



An den Grossen Rat

07.5211.06

12.5051.04

BVD/P075211/ P125051

Basel, 6. Juni 2018

Regierungsratsbeschluss vom 5. Juni 2018

Anzug Anita Heer und Konsorten betreffend „Weiterentwicklung Tarifverbund Nordwestschweiz zu einem Verkehrsverbund“

sowie

Anzug Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „Staatsvertrag, grenzüberschreitende ÖV-Linien‘ und Prüfung eines gemeinsamen Transportunternehmens“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 13. April 2016 vom Schreiben des Regierungsrats betreffend Weiterentwicklung Tarifverbund Nordwestschweiz zu einem Verkehrsverbund Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrats folgend den nachstehenden Anzug Anita Heer und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

Ein Tarifverbund ist ein Zusammenschluss mehrerer Verkehrsbetriebe eines Gebietes zur Schaffung einheitlicher Tarife und Fahrkarten, die von allen angeschlossenen Unternehmen anerkannt werden. Der integrale Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) wurde 1987 eingeführt und ist seitdem nicht mehr wegzudenken.

Allerdings ist die Angebotsplanung und -koordination innerhalb des TNW weiterhin völlig den einzelnen Unternehmen resp. politischen Behörden überlassen. Die Gestaltung des Angebots wirkt deswegen manchmal schwerfällig und unkoordiniert. Die Vereinigung für eine Starke Region Basel fordert deshalb seit Jahren Verbesserungen in diesem Bereich.

Ein Verkehrsverbund ist ein rechtlicher und organisatorischer Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften - wie er beispielsweise im Kanton Zürich existiert (ZW) - und ermöglicht ein koordinierteres Angebot als dies in einem Tarifverbund möglich ist, insbesondere in der Anschlusssicherung zwischen unterschiedlichen Verkehrsunternehmen und in der Kommunikation mit den Kunden. Einem Verkehrsverbund als Organisationseinheit können von den beteiligten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen auch weitere Aufgaben z.B. im Bereich Planung, Koordinierung und Service übertragen werden.

Eine Verkehrsgemeinschaft ist eine Kooperation von Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften ohne rechtlichen Zusammenschluss, jedoch mit einem höheren Kooperationsgrad als ein reiner Tarifverbund.

Obwohl das organisatorische Umfeld deutlich komplizierter ist als beispielsweise in Zürich (ein Kanton), bitten wir den Regierungsrat zu prüfen und berichten,

- ob ein Verkehrsverbund in der Nordwestschweiz sinnvoll und machbar ist
- ob eventuell eine Verkehrsgemeinschaft schneller umgesetzt werden kann
- welche für unsere Region die optimale Organisationsform darstellen könnte
- wie eine Etappierung vom Tarifverbund zu einem Verkehrsverbund aussehen könnte

Dieses Anliegen wird gleichzeitig in den Parlamenten des Kantons Basel-Landschaft, des Kantons Basel-Stadt und voraussichtlich im Kanton Aargau eingereicht.

Anita Heer, Emmanuel Ullmann, Martin Lüchinger, Roland Engeler-Ohnemus, Christian Egeler, Daniel Stolz, Helen Schai-Zigerlig, Annemarie Pfeifer, Tino Krattiger, Loretta Müller, Tanja Soland“

Ebenso hat der Grosse Rat an seiner Sitzung vom 13. April 2016 vom Schreiben des Regierungsrats betreffend Staatsvertrag ‚grenzüberschreitende ÖV-Linien‘ und Prüfung eines gemeinsamen Transportunternehmens Kenntnis genommen und dem Antrag des Regierungsrats folgend den nachstehenden Anzug Aeneas Wanner und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

Im Staatsvertrag des Kantons Basel-Stadt mit dem Kanton Basel-Landschaft ist festgeschrieben, dass beide Kantone die gleiche Fahrtleistung zu erbringen haben. Grundsätzlich sollen die Verkehrsbetriebe eine möglichst optimale und kostengünstige öffentliche Transportleistung erbringen. Welcher Betrieb welche Leistung erbringt, sollte sich nach der Qualität (z.B. Linienführung) und den Kosten orientieren und nicht nach historischen Paritäten.

Darum wird der Regierungsrat eingeladen, zusammen mit der Regierung des Kantons Basel-Landschaft, zu prüfen und zu berichten:

- ob der Staatsvertrag von 1982 geändert, vereinfacht und den heutigen Verhältnissen angepasst werden muss,
- ob er allenfalls auch aufgehoben werden könnte zugunsten der bundesrechtlichen Regelung für solche Fälle,
- ob in einer längerfristigen strategischen Betrachtung im Interesse einer effizienten, qualitativ guten und kostengünstigen Bewirtschaftung und einer koordinierten Verbesserung des Angebots, weitere Synergien erschlossen werden können oder auch die Zusammenführung zu einem gemeinsamen Transportunternehmen sinnvoll wäre.

Aeneas Wanner, Emmanuel Ullmann, Thomas Grossenbacher, Mirjam Ballmer, Christoph Wydler

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

1. Ausgangslage

Basierend auf einer Empfehlung des regierungsrätlichen Lenkungsausschusses Partnerschaftsverhandlungen beschlossen die beiden Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft Ende 2014, eine weitreichende Anpassung der Organisationsstruktur des regionalen öffentlichen Verkehrs in Erwägung zu ziehen sowie die Schaffung eines Verkehrsverbunds vertieft zu prüfen. Das gemeinsame Ziel war dabei, eine höhere Effizienz in der Steuerung des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat im Frühling 2016 bei der letzten Beantwortung dieser beiden Anzüge darüber berichtet.

Am 14. April 2016 überwies der Landrat des Kantons Basel-Landschaft jedoch eine Motion, die verlangte, die Ausschreibung für ein Grobkonzept Verkehrsverbund abzubrechen (Motion 2016-044). An einer gemeinsamen Regierungsratssitzung Ende Juni 2016 beschlossen daraufhin die beiden Regierungen auf Antrag des Regierungsrats des Kantons Basel-Landschaft, das Projekt Verkehrsverbund nicht mehr weiterzuverfolgen. Die bikantonale Projektleitung wurde beauftragt, das Ausschreibungsverfahren für ein Grobkonzept Verkehrsverbund zu stoppen und das Projekt zu beenden.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt bedauert diesen Entscheid des Partnerkantons Basel-Landschaft sehr. Mit einem gemeinsam geführten Verkehrsverbund hätte der öffentliche Verkehr in der Region gestärkt werden können. Durch die Ausnützung von Synergieeffekten wäre das System öffentlicher Verkehr effizienter geworden, was sowohl die Staatskasse des Kantons Basel-Landschaft wie auch diejenige des Kantons Basel-Stadt entlastet hätte.

Das Vorhaben, mit einem Grobkonzept Verkehrsverbund die drängenden Fragen zur Organisation des öffentlichen Verkehrs in der Region gemeinsam zu vertiefen und zu beantworten, ist gescheitert. Mit dem Landratsentscheid sind sowohl der gemeinsame Verkehrsverbund als auch die Weiterentwicklung oder Aufhebung des im Anzug Wanner thematisierten Staatsvertrags für die nächsten Jahre vom Tisch. Der Landrat am 30. Juni 2016 einen gleichlautenden Vorstoss wie der Anzug Heer betreffend Verkehrsverbund abgeschrieben (Postulat 2007-166). Ohne den Kanton Basel-Landschaft kann dieses gemeinsame Projekt derzeit nicht weiterverfolgt werden. Dennoch hält der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt am Ziel eines Verkehrsverbunds im Raum Nordwestschweiz fest und beabsichtigt, diesen zu gegebener Zeit erneut zu prüfen.

Unabhängig vom Landratsentscheid haben die Partner im öffentlichen Verkehr die Zusammenarbeit aber intensiviert:

- Die ÖV-Fachstellen der beiden Partnerkantone haben ihre Zusammenarbeit verstärkt und stimmen die Planung aufeinander ab. Das ÖV-Programm 2018–2021 des Kantons Basel-Stadt wurde eng mit dem 8. Generellen Leistungsauftrag 2018–2021 des Kantons Basel-Landschaft abgestimmt. Strategisch relevante Fachplanungen wie die Tramnetzentwicklung werden gemeinsam vorangetrieben.
- Die beiden Tramunternehmen BLT und BVB haben die Zusammenarbeit ebenfalls verstärkt und nützen zunehmend Synergien aus, zum Beispiel im Bereich der Fahrzeugwerbung oder bei der Leitstelle.
- Dank der Neuorganisation des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) als Verein im Jahr 2014 arbeiten die Partner des TNW, fünf Transportunternehmen und fünf Kantone auf der strategischen Ebene verstärkt zusammen. Die Kantone koordinieren ihre Ziele für den TNW und erarbeiten eine gemeinsame Bestellerstrategie.
- Mit der neuen Sparte S-Bahn des seit Anfang 2018 erweiterten Vereins Agglo Basel wurde unter dem Label „trireno“ eine trinationale Organisation geschaffen, die das S-Bahn Angebot der Region Basel über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus koordiniert.

2. Beantwortung der Fragen

2.1 Fragen im Anzug Anita Heer und Konsorten

- *ob ein Verkehrsverbund in der Nordwestschweiz sinnvoll und machbar ist*

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt erachtet es nach wie vor als sinnvoll, einen Verkehrsverbund im Raum der Nordwestschweiz zu prüfen. Weil der Landrat des Kantons Basel-Landschaft die Erarbeitung eines Konzepts aber gestoppt hat, kann das Projekt Verkehrsverbund zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht weiterverfolgt werden.

- *ob eventuell eine Verkehrsgemeinschaft schneller umgesetzt werden kann*

- *welche für unsere Region die optimale Organisationsform darstellen könnte*
- *wie eine Etappierung vom Tarifverbund zu einem Verkehrsverbund aussehen könnte.*

Im Unterschied zu einem Verkehrsverbund handelt es sich bei einer Verkehrsgemeinschaft um eine weniger verbindliche Kooperation im Bereich Angebot der beteiligten Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften. Solche Kooperationsformen wären im Rahmen des Grobkonzepts Verkehrsverbund geprüft worden, auch im Sinne möglicher Zwischentappen auf dem Weg zu einer engeren institutionellen Zusammenarbeit. Die Frage nach einer möglichen Etappierung ist obsolet. Zum heutigen Zeitpunkt steht auch eine Verkehrsgemeinschaft auf Seiten des Kantons Basel-Landschaft nicht zur Diskussion.

2.2 Fragen im Anzug Aeneas Wanner und Konsorten

- *ob der Staatsvertrag von 1982 geändert, vereinfacht und den heutigen Verhältnissen angepasst werden muss*

Die Vereinbarung über die BVB und die BLT von 1982 entspricht in wesentlichen Teilen nicht mehr den heutigen Gegebenheiten. Eine Vereinfachung wäre im Sinne des Regierungsrats. Wie in der Ausgangslage erwähnt, konzentriert er sich im Moment auf eine engere Abstimmung unter den Kantonen im TNW.

- *ob er allenfalls auch aufgehoben werden könnte zugunsten der bundesrechtlichen Regelung für solche Fälle*

Die bundesrechtliche Lösung mit einem interkantonalen Kostenverteiler wird für den vom Bund mitfinanzierten Regionalverkehr angewendet. Inwiefern die im Regionalverkehr geltenden Grundsätze für den öffentlichen Nahverkehr zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (Linien des Regional- und Ortsverkehrs) zur Anwendung kommen könnten, ist abhängig vom Willen der Vertragspartner und wird diskutiert.

- *ob in einer längerfristigen strategischen Betrachtung im Interesse einer effizienten, qualitativ guten und kostengünstigen Bewirtschaftung und einer koordinierten Verbesserung des Angebots, weitere Synergien erschlossen werden können oder auch die Zusammenführung zu einem gemeinsamen Transportunternehmen sinnvoll wäre*

Aus Sicht des Regierungsrats ist es Aufgabe der Kantone, als Besteller der Verkehrsleistungen Anreize zu schaffen, damit die Transportunternehmen Synergiepotenziale erkennen und ausschöpfen. Die Vor- und Nachteile einer Teilfusion (zum Beispiel Zusammenlegung der Tramsparten) oder einer vollständigen Fusion der BVB und der BLT wären sehr sorgfältig zu untersuchen. Das Ausschöpfen von Synergiepotenzialen ist eine Daueraufgabe der beiden Unternehmen bzw. ihrer Aufsichtsgremien.

Ein fusioniertes Transportunternehmen könnte diverse Leistungen, die heute von BVB und BLT erbracht werden, möglicherweise kostengünstiger aus einer Hand anbieten. Andererseits erhielte ein solches Unternehmen faktisch eine Monopolstellung und die (virtuelle) Konkurrenz mit einem anderen Anbieter in der Region würde entfallen. Ein mittelfristig denkbarer Ausschreibungswettbewerb wäre erschwert, da in der näheren Agglomeration kein vergleichbarer zweiter Anbieter mehr auf dem Markt wäre.

Der Regierungsrat hält fest, dass BVB und BLT seit vielen Jahren auf operativer Ebene eng zusammenarbeiten. Wenn sie auf strategischer Ebene unterschiedliche Wege gehen, kann dies auch eine belebende Wirkung in einem virtuellen Wettbewerb der beiden Betriebe haben.

Zum jetzigen Zeitpunkt steht die Frage einer Fusion von BVB und BLT für den Regierungsrat nicht im Vordergrund.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Heer und Konsorten betreffend Weiterentwicklung Tarifverbund Nordwestschweiz zu einem Verkehrsverbund sowie den Anzug Aeneas Wanner betreffend Staatsvertrag grenzüberschreitende ÖV-Linien und Prüfung eines gemeinsamen Transportunternehmens abzuschreiben. Ohne Beteiligung des Kantons Basel-Landschaft können beide Anliegen nicht weiterverfolgt werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin