. Für den Bereich des öffentlichen Verkehrs wird jährlich ein Globalbudget erstellt, das zur Finanzierung der im Rahmen der Leistungsvereinbarungen bestellten Leistungen dient. Wenn eine finanzielle Verpflichtung mit einer Dauer von mehr als einem Jahr eingegangen werden soll, wird zur Finanzierung der Leistungsvereinbarungen ein entsprechender mehrjähriger Kredit beantragt.	§ 14. <u>Auf Basis des ÖV-Programms wird</u> für den Bereich des öffentlichen Verkehrs wird jährlich ein Globalbudget erstellt, das zur Finanzierung der im Rahmen der Leistungsvereinbarungen bestellten Leistungen dient. ...
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 14 ÖVG wird entsprechend der beschlossenen Veränderungen von § 4 (ÖV-Programm) ergänzt und von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Finanzierung von Investitionen und Investitionsbeiträgen § 15. Die Finanzierung von Investitionen und Investitionsbeiträgen erfolgt mit Einzelkrediten entsprechend den Bestimmungen des Finanzhaushaltsgesetzes.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 15 wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
V. Organisation	
Grosser Rat und Regierungsrat § 16. Der Grosse Rat beschliesst auf Antrag des Regierungsrats oder seiner zuständigen Kommission:	§ 16. Der Grosse Rat beschliesst auf Antrag des Regierungsrats oder seiner zuständigen Kommission:

Ratschlagsentwurf	Formulierung der Kommission
a) über das Globalbudget und die Kredite gemäss § 14; b) über die Ausschreibung von Leistungen im Ortsverkehr gemäss § 5 Absatz 4; c) unter Vorbehalt der Ausgabenzuständigkeit des Regierungsrats über die Beteiligung des Kantons an anderen Unternehmen sowie den Beitritt zu Tarif- und Verkehrsverbünden (§ 6); d) unter Vorbehalt der Ausgabenzuständigkeit des Regierungsrats über die Ausrichtung von Investitionsbeiträgen (§ 11) und die Bestellung von festen Anlagen (§ 12). ² Der Regierungsrat beschliesst insbesondere: a) über das ÖV-Programm (§ 4); b) über die Leistungsvereinbarungen und über eventuelle Rahmenvereinbarungen mit den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs (§ 5 Absatz 2); c) über die Ausschreibungen von Verkehrsleistungen (§ 5 Absatz 3); d) über die Genehmigung von Tarifen in den Verbünden, in denen der Kanton Mitglied ist (§ 6); e) über die für den Vollzug des Bundesrechts unerlässlichen Vorschriften; e) über alle weiteren nicht gemäss Absatz 1 in die Zuständigkeit des Grossen Rates fallenden Geschäfte. ³ Der Regierungsrat erlässt die zu diesem Gesetz nötigen Ausführungsvorschriften.	a) <u>über das ÖV-Programm gemäss § 4 Absatz 2;</u> b) über das Globalbudget und die Kredite gemäss § 14; c) über die Ausschreibung von Leistungen im Ortsverkehr gemäss § 5 Absatz 4; c) unter Vorbehalt ² Der Regierungsrat beschliesst insbesondere: a) über <u>Angebotsveränderungen während der Laufzeit des ÖV-Programms gemäss § 4 Absatz 3;</u> b) über die Leistungsvereinbarungen
<u>KOMMENTAR:</u> Die Änderungen in § 16 passen die Zuständigkeitsregelung zwischen Grossen Rat und Regierungsrat an die Neuformulierung von § 4 (Genehmigung statt Kenntnisnahme des ÖV-Programms durch den Grossen Rat) sowie an die Streichung der Ausschreibungsmöglichkeit im Ortsverkehr in § 5 an. ://: Die Kommission nimmt § 16 ÖVG mit Änderungen einstimmig an.	
Beteiligung der Gemeinden § 17. Der Kanton übernimmt die Verkehrsbeiträge für das auf dem Gebiet der Gemeinden gefahrene Grundangebot. Dieses besteht aus dem im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Gesetzes ausschliesslich vom Kanton – allenfalls gemeinsam mit dem Bund – finanzierten Verkehrsangebot. Darüber hinaus beteiligt sich der Kanton im bisherigen Umfang an den von ihm und den Gemeinden im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Gesetzes gemeinsam finanzierten weiteren Leistungen; im Übrigen gilt § 9 Absatz 3.	<i>§ 17 ersatzlos gestrichen.</i>

Ratschlagsentwurf	Formulierung der Kommission
² Die Gemeinden haben sich an Investitionsbeiträgen des Kantons für feste Anlagen (§ 11) oder an den Kosten infolge der Bestellung fester Anlagen durch den Kanton (§ 12) entsprechend dem ihnen objektiv zukommenden Vorteil zu beteiligen. Die Höhe der Beteiligung der Gemeinden wird nach Möglichkeit durch Vereinbarung geregelt; ansonsten legt der Kanton die finanzielle Beteiligung fest. ³ Beabsichtigt der Kanton die Ausrichtung eines Investitionsbeitrags für feste Anlagen oder die Bestellung von festen Anlagen, die voraussichtlich eine finanzielle Beteiligung der Gemeinden nach Absatz 2 zur Folge haben, so bezieht er die Gemeinden frühzeitig ein. Der Kanton hat dabei auf die Interessen der Gemeinden gebührend Rücksicht zu nehmen.	
<u>KOMMENTAR:</u> Wie in der generellen Wertung dieses Berichtes bereits festgehalten, gelangte die Kommission nach dem Meinungsaustausch mit Vertretern der Gemeinde Riehen und nach Beratung mit dem WSD zur Auffassung, dass es zweckmässig ist, auf eine gesetzliche Regelung im Sinne des vorgeschlagenen § 17 zu verzichten. Seitens der Vertreter des Gemeinderates Riehen wurde betont, dass die bisherige pragmatische Zusammenarbeit mit dem Kanton im ÖV-Bereich sehr gut funktioniere und dass auch zukünftige Finanzierungsfragen wie bisher einzelfallorientiert gelöst werden könnten. Allgemeine Finanzierungsregeln müssten allenfalls im Rahmen einer generellen Klärung des Verhältnisses des Kantons zu den Gemeinden auf Verfassungsstufe gefunden werden. Die Kommission teilt die Meinung, dass die Festlegung der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden im Sinne der abschliessenden Zuweisung an die jeweilige staatliche Ebene übergeordnet geregelt werden solle. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese grundsätzliche Frage im Rahmen der Arbeiten zur neuen Kantonsverfassung zu lösen sei. Die Kommission betont, dass der Verzicht auf eine explizite Regelung des Verhältnisses zwischen dem Kanton und den Gemeinden keine Herauslösung der Gemeinden aus der Mitverantwortung für ein gutes ÖV-Angebot bedeutet. So gelten der generelle Förderungsauftrag des ÖVG und die im ÖVG enthaltenen Förderungsprinzipien für die Gemeinden ebenso wie für den Kanton. Darüber hinaus werden die Gemeinden bei den aufgrund § 5 ÖVG auszuhandelnden Leistungsvereinbarungen für das Angebot im Ortsverkehr als Mitbesteller einbezogen werden müssen, womit die ausreichende ÖV-Erschliessung der Gemeinden gewährleistet werden kann. Analoges gilt für den Bereich der ÖV-Infrastrukturen. Insgesamt herrscht in der Kommission Konsens darüber, dass unter den Bedingungen des ÖVG grundsätzlich der Besteller einer Leistung diese bezahlen muss. Verbundgeschäfte im Interesse sowohl von Kanton als auch Gemeinden sind gemeinsam zu finanzieren, wobei der Finanzierungsschlüssel entsprechend dem jeweils entstehenden Vorteil festzulegen ist. ://: Die Kommission spricht sich einstimmig für die Streichung des § 17 aus.	
VI. Übergangs- und Schlussbestimmungen	
Übergangsbestimmungen § 18. Das im Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieses Gesetzes bestehende Angebot im regiona-	... § 17. Das ...

Ratschlagsentwurf	Formulierung der Kommission
len Personenverkehr und im Ortsverkehr wird bis zum Abschluss neuer Leistungsvereinbarungen weitergeführt. ² Bestehende Förderungsmassnahmen nach bisherigem Recht werden innerhalb von spätestens drei Jahren durch Förderungsmassnahmen nach diesem Gesetz ersetzt.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 17 (= § 18 alt) wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Schlussbestimmungen Variante 1: <u>Kein vorgängiger Beschluss über ein Gesetz betreffend behindertengerechten ÖV</u> § 19. Dieses Gesetz ist zu publizieren; es ist der Gesamtheit der Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen, falls die Volksinitiative „Für einen behinderten- und betagtengerechten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr“ nicht zurückgezogen wird. Wird das Initiativbegehren zurückgezogen, so ist das Gesetz erneut zu publizieren und unterliegt danach dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit. Variante 2: <u>Vorgängiger Beschluss über ein Gesetz betreffend behindertengerechten ÖV</u> § 19. Dieses Gesetz ist zu publizieren; es unterliegt dem Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit. Auf den selben Zeitpunkt wird das Gesetz betreffend einen behinderten- und betagtengerechten öffentlichen Verkehr vom xx.xx.xxxx aufgehoben.	... § 1918. Dieses
<u>KOMMENTAR:</u> Da die Kommission sich dafür entschied, das Anliegen der kantonalen Volksinitiative für einen behinderten- und betagtengerechten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr innerhalb des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr zu berücksichtigen, gelten die Schlussbestimmungen gem. Variante 1. ://: Die Kommission genehmigt § 18 (= § 19 alt) in der Variante 1 einstimmig.	

3.3 Revidiertes BVB-Organisationsgesetz (BVB-OG)

3.3.1 Generelle Bewertung

Wie vorne erwähnt, unterstützt die Kommission den Ansatz des Regierungsrats, im Bereich des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton zu einer vermehrten Ziel- und Leistungsorientierung zu kommen, wobei gleichzeitig die BVB als ÖV-Unternehmung des Kantons gestärkt werden soll. Im generellen Rahmen des ÖVG verändert sich damit auch die Situation für die BVB, die heute als kantonale, dem WSD angegliederte Dienststelle mit der Erbringung der ÖV-Leistungen im Ortsverkehr, z.T. auch im Regionalverkehr beauftragt sind. Unter den Bedingungen des Bestellprinzips und der Leistungssteuerung werden die BVB klar auf die Rolle als „Produzent“ der ÖV-Leistungen und die damit verbundenen unternehmerischen Aufgaben festgelegt. Die bisherigen Funktionen im Bereich der politischen Formulierung der Angebote werden hingegen von den BVB auf den Kanton verlagert; letzterer wird zum verantwortlichen Besteller der von den BVB erbrachten Leistungen.

Vor diesem Hintergrund sieht die Kommission klar den Bedarf, den BVB Steuerungs-, Organisations- und Führungsstrukturen zu geben, die der geänderten, künftig fokussiert unternehmerischen Rolle entsprechen und unter denen die Potentiale für die Optimierung von Produktionsabläufen und effizienten Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel ausgenutzt werden können. Der Regierungsrat schlägt hierzu ein Modell vor, das im Kern aus vier Elementen besteht, nämlich: a) der Umwandlung der BVB in eine selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt, b) der Schaffung einer unternehmerischen Führungsstruktur mit einem verkleinerten Verwaltungsrat, c) der Übertragung von Produktionsanlagen ins Eigentum der BVB und d) der Generierung von finanziellen Spielräumen insbesondere durch die Zuverfügungstellung eines unverzinslichen Dotationskapitals und durch die Möglichkeit, gewinnorientierte Geschäfte mit Dritten abwickeln zu können.

Die Kommission hat sich auf die neue Rechtsform der selbständigen öffentlichen Anstalt für die Unternehmung BVB geeinigt, auch wenn einige Kommissionsmitglieder eine weitergehende Lösung als wünschenswert erachteten. Weitgehend Konsens besteht darüber, dass es gerade in diesem Bereich nicht genügt die BVB bloss in eine NPM-Dienststelle umzuwandeln. Die Kommission unterstützt in diesem Sinne klar die Vergrösserung der Eigenständigkeit der BVB und ihre neue, unternehmerische Ausrichtung. Sie sieht dabei die wichtige Rolle eines effektiven und effizienten Verwaltungsrats. Zur unternehmerischen Handlungsfähigkeit gehört nach Auffassung der Kommission auch, dass die BVB Gleisanlagen und -einrichtungen als wesentliche Betriebsmittel zu Eigentum erhalten. Wie der Regierungsrat erachtet die Kommission dabei eine Trennung von Betrieb und Infrastruktur zum jetzigen Zeitpunkt als nicht notwendig und auch nicht als sehr sinnvoll.

Die Kommission ist sich im Grundsatz einig, die BVB als marktwirtschaftliches Unternehmen zu organisieren. Dabei soll die Verknüpfung mit dem Kanton organisatorisch beibehalten und die Kontrolle durch den Grossen Rat sichergestellt werden. Unterschiedliche Beurteilungen bestehen hinsichtlich der Frage des der BVB eingeräumten Handlungsspielraums.

Die Mehrheit der Kommission vertritt übereinstimmend mit dem Regierungsrat die Meinung, dass wegen ihrer Bedeutung als kantonales Unternehmen eine völlige Loslösung der BVB von den kantonalen Bedingungen nicht richtig wäre und daher insbesondere die Bestimmungen für das Personal der BVB im Grundsatz nicht verändert werden sollten. Der Schritt in die Freiheit und die juristische Ablösung als eigenständige Unternehmung könnte beim Personal Unsicherheiten und Ängste und damit Vorbehalte gegenüber einer weitergehenden Lösung hervorrufen. Darum sollte mit dem Beibehalten der Bedingungen bezüglich Anstellung und Pensionskasse eine Gleichbehandlung mit den Angestellten des Kantons Basel-Stadt sichergestellt werden. Die Regelungen in den §§ 13 und 14 BVB-OG tragen dieser Auffassung Rechnung.

Die Minderheit der Kommission ist hingegen der Auffassung, dass der neuen Unternehmung BVB keine zu engen Fesseln auferlegt werden sollen, dies v.a. in Bezug auf die Anstellungsbedingungen für das Personal und die berufliche Vorsorge. Grundsätzlich solle es dem Unternehmen BVB möglich werden, sich im Markt konkurrenzfähig zu verhalten und damit auf die Anforderungen der Zukunft rechtzeitig reagieren zu können. Dies im Bewusstsein, dass einer öffentlich-rechtlichen Anstalt bei der Gestaltung der Anstellungs- und Pensionskassenbedingungen faktisch bereits Grenzen gesetzt sind. Dafür müsse es den Organen der BVB – immer unter Oberaufsicht des Grossen Rates – ermöglicht werden, die Leistung des Unternehmens zu definieren. Als problematisch angesehen wird, dass die Vorausfinanzierung mit Leistungsvereinbarungen, kombiniert mit der Möglichkeit, allfällige Gewinne zu behalten, zwar den Anreiz zu einem kostenorientierten und damit marktfähigen Angebot fördert. Allerdings werde ein auf die Nachfrage und den Markt ausgerichtetes Verhalten verhindert, falls die Bedingungen für das Personal und das Angebot im Gesetz im Sinne von § 13 (fixe Anbindung an die Anstellungsbedingungen für das baselstädtische Staatspersonal) und § 14 (Anschluss der BVB an die Pensionskasse des Basler Staatspersonals) definiert würden. Dieses führe tendenziell zu einem Kostenschub und einer erhöhten Budgetierung der Kosten für die Leistungserbringung, da ja ein allfälliger Gewinn zurückbehalten werden dürfe und dem Zugriff der Öffentlichkeit entzogen sei.

Insgesamt erscheint es der Kommission angezeigt, unter dem Gesichtspunkt der Gewährleistung des Service public im ÖV in unserem Kanton und des Erhalts der kantonseigenen Unternehmung BVB mit den Möglichkeiten des Wettbewerbs vorsichtiger umzugehen, als dies im Vorschlag des Regierungsrats der Fall ist. V.a. auch aus diesem Grund hat die Grundsatzdiskussion zu den verschiedenen Aspekten der Ausschreibung in der ursprünglichen Fassung des § 5 (Abs. 3 und 4) des ÖV-Gesetzes zum Entscheid der Kommission geführt, in § 5 ÖVG auf die Möglichkeit von Ausschreibungen im Ortsverkehr ganz zu verzichten.

Die Kommission ist schliesslich auch der Auffassung, dass eine Fusion der BVB mit der BLT zum heutigen Zeitpunkt noch wenig Sinn macht. Einerseits haben die beiden Betriebe noch zu unterschiedliche Rechtsformen und Unternehmensausprägungen, andererseits können sie auch auf einer funktionierenden Partnerschaft mit gegenseitigem Netzzugang weiterarbeiten. Die beiden Unternehmungen haben sich in den vergangenen Jahren in ihren angestammten Gebieten auch entsprechend spezialisiert. Die Kommission hat zudem zur Kennt-

nis genommen, dass für den Kanton Basel-Landschaft ein Zusammengehen der beiden Unternehmen derzeit nicht in Frage kommt.

3.3.2 Beratung im Einzelnen

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
I. Rechtsform, Zweck und Aufgaben	
Rechtsform § 1. Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) sind ein Unternehmen des Kantons in der Form einer selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt mit Sitz in Basel. ² Die BVB sind ein marktorientiertes Unternehmen und werden soweit möglich nach unternehmerischen Grundsätzen geführt.	
<u>KOMMENTAR:</u> Wie oben dargestellt anerkennt die Kommission mit grosser Mehrheit den grundsätzlichen Ansatz, eine klare unternehmerische Ausrichtung der BVB zu schaffen. Die Regelung von § 1 BVB-OG, die die beiden zentralen Elemente dafür einführt (selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt und Marktorientierung), wird nach Ansicht der Kommission diesem Ziel gerecht. ://: § 1 wird von der Kommission mit 10:1 Stimmen genehmigt.	
Geschäftszweck § 2. Die BVB errichten und betreiben Linien des öffentlichen Orts- und Regional-Verkehrs. ² Die BVB erstellen, unterhalten und betreiben Bahninfrastruktur und Nebenanlagen. ³ Die BVB erbringen ihre Leistungen im Auftrag des Kantons Basel-Stadt, anderer Gemeinwesen oder von Dritten. ⁴ Die BVB können Aufgaben an Dritte vergeben, Kooperationen mit anderen Unternehmen eingehen, an solchen Beteiligungen erwerben sowie allein oder mit Partnern Tochterunternehmen gründen.	
<u>KOMMENTAR:</u> Im Licht des breiten Konsenses zur grundsätzlichen Unternehmensgestaltung unterstützt die Kommission die Formulierung des Geschäftszwecks der BVB gemäss § 2. Kritisch diskutiert wurde die Frage der Risiken für den Kanton, die sich aus eventuellen Beteiligungen oder Tochterunternehmungen ergeben können. Die Kommission ist nach wiederholter, intensiver Debatte mehrheitlich zur Auffassung gelangt, dass ein vollkommener Risikoausschluss bei gleichzeitig grösserer unternehmerischer Freiheit der BVB nicht möglich ist. Der Kanton als Eigentümer der BVB wird stets entweder direkt im Rahmen einer allfällig formal fixierten Haftungsgarantie oder indirekt (d.h. selbst bei forma-	

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
lem Haftungsausschluss) im Sinne einer ultimativen wirtschaftlichen Verantwortung für die BVB eintreten müssen. Mit diesem Verständnis ist es die Schlussfolgerung der Kommission, dass die Kompetenz und Verantwortung für Entscheidungen betreffend Beteiligungen oder Gründung von Tochterunternehmen dem Verwaltungsrat der BVB zukommen soll. Dies zumal dessen Mitglieder nach § 9 BVB-OG durch die politischen Behörden des Kantons gewählt werden. Nach Meinung der Kommission besteht somit eine ausreichende Sicherheit dafür, dass die Möglichkeit, Beteiligungen einzugehen oder Tochterunternehmen zu gründen, verantwortlich ausgeübt wird, unter Berücksichtigung der besonderen Rolle der BVB für die ÖV-Versorgung im Kanton. ://: Die Kommission hat zu § 2 BVB-OG wie folgt beschlossen: – Absatz 1: mit 9:1 Stimmen bei einer Enthaltung genehmigt. – Absätze 2 und 3: einstimmig genehmigt. – Absatz 4: mit 7:6 Stimmen genehmigt.	
Weitere Aufgaben § 3. Die BVB nehmen im Rahmen ihres Geschäftszwecks Wartungs- und Unterhaltsaufgaben an Fahrzeugen und festen Anlagen wahr. ² Die BVB können solche Aufgaben auch für Dritte wahrnehmen. Zudem können sie weitere Nebengeschäfte betreiben, sofern dadurch das Hauptgeschäft sinnvoll ergänzt oder durch Synergien Kosteneinsparungen oder Gewinne erzielt werden können. Aufträge für Dritte sind zu mindestens kostendeckenden Bedingungen abzuwickeln.	 ² ... sofern dadurch das Hauptgeschäft sinnvoll ergänzt oder durch Synergien Kosteneinsparungen oder beziehungsweise Gewinne erzielt werden können. Aufträge für Dritte sind zu mindestens kostendeckenden Bedingungen abzuwickeln.
<u>KOMMENTAR:</u> Ebenso wie § 2 unterstützt die Kommission auch § 3 als Ausprägung der unternehmerischen Handlungsmöglichkeiten der künftigen BVB. Ähnlich wie bei der Frage der Beteiligungen ist es für die Kommission aber zentral, dass allfällige Nebengeschäfte wirklich in einem engen Zusammenhang mit der eigentlichen Geschäftstätigkeit der BVB stehen und daraus keine Erosion des Charakters BVB als kantonales Unternehmen mit einem Auftrag im Bereich des Service public resultiert. ://: Die Kommission hat zu § 3 BVB-OG wie folgt beschlossen: – Absatz 1: einstimmig genehmigt. – Absatz 2: mit Änderung zur Verdeutlichung des Regelungsinhalts mit 10:1 Stimmen genehmigt.	
II. Verhältnis zum Kanton Basel-Stadt	
ÖV-Programm § 4. Die BVB unterstützen den Kanton bei der Erarbeitung des ÖV-Programms gemäss § 4 ÖVG und unterbreiten, gestützt auf ihre Marktkennntnisse, dem Kanton entsprechende Vorschläge.	

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 4 BVB-OG wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Leistungsvereinbarungen § 5. Die von den BVB für den Kanton zu erbringenden Verkehrsleistungen sowie die Leistungen im Bereich Betrieb und Unterhalt von Bahninfrastruktur und Nebenanlagen werden in Leistungsvereinbarungen gemäss § 5 ÖVG festgelegt. Um die mittelfristige Unternehmensplanung der BVB zu ermöglichen, kann der Kanton mit den BVB jeweils mehrjährige Rahmenvereinbarungen abschliessen.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 5 BVB-OG wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Koordination § 6. Die BVB koordinieren ihre Aktivitäten mit den kantonalen Amtsstellen, insbesondere bei baulichen Massnahmen.	§ 6. Die BVB koordinieren ihre Aktivitäten mit den <u>betroffenen</u> kantonalen <u>und kommunalen</u> Amtsstellen, insbesondere bei baulichen Massnahmen.
<u>KOMMENTAR:</u> Bei der Anhörung der Gemeinde Riehen wurde darauf hingewiesen, dass es Abstimmungsbedarf im Hinblick auf insbesondere die bauliche Entwicklungs- und Ablaufplanung grundsätzlich nicht nur zwischen den BVB und den betroffenen Stellen des Kantons gibt, sondern auch zwischen den BVB und den Gemeinden. Die Kommission hat § 6 BVB-OG entsprechend ergänzt. ://: Mit der Ergänzung wird § 6 BVB-OG von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Mitgliedschaft in Verbänden § 7. Die BVB können Mitglied in Verkehrs- oder Tarifverbänden sein.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 7 BVB-OG wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
III. Organe	
Organe der BVB § 8. Die Organe der BVB sind: – der Verwaltungsrat; – die Geschäftsleitung; – die Revisionsstelle.	

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 8 BVB-OG wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Verwaltungsrat § 9. Der Verwaltungsrat besteht aus acht Mitgliedern. Von diesen werden drei durch den Grossen Rat, drei durch den Regierungsrat, eines durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und eines durch den Kanton Basel-Landschaft gewählt. Die Amtsperiode beträgt jeweils vier Jahre. Die Präsidentin oder der Präsident wird durch den Regierungsrat bestimmt. Die Mitglieder des Verwaltungsrats können durch die für die Wahl zuständige Instanz abberufen werden. Der Verwaltungsrat tagt mindestens vierteljährlich und wird durch die Verwaltungsrats-Präsidentin/den Verwaltungsrats-Präsidenten, die Direktorin/den Direktor oder drei Mitglieder einberufen. Die Direktorin/der Direktor sowie die Vizedirektorin/der Vizedirektor nehmen mit beratender Stimme an den Sitzungen des Verwaltungsrats teil. ² Der Verwaltungsrat konstituiert sich selbst und ist beschlussfähig, wenn die Präsidentin bzw. der Präsident oder die Vizepräsidentin bzw. der Vizepräsident und zusätzlich mindestens die Hälfte der Mitglieder anwesend sind. Der Verwaltungsrat entscheidet mit der Mehrheit der anwesenden Mitglieder; bei Stimmengleichheit entscheidet die Präsidentin bzw. der Präsident, bei deren bzw. dessen Abwesenheit die Vizepräsidentin bzw. der Vizepräsident.	§ 9. Der Verwaltungsrat besteht aus acht Mitgliedern. Die Mitglieder des Verwaltungsrats können durch die für die Wahl zuständige Instanz abberufen werden. ² Der Verwaltungsrat tagt mindestens vierteljährlich und wird durch die Verwaltungsrats-Präsidentin/den Verwaltungsrats-Präsidenten, die Direktorin/den Direktor oder <u>auf Antrag von drei Mitgliedern</u> einberufen. Die Direktorin/der Direktor sowie die Vizedirektorin/der Vizedirektor nehmen mit beratender Stimme an den Sitzungen des Verwaltungsrats teil. ²³ Der Verwaltungsrat konstituiert sich selbst ...
<u>KOMMENTAR:</u> Die Regelung in § 9 zur Grösse und Besetzung des Verwaltungsrats der neuen BVB ist in der Kommission unbestritten. Zwecks besserer Übersicht hat die Kommission allerdings den § 9 neu in drei Absätze unterteilt. Gleichzeitig wurde der neue Absatz 2 mit dem Zusatz „auf Antrag von“ sprachlich präzisiert. ://: In der geänderten Fassung wird § 9 BVB-OG von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Aufgaben des Verwaltungsrats § 10. Der Verwaltungsrat ist das oberste Führungsorgan des Unternehmens BVB. Er und seine Mitglieder tragen die oberste unternehmerische Verantwortung. ² Der Verwaltungsrat hat unter Vorbehalt der Kompetenzen des Regierungsrates und des Grossen Rates insbesondere folgende Aufgaben: a) Oberaufsicht über das Unternehmen;	a) Oberaufsicht über das Unternehmen <u>Oberste Leitung des Unternehmens und Überwachung der Geschäftsleitung;</u>

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
b) Festlegung der langfristigen Unternehmensziele; c) Festlegung der Organisation sowie Erlass der Geschäftsordnung; d) Genehmigung der Grundsätze des Angebotes und des Tarifs; e) Wahl der Direktorin oder des Direktors und der Mitglieder der Geschäftsleitung; f) Genehmigung des eventuellen Gesamtarbeitsvertrages und in einem solchen Fall die Festsetzung der Anstellungs- und Entlohnungsbedingungen der Geschäftsleitungsmitglieder; g) Beschluss des Budgets inklusive Investitionen; h) Genehmigung von Jahresrechnung, Mehrjahresplanung und Revisionsbericht; i) Entscheid über die Verwendung des Jahres-Ergebnisses; j) Aufnahme von Darlehen gemäss §17, Absatz 2; k) Festsetzung der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrat; l) Genehmigung von Gründungen von Tochterunternehmungen sowie von Beteiligungen an andern Unternehmungen; m) Beauftragung einer mit den Rechnungssystemen im öffentlichen Verkehr vertrauten Revisionsstelle.	d) Genehmigung der <u>durch die Direktorin oder den Direktor vorgelegten</u> Grundsätze des Angebotes und des Tarifs;
<u>KOMMENTAR:</u> Auch die in § 10 BVB-OG enthaltene Aufgabenbeschreibung des BVB-Verwaltungsrats ist für die Kommission unbestritten. Sie entspricht nach ihrer Auffassung dem vom Regierungsrat vorgeschlagenen Modell einer verselbständigten BVB. In Absatz 2 wurden lit. a) und lit. d) präzisiert, um den Regelungsgehalt der Bestimmungen klarer zum Ausdruck zu bringen. Zu lit. j) entstanden gewisse Unsicherheiten bzgl. der Reichweite der möglichen Darlehensaufnahme durch den Verwaltungsrat. Diese wurden durch den expliziten Verweis auf den Geschäftszweck der BVB in § 17 Absatz 2 beseitigt. ://: In der geänderten Fassung wird § 10 BVB-OG von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Geschäftsleitung § 11. Die Geschäftsleitung besteht aus der Direktorin oder dem Direktor, der Vizedirektorin oder dem Vizedirektor sowie maximal sechs weiteren Mitgliedern. Sie fasst alle wichtigen technischen, betrieblichen und administrativen Beschlüsse und genehmigt die erforderlichen Weisungen. ² Die Mitglieder der Geschäftsleitung treffen alle erforderlichen Massnahmen zur Erreichung der	

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
Unternehmensziele, zur Umsetzung der Beschlüsse des Verwaltungsrats sowie zur Einhaltung des genehmigten Budgets. ³ Die Direktorin oder der Direktor ist gegenüber den übrigen Geschäftsleitungsmitgliedern weisungsberechtigt und hat unter Vorbehalt der Kompetenzen vorgesetzter Instanzen insbesondere folgende Aufgaben: a) Führung der BVB nach unternehmerischen Grundsätzen; b) Einstellung des Personals; c) Vertretung der BVB nach aussen; d) Information des Verwaltungsrats über wichtige geschäftliche Angelegenheiten. ⁴ Die Vizedirektorin oder der Vizedirektor unterstützt die Direktorin oder den Direktor in seinen Aufgaben. Sie oder er vertritt sie oder ihn bei Abwesenheit.	³ <u>Die Mitglieder der Geschäftsleitung sind der Direktorin oder dem Direktor unterstellt.</u> ³⁴ Die Direktorin oder der Direktor ist gegenüber den übrigen Geschäftsleitungsmitgliedern weisungsberechtigt und hat unter Vorbehalt der Kompetenzen vorgesetzter Instanzen insbesondere folgende Aufgaben: a) Führung der BVB nach unternehmerischen Grundsätzen; b) ... c) ... d) ... ⁴⁵ Die Vizedirektorin oder der Vizedirektor unterstützt ...
<u>KOMMENTAR:</u> Die Aufgabenbeschreibung der Geschäftsleitung ist für die Kommission ebenfalls nicht bestritten. In der Beratung wurde allerdings die Notwendigkeit deutlich, das Verhältnis des Direktors zu den übrigen Geschäftsleitungsmitgliedern eindeutiger zu bestimmen. Der in § 11 neu eingefügte Absatz 3 trägt dem Rechnung. Die Streichung im neuen Absatz 4, lit. a) beseitigt im Übrigen die Redundanz zum § 1, der nach Ansicht der Kommission die unternehmerische Ausrichtung der BVB bereits hinreichend spezifiziert. ://: In der geänderten Fassung wird § 11 BVB-OG von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Revisionsstelle § 12. Zur Beurteilung der ordentlichen Geschäftsführung sowie der Jahresrechnung und der Bilanz wird jährlich eine Revision durchgeführt. Die Revisionsstelle berichtet an den Verwaltungsrat.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 12 BVB-OG wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
IV. Personal	
Anstellungsverhältnis § 13. Entlohnung und Anstellungsbedingungen richten sich nach den personalrechtlichen Bestimmungen für das baselstädtische Staatspersonal. Von Verordnungen des Regierungsrates kann im Rahmen von Kollektivverträgen abgewichen werden.	... § 13. Entlohnung und Anstellungsbedingungen <u>richten sich nach entsprechen</u> den personalrechtlichen Bestimmungen für das baselstädtische Staatspersonal. <u>Der Verwaltungsrat kann im Einvernehmen mit der Personalkommission Verordnungen des Regierungsrates ergänzende oder</u>

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
² Falls es die Umstände erforderlich machen, kann im Einvernehmen mit den massgeblichen Personalverbänden in Abweichung von Absatz 1 ein Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen werden.	von diesen abweichende Regelungen erlassen. Von Verordnungen des Regierungsrates kann im Rahmen von Kollektivverträgen abgewichen werden. ² Falls es die Umstände erforderlich machen, kann im Im Einvernehmen mit den massgeblichen Personalverbänden kann in Abweichung von Absatz 1 ein Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen werden.
<u>KOMMENTAR:</u> Wie ausgeführt, tritt die Kommission dafür ein, die Bedingungen für das Personal der BVB im Grundsatz nicht zu verändern. Um dieses auch im Gesetzestext noch zu verdeutlichen, hat die Kommission den Wortlaut des ersten Satzes in Absatz 1 von § 13 verändert. Mit der Verwendung des Begriffs „entsprechen“ wird eine engere Anbindung der Lohn- und Anstellungsbedingungen bei den BVB an diejenigen des Kantons stipuliert. Von Teilen der Kommission wurde die Meinung vertreten, dass Entlöhnung und Anstellungsbedingungen vom Verwaltungsrat der BVB festgelegt werden sollten. Nach Möglichkeit solle der Verwaltungsrat dabei in Absprache mit dem Personal der BVB einen Gesamtarbeitsvertrag abschliessen. Die Neuformulierung des zweiten Satzes von Absatz 1 erfolgte, nachdem in der Diskussion Unsicherheiten in Bezug auf das Verhältnis von Absatz 1 zu Absatz 2 entstanden. Die neue Fassung vermeidet nun den missverständlichen Begriff „Kollektivvertrag“ und macht den Regelungsgehalt der Bestimmung klar. Diese soll im Rahmen der grundlegenden Vorgaben des Lohn- und Personalgesetzes den BVB im Bereich der nachgeordneten Personalbestimmungen (d.h. auf Verordnungsstufe) die Möglichkeit für flexible, betriebs-spezifische Regelungen geben (z.B. im Bereich der Lenkzeitgutschriften für das Fahrpersonal). Um praktische Schwierigkeiten bei der Fixierung der Regelungen zu vermeiden, erscheint es der Kommission angemessen, den Verwaltungsrat der BVB gesetzlich zu ermächtigen, derartige Regelungen anstelle des Regierungsrats zu erlassen. Die Interessen der Arbeitnehmerschaft werden gewahrt, indem die Personal-kommission der BVB vorgängig miteinbezogen und angehört wird. Auch wenn die Veränderung des lohnrechtlichen Status quo für die Kommission heute mehrheitlich nicht angezeigt erscheint, sieht sie es als richtig an, den BVB die Möglichkeit für einen eigenständigen arbeits-vertraglichen Weg offen zu halten. In einer strikteren Formulierung unterstützt die Kommission daher auch den Absatz 2 von § 13, der die Option eines Gesamtarbeitsvertrags schafft. Zu diesem Punkt führte die Kommission umfangreiche Diskussionen, inwieweit ein GAV als Option – wie im Vorschlag des Regie-rungsrats – oder als Regelfall mit einer Übergangsfrist vorgesehen werden solle. Mehrheitlich hat sich die Kommission schliesslich für die Options-Variante entschieden. Festgehalten wurde in diesem Zusammen-hang, dass grundsätzlich ein subsidiäres Verhältnis zwischen einem allfälligen GAV und dem Personal-recht besteht. D.h.: Wird eine Frage nicht vom GAV abgedeckt bzw. diesbezüglich nicht auf das OR ver-wiesen, dann bleibt das Personalrecht massgebend. ://: In der geänderten Fassung wird § 13 BVB-OG von der Kommission mit 8:6 Stimmen bei einer Enthaltung genehmigt.	
Berufliche Vorsorge § 14. Zur Gewährleistung der beruflichen Vor-sorge ihres Personals schliessen sich die BVB der Pensionskasse des Basler Staatspersonals an.	

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
Die Bedingungen für das Personal entsprechen denjenigen, die für das Personal des Kantons Basel-Stadt gelten.	² <u>Im Einvernehmen mit den massgeblichen Personalverbänden und dem Regierungsrat können sich die BVB in Abweichung von Absatz 1 einer anderen Vorsorgeeinrichtung anschliessen.</u>
<u>KOMMENTAR:</u> In der Diskussion zu § 14 über die Anbindung der BVB an die staatliche Pensionskasse des Kantons gelangte die Kommission zur Auffassung, dass analog zur Option des GAV in § 13 Absatz 2 den BVB auch bei der Vorsorgeregulierung die Möglichkeit für eventuelle eigenständige Lösungen geben werden sollte. Mit dem neu eingefügten Absatz 2 wird ein solcher Weg offen gehalten. Grundsätzlich wird dabei auch in dieser Frage das Einvernehmen mit den Personalverbänden vorausgesetzt. Zusätzlich wird aber auch das Einvernehmen mit dem Regierungsrat erfordert. Dies um zu verhindern, dass eventuelle Lösungen entstehen, bei denen der Bestand der kantonalen Pensionskasse gefährdet oder diese mit einer Verschlechterung ihrer Lasten- und Risikostruktur konfrontiert würde. Teile der Kommission vertraten die Auffassung, dass die berufliche Vorsorge grundsätzlich gemäss den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften (BVG) zu organisieren sei. ://: Mit der Ergänzung um den neuen Absatz 2 wird § 14 BVB-OG von der Kommission mit 8:6 Stimmen bei einer Enthaltung genehmigt.	
V. Finanzen	
Dotationskapital § 15. Der Kanton stellt den BVB aus dem Verwaltungsvermögen ein unverzinsliches Dotationskapital zur Verfügung.	
<u>KOMMENTAR:</u> Bzgl. des in § 15 vorgesehenen Dotationskapitals, das im Grundsatz nicht bestritten wird, hat sich die Kommission mit den Folgen für die kantonale Rechnung auseinandergesetzt. Nochmals festgestellt wurde, dass das Dotationskapital gemäss § 22 BVB-OG dem gesamten aktuellen Anlagenvermögen der BVB entspricht. Dieses ist heute Teil des kantonalen Verwaltungsvermögens. Mit Wirksamwerden des BVB-OG wird es neu den BVB gehören. Technisch gesehen regelt § 15 i.V.m. § 22 BVB-OG somit gewissermassen eine bilanzmässige Umbuchung, während § 18 BVB-OG beschreibt, was zum künftigen Vermögen der BVB gehört. Die Kommission unterstützt mehrheitlich auch die Zinsfreiheit des Dotationskapitals als Voraussetzung für eine Stärkung der unternehmerischen Möglichkeiten der BVB. Die Zinskosten müssen in der Rechnung des Kantons unter den Bedingungen des künftigen Globalbudgets gem. NPM kalkulatorisch der Produktgruppe im Aufgabenfeld ÖV zugerechnet werden, die künftig die Abgeltungen an die BVB enthält. ://: § 15 BVB-OG wird von der Kommission mit 11:0 Stimmen bei zwei Enthaltungen genehmigt.	
Bahninfrastruktur § 16. Der Kanton finanziert Investitionen über Fr. 200'000.-- in feste Anlagen auf dem Gebiet	§ 16. Der Kanton finanziert Investitionen über Fr. 200'000300'000.-- in feste Anlagen auf dem

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
des Kantons Basel-Stadt, die Teil der Bahninfrastruktur darstellen (insbesondere Gleisunterbau, Gleisoberbau, Fahrleitungen und Bahnsignalisierungs-Einrichtungen) in Form von à fonds perdu Krediten gemäss den Kompetenzregelungen des Finanzhaushaltsgesetzes.	Gebiet des Kantons Basel-Stadt, die Teil der Bahninfrastruktur darstellen ...
<u>KOMMENTAR:</u> Für die Kommission ist klar, dass aufgrund des Interesses des Kantons am Erhalt und an der Entwicklung des Tramnetzes im Gebiet von Basel-Stadt die finanzielle Verantwortung für die Bahninfrastruktur und die Entscheidungskompetenz in diesem Bereich weiterhin beim Kanton liegen muss. § 16 BVB-OG ist daher nicht bestritten. Die Korrektur der Grenze zwischen Investitionen zulasten des Kantons und solchen zulasten der laufenden Rechnung der BVB von Fr. 200'000.-- auf Fr. 300'000.-- ergibt sich aus den Anpassungen des Finanzhaushaltsgesetzes, die per 1.1.2004 wirksam wurden. ://: Mit der Korrektur wird § 16 BVB-OG von der Kommission mit 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung genehmigt.	
Übrige Investitionen und Betrieb § 17. Der Kanton finanziert andere Investitionen über Fr. 200'000.-- sowie allgemeines Betriebskapital, die zum Betrieb rein baselstädtischer Linien sowie von grenzüberschreitenden Linien zum Kanton Basel-Landschaft erforderlich sind, in Form von rückzahlbaren Kontokorrent-Darlehen gemäss den Kompetenzregelungen des Finanzhaushaltsgesetzes. Diese Darlehen werden zu den Durchschnittskosten des Schuldenportefeuilles des Kantons verzinst. Ausnahmsweise kann diese Finanzierung auch in Form von à fonds perdu Krediten erfolgen, wenn die Investitionen volkswirtschaftlich, aber nicht betrieblich, begründet sind. ² Zur Finanzierung von Aktivitäten, die nicht unter Absatz 1 fallen, können die BVB auch Darlehen aufnehmen. Der Kanton kann den BVB dazu entsprechende verzinsliche und rückzahlbare Darlehen aus dem Finanzvermögen zur Verfügung stellen. ³ Nicht zur Bahninfrastruktur im Kanton Basel-Stadt gehörende Investitionen können die BVB auch aus eigenen Mitteln finanzieren, wozu der Verwaltungsrat über abschliessende Kompetenz verfügt. ⁴ Die Finanzierung des laufenden Betriebs erfolgt aus Verkehrserlösen, Einnahmen aus Leistungsvereinbarungen sowie weiteren Erlösen.	§ 17. Der Kanton finanziert andere Investitionen über Fr. 200'000<u>300'000</u>-- sowie allgemeines Betriebskapital, ... ² Zur Finanzierung von Aktivitäten <u>innerhalb des Geschäftszwecks (§ 2) und der in § 3 festgehaltenen weiteren Aufgaben</u>, die nicht unter Absatz 1 fallen, können die BVB auch Darlehen aufnehmen. Der Kanton kann den BVB dazu entsprechende verzinsliche und rückzahlbare Darlehen aus dem Finanzvermögen zur Verfügung stellen.

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
<u>KOMMENTAR:</u> § 17 wurde von der Kommission zunächst im Kontext der Beratung über die Aufgaben des Verwaltungsrats (§ 10) diskutiert. Es wurde die Gefahr gesehen, dass die Formulierung von Absatz 2 entsprechend dem Ratschlagsentwurf einen schwer kontrollierbaren Raum öffnet und die Finanzierung von artfremden Vorhaben ermöglicht. Grundsätzlich hält bereits der Ratschlag des Regierungsrats fest, mit welcher Reichweite die Regelung von § 17 Abs. 2 zur Anwendung kommen soll. Die Kommission sieht es dennoch als angezeigt, mit einer entsprechenden Ergänzung auch im Gesetzestext klarzustellen, dass es in § 17 Absatz 2 rein um Aktivitäten innerhalb des Geschäftszwecks der BVB geht. In der Beratung wurde im Übrigen festgestellt, dass die unter Absatz 1 fallenden Investitionen vom Kanton finanziert werden müssen, während die unter die Absätze 2, 3 und 4 fallenden Investitionen nicht zwingend vom Staat mitfinanziert werden müssen. Die in Absatz 1 genannte Betragsgrenze muss ebenfalls gemäss neuem Finanzhaushaltsgesetz von Fr. 200'000.-- auf Fr. 300'000.- angepasst werden. ://: Mit der Korrektur in Absatz 1 und der Ergänzung von Absatz 2 wird § 17 BVB-OG von der Kommission mit 11:0 Stimmen bei zwei Enthaltungen genehmigt.	
Vermögen § 18. Die BVB verfügen über eigenes Vermögen. Zum Vermögen gehören insbesondere Fahrzeuge, Gleisunterbau, Gleisoberbau, Fahrleitungen, Bahnsignalisierungseinrichtungen, Depots, Garagen, Werkstätten und Nebenanlagen.	
<u>KOMMENTAR:</u> § 18 wurde von der Kommission im Zusammenhang mit § 15 beraten und ist unbestritten. ://: § 18 BVB-OG wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
Rechnungslegung § 19. Die Rechnung der BVB wird gemäss der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen (SR 742.221) geführt. Die BVB streben eine ausgeglichene Rechnung an. ² Die BVB orientieren die Finanzkommission des Grossen Rates sowie die Finanzkontrolle über den Abschluss der Jahresrechnung.	² Die BVB orientieren die Finanzkommission des Grossen Rates sowie die Finanzkontrolle <u>Finanzkommission des Grossen Rates</u> sowie die Finanzkontrolle über den Abschluss der Jahresrechnung.
<u>KOMMENTAR:</u> Zu § 19 diskutierte die Kommission zunächst über die Bedeutung der Forderung nach einer ausgeglichenen Rechnung der BVB. Festgehalten wurde, dass es nicht darum gehen kann, der BVB per se die Gewinnerzielung zu verwehren. Seitens des WSD wurde verdeutlicht, dass es die Meinung des Regierungsrats ist, dass die BVB <u>mindestens</u> eine ausgeglichene Rechnung präsentieren. Der Kanton als Eigentümer der	

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
BVB hat an einem Defizit kein Interesse. Andererseits solle aber auch keine Situation entstehen, in der massive Gewinne durch überhöhte Abgeltungen erzielt würden. Dieses ist über den Weg der Leistungsvereinbarungen und des entsprechenden Controllings zu gewährleisten. Die Kommission ist im Übrigen der Meinung, dass der Grosse Rat als Ganzes und nicht allein die Finanzkommission über den Jahresabschluss zu orientieren ist. Das Plenum könne dann entscheiden, die Angelegenheit an seine Finanzkommission zu delegieren. Absatz 2 wurde entsprechend geändert. ://: Die Kommission hat zu § 19 BVB-OG wie folgt beschlossen: – Absatz 1: mit 10:0 Stimmen bei drei Enthaltungen genehmigt. – Absatz 2: 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung genehmigt.	
Verwendung des Jahresergebnisses § 20. Das Jahresergebnis steht den BVB zur Verfügung. Es erfolgt keine Ablieferung an den Kanton. Umgekehrt tragen die BVB ein allfälliges Defizit selbst. <u>KOMMENTAR:</u> Im Lichte der Diskussion zu § 19 gelangte die Kommission mehrheitlich auch zur Auffassung, dass die Regelung von § 20 zur Verwendung des Jahresergebnisses in der vorgeschlagenen Form notwendig ist, um das angestrebte Ziel höherer unternehmerischer Autonomie der BVB zu erreichen. Ohne die Möglichkeit, erzielte Gewinne behalten zu können, fehle ein wichtiger Anreizmechanismus. ://: § 20 BVB-OG wird von der Kommission mit 10:3 Stimmen genehmigt.	
Steuerbefreiung § 21. Die BVB sind im Kanton Basel-Stadt von allen kantonalen und kommunalen Steuern befreit. <u>KOMMENTAR:</u> ://: § 21 BVB-OG wird von der Kommission einstimmig genehmigt.	
VI. Übergangs- und Schlussbestimmungen	
Übergangsbestimmungen § 22. Das Dotationskapital gemäss § 15 im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Gesetzes ist gleich dem in der Bilanz der BVB zu diesem Zeitpunkt ausgewiesenen Anlagevermögen. ² Die in der BVB-Bilanz im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Gesetzes enthaltenen restlichen Passiven sowie die Aktiven werden zu Buchwerten übernommen. Liegenschaften gehen ohne Grund und Boden an die BVB über. Der Kanton gewährt den BVB kostenloses Baurecht für 60 Jahre.	² Der Kanton gewährt den BVB kostenloses Baurecht für 60 <u>50</u> Jahre.

Ratschlagsentwurf	Ergebnis der Kommissionsberatung
<u>KOMMENTAR:</u> Die Kommissionsmehrheit ist der Meinung, dass eine kostenlose Baurechtsdauer von 50 Jahren durchaus genüge. Dabei soll dem Regierungsrat die Möglichkeit zur Verlängerung der Nutzungsfrist eingeräumt werden. Die Kommission spricht sich für eine Nutzungsdauer von 50 Jahren aus. ://: Mit der Änderung der Baurechtsdauer wird § 22 BVB-OG von der Kommission mit 8:2 Stimmen genehmigt.	
Schlussbestimmungen § 23. Dieses Gesetz ist zu publizieren; es unterliegt dem Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit. Auf den gleichen Zeitpunkt wird das Gesetz betreffend Organisation und Verwaltung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-Organisationsgesetz) vom 16. Dezember 1971 aufgehoben.	
<u>KOMMENTAR:</u> ://: § 23 BVB-OG wird von der Kommission 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung genehmigt.	

3.4 Frage der Neuordnung der Organisation im Bereich des öffentlichen Verkehrs

3.4.1 Ausgangslage: Motion Dennis L. Rhein und Konsorten und Anzug Prof. Dr. Hansjörg M. Wirz und Konsorten

Im Zusammenhang mit der Forderung, neue inhaltliche Grundlagen für den Bereich des öffentlichen Verkehrs zu schaffen, verlangt die Motion Dennis L. Rhein und Konsorten u.a. auch die Prüfung der Frage der Kompetenzverteilung zwischen den Departementen bzw. der Zusammenlegung der im Kanton mit den Belangen des ÖV betrauten Fachstellen. Die Motion Rhein behandelt damit ein Thema, das bereits im Rahmen des Anzugs Prof. Dr. Hansjörg M. Wirz und Konsorten betreffend Schaffung eines Amtes oder einer Abteilung für den öffentlichen Verkehr in Basel-Stadt aufgegriffen wurde.

Zu der gestellten Frage nach der Neuordnung der Organisation im Bereich des öffentlichen Verkehrs hat der Regierungsrat in seinem Schreiben Nr. 0039 zur Motion Rhein vom 27.5.1997 dargelegt, dass er eine solche Prüfung grundsätzlich begrüsst, dass eventuelle Massnahmen gemäss Organisationsgesetz dabei aber in der Kompetenz des Regierungsrats lägen. In seinem Zwischenbericht an den Grossen Rat zum Anzug Wirz vom 6.2.2001 hat der Regierungsrat zudem festgehalten, dass aufgrund der engen Verknüpfung zwischen dem ÖV-Gesetz und der künftigen Rolle der BVB bzw. der Ausgestaltung des im Kanton sehr bedeutenden Bereichs „Öffentlicher Nahverkehr“ die organisatorischen Fragen in Kongruenz zu den und als Folge der inhaltlichen Festlegungen des ÖV-Gesetzes zu bestimmen

sind. Dabei gelte es insbesondere, auf möglichst effiziente Strukturen zu achten, die den Kanton in die Lage versetzen, seine Rolle als fachkundiger Besteller von Leistungen des öffentlichen Verkehrs wahrzunehmen.

Im Lichte der beiden Vorlagen zum ÖVG und der Revision des BVB-Organisationsgesetzes und der sich herausbildenden neuen Rollenverteilung legt der Regierungsrat nun dar, dass er im heutigen Zeitpunkt auf eine generelle Veränderung der Verwaltungsorganisation resp. eine evtl. Reorganisation der Departemente verzichten will. Zum einen seien die planerischen, betrieblichen und finanziellen Aufgaben zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton schon heute weitgehend in einer Dienststelle, nämlich dem Ressort Verkehrs des Wirtschafts- und Sozialdepartement, konzentriert und würden dort umfassend wahrgenommen. Zum anderen hält der Regierungsrat fest, dass die notwendige verwaltungsinterne Koordination der involvierten Stellen sowie zwischen den betroffenen Departementen (WSD, BD und PMD) in funktionsfähigen Strukturen stattfindet. Anpassungen dieser Koordinationsstrukturen an die sich verändernde Situation im ÖV und zur Erhöhung deren Effizienz finden bereits statt. Dies gilt insbesondere für die seit langem bestehende Koordinationskommission Verkehrsplanung, der die Rolle des verkehrspolitischen Ausgleichsgremiums unterhalb der Stufe der Departementvorsteher zukommt. Der Regierungsrat sieht darüber hinaus die Gefahr, dass die Schaffung neuer Strukturen oder Dienststellen letzten Endes keine Effizienzsteigerung bewirkt, sondern neue Schnittstellen schafft und den Koordinationsbedarf lediglich verlagert. Allfällige weitergehende Massnahmen im Lichte der Erfahrungen im Umgang mit den neuen Rahmenbedingungen schliesst der Regierungsrat nicht a priori aus; er sieht dafür aber heute keine unmittelbare Notwendigkeit.

3.4.2 Bewertung der Kommission

Die Kommission hat sich in ihrer Beratung den genannten Argumenten des Regierungsrats angeschlossen. Sie ist der Auffassung, dass sich die Situation in der kantonalen Verwaltung im Hinblick auf die Wahrnehmung der Aufgaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs gegenüber der Zeit, in der die Postulate des Anzugs Wirz und der Motion Rhein entstanden sind, sehr verbessert hat. Mit den beiden Vorlagen für ein ÖV-Gesetz Basel-Stadt sowie für eine Revision des BVB-Organisationsgesetzes wird ein Rahmen geschaffen, der eine klare Rollenzuweisung an die beteiligten Stellen erlaubt. Mit der per 1. Januar 2004 beschlossenen Reorganisation des Wirtschafts- und Sozialdepartements wird zudem das heutige Ressort Verkehr als eigenständige Dienststelle ausgestaltet, zu deren Aufgaben sowohl die Schaffung der nötigen Finanzierungsvoraussetzungen als auch das Mitwirken an der Planung und Ausgestaltung der Angebote und Infrastrukturen im Bereich des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs gehört. Daneben wirkt die neue Dienststelle wie bereits das bisherige Ressort Verkehr als Fachstelle für Luftverkehr und als Ansprechpartner in Fragen des Güterverkehrs und des Eisenbahnfernverkehrs. Auf diese Weise wird nach Auffassung der Kommission eine klar definierte kantonale Instanz für die Bestellung von ÖV-Leistungen geschaffen, in der die unterschiedlichen Anliegen und Aufgaben des öffentlichen Verkehrs konzentriert wahrgenommen werden können.

Die Kommission ist zudem der Ansicht, dass in jedweder organisatorischen Struktur stets das Problem von Schnittstellen zu anderen Verkehrs-, Planungs- oder ausführenden Berei-

chen auftreten und entsprechenden Koordinationsbedarf auslösen wird. Die Kommission hält es insoweit für richtig, darauf zu verzichten, neue Organisationsmodelle einzuführen, und statt dessen klare Aufgaben und Zuständigkeiten zu definieren und im Rahmen der bestehenden Organisation effiziente Abläufe zu schaffen. In diesem Sinne begrüsst die Kommission die eingeleitete Veränderung der Koordinationskommission Verkehr, in der das Ressort Verkehr als kantonale ÖV-Bestellerinstanz Einsitz nimmt und so die direkte Koordination zwischen den in der Verkehrspolitik betroffenen Stellen des Kantons ermöglicht wird.

Vor diesem Hintergrund gelangt die Kommission zur Auffassung, dass eine weitere organisatorische Veränderung im Bereich der ÖV-Verwaltung nicht notwendig ist. Sie betrachtet daher den Anzug Prof. Dr. Hansjörg M. Wirz und Konsorten als erfüllt und beschliesst mit 12:0 Stimmen bei einer Enthaltung, dem Grossen Rat abweichend vom Antrag des Regierungsrates zu beantragen, den Anzug Wirz abzuschreiben.

3.5 Würdigung Motion Dennis L. Rhein

Die Motion Dennis L. Rhein und Konsorten betreffend Erlass eines Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs beauftragte den Regierungsrat, ein baselstädtisches Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs auszuarbeiten. Der vorliegende Gesetzesentwurf erfüllt die Forderung der Motion. Eine Minderheit der Kommission wollte den Titel des Gesetzes denn auch gemäss Motion als „Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs“ formulieren, während die Mehrheit den umfassenderen Titel vorzog, weil das Gesetz nicht nur die Förderung sondern auch die „Organisation“ des öffentlichen Verkehrs beinhaltet. Da die Anliegen der Motion erfüllt sind, beantragt die Kommission einstimmig, sie als erledigt abzuschreiben.

3.6 Bericht des Regierungsrats zur kantonalen Volksinitiative für einen behinderten- und betagtegerechten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr

3.6.1 Grundsätzliches

Mit § 13 ÖVG hat der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Vorschlag zur Ausformulierung der kantonalen Volksinitiative für einen behinderten- und betagtegerechten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr vorgelegt. Wie bereits vorne ausgeführt, unterstützt die Kommission diesen Vorschlag und sieht ihn als geeignet an, die Anliegen der Volksinitiative rechtlich umzusetzen. Die Kommission teilt dabei die Ansicht des Regierungsrats, dass die Einführung einer solchen Grundlage zur Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖV für behinderte Menschen insbesondere auch aufgrund der neuen Rahmenbedingungen auf Bundesebene notwendig ist. Mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VbÖV), welche beide am 1. Januar 2004 in Kraft treten, wird ein klarer Bedarf zur Adaption auf Stufe der Kantone und / oder der Gemeinden sowie der Transportunternehmen geschaffen.

Die Kommission begrüsst es daher, dass der Regierungsrat seinen Vorschlag zur Ausformulierung der kantonalen Volksinitiative mit einer gemeinsam mit dem Kanton Basel-Land-

schaft erarbeitete Konzeptstudie unterlegt hat. Die Kommission sieht hierin eine gute materielle Abstützung der künftig an die Hand zu nehmenden Massnahmen zur Umsetzung des gegebenen gesetzlichen Auftrags und zur behinderten- und betagtegerechten Weiterentwicklung des ÖV in Basel.

3.6.2 Konzeptstudie

Wie im Ratschlag ausgeführt, bestand der Auftrag der Studie zunächst darin, den Zustand des ÖV-Systems in Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Bezug auf die Zugänglichkeit für Behinderte zu erheben. Auf der Basis der Kriterien Dringlichkeit, Machbarkeit und Finanzierbarkeit war dann ein Etappenplan zu erarbeiten, auf dessen Grundlage bis zum Jahre 2020 die notwendigen Massnahmen realisiert werden könnten. V.a. sollten die Kostenfolgen aufgezeigt werden. Die Studie beschränkte sich auf die Tram- und Buslinien in den beiden Kantonen mit Schwergewicht auf den Schienenverkehr. Der Bereich Eisenbahnverkehr der SBB wurde ausgeklammert, da hier die SBB selber zusammen mit den Behindertenverbänden gesamtschweizerische Grundlagen erarbeitet bzw. bei der Beschaffung von Rollmaterial und der Gestaltung von Bahnhöfen usw. bereits anwendet. Dies kommt beispielsweise auch beim Auf- bzw. Ausbau des Regio-S-Bahn-Systems Basel zum Tragen, wo die Anforderungen der Behindertengerechtigkeit zu den Kriterien für den Um- oder Neubau von Bahnhaltestellen gehören. Die Konzeptstudie wurde von einer Arbeitsgruppe mit Vertretern der beiden Kantone, der BVB, der BLT sowie der – auch im Kreise der Initianten vertretenen – Behindertenorganisationen begleitet und im Mai 2002 abgeschlossen.

Die Analyse der Ist-Situation im ÖV in Basel-Stadt und Basel-Landschaft zeigt grundsätzlich auf, dass in beiden Kantonen bereits viele Massnahmen für einen behindertengerechten öffentlichen Verkehr ergriffen wurden. Zu erwähnen ist insbesondere die Beschaffung der Niederflurtrams des Typs „Combino“ (Investitionsvolumen: rund 100 Mio. Franken) und der systematische Einsatz von Tramzügen mit Sänftenteilen, womit ab Sommer 2002 auf allen Tramlinien im Regelbetrieb nur noch Niederflurfahrzeuge verkehren. Die Busflotte der BVB wurde ebenfalls in den letzten Jahren komplett erneuert und durchgängig auf Fahrzeuge mit Niederflureinstieg umgestellt (Investitionsvolumen: ca. 30 Mio. Franken). Auch ein Grossteil der Busse von BLT, Autobus AG Liestal und Postauto haben heute mindestens einen Niederflureinstieg. Darüber hinaus sind alle Tramlinien der BVB und BLT sowie die Buslinien der BVB (ohne Quartierlinien) im Fahrzeuginnern mit Haltestellenanzeigen und automatischen Haltestellen-Ansagen ausgestattet.

Verbesserungspotentiale liegen v.a. bei der breiten Information der Behinderten über die tatsächlichen Möglichkeiten zur ÖV-Nutzung. Zum Teil ist auch das Fahrpersonal noch nicht ausreichend für die Anliegen der Behinderten sensibilisiert worden. Festgehalten wird in der Studie insbesondere eine nicht ausreichende Abstimmung zwischen verkehrlichen und baulichen Massnahmen. Dies führt etwa dazu, dass zwar Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen, die bestimmte Haltestellen aber für Personen im Rollstuhl gar nicht erreichbar sind, weil der strassenseitige Zugang nicht sichergestellt ist. Zudem haben Haltestellen mit genügenden Einstiegsanten nicht immer auch den ausreichenden Manövrierraum für Rollstühle. Für seh- und hörbehinderte Menschen stellen die baulichen Anlagen in der Regel kein grundsätzliches Problem dar. Im Vordergrund stehen hier vielmehr Verbesserungen in

den Bereichen Information und Kommunikation (Fahrzielanzeigen, Haltestellenanzeigen und -ansagen, Fahrplanlesbarkeit, Bedienungsfreundlichkeit von Fahrkartenautomaten etc.). Die Forderungen nach sicherer Benutzbarkeit und optimaler Orientierung, die ganz generell gelten, spielen gerade auch für geistig und psychisch behinderte Personen eine wichtige Rolle.

3.6.3 Leitlinien für einen behinderten- und betagtegerechten ÖV

Auf Basis einer Auseinandersetzung mit den Anforderungen der unterschiedlichen Behindertengruppen an den öffentlichen Verkehr, groben Abschätzungen der jeweiligen Grössenordnungen der Behindertengruppen sowie der konzeptionellen Vorstellung, dass der öffentliche Verkehr so gestaltet werden soll, dass er auch von behinderten Personen **autonom** und **spontan** benützt werden kann¹, definiert das Gutachten spezifische Benutzbarkeits-Niveaus insbesondere für geh- und sehbehinderte Personen (im Einzelnen siehe hierzu S. 80 ff. des Ratschlags). Mit Hilfe der so ermittelten Anforderungsprofile zeigt die Studie vor dem Hintergrund v.a. auch der Beschaffungs- und Investitionsplanungen der BVB und der BLT eine mögliche Abfolge von Umsetzungsmassnahmen auf (siehe nachfolgende Abbildung 1).

Die Studie formulierte dabei folgende Erkenntnisse:

- Im gesamtschweizerischen Vergleich wurde in der Region Basel bereits sehr viel getan für die Integration der Behinderten in den öffentlichen Verkehr. In absehbarer Zukunft werden zudem weitere markante Verbesserungen folgen.
- Die bisher getätigten Investitionen sollten auch aus einer gesamtwirtschaftlichen Sicht möglichst gut genutzt werden.
- Die Behinderten, insbesondere die Gehbehinderten, nutzen die vorhandenen Möglichkeiten schlecht, was in erster Linie auf die ungenügende Information bzw. auf die fehlende Gewissheit zurückzuführen ist, dass eine bestimmte Nachfragerelation tatsächlich behindertengerecht ist.
- Es gibt eine Vielzahl von bescheidenen Massnahmen, mit denen die Zugänglichkeit für die Behinderten in relativ kurzer Zeit nochmals markant gesteigert werden könnte. Andere Massnahmenpakete erfordern grössere Investitionen und können erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden.

Daraus ergeben sich folgende Schlussfolgerungen:

- Erst mit einer verbesserten Information über das Vorhandene können die bisher getätigten Investitionen in die Zugänglichkeit für Behinderte optimal genutzt werden. In diesem Sinne stellt die Information selbst ein Teil der Verbesserung dar und ist in das Massnahmenpaket zu integrieren.

1) Hier folgt die Konzeptstudie BS/BL dem Ansatz des SBB-Konzepts, wonach die „autonome Benutzbarkeit gewährleistet sein [soll] für Behinderte, die sich in einem nach den gültigen Normen behindertengerecht gestalteten öffentlichen Raum autonom bewegen können. Die autonome Benutzbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel schliesst die subsidiäre Hilfestellung des Personals der Transportunternehmen aber nicht aus. Die spontane Benutzbarkeit des Angebots des öffentlichen Verkehrs muss gegenüber Behinderten in der gleichen Art gewährt werden wie Nichtbehinderten.“

Abb. 1

Mögliche zeitliche Abfolge von Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für Behinderte in BS und BL

Massnahmen zugunsten ...				
Zeitraum	Gehbinderter	Sehbehinderter	Hörbinderter	geistig / psych. Behind.
Sofort	Plattformanhebungen; Markierung NF-Einstieg, (sofern einheitliches Roll- Material); Randsteinabsenkung	Aufmerksamkeitsfelder		
2002- 2007	Linien ohne Combino: <i>Als eigene Projekte</i> Umwandlung Fahrbahn- Haltestellen; Sanierung Inselhaltestellen (Breite < 1,40 m) <i>Falls andere Bauprojekte</i> Sanierung Kaphaltestellen (Breite < 2,20 m) Sanierung Inselhaltestellen (1,40 m < Breite < 2,20 m) Linien mit Combino (6, 8) <i>Als eigene Projekte</i> Sanierung Kap- und Insel- haltestellen (Breite < 2,20)	Haltestellenansagen in sämtlichen Linien ab Band (Busse BLT, AAGL, Post- auto) Überprüfung der Haltestelleninformationen auf Fehler und Mängel bzgl. Lesbarkeit. Akustische Abrufbarkeit bei dynamischen Informationssystemen	Optische Haltestellen- anzeigen in sämtlichen Linien (Busse BLT, AAGL, Postauto) <i>Entwicklung im Gang</i>	Überprüfen System auf Verbesserungen bzgl. spezieller Orientierungs- hilfen Definition von Mindest- standards an Information und Hilfestellung durch Personal
ab ca. 2012	Wenn Neubeschaffung BVB/BLT-Rollmaterial <i>Als eigene Projekte</i> Sanierung Hhaltestellen mit Breite < 2,20	Fahrschulung: generelle Sensibilisierung, Wahr- nehmung blinder Fahr- gäste, Verhalten bei Doppelhaltestellen	Fahrschulung: generelle Sensibilisierung v.a. bzgl. Verhalten bei Ausnahmesituationen	
bis ca. 2022	Projektabhängig voll- ständige Anpassung aller Komponenten bei Sanierungen	Berücksichtigung de Anliegen von Seh- und Hörbehinderten bei der Beschaffung neuen Rollmaterials		

- Anzustreben ist eine permanente Verbesserung mit einer sukzessiven Anhebung des Benützbarkeitsniveaus in Abstimmung auf die jeweils zur Verfügung stehenden Ressourcen. Ein solcher Prozess kann ab sofort eingeleitet werden.
- Auch die permanente Verbesserung kann nur Wirkung zeitigen, wenn sie ebenso permanent kommuniziert wird.

Nicht zum Auftrag der durchgeführten Studie gehörte die nähere Betrachtung spezieller Behindertenfahrdienste. Für den Regierungsrat ist aber die grundsätzliche Bedeutung solcher Fahrangebote unbestritten, da im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Realisierbaren eine absolute, vollkommen behinderungsunabhängige Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs kaum erreichbar sein wird. Dieser Situation wird dadurch Rechnung getragen, dass im Absatz 4 von § 13 ÖVG eine explizite gesetzliche Grundlage für die subsidiäre Förderung von Behindertenfahrdiensten geschaffen wird. Gegenwärtig betrifft dies die Unterstützung von unregelmässigen Fahrten und Freizeitfahrten behinderter Personen im Rahmen der

3.6.4 Kosten und Finanzierung

Die Bestimmung des innerhalb der nächsten 20 Jahre (Frist gemäss Entwurf Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes) anfallenden Gesamtaufwands für die Ausgestaltung eines behinderten- und betagtengerechten Verkehr entsprechend den skizzierten Leitlinien ist schwierig. Während bei den Sofortmassnahmen der Gesamtaufwand anhand der Kosten pro Einheit relativ genau beziffert werden kann, ist dies bei den weiteren Massnahmen nicht möglich. Die Sanierung einer Kap- bzw. einer Inselhaltestelle gestaltet sich bei jeder Situation grundsätzlich anders und für eine Kostenschätzung bedarf es eines konkreten Projektes. Dazu kommt, dass die Verbreiterung von Haltestellen fast durchwegs mit weitreichenden Auswirkungen auf das Verkehrsregime (Fahrspuren des Individualverkehrs) und / oder auch mit Landerwerb verbunden ist. Schliesslich dürfen bei einer Sanierung nicht die gesamten Kosten dem „behindertengerechten ÖV“ zugeschrieben werden.

Unter der Annahme einer Zahl von ca. 150 sanierungsbedürftiger Kap- und Inselhaltestellen sowie eines durchschnittlichem Aufwands von 100'000-200'000 Fr. geht der Regierungsrat in grober Abschätzung von einem Gesamtaufwand von ca. 15-30 Mio. Franken aus. Einzelne Spezialfälle (Aeschenplatz) sowie Massnahmen beim Rollmaterial und bei den Informationsmitteln dürften im Bereich von 5-10 Mio. Fr. anzusetzen sein.

Da aufgrund der Bestimmungen der VbÖV eine finanzielle Unterstützung des Bundes i.d.R. nur für Massnahmen im Bereich des Regionalverkehrs möglich ist, ist bereits heute klar, dass die Finanzierung der Massnahmen zur behindertengerechten Ausgestaltung des ÖV im Gebiet des Kantons, der zur Hauptsache Ortsverkehr ist, im wesentlichen von Basel-Stadt alleine übernommen werden muss. Nach den Berechnungen der Konzeptstudie kann für BS und BL zusammen von einem Gesamtaufwand für Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs in der Grössenordnung von 20 Mio. Franken, verteilt über die nächsten 20 Jahre, ausgegangen werden. Dies entspricht einer Belastung von rund 1 Mio. Franken pro Jahr. Der Anteil für BS dürfte dabei aufgrund des grösseren Anteils am Tramverkehr bei ca. 0,7 Mio. Franken pro Jahr liegen. Der Regierungsrat hat im Ratschlag dargelegt, dass er zur Finanzierung dieses Betrages keine Sondermittel beantragen will.

Vielmehr sollen diese Mittel als Position in die laufende Investitionsplanung eingestellt werden. Dieses soll je zur Hälfte zu Lasten der Investitionsbereiche „Öffentlicher Verkehr“ und „Strassen und Stadtgestaltung“ erfolgen. Über die Aufnahme in das Investitionsprogramm ist durch den Regierungsrat zu entscheiden.

Was die Förderung der Behindertenfahrdienste anbetrifft, erfolgt die Finanzierung wie bisher im Rahmen der erwähnten Vereinbarung mit dem Kanton Basel-Landschaft. Gemäss dem aktuell gültigen Grossratsbeschluss (GRB Nr. 00/45/17/G vom 15. November 2000) beträgt der Maximalbeitrag des Kantons für 2003 und 2004 989'100 Franken vor Teuerung. Dieses wird im Budget entsprechend berücksichtigt.

3.6.5 Bewertung der Kommission

Die vom Regierungsrat dargelegten konzeptionellen Überlegungen stellen nach Ansicht der Kommission eine wichtige Basis für die behinderten- und betagtengerechte Weiterentwicklung des ÖV in Basel dar. Die Kommission ist der Auffassung, dass hieraus nun ein kantonales Umsetzungsprogramm abzuleiten ist, das die Leitlinien für die in den verschiedenen Umsetzungsphasen notwendigen Massnahmen im Sinne von klaren Abfolgen und Prioritäten vorgibt und den Rahmen für einen stetigen Verbesserungsprozess bildet. Ziel sollte es letztlich sein, dass die Zugänglichkeit von verkehrlichen Einrichtungen und Anlagen im öffentlichen Raum für Behinderte als „normaler“ Aspekt bei allen Planungen von ÖV-Anlagen und ÖV-Angeboten mitberücksichtigt wird.

Die Kommission empfiehlt daher – auch im Hinblick auf die Vorgaben und Fristen des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs –, dem Regierungsrat, die entsprechenden vertiefenden Arbeiten möglichst rasch in Angriff zu nehmen und die Finanzierung der künftigen Massnahmen wie vorgesehen sicherzustellen.

4. Anträge der Kommission

Nach Detailberatung der beiden Vorlagen des Regierungsrats hat die Spezialkommission OeV-G an ihrer Schlusssitzung den vorliegenden Bericht zum Ratschlag Nr. 9186 mit 14:1 Stimmen ohne Enthaltung zuhanden des Plenums verabschiedet und den Präsidenten zu ihrem Sprecher bestellt.

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat:

- mit 12:2 Stimmen bei einer Enthaltung ://: 1. das vorgelegte Gesetz über den öffentlichen Verkehr zu genehmigen;
- einstimmig ://: 2. die Ausformulierung der kantonalen Volksinitiative für einen behinderten- und betagtengerechten öffentlichen Orts- und Regionalverkehr im Rahmen des vorgelegten Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (§ 13) zu genehmigen;
- einstimmig ://: 3. die Motion Dennis L. Rhein und Konsorten betreffend Erlass eines Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs als erfüllt abzuschreiben;
- mit 8:6 Stimmen bei einer Enthaltung ://: 4. das vorgelegte Gesetz betreffend Organisation und Verwaltung der Basler Verkehrs-Betrieb zu genehmigen;
- einstimmig ://: 5. den Anzug Prof. Dr. Hansjörg M. Wirz und Konsorten betreffend Schaffung eines Amtes oder einer Abteilung für den öffentlichen Verkehr in Basel-Stadt abzuschreiben.

Basel, den 21. Januar 2004

Im Namen der Spezialkommission OeV-Gesetz

Der Präsident:

Bruno Mazzotti

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Kommission, beschliesst:

Gesetz über den öffentlichen Verkehr

I. Grundlagen

Geltungsbereich

§ 1. Dieses Gesetz regelt die Förderung und Finanzierung des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs zu Lande, auf dem Wasser und in der Luft sowie von entsprechenden Infrastrukturen und Anlagen durch den Kanton und die Gemeinden.

² Die Vorschriften dieses Gesetzes sind auf die Förderungsmassnahmen nach Bundesrecht sinngemäss anzuwenden, sofern das Bundesrecht nichts anderes bestimmt.

³ Die Organisation der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB), deren grundsätzliche Unternehmensziele sowie ihre Ausrichtung im Verkehrs- und Infrastrukturbereich werden in einem separaten Gesetz geregelt. Vorbehalten bleiben ausserdem die Erlasse über die Rheinschiffahrtsgesellschaft und die Rheinhäfen.

Zweck

§ 2. Dieses Gesetz bezweckt die Verbesserung der Standortqualität des Kantons als Wirtschafts- und Wohnstandort durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personen- und Güterverkehr, die Erschliessung des Kantonsgebiets und die Abwicklung eines grösstmöglichen Teils des Personen- und Gütertransports mit umweltfreundlichen und stadtgerechten Verkehrsmitteln.

Angebotsziele

§ 3. Der Kanton

- a) stellt im öffentlichen Personenverkehr die Grundversorgung in den Bereichen Orts- und Regionalverkehr sicher; er strebt dabei unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit einen möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr an;
- b) wirkt auf die bestmögliche Bedienung von Basel-Stadt im nationalen und internationalen Fernverkehr hin;
- c) fördert die Verlagerung des Gütertransports auf umweltverträgliche Verkehrsmittel;

- d) sorgt für die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den Kantonen und der Eidgenossenschaft sowie ausländischen Gebietskörperschaften und schweizerischen Agglomerationsgemeinden.

² Der Kanton und die Gemeinden achten unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit auf eine hohe Qualität des Angebots und auf eine leistungsfähige Verknüpfung der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere auch mit dem übergeordneten öffentlichen Verkehr.

II. Steuerungsinstrumente

Programm des öffentlichen Verkehrs

§ 4. Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat alle vier Jahre ein Programm des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Programm), in dem die Grundzüge des Angebots und der Planung dargestellt werden. Das ÖV-Programm gibt insbesondere Aufschluss über die in der nächsten Planungsperiode vorgesehenen Verkehrsleistungen und Infrastrukturmassnahmen sowie über den voraussichtlichen Abgeltungs- und Finanzierungsbedarf. Das ÖV-Programm ist Bestandteil der kantonalen Planung.

² Das ÖV-Programm wird dem Grossen Rat zur Genehmigung vorgelegt.

³ Während der Laufzeit des jeweils gültigen ÖV-Programms kann der Regierungsrat im Rahmen des Globalbudgets (§ 14) Anpassungen des Angebots beschliessen

Leistungsbestellung

§ 5. Zur Erreichung der Zwecke dieses Gesetzes, und insbesondere zur Umsetzung des ÖV-Programms, schliesst der Kanton Leistungsvereinbarungen mit den Erbringern der Verkehrsleistungen ab. Die Leistungsvereinbarungen umschreiben insbesondere Art, Umfang, Kosten und Erlöse der zu erbringenden Leistungen, die vereinbarten Abgeltungen sowie die Anforderungen bezüglich Qualität, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Leistungserbringung.

² Die Leistungsvereinbarungen werden in der Regel für eine Periode von einem Jahr abgeschlossen. Der Kanton kann mit Leistungserbringern mehrjährige Leistungs- oder Rahmenvereinbarungen abschliessen, sofern es die Planungssicherheit erfordert.

³ Der Kanton kann, mit Ausnahme des Ortsverkehrs, von ihm abzugeltende Leistungen ausschreiben. Der Entscheid über die Ausschreibung obliegt dem Regierungsrat.

Beteiligung an Unternehmungen sowie Tarif- und Verkehrsverbünden

§ 6. Der Kanton kann Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs besitzen oder sich an diesen beteiligen.

² Der Kanton kann sich an Tarif- und Verkehrsverbünden beteiligen und ihnen Beiträge ausrichten.

Erstellung, Unterhalt und Betrieb der kantonseigenen Verkehrsinfrastruktur

§ 7. Der Kanton kann Erstellung, Unterhalt und Betrieb der kantonseigenen Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs an Dritte übertragen.

III. Förderungsmassnahmen

Förderungsgrundsätze

§ 8. Der Kanton und die Gemeinden treffen zur Erreichung des Gesetzeszwecks Förderungsmassnahmen. Sie richten sich nach volks- und betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten und berücksichtigen namentlich die Ziele der Umwelt-, Wirtschafts-, Siedlungs- und Sozialpolitik.

² Die Förderung des öffentlichen Verkehrs erfolgt im Rahmen des Gesamtverkehrssystems. Der Kanton trifft Massnahmen der Verkehrsplanung, der Verkehrstrennung sowie der Verkehrsregelung zugunsten des öffentlichen Verkehrs, um dessen Fahrzeiten zu verkürzen und zu verstetigen und so die Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen.

Verkehrsbeiträge

§ 9. Der Kanton kann Abgeltungen für das Erbringen von Verkehrsleistungen ausrichten, soweit diese auch bei guter kaufmännischer und betrieblicher Führung nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen sind. Dies betrifft insbesondere:

- a) das vom Kanton und vom Bund im Regionalverkehr gemeinsam bestellte Verkehrsangebot;
- b) das vom Kanton ohne Beteiligung des Bundes im Regionalverkehr zusätzlich bestellte Verkehrsangebot;
- c) das vom Kanton im Ortsverkehr bestellte Verkehrsangebot;
- d) die vom Kanton bestellten Sonderverkehrsleistungen zur Sicherstellung eines öffentlichen Transportangebots bei Grossanlässen.

² Die Gemeinden oder Dritte können zusätzlich zu dem vom Kanton bestellten Angebot weitere Leistungen bestellen. Diese Leistungen sind grundsätzlich vom jeweiligen Besteller abzugelten.

Tarifmassnahmen und Marketing

§ 10. Der Kanton fördert attraktive Tarife im öffentlichen Verkehr. Er kann hierzu insbesondere finanzielle Beiträge an Tarifverbünde zur Verbilligung von Abonnements leisten.

² Der Kanton und die Gemeinden können für Angebote des öffentlichen Verkehrs spezielle Marketingmassnahmen vorsehen.

Investitionsbeiträge

§ 11. Der Kanton und die Gemeinden können an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Investitionsbeiträge leisten, wobei die Bedingungen für die Ausrichtung der Beiträge im Einzelfall festgelegt werden.

² Investitionsbeiträge aufgrund anderer Rechtsgrundlagen bleiben vorbehalten.

Bestellung von festen Anlagen und Fahrzeugen

§ 12. Der Kanton und die Gemeinden können feste Anlagen des öffentlichen Verkehrs und Fahrzeuge von sich aus bestellen und finanzieren, soweit Dritte zur Erstellung und Finanzierung der Anlagen oder Fahrzeuge nicht verpflichtet sind. Dabei kann die Bestellung von der Kostenbeteiligung Dritter abhängig gemacht werden.

Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs

§ 13. Der Kanton und die Gemeinden beachten bei Leistungsbestellungen und Investitionen die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für behinderte und betagte Menschen.

² Fahrzeuge und öffentlich zugängliche Einrichtungen (Haltestellen, Kommunikationssysteme, Billettautomaten o.ä.) des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs, die umgebaut oder neu beschafft werden, sind für behinderte und betagte Personen selbständig benutzbar auszugestalten, soweit der für sie zu erwartende Nutzen im Verhältnis steht

- a) zum wirtschaftlichen Aufwand;
- b) zum Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit;
- c) zum Anliegen der betrieblichen und technischen Durchführbarkeit.

³ Bei der Interessenabwägung nach Absatz 2 sind ergänzend angebotene spezielle Fahrdienste zu berücksichtigen.

⁴ Zur Beförderung von behinderten und betagten Menschen, deren Bedürfnisse mit im Verhältnis stehenden Massnahmen nicht abgedeckt werden können, fördert der Kanton geeignete Fahrdienste.

⁵ Die Massnahmen sind regional mit den betroffenen Gemeinwesen sowie den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.

IV. Finanzierung

Globalbudget

§ 14. Auf Basis des ÖV-Programms wird für den Bereich des öffentlichen Verkehrs jährlich ein Globalbudget erstellt, das zur Finanzierung der im Rahmen der Leistungsvereinbarungen bestellten Leistungen dient. Wenn eine finanzielle Verpflichtung mit ei-

ner Dauer von mehr als einem Jahr eingegangen werden soll, wird zur Finanzierung der Leistungsvereinbarungen ein entsprechender mehrjähriger Kredit beantragt.

Finanzierung von Investitionen und Investitionsbeiträgen

§ 15. Die Finanzierung von Investitionen und Investitionsbeiträgen erfolgt mit Einzelkrediten entsprechend den Bestimmungen des Finanzhaushaltsgesetzes.

V. Organisation

Grosser Rat und Regierungsrat

§ 16. Der Grosse Rat beschliesst auf Antrag des Regierungsrats oder seiner zuständigen Kommission:

- a) über das ÖV-Programm gemäss § 4 Absatz 2
- b) über das Globalbudget und die Kredite gemäss § 14;
- c) unter Vorbehalt der Ausgabenzuständigkeit des Regierungsrats über die Beteiligung des Kantons an anderen Unternehmen sowie den Beitritt zu Tarif- und Verkehrsverbünden (§ 6);
- d) unter Vorbehalt der Ausgabenzuständigkeit des Regierungsrats über die Ausrichtung von Investitionsbeiträgen (§ 11) und die Bestellung von festen Anlagen (§ 12).

² Der Regierungsrat beschliesst insbesondere:

- a) über Angebotsveränderungen während der Laufzeit des ÖV-Programms gemäss § 4 Absatz 3;
- b) über die Leistungsvereinbarungen und über eventuelle Rahmenvereinbarungen mit den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs (§ 5 Absatz 2);
- c) über die Ausschreibungen von Verkehrsleistungen (§ 5 Absatz 3);
- d) über die Genehmigung von Tarifen in den Verbünden, in denen der Kanton Mitglied ist (§ 6);
- e) über die für den Vollzug des Bundesrechts unerlässlichen Vorschriften;
- f) über alle weiteren nicht gemäss Absatz 1 in die Zuständigkeit des Grossen Rates fallenden Geschäfte.

³ Der Regierungsrat erlässt die zu diesem Gesetz nötigen Ausführungsvorschriften.

VI. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Übergangsbestimmungen

§ 17. Das im Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieses Gesetzes bestehende Angebot im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr wird bis zum Abschluss neuer Leistungsvereinbarungen weitergeführt.

² Bestehende Förderungsmassnahmen nach bisherigem Recht werden innerhalb von spätestens drei Jahren durch Förderungsmassnahmen nach diesem Gesetz ersetzt.

Schlussbestimmungen

§ 18. Dieses Gesetz ist zu publizieren; es ist der Gesamtheit der Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen, falls die Volksinitiative „Für einen behinderten- und betag-
tengerechten öffentlichen Nah- und Regionalverkehr“ nicht zurückgezogen wird. Wird das Initiativbegehren zurückgezogen, so ist das Gesetz erneut zu publizieren und unter-
liegt danach dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Kommission, beschliesst:

Organisationsgesetz der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-OG)
--

I. Rechtsform, Zweck und Aufgaben

Rechtsform

§ 1. Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) sind ein Unternehmen des Kantons in der Form einer selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt mit Sitz in Basel.

² Die BVB sind ein marktorientiertes Unternehmen und werden soweit möglich nach unternehmerischen Grundsätzen geführt.

Geschäftszweck

§ 2. Die BVB errichten und betreiben Linien des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs.

² Die BVB erstellen, unterhalten und betreiben Bahninfrastruktur und Nebenanlagen.

³ Die BVB erbringen ihre Leistungen im Auftrag des Kantons Basel-Stadt, anderer Gemeinwesen oder von Dritten.

⁴ Die BVB können Aufgaben an Dritte vergeben, Kooperationen mit anderen Unternehmen eingehen, an solchen Beteiligungen erwerben sowie allein oder mit Partnern Tochterunternehmen gründen.

Weitere Aufgaben

§ 3. Die BVB nehmen im Rahmen ihres Geschäftszwecks Wartungs- und Unterhaltungsarbeiten an Fahrzeugen und festen Anlagen wahr.

² Die BVB können solche Aufgaben auch für Dritte wahrnehmen. Zudem können sie weitere Nebengeschäfte betreiben, sofern dadurch das Hauptgeschäft sinnvoll ergänzt oder durch Synergien Kosteneinsparungen beziehungsweise Gewinne erzielt werden können. Aufträge für Dritte sind zu mindestens kostendeckenden Bedingungen abzuwickeln.

II. Verhältnis zum Kanton Basel-Stadt

ÖV-Programm

§ 4. Die BVB unterstützen den Kanton bei der Erarbeitung des ÖV-Programms gemäss § 4 ÖVG und unterbreiten, gestützt auf ihre Marktkennntnisse, dem Kanton entsprechende Vorschläge.

Leistungsvereinbarungen

§ 5. Die von den BVB für den Kanton zu erbringenden Verkehrsleistungen sowie die Leistungen im Bereich Betrieb und Unterhalt von Bahninfrastruktur und Nebenanlagen werden in Leistungsvereinbarungen gemäss § 5 ÖVG festgelegt. Um die mittelfristige Unternehmensplanung der BVB zu ermöglichen, kann der Kanton mit den BVB jeweils mehrjährige Rahmenvereinbarungen abschliessen.

Koordination

§ 6. Die BVB koordinieren ihre Aktivitäten mit den betroffenen kantonalen und kommunalen Amtsstellen, insbesondere bei baulichen Massnahmen.

Mitgliedschaft in Verbänden

§ 7. Die BVB können Mitglied in Verkehrs- oder Tarifverbänden sein.

III. Organe

Organe der BVB

§ 8. Die Organe der BVB sind:

- der Verwaltungsrat,
- die Geschäftsleitung,
- die Revisionsstelle.

Verwaltungsrat

§ 9. Der Verwaltungsrat besteht aus acht Mitgliedern. Von diesen werden drei durch den Grossen Rat, drei durch den Regierungsrat, eines durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und eines durch den Kanton Basel-Landschaft gewählt. Die Amtsperiode beträgt jeweils vier Jahre. Die Präsidentin oder der Präsident wird durch den Regierungsrat bestimmt. Die Mitglieder des Verwaltungsrats können durch die für die Wahl zuständige Instanz abberufen werden.

² Der Verwaltungsrat tagt mindestens vierteljährlich und wird durch die Verwaltungsrats-Präsidentin / den Verwaltungsrats-Präsidenten, die Direktorin / den Direktor oder auf Antrag von drei Mitgliedern einberufen. Die Direktorin / der Direktor sowie die Vizedi-

rektorin / der Vizedirektor nehmen mit beratender Stimme an den Sitzungen des Verwaltungsrats teil.

³ Der Verwaltungsrat konstituiert sich selbst und ist beschlussfähig, wenn die Präsidentin oder der Präsident oder die Vizepräsidentin oder der Vizepräsident und zusätzlich mindestens die Hälfte der Mitglieder anwesend sind. Der Verwaltungsrat entscheidet mit der Mehrheit der anwesenden Mitglieder; bei Stimmengleichheit entscheidet die Präsidentin oder der Präsident, bei deren oder dessen Abwesenheit die Vizepräsidentin oder der Vizepräsident.

Aufgaben des Verwaltungsrats

§ 10. Der Verwaltungsrat ist das oberste Führungsorgan des Unternehmens BVB. Er und seine Mitglieder tragen die oberste unternehmerische Verantwortung.

² Der Verwaltungsrat hat unter Vorbehalt der Kompetenzen des Regierungsrates und des Grossen Rates insbesondere folgende Aufgaben:

- a) Oberste Leitung des Unternehmens und Überwachung der Geschäftsleitung;
- b) Festlegung der langfristigen Unternehmensziele;
- c) Festlegung der Organisation sowie Erlass der Geschäftsordnung;
- d) Genehmigung der durch die Direktorin oder den Direktor vorgelegten Grundsätze des Angebotes und des Tarifs;
- e) Wahl der Direktorin oder des Direktors und der Mitglieder der Geschäftsleitung;
- f) Genehmigung des eventuellen Gesamtarbeitsvertrages und in einem solchen Fall die Festsetzung der Anstellungs- und Entlohnungsbedingungen der Geschäftsleitungsmitglieder;
- g) Beschluss des Budgets inklusive Investitionen;
- h) Genehmigung von Jahresrechnung, Mehrjahresplanung und Revisionsbericht;
- i) Entscheid über die Verwendung des Jahres-Ergebnisses;
- j) Aufnahme von Darlehen gemäss § 17 Absatz 2;
- k) Festsetzung der Entschädigung der Verwaltungsratsmitglieder unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrat;
- l) Genehmigung von Gründungen von Tochterunternehmen sowie von Beteiligungen an andern Unternehmen;
- m) Beauftragung einer mit den Rechnungssystemen im öffentlichen Verkehr vertrauten Revisionsstelle.

Geschäftsleitung

§ 11. Die Geschäftsleitung besteht aus der Direktorin oder dem Direktor, der Vizedirektorin oder dem Vizedirektor sowie maximal sechs weiteren Mitgliedern. Sie fasst alle wichtigen operativen Beschlüsse und genehmigt die erforderlichen Weisungen.

² Die Mitglieder der Geschäftsleitung treffen alle erforderlichen Massnahmen zur Erreichung der Unternehmensziele, zur Umsetzung der Beschlüsse des Verwaltungsrats sowie zur Einhaltung des genehmigten Budgets.

³ Die Mitglieder der Geschäftsleitung sind der Direktorin oder dem Direktor unterstellt.

⁴ Die Direktorin oder der Direktor hat unter Vorbehalt der Kompetenzen vorgesetzter Instanzen insbesondere folgende Aufgaben:

- a) Führung der BVB;
- b) Einstellung des Personals;
- c) Vertretung der BVB nach aussen;
- d) Information des Verwaltungsrats über wichtige geschäftliche Angelegenheiten.

⁵ Die Vizedirektorin oder der Vizedirektor unterstützt die Direktorin oder den Direktor in seinen Aufgaben. Sie oder er vertritt sie oder ihn bei Abwesenheit.

Revisionsstelle

§ 12. Zur Beurteilung der ordentlichen Geschäftsführung sowie der Jahresrechnung und der Bilanz wird jährlich eine Revision durchgeführt. Die Revisionsstelle berichtet an den Verwaltungsrat.

IV. Personal

Anstellungsverhältnis

§ 13. Entlohnung und Anstellungsbedingungen entsprechen den personalrechtlichen Bestimmungen für das baselstädtische Staatspersonal. Der Verwaltungsrat kann im Einvernehmen mit der Personalkommission Verordnungen des Regierungsrates ergänzende oder von diesen abweichende Regelungen erlassen.

² Im Einvernehmen mit den massgeblichen Personalverbänden kann in Abweichung von Absatz 1 ein Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen werden.

Berufliche Vorsorge

§ 14. Zur Gewährleistung der beruflichen Vorsorge ihres Personals schliessen sich die BVB der Pensionskasse des Basler Staatspersonals an. Die Bedingungen für das Personal entsprechen denjenigen, die für das Personal des Kantons Basel-Stadt gelten.

² Im Einvernehmen mit den massgeblichen Personalverbänden und dem Regierungsrat können sich die BVB in Abweichung von Absatz 1 einer anderen Vorsorgeeinrichtung anschliessen.

V. Finanzen

Dotationskapital

§ 15. Der Kanton stellt den BVB aus dem Verwaltungsvermögen ein unverzinsliches Dotationskapital zur Verfügung.

Bahninfrastruktur

§ 16. Der Kanton finanziert Investitionen über Fr. 300'000 in feste Anlagen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt, die Teil der Bahninfrastruktur darstellen (insbesondere Gleisunterbau, Gleisoberbau, Fahrleitungen und Bahnsignalisierungseinrichtungen), in Form von à fonds perdu Krediten gemäss den Kompetenzregelungen des Finanzhaushaltsgesetzes.

Übrige Investitionen und Betrieb

§ 17. Der Kanton finanziert andere Investitionen über Fr. 300'000 sowie allgemeines Betriebskapital, die zum Betrieb rein baselstädtischer Linien sowie von grenzüberschreitenden Linien zum Kanton Basel-Landschaft erforderlich sind, in Form von rückzahlbaren Kontokorrent-Darlehen gemäss den Kompetenzregelungen des Finanzhaushaltsgesetzes. Diese Darlehen werden zu den Durchschnittskosten des Schuldenportefeuilles des Kantons verzinst. Ausnahmsweise kann diese Finanzierung auch in Form von à fonds perdu Krediten erfolgen, wenn die Investitionen volkswirtschaftlich, aber nicht betrieblich, begründet sind.

² Zur Finanzierung von Aktivitäten innerhalb des Geschäftszwecks (§ 2) und der in § 3 festgehaltenen weiteren Aufgaben, die nicht unter Absatz 1 fallen, können die BVB auch Darlehen aufnehmen. Der Kanton kann den BVB dazu entsprechende verzinsliche und rückzahlbare Darlehen aus dem Finanzvermögen zur Verfügung stellen.

³ Nicht zur Bahninfrastruktur im Kanton Basel-Stadt gehörende Investitionen können die BVB auch aus eigenen Mitteln finanzieren, wozu der Verwaltungsrat über abschliessende Kompetenz verfügt.

⁴ Die Finanzierung des laufenden Betriebs erfolgt aus Verkehrserlösen, Einnahmen aus Leistungsvereinbarungen sowie weiteren Erlösen.

Vermögen

§ 18. Die BVB verfügen über eigenes Vermögen. Zum Vermögen gehören insbesondere Fahrzeuge, Gleisunterbau, Gleisoberbau, Fahrleitungen, Bahnsignalisierungseinrichtungen, Depots, Garagen, Werkstätten sowie Nebenanlagen.

Rechnungslegung

§ 19. Die Rechnung der BVB wird gemäss der Verordnung des Bundes über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen (SR 742.221) geführt. Die BVB streben eine ausgeglichene Rechnung an.

² Die BVB orientieren die Finanzkontrolle sowie den Grossen Rat über den Abschluss der Jahresrechnung.

Verwendung des Jahresergebnisses

§ 20. Das Jahresergebnis steht den BVB zur Verfügung. Es erfolgt keine Ablieferung an den Kanton. Umgekehrt tragen die BVB ein allfälliges Defizit selbst.

Steuerbefreiung

§ 21. Die BVB sind im Kanton Basel-Stadt von allen kantonalen und kommunalen Steuern befreit.

VI. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Übergangsbestimmungen

§ 22. Das Dotationskapital gemäss § 15 im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Gesetzes ist gleich dem in der Bilanz der BVB zu diesem Zeitpunkt ausgewiesenen Anlagevermögen.

² Die in der BVB-Bilanz im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Gesetzes enthaltenen restlichen Passiven sowie die Aktiven werden zu Buchwerten übernommen. Liegenschaften gehen ohne Grund und Boden an die BVB über. Der Kanton gewährt den BVB kostenloses Baurecht für 50 Jahre.

Schlussbestimmungen

§ 23. Dieses Gesetz ist zu publizieren; es unterliegt dem Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit. Auf den gleichen Zeitpunkt wird das Gesetz betreffend Organisation und Verwaltung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB-Organisationsgesetz) vom 16. Dezember 1971 aufgehoben.