



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

06.5301.01

Basel, 10. November 2006

Kommissionsbeschluss
vom 10. November 2006

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Globalbudget Öffentlicher Verkehr 2007

1. Ausgangslage

Für den Öffentlichen Verkehr wird auf Basis des alle vier Jahre erscheinenden ÖV-Programms jährlich ein Globalbudget erstellt, das zur Finanzierung der vom Kanton Basel-Stadt bei den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs bestellten Leistungen dient. Diese Leistungen umfassen den Betrieb des öffentlichen Tram- und Busverkehrs, den kantonalen Behindertentransport sowie – in Absprache mit Nachbarkantonen und -ländern – den Regionalverkehr. Der Kanton schliesst mit den Transportunternehmen in der Regel Leistungs- und Angebotsvereinbarungen über den Zeitraum eines Jahres ab. Geht er eine finanzielle Verpflichtung mit einer Dauer von mehr als einem Jahr ein, wird zur Finanzierung der Leistungsvereinbarungen ein mehrjähriger Kredit beantragt. Die Finanzierung von Investitionen und Investitionsbeiträgen erfolgt mit Einzelkrediten entsprechend den Bestimmungen des Finanzhaushaltsgesetzes.

Das Globalbudget ÖV ist Bestandteil des Staatsbudgets. Entsprechend § 14 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr dient es „zur Finanzierung der im Rahmen der Leistungsvereinbarungen bestellten Leistungen“. Im Globalbudget ist deshalb nicht alles abgebildet, was zum Öffentlichen Verkehr gehört. Nicht aus dem Globalbudget finanziert wird die gesamte Planung von ÖV-Vorhaben, die Schifffahrt auf dem Rhein (Rheinschifffahrtsdirektion und Basler Personenschifffahrtsgesellschaft) sowie die Luftfahrt. Die dafür notwendigen Mittel stammen wie bis anhin aus den Budgets der Dienststellen des Wirtschafts- und Sozialdepartements (WSD).

2. Vorgehen

Das Globalbudget ÖV wird dem Grossen Rat gemäss § 14 und § 16 Abs. 1, lit. b des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) zum Beschluss vorgelegt. Die UVEK als zuständige vorberatende Kommission hat es an zwei Sitzungen am 28.9.06 und am 19.10.06 traktandiert. An der ersten Sitzung stand ihr Alain Groff (Leiter Öffentlicher Verkehr WSD) für eine Präsentation und die Beantwortung von Fragen zur Verfügung; an der zweiten Sitzung nahmen Regierungsrat Ralph Lewin (Vorsteher WSD) sowie Martin Häfliger (akademischer Mitarbeiter Öffentlicher Verkehr WSD) teil.

Das Jahr 2006 war das erste mit einem Globalbudget ÖV im Kanton Basel-Stadt. Aufgrund der kurzfristigen Zustellung musste es vor Jahresfrist formell als Budgetnachtrag behandelt werden, wozu die Finanzkommission dem Grossen Rat Antrag stellte. Die UVEK berichtet daher mit dem vorliegenden Bericht zum ersten Mal direkt zum Globalbudget ÖV. Das Vorgehen – auch bei der Behandlung des Geschäftes im Grossen Rat – entspricht demjenigen der Globalbudgets der Museen.

3. Struktur Globalbudget ÖV 2007

Die Struktur des Globalbudgets ÖV und – mit einer Ausnahme – die Formulierung der Ziele und Indikatoren sind identisch wie im Vorjahr. Es besteht aus den drei Produktgruppen *Tram und Bus*, *Regio-S-Bahn* und *Tarife und Verbünde*. Das Globalbudget ist ein Budget für die ÖV-Leistungsbestellung bei BVB und SBB, die Subventionen an das U-Abo, die Behinder-

tentransporte und den Saldo der ÖV-Abgeltungsrechnung zwischen den beiden Basler Halbkantonen.

Seit Einführung des Globalbudgets und der Überführung der BVB in eine selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt ist die Rechnung der BVB nicht mehr Bestandteil von Staatsrechnung und -budget. Der Kanton tritt gegenüber den BVB als Besteller von Leistungen auf, die BVB offerieren jeweils pro Tram- oder Buslinie. Über den Gesamtbetrag schliessen die beiden Parteien eine Leistungsvereinbarung ab.

Eigentliche Beschlussgrössen sind die Beträge für den ordentlichen Nettoaufwand (ONA) der drei Produktgruppen sowie der Investitionsplafond für die Investitionsvorhaben ab einem Betrag von CHF 300'000. Betragsmässig am bedeutendsten ist die Produktgruppe *Tram und Bus*. Mit CHF 45,1 Mio. beansprucht sie 67 Prozent des gesamten ONA, die Vollkosten (ONA und Abschreibungen) betragen CHF 59,0 Mio. Die Produktgruppe *Tarife und Verbünde* löst einen ordentlichen Nettoaufwand von CHF 20,0 Mio. aus. Ein grosser Teil dieses Betrags geht in die Subventionierung der U-Abos. Mit einem ordentlichen Nettoaufwand von CHF 1,9 Mio. und Vollkosten von CHF 5,1 Mio. ist die Produktgruppe *Regio-S-Bahn* die betragsmässig kleinste. Das Investitionsvolumen im Investitionsbereich Öffentlicher Verkehr beträgt im Budget 2007 CHF 27,0 Mio. (Budget 2006: CHF 30,0 Mio.). Die Investitionsvorhaben sind wie diejenigen aus den übrigen Investitionsbereichen auf der Investitionsübersichtsliste in Kapitel 4.3 des Budgetbuchs aufgeführt.

4. Abweichungen gegenüber dem Globalbudget ÖV 2006

4.1 Produktgruppe Tram und Bus: Budgeterhöhung um CHF 1,2 Mio. oder 2,7%

Diese Erhöhung ist auf nachträgliche Anpassungen aus der Verselbständigung der BVB in den Bereichen Liegenschaften und Kinder-/Unterhaltszulagen sowie auf die Anpassung der Abgeltung an die Teuerung zurückzuführen. Die noch zu vollziehende Reduktion aus dem Sparprogramm Aufgaben und Leistungen (A&L) kann durch den Abbau von Verkehrsbehinderungen zu einem Teil kompensiert werden: CHF 235'000 wurden im vorliegenden Globalbudget ÖV gekürzt, weitere CHF 735'000 müssen im Globalbudget ÖV 2008 erbracht werden.

4.2 Produktgruppe Regio-S-Bahn: Budgeterhöhung um CHF 0,44 Mio. oder 29%

Die prozentual deutliche Budgeterhöhung ist auf verschiedene Angebotsverbesserungen zurückzuführen.

- Verlängerung der S6 (rote Linie) aus dem Wiesental und Riehen vom Badischen Bahnhof zum Bahnhof SBB: Mehrkosten für den Kanton ca. CHF 100'000.
- Neues Rollmaterial (FLIRT) auf der S3 Olten – Basel – Delémont – Porrentruy: Mehrkosten für den Kanton ca. CHF 150'000.

- Haltestelle Basel Dreispitz: Investitionsfolgekosten und geänderter Kostenteiler für die S3 (neuer Finanzierungsschlüssel aufgrund Territorialprinzip): Anteil für den Kanton ca. CHF 200'000.

4.3 Produktgruppe Tarife und Verbünde: Budgeterhöhung um CHF 0,12 Mio. oder 0,6%

Die Ausgabensteigerung in dieser Produktgruppe lässt sich zurückführen auf eine angepeilte Erhöhung der U-Abo-Verkäufe (mit entsprechend höheren Subventionsleistungen des Kantons) abzüglich einer budgetierten Erhöhung des Erlöses aus den „Tageskarten Gemeinde“ (SBB-Generalabonnement, das gegen Bezahlung tageweise an Bürgerinnen und Bürger abgegeben wird).

4.4 Ziele und Indikatoren

Zu den formulierten Zielen und Indikatoren stellt die UVEK folgendes fest:

- Die Wirkungsziele und ihre Indikatoren werden für alle Produktgruppen gemeinsam formuliert. Jede der drei Produktgruppen verfügt daneben über gesonderte Leistungsziele und Indikatoren für deren Messung. Die Indikatoren werden vor allem dann interessant, wenn anhand von ihnen Entwicklungen verfolgt und Trends analysiert werden können. Dies ist heute noch kaum der Fall, da die Indikatoren letztes Jahr das erste Mal formuliert und erst seit kurzer Zeit erfasst werden. Die Indikatoren beschreiben deshalb mehr oder weniger lediglich den Ist-Zustand. Ausserdem mussten gewisse Werte angepasst werden, da letztes Jahr noch nicht alle relevanten Zahlen vorlagen. Beispielsweise betrug das Soll des Wirkungsziels 3 (Hohe Nachfrage im Ortsverkehr) im letztjährigen Globalbudget 109 Millionen Einsteigende im BVB-Netz auf Stadtgebiet. Im vorliegenden Globalbudget ist als Sollwert 2006 nun 119 Millionen Einsteigende angegeben. Neu bezieht sich der Wert auf die BVB-Linien insgesamt, es werden also auch die Einstiege in Baselland mitgezählt. Begründet wird dies seitens des WSD damit, dass die Ermittlung nur der Einsteiger BVB/BLT auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt mit erheblichen Zusatzkosten verbunden wäre, da diese Zahl weder für die Einnahmeverteilung im TNW noch für die Abgeltungsrechnung BS/BL erhoben werden muss. Alle Abweichungen bei den Vorjahreszahlen konnten der UVEK nachvollziehbar erläutert werden.
- Ein Qualitätsindikator für das Angebot im Ortsverkehr (Produktgruppe Tram und Bus) wurde bis heute noch nicht definiert; auf das Budget 2008 ist jedoch ein solcher versprochen.
- Im Bericht zum Globalbudget ÖV 2006 hat die UVEK festgestellt, dass Indikatoren für den grenzüberschreitenden Verkehr fehlen, obwohl im ÖV-Programm die Erhöhung des grenzüberschreitenden ÖV-Anteils als vorrangiges strategisches Ziel formuliert ist. Sie hat deshalb den Wunsch geäußert, dass der Modal Split für Zu- und Wegfahrten nach Basel bzw. dessen Verbesserung als Indikator in das Globalbudget ÖV aufgenommen wird. Im Weiteren hat die UVEK angeregt, die Produktgruppe Regio-S-Bahn mit einem Qualitätsindikator zu ergänzen.

Aus den Qualitätsreportings der SBB konnte mit dem Anteil der mit den Kantonen der Nordwestschweiz vereinbarten Qualitätsindikatoren, bei denen die SBB den Zielwert er-

reichen, ein Qualitätsmassstab für die Produktgruppe Regio-S-Bahn ermittelt werden. Auf die Erhebung des grenzüberschreitenden Modal Splits hingegen wird vorläufig verzichtet, weil der Erhebungsaufwand dafür zu gross sei. Die UVEK erwartet, dass die Verantwortlichen das Anliegen der UVEK dennoch im Auge behalten und das Ausmass der Zielerreichung bei der Verbesserung des Modal Split im grenzüberschreitenden Verkehr im Globalbudget ÖV mit einem geeigneten Indikator abbilden, wenn dies mit einem vertretbaren Aufwand möglich ist.

- Die Abgeltung pro Personenkilometer in der Produktgruppe Regio-S-Bahn steigt deshalb, weil die Kostendeckung auf der verlängerten S6 geringer ist als auf den übrigen Streckenabschnitten der Regio-S-Bahn auf dem Kantonsgebiet. Es ist davon auszugehen, dass die rote Linie auf der Strecke Badischer Bahnhof – Bahnhof Basel SBB eine eher unterdurchschnittliche Auslastung aufweisen wird. Die ebenfalls steigende Abgeltung pro Personenkilometer auf dem Netz der BVB ist darauf zurückzuführen, dass die Abgeltung leicht nach oben angepasst wird (siehe Kapitel 4.1) und aufgrund des leichten Leistungsabbaus (Angebotsveränderungen auf den Linie 1 und 2; Taktveränderung am Samstag Morgen) nicht mit einer steigenden Fahrgastnachfrage gerechnet werden kann.

5. Weitere Bemerkungen zum Globalbudget ÖV 2007 aufgrund von Fragen und Diskussionen in der UVEK

- In der UVEK-Beratung wurde die Frage nach der Wochenendbedienung der BLT-Linie 37 im Gellert aufgeworfen. Ein Zusatzbetrag dafür ist im Globalbudget ÖV nicht enthalten. Das WSD zeigte der UVEK die relativ gute Erschliessung des Quartiers in einem 350-Meter-Radius von ÖV-Haltestellen auf und führte zudem folgendes aus:

Selbst das Bethesda-Spital hat uns gegenüber deutlich gemacht, dass das geringe Verkehrsaufkommen (das Spital spricht von 50 -100 Besuchenden pro Tag am Samstag/Sonntag, also vielleicht 20 - 40 ÖV-Kundinnen und Kunden!) niemals eine Bedienung am Wochenende rechtfertigt. Sollte hingegen das Geriatriespital beider Basel dort angesiedelt werden, könnte sich eine neue Situation ergeben. Die Kosten für die Verlängerung haben wir vor diesem Hintergrund nur grob geschätzt. Je nach Umfang (Bedienung im Gellert nur am Nachmittag Samstag/Sonntag oder auch täglich abends) belaufen sie sich auf einige Zehntausend bis mehrere Hunderttausend Franken - wie gesagt in erster Näherung.

Die Gespräche mit der Direktion des Bethesdaspitals sollen, nachdem Vorentscheide betreffend Geriatriespital gefallen sind, demnächst wieder aufgenommen werden. Die UVEK wartet gespannt auf die Beantwortung des Anzugs Maurer, welche hoffentlich vor dem Globalbudget ÖV 2008 vorliegt. Denn es geht bei der Ausdehnung der Bedienung der Linie 37 nicht nur um das Bethesda-Spital, sondern auch um die ÖV-Anbindung des Lehenmattquartiers abends und an Wochenenden, insbesondere um eine direkte Innerstadtverbindung.

- Nachgefragt wurde seitens der UVEK auch, wann die BLT-Linie 37 in das System der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) der BVB integriert wird, sodass die Fahrgäste an den Haltestellen die Abfahrtszeiten der nächsten Busse verfolgen können. Informiert

wurde, dass dies im Rahmen der Installation von S-POS (integriertes Ticketing-System) gelöst werden soll: Alle BLT-Busse werden mit mobilen Ticketing-Systemen ausgerüstet, die über Funk mit einem Zentralcomputer verbunden sind. Gegen einen geringen Mehrpreis kann dieses System auch geografische Positionsdaten übertragen, sodass dann die BLT-Busse an eine neu zu schaffende BLT-Busleitstelle angeschlossen werden können. Diese BLT-Leitstelle soll mit der BVB-Leitstelle verbunden werden, was die Aufnahme von BLT-Linien auf die BVB-DFI ermöglicht. Die UVEK erwartet, dass das System im Laufe des Jahres 2008 voll funktionsfähig sein wird und die Linie 37 ab dann auf den BVB-DFI erscheinen wird.

- Diskutiert wurde die Frage, ob der Einbau der Wank-Steuerung in die Combinos eine Altlast darstellt, die noch vor der Verselbständigung der BVB entstanden ist und daher vom Kanton und nicht von den BVB zu finanzieren wäre. Regierungsrat Ralph Lewin führte dazu aus, dass für die BVB der Einbau der Wank-Steuerungen sinnvoll und wünschbar sei. Es sei eine Massnahmen zur Steigerung Fahrkomforts und explizit keine Folge der bestehenden Mängel – und damit auch keine Altlast, die von Siemens zu übernehmen wäre. Es bestehe weder eine Notwendigkeit noch eine Rechtsgrundlage, um das Budget aus diesem Grund aufzustocken. Die Anschaffung neuer Trams käme heute pro Fahrzeug CHF 1 Mio. teurer als die Combinos, auch mit Wank-Steuerung.

Gemäss Gesetz können die BVB zur Anschaffung von Rollmaterial ein Darlehen beantragen, wenn sie dies nicht aus eigenen Mitteln finanzieren können. Früher bewilligte der Grosse Rat die Anschaffung von Rollmaterial direkt, schon damals mussten die BVB die Fahrzeuge aber verzinsen und amortisieren. Wenn die BVB zum Schluss kommen, dass die Wank-Steuerung die Lebensdauer der Fahrzeuge verlängert, dann rechne sich diese Investition offenbar. Die Mittel für solche Investitionen sind vorhanden. Im Übrigen sei die durchschnittliche Abschreibung im Globalbudget angehoben worden, weil teurere Neubeschaffungen auf die BVB zukommen. Verglichen mit dem Abschreibungsbedarf des aktuellen Anlage-Buchwertes steigt dieser Betrag um fast CHF 2 Mio. Bezogen auf den Wert des gesamten Rollmaterials liegt die Investitionssumme in die Wank-Steuerung im Streubereich. Weder das WSD noch die BVB haben ein Interesse daran, dass die BVB mit ihrem Rollmaterial nicht à jour sind. Mit den Wank-Steuerungen erhalten die BVB bessere Trams.

Ein Antrag auf Erhöhung des Globalbudgets ÖV aufgrund dieser Tram-Nachrüstung wurde von der Kommission mit 10:2 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.

- Im Globalbudget ÖV sind keine Zusatzbeträge eingestellt für Nachtbusse (sollen von Dritten bzw. durch Sponsoring finanziert werden) oder für Unvorhergesehenes (wie beispielsweise ein Rekordschnee wie vor der Fasnacht 2006).

Gesamthaft stellt die UVEK fest, dass sowohl die gegenüber dem Vorjahr vorgenommenen Anpassungen im Globalbudget ÖV als auch die nicht berücksichtigten ÖV-Zusatzleistungen nachvollziehbar sind und der Ordentliche Nettoaufwand von CHF 45'068,9 Mio. gerechtfertigt scheint.

6. Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK beantragt einstimmig Zustimmung zum Globalbudget 2007 für den Öffentlichen Verkehr. Sie hat den vorliegenden Bericht am 10. November 2006 mit 11:0 Stimmen verabschiedet und die Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Gabi Mächler

Präsidentin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend

Globalbudget Öffentlicher Verkehr 2007

(vom **Hier Datum eingeben**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Bericht Nr. 06.5301.01 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

1. Gestützt auf § 14 und § 16, Abs. 1, lit. b des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) und das ÖV-Programm 2006 – 2009 werden folgende Grössen des Globalbudgets Öffentlicher Verkehr 2007 genehmigt.

▪ Ordentlicher Nettoaufwand Produktgruppe Tram und Bus	CHF	45'068'900
▪ Ordentlicher Nettoaufwand Produktgruppe Regio-S-Bahn	CHF	1'972'500
▪ Ordentlicher Nettoaufwand Produktgruppe Tarife und Verbünde	CHF	20'024'000
▪ Investitionen ab CHF 300'000	CHF	27'000'000

Dieser Beschluss ist zu publizieren.