



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An den Grossen Rat

08.5146.01

Basel, 7. Mai 2008

Kommissionsbeschluss
vom 7. Mai 2008

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

1. Ausgangslage

Für den Öffentlichen Verkehr wird seit 2006 auf Basis des alle vier Jahre erscheinenden ÖV-Programms 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 Leistungs- und Angebotsvereinbarungen über den Zeitraum von jeweils einem Jahr ab. Geht er eine finanzielle Verpflichtung mit einer Dauer von über einem Jahr ein, beantragt er zur Finanzierung der Leistungsvereinbarung beim Grossen Rat einen entsprechenden Kredit. Die Finanzierung von Investitionen erfolgt mit Einzelkrediten gemäss den Bestimmungen des Finanzhaushaltsgesetzes.

Das Globalbudget Öffentlicher Verkehr besteht aus den drei Produktgruppen *Tram und Bus*, *Regio-S-Bahn* und *Tarife und Verbünde* sowie den Ausgaben aus dem Investitionsbereich *Öffentlicher Verkehr*. Beschlussgrössen sind neben den Investitionsausgaben die Ordentlichen Nettoaufwände (ONA) der drei Produktgruppen.

Der in die Staatsrechnung integrierte Jahresbericht Öffentlicher Verkehr 2007 (Kapitel 6.3.2, Investitionen Kapitel 4.2) bezieht sich auf das vom Grossen Rat genehmigte ÖV-Globalbudget 2007. Zu diesem Teil der Staatsrechnung berichtet nicht die Finanzkommission, sondern die UVEK. Ihr Antrag findet sich in Kapitel 3 dieses Berichts.

2. Feststellungen der UVEK

Das Globalbudget Öffentlicher Verkehr wird von der Dienststelle Öffentlicher Verkehr im Wirtschafts- und Sozialdepartement (WSD) verwaltet. Leistungserbringer sind allerdings keine Dienststellen des Kantons, sondern die verschiedenen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (u.a. BVB und SBB). Der Grosse Rat kann diese Unternehmen nicht direkt „kontrollieren“ oder befragen, da sie nicht Teil der kantonalen Verwaltung sind. Die Kontrollfunktion der UVEK resp. des Grossen Rates beschränkt sich auf deren Auftraggeberin, die Dienststelle Öffentlicher Verkehr im WSD.

Die UVEK hat den Jahresbericht Öffentlicher Verkehr an ihrer Sitzung vom 30.4.2008 hinsichtlich der finanziellen und leistungsmässigen Vorgaben erörtert. Dabei stand ihr Alain Groff, Leiter Öffentlicher Verkehr im WSD, für Fragen und Auskünfte zur Verfügung.

2.1 Einhaltung der Budgetvorgaben

Das Budget ist in der Produktgruppe *Tram und Bus* leicht überschritten, in den Produktgruppen *Regio-S-Bahn* sowie *Tarife und Verbünde* leicht unterschritten worden (vgl. Tabelle 2-1). Über alle drei Produktgruppen hinweg ergibt sich eine Unterschreitung der Vorgabe um CHF 8'400. Dies ist bei einem Gesamtbudget von CHF 67,02 Mio. eine Abweichung von gerundet 0,0% – also eine Punktlandung. Diese Punktlandung ist weder ein Zufall noch Folge irgendwelcher buchhalterischer Tricks: Die meisten der Aufwendungen in den drei Produktgruppen lassen sich aufgrund der abgeschlossenen Leistungsaufträge sehr gut prognostizieren.

Tabelle 2-1: Ordentlicher Nettoaufwand (in Mio. CHF)

Produktgruppe	Rechnung 2007	Budget 2007	Abweichung
Tram und Bus	45,428	45,069	+0,359
Regio-S-Bahn	1,566	1,928	-0,362
Tarife und Verbünde	20,018	20,024	-0,006
Total	67,012	67,020	-0,008

Die Budgetabweichung in der Produktgruppe *Tram und Bus* geht auf die seit 1.1.2007 geltenden höheren Strompreise der IWB zurück, die bei der Erstellung des Budgets noch nicht absehbar waren.

Die prozentual relativ deutliche Unterschreitung der Budgetvorgabe in der Produktgruppe *Regio-S-Bahn* ist auf drei Faktoren zurückzuführen: die erst im Jahr 2008 stattfindende Anpassung des interkantonalen Kostenteilers auf der S3 (der Anteil von Basel-Stadt steigt wegen der neuen Haltestelle Basel-Dreispietz), die unter den Erwartungen liegenden Offerten der SBB sowie die Verteilung der Mehrkosten aus der Taktverdichtung der S6 am Abend auf mehrere Träger.

Der Plafond von CHF 27 Mio. für Investitionen im Investitionsbereich Öffentlicher Verkehr wurde bei Ausgaben von lediglich CHF 17,561 Mio. zu über einem Drittel nicht ausgeschöpft (vgl. Kapitel 2.3).

2.2 Einhaltung der Leistungsvorgaben

Mit der Genehmigung des ÖV-Globalbudgets durch den Grossen Rat ist jeweils ein Leistungsauftrag verbunden. Anhand von Wirkungs- und Leistungszielen soll dessen Einhaltung überprüft werden. Dabei gilt es zu beachten, dass Änderungen im Verkehrsverhalten in der Regel nur längerfristig erfolgen. Nachfrageschwankungen vom einen zum anderen Jahr sind denn auch meist witterungsbedingt oder mit Grossanlässen oder Grossbaustellen zu begründen. Spektakuläre Veränderungen bei den den Wirkungs- und Leistungszielen hinterlegten Indikatoren resp. den Kennzahlen zur Nachfrage sind daher nicht zu erwarten.

Bei den ausgewiesenen Indikatoren zeigt sich denn auch grösstenteils eine stabile Situation auf hohem Niveau. Erwähnenswert ist die deutliche Zunahme beim Indikator „Anzahl Einsteigende in die Regio-S-Bahn am Bahnhof Basel SBB“. Zurückzuführen ist diese Entwicklung nicht zuletzt auf die gestiegene Angebotsdichte im S-Bahn-Verkehr.

Vor Jahresfrist ist die UVEK in ihrem Bericht zum Jahresbericht Öffentlicher Verkehr 2006 zum Schluss gekommen, dass „aufgrund der im Jahresbericht Öffentlicher Verkehr aufbereiteten Informationen eine Beurteilung der Leistungen und Wirkungen kaum möglich ist“. Sie forderte das WSD auf, künftig genauer aufzuzeigen, welche Wirkungen mit den vom Grossen Rat bewilligten Mitteln erzielt werden. Dazu sollte ein stärkerer Bezug zum vom Grossen Rat genehmigten ÖV-Programm hergestellt werden. Neben möglichst aktuellen Werten bei den Wirkungs- und Leistungszielen wünschte sich die UVEK einen erläuternden schriftlichen Kommentar.

Die UVEK hat im Verlauf des Jahres 2007 mit den Verantwortlichen des WSD Kontakt aufgenommen, um die Ansprüche des Grossen Rates zu konkretisieren. Sie stellt heute mit Be-

riedigung fest, dass der Informationsgehalt im Jahresbericht Öffentlicher Verkehr 2007 wesentlich höher ist als im Vorjahr. Neben den Wirkungs- und Leistungszielen finden sich Informationen in Textform zu den Tätigkeiten und Projekten in den einzelnen Produktgruppen. Auch der gewünschte Bezug zum ÖV-Programm wird hergestellt.

Für die fünf übergeordneten Wirkungsziele (Marktanteil am motorisierten Verkehr, Zufriedenheit der Wohnbevölkerung, Nachfrage im Ortsverkehr, Verkehrsleistung im Ortsverkehr und Nachfrage bei der Regio-S-Bahn) liegen Ist-Werte erst für das Jahr 2006 vor. Die Werte für das Jahr 2007 beruhen – sofern vorhanden – auf vorläufigen Schätzungen. Die Zahlen aus der Fahrgastzählung liegen erst Ende Mai vor – nach Redaktionsschluss des Jahresberichts. Die gleiche Problematik besteht bei verschiedenen Leistungszielen in den einzelnen Produktgruppen. Ein Vergleich der Ist-Zahlen 2006 und 2007 ist daher erst mit dem Globalbudget 2009 möglich. Sollten die Indikatorwerte auch künftig nicht früher ausgewiesen werden können, wünscht sich die UVEK wenigstens eine Zeitreihe, die um ein Jahr weiter zurückreicht (also im Jahresbericht 2008 die Werte zurück bis 2006). Nur so lassen sich allfällige Tendenzen und Entwicklungen erkennen, ohne auf frühere Jahresberichte zurückgreifen zu müssen.

2.3 Investitionen

Die UVEK wiederholt an dieser Stelle ihr bereits im Bericht zum Globalbudget 2008 geäußertes Bedauern über den Umstand, dass der Investitionsplafond Öffentlicher Verkehr in den letzten Jahren wiederholt nicht ausgeschöpft worden ist. Im Jahr 2007 war die Ausschöpfung mit bloss 65% sogar speziell tief. Fast CHF 9,5 Mio. wurden in diesem Investitionsbereich „eingespart“. Das WSD führt die Nicht-Ausschöpfung auf folgende Gründe zurück:

- Eingang von Beiträgen Dritter für das Masse-Feder-System am Steinenberg
- Verzögerung im Planungsbeginn der Tramlinienverlängerung nach St. Louis
- Verzögerung des Baubeginns der S-Bahn-Station Riehen Niederholz
- Verschiebung verschiedener Projekte der Rheinschiffahrtsgesellschaft auf die Zeit nach der Hafenfusion
- Leichte Verzögerung bei den Normwartehallen

Diese Begründungen sind für sich alle nachvollziehbar. Um den Plafond ausschöpfen zu können, sollten aber mehr Projekte in der „Pipeline“ sein, als es das Budget erlauben würde, denn es kommt aus verschiedenen Gründen (zum Beispiel Einsparungen) immer wieder zu Verzögerungen oder Ausfällen. Mehr Projekte zu planen als eigentlich ins Budget passen ist in der Praxis auch möglich: In der Investitionsübersichtsliste dürfen Vorhaben aufgelistet werden, die betragsmässig insgesamt 130% des im Budget eingestellten Plafonds ergeben. Trotzdem ist der 100%-Plafond in den letzten Jahren aber jeweils mehr oder weniger deutlich verfehlt worden. Die UVEK bittet den Regierungsrat deshalb zu prüfen, warum die maximal möglichen 130% des Plafonds in der Investitionsplanung nicht ausgeschöpft werden. Im Budget 2008 sind Projekte in der Gesamtsumme von 119,6% eingestellt, im Budget 2007 waren es gar nur 100,9% von möglichen 130%. Gemäss Angabe der Dienststelle Öffentlicher Verkehr im WSD dürfte sich die Ausschöpfung im Jahr 2009 aufgrund des Baubeginns der Tramlinie nach Weil am Rhein erhöhen; es wird von 136% ausgegangen, was sogar einer Überschreitung des Plafonds gleichkäme.

Besonders häufig zu Verzögerungen ist es in den letzten Jahren bei Vorhaben gekommen, die die BVB betreffen. Deren Projekte machen einen Grossteil des Budgets im Investitionsbereich Öffentlicher Verkehr aus. Die UVEK fordert den Regierungsrat deshalb auf, bei den BVB mit Nachdruck darauf hinzuwirken, dass diese mehr Investitionsvorhaben in ihre Planung aufnehmen als in letzter Zeit. Speziell unzufrieden ist die UVEK mit der Tatsache, dass der vom Grossen Rat für die Jahre 2006 bis 2007 gesprochene Rahmenkredit von CHF 1,5 Mio. für die Effizienzsteigerung des ÖV durch die Reduktion von Behinderungen bis Ende 2007 nur zu knapp CHF 43'000 ausgeschöpft wurde. Dies notabene obwohl die UVEK in ihrem Bericht vom 9.12.2005 zum entsprechenden Ratschlag bis Mitte 2007 einen zweiten Rahmenkredit für weitere Massnahmen gefordert hatte.

3. Fazit und Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK stellt fest, dass das Globalbudget Öffentlicher Verkehr finanziell eingehalten worden ist. Die Chance, Finanzen und Wirkungen mit der neuen Berichterstattung näher zusammenzuführen, ist wahrgenommen worden. Dank der textlichen Beschreibung von Tätigkeiten und Projekten lassen sich die Ziele und Indikatoren leichter interpretieren. Die UVEK dankt für diese Verbesserungen. Weniger glücklich ist sie nach wie vor mit der Ausschöpfung des Plafonds im Investitionsbereich *Öffentlicher Verkehr*. Sie fordert den Regierungsrat auf, geeignete Massnahmen zu dessen besserer Ausschöpfung zu ergreifen.

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 10:0 Stimmen die Genehmigung des Jahresberichtes Öffentlicher Verkehr 2007. Sie hat den vorliegenden Bericht an ihrer Sitzung vom 7. Mai 2008 mit dem gleichen Stimmenverhältnis verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich

Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Jahresbericht 2007 Öffentlicher Verkehr

(vom **Hier Datum eingeben**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Bericht Nr. 08.5146.01 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 Jahresberichts Öffentlicher Verkehr 2007 genehmigt.
 - Ordentlicher Nettoaufwand Produktgruppe Tram und Bus CHF 45'428'200
 - Ordentlicher Nettoaufwand Produktgruppe Regio-S-Bahn CHF 1'565'500
 - Ordentlicher Nettoaufwand Produktgruppe Tarife und Verbünde CHF 20'018'300
 - Investitionen ab CHF 300'000 CHF 17'561'158

Dieser Beschluss ist zu publizieren.