



An den Grossen Rat

26.5075.02

BVD/P265075

Basel, 10. Juni 2026

Regierungsratsbeschluss vom 9. Juni 2026

Schriftliche Anfrage Niggi Daniel Rechsteiner betreffend Prüfung einer Fusion der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) mit der Baselland Transport AG (BLT) sowie einer vorgängigen Umwandlung der BVB in eine Aktiengesellschaft

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Niggi Daniel Rechsteiner dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«In den vergangenen Jahren kam es im öffentlichen Verkehr der Region Basel wiederholt zu Koordinationsproblemen zwischen den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) und der Baselland Transport AG (BLT). Diese Probleme zeigten sich nicht nur in ausserordentlichen Situationen wie Wintereinbrüchen mit Schneefällen, sondern auch im regulären Betrieb, etwa bei Anschlusssituationen, Baustellen, Ersatzkonzepten, Kommunikation, Angebotsanpassungen und bei der Digitalisierung. Gleichzeitig betreiben beide Unternehmen Tram- und Busnetze, deren Linienverläufe in nahezu allen Fällen kantonsübergreifend sind. Sowohl das Tramnetz als auch ein Grossteil der Buslinien überschreiten regelmässig die Kantons Grenzen zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Faktisch wird somit ein gemeinsames, zusammenhängendes Verkehrsangebot erbracht, das zudem im Rahmen des Tarifverbunds Nordwestschweiz mit einheitlichen Tarifen und abgestimmtem Angebot auftritt. Die letzten Jahre haben nicht nur den steigenden Bedarf nach öffentlichem Verkehr aufgezeigt, sondern auch die Notwendigkeit eines einheitlichen und starken Auftritts gegenüber Bundesbehörden und anderen Marktteilnehmern. Auf den Anzug Luethi von 2013 antwortete der Regierungsrat unter anderem: «Nur eine weitreichende Anpassung der Organisationsstruktur, konkret die Schaffung eines Verkehrsverbunds Nordwestschweiz, bietet die Chance, die Steuerung des öffentlichen Verkehrs im Raum Basel langfristig zu optimieren. Die Kantone würden einen Teil ihrer Kompetenzen an diese Organisation abgeben. Der heute bestehende Tarifverbund TNW würde in den Verkehrsverbund integriert.» Die Einsicht war also offensichtlich da, der ökonomische, politische und organisatorische Druck war aber offenbar noch nicht gross genug. Zwischenzeitlich dürfte der Gap zwischen objektiver Einsicht und subjektiver Befindlichkeit der Akteure kleiner geworden sein. Vor diesem Hintergrund erscheint es wenig sachgerecht, dass zwei vollständige Verkehrsunternehmen mit separaten Rechtsformen, Führungsstrukturen, Verwaltungen, Planungsprozessen und Beschaffungsstrukturen parallel betrieben werden. Diese Doppelspurigkeiten führen zu Reibungsverlusten, Informationsasymmetrien und potenziell vermeidbaren Kosten, ohne dass ein klar erkennbarer Mehrwert für die Fahrgäste oder die öffentliche Hand ersichtlich ist. Aus Sicht des Unterzeichnenden drängt sich daher eine grundsätzliche politische und strategische Diskussion über die heutige Organisationsform und Aufgabenverteilung der regionalen Verkehrsunternehmen auf. Vor diesem Hintergrund bittet der Unterzeichnende den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat grundsätzlich zur Frage einer Fusion der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) mit der Baselland Transport AG (BLT)? Insbesondere interessiert, ob der Regierungsrat eine solche Fusion aus strategischer, betrieblicher und volkswirtschaftlicher Sicht als grundsätzlich sinnvoll, neutral oder problematisch beurteilt.
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Frage einer allfälligen Umwandlung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) von einer öffentlich-rechtlichen Anstalt in eine Aktiengesellschaft, insbesondere im Hinblick auf die mögliche Kooperation oder Fusion mit anderen Verkehrsunternehmen.
3. Welche konkreten Vorteile sieht der Regierungsrat in der heutigen organisatorischen Trennung von BVB und BLT? Insbesondere wird um Darlegung gebeten, ob und inwiefern die bestehende Doppelstruktur aus Sicht des Kantons Basel-Stadt funktionale, finanzielle oder qualitative Vorteile bringt.
4. Welche Spar- und Effizienzpotenziale würden sich aus einer Fusion ergeben, insbesondere:
 - durch den Abbau von Doppelspurigkeiten in Administration, Planung, IT & Digitalisierung, Kommunikation und Führung
 - durch eine stärkere Marktmacht bei Beschaffungen (Fahrzeuge, Energie, Infrastruktur, Dienstleistungen)
 - durch effizientere Betriebs- und Angebotsplanung aus einer Hand
5. Welche finanziellen, rechtlichen und politischen Hürden sieht der Regierungsrat bei einer engeren institutionellen Zusammenarbeit bis hin zu einer Fusion, und welche Rolle müsste dabei der Kanton Basel-Landschaft einnehmen?
6. Welches Synergiepotenzial in der Zusammenarbeit sieht der Regierungsrat, falls er eine Fusion nicht als sinnvoll erachten würde?

Niggi Daniel Rechsteiner»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Einleitung

Die Frage einer engeren Zusammenarbeit zwischen den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) und der Baselland Transport AG (BLT) – einschliesslich möglicher organisatorischer Anpassungen bis hin zu einer Fusion – wurde in den vergangenen Jahren geprüft und politisch diskutiert. Auslöser für diese Prüfung bildete ein gemeinsamer Beschluss der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft aus dem Jahr 2012, bestehende Staatsverträge, darunter auch die Vereinbarung über die BVB und die BLT aus dem Jahr 1982, zu überprüfen und gegebenenfalls neu zu verhandeln. In diesem Zusammenhang kamen die beiden Regierungen Ende des Jahres 2014 zum Schluss, die Schaffung eines Verkehrsverbunds zu prüfen und die Idee einer allfälligen Fusion von BVB und BLT nicht weiterzuverfolgen.

Diese Arbeiten kamen jedoch im Jahr 2016 zum Stillstand, nachdem der Landrat des Kantons Basel-Landschaft eine Motion¹ überwiesen hatte, die zum Abbruch der entsprechenden Arbeiten führte. Inzwischen hat der Regierungsrat zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft die veraltete und in vielen Punkten nicht mehr mit dem heutigen Schweizer ÖV-System kompatible Vereinbarung betreffend BVB und BLT aus dem Jahr 1982 überprüfen und massgebend anpassen lassen. Gleichzeitig hat er zusammen mit den anderen am Tarifverbund Nordwestschweiz beteiligten Partnerkantonen die ebenfalls veraltete TNW-Vereinbarung aus dem Jahr 1990 überarbeitet. Er wird dem Grossen Rat demnächst eine Vorlage zur Ablösung der bestehenden, veralteten Vereinbarungen durch eine zeitgemässe Neuregelung unterbreiten.

Unabhängig von diesen strukturellen Fragen wurde die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren in verschiedenen Bereichen weiterentwickelt. So wurden im Rahmen des Tarifverbunds

¹ Motion von Oskar Kämpfer: Planung Verkehrsverbund vom 25. Februar 2016

Nordwestschweiz sowie durch gezielte betriebliche Kooperationen konkrete Verbesserungen im regionalen und grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr erreicht wie die Ausweitung der Gültigkeit des U-Abos auf grenznahe Gebiete in Deutschland und Frankreich.

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Wie stellt sich der Regierungsrat grundsätzlich zur Frage einer Fusion der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) mit der Baselland Transport AG (BLT)? Insbesondere interessiert, ob der Regierungsrat eine solche Fusion aus strategischer, betrieblicher und volkswirtschaftlicher Sicht als grundsätzlich sinnvoll, neutral oder problematisch beurteilt.*

Dem Regierungsrat ist es ein zentrales Anliegen, dass die bestellten Leistungen im öffentlichen Verkehr qualitativ hochwertig, effizient und wirtschaftlich erbracht werden. Vor diesem Hintergrund beurteilt der Regierungsrat eine Fusion zwischen BVB und BLT danach, ob sie einen konkreten Beitrag zur Erreichung dieser Ziele leisten würde.

Eine Fusion wird aus strategischer, betrieblicher und volkswirtschaftlicher Sicht nicht grundsätzlich ausgeschlossen, da Zusammenschlüsse Chancen bieten können; zugleich sind sie mit erheblichen organisatorischen Aufwänden, Risiken und Unsicherheiten verbunden. Im Jahr 2014 hat der Regierungsrat diese Fragen gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft vertieft geprüft. Dabei kamen beide Regierungen zum Schluss, die Idee einer allfälligen Fusion von BVB und BLT nicht weiter zu verfolgen.

Der Regierungsrat hält es für sachgerecht, zunächst die Möglichkeiten einer gezielten und vertieften Zusammenarbeit zwischen eigenständigen Unternehmen innerhalb der bestehenden Rahmenbedingungen zu nutzen. In der Eignerstrategie² der BVB für 2026–2029 ist deshalb festgehalten, die Kooperation mit der BLT sowie mit weiteren Partnern fortzuführen und dort, wo es sinnvoll ist, auszubauen – ohne die Option einer erneuten, sorgfältigen Prüfung struktureller Änderungen grundsätzlich auszuschliessen.

2. *Wie beurteilt der Regierungsrat die Frage einer allfälligen Umwandlung der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) von einer öffentlich-rechtlichen Anstalt in eine Aktiengesellschaft, insbesondere im Hinblick auf die mögliche Kooperation oder Fusion mit anderen Verkehrsunternehmen.*

Die Wahl der Rechtsform der Basler Verkehrs-Betriebe stellt (BVB) eine grundsätzliche politische Entscheidung dar. Gemäss § 4 der Public Corporate Governance-Richtlinien des Kantons Basel-Stadt sind Beteiligungen mit vorwiegend monopolistischen Aufgaben in der Regel als öffentlich-rechtliche Anstalten zu führen, um den Service public, die staatsnahe Steuerung und Aufsicht sowie die Zweckbindung der Tätigkeit zu gewährleisten.

Eine Umwandlung in eine Aktiengesellschaft kommt insbesondere dann in Betracht, wenn eine Organisation überwiegend marktfinanziert ist, wirtschaftlich eigenständig agiert und grundsätzlich auch für Drittinvestoren geöffnet werden soll. Diese Voraussetzungen sind bei der BVB, die ihre Leistungen im Auftrag der öffentlichen Hand erbringt und wesentlich durch Abgeltungen finanziert wird, nicht gegeben.

Die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft wäre mit einer veränderten Rollenverteilung zwischen Eigentümerschaft und Unternehmen verbunden. Dies würde auch Auswirkungen auf die heutigen Steuerungs- und Einflussmöglichkeiten des Grossen Rats haben.

² https://media.bs.ch/original_file/e967c2db8bbec90840569e67e9bb5c8cca53baec/eignerstrategie-bvb-2026-2029.pdf

3. *Welche konkreten Vorteile sieht der Regierungsrat in der heutigen organisatorischen Trennung von BVB und BLT? Insbesondere wird um Darlegung gebeten, ob und inwiefern die bestehende Doppelstruktur aus Sicht des Kantons Basel-Stadt funktionale, finanzielle oder qualitative Vorteile bringt.*

Die heutige organisatorische Trennung von BVB und BLT bietet verschiedene Vorteile: Zwei eigenständige Unternehmen ermöglichen es, spezifischer auf die jeweiligen lokalen und betrieblichen Anforderungen einzugehen. Kleinere Unternehmen sind in der Regel schneller, agiler und flexibler. Diese Vorteile sind sorgfältig gegen mögliche Vorteile einer Fusion abzuwägen.

In finanzieller Hinsicht müsste vertieft geprüft werden, ob eine Fusion Vorteile bringt. Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass aus einer Fusion nicht in jedem Fall günstigere Kostenstrukturen hervorgehen. Oft richtet sich das Kostenniveau in einzelnen Bereichen jeweils am teureren der beiden Fusionspartner aus. Dies kann dann sogar zu höheren Kosten zulasten der öffentlichen Hand sowie der Kundinnen und Kunden führen.

4. *Welche Spar- und Effizienzpotenziale würden sich aus einer Fusion ergeben, insbesondere:*
- *durch den Abbau von Doppelspurigkeiten in Administration, Planung, IT & Digitalisierung, Kommunikation und Führung*
 - *durch eine stärkere Marktmacht bei Beschaffungen (Fahrzeuge, Energie, Infrastruktur, Dienstleistungen)*
 - *durch effizientere Betriebs- und Angebotsplanung aus einer Hand*

Zwischen BVB und BLT besteht bereits heute in verschiedenen Bereichen eine enge Zusammenarbeit. Dazu zählen insbesondere Kooperationen in der Planung sowie gemeinsame Beschaffungen, etwa bei den neuen Billettautomaten.

Auch bei der Fahrzeugbeschaffung ist die BVB grundsätzlich offen für eine verstärkte Zusammenarbeit mit der BLT oder weiteren Transportunternehmen. Eine gemeinsame Beschaffung von Tramfahrzeugen kann sinnvoll sein, setzt jedoch voraus, dass die Lebenszyklen der bestehenden Fahrzeugflotten zeitlich aufeinander abgestimmt sind. Aufgrund nicht kongruenter Ersatzzeitpunkte würde eine gemeinsame Beschaffung in der Praxis dazu führen, dass Fahrzeuge vorzeitig ausser Betrieb genommen werden müssten. Dies hätte je nach Konstellation eine erhebliche Restwertvernichtung zur Folge.

Darüberhinausgehende Spar- und Effizienzpotenziale wären im Detail zu prüfen. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass ein Fusionsprozess mit erheblichem organisatorischem und personellem Aufwand verbunden wäre.

5. *Welche finanziellen, rechtlichen und politischen Hürden sieht der Regierungsrat bei einer engeren institutionellen Zusammenarbeit bis hin zu einer Fusion, und welche Rolle müsste dabei der Kanton Basel-Landschaft einnehmen?*

In finanzieller Hinsicht wären insbesondere Klärungen zum künftigen Kapitalbedarf, zur Bilanzbewertung, zur Verteilung von Kosten und Erträgen sowie zur Ausgestaltung der langfristigen Finanzierung und der Abgeltungen durch die öffentliche Hand beider Kantone erforderlich.

Auf rechtlicher Ebene wären Anpassungen der bestehenden gesetzlichen Grundlagen notwendig. Dazu zählen Fragen der geeigneten Rechtsform, der Eigentums- und Governance-Struktur, der Vergabe- und Aufsichtsmechanismen sowie personalrechtliche Aspekte. Zudem wären bestehende Vertragsverhältnisse, etwa im Bereich der ausgelagerten Leistungen wie Unterhalt zu überprüfen und gegebenenfalls neu zu regeln.

Eine wesentliche politische Voraussetzung für eine vertiefte institutionelle Zusammenarbeit oder eine Fusion wäre das Einverständnis des Kantons Basel-Landschaft. Als Mitträger des regionalen

öffentlichen Verkehrs müssten zentrale Entscheidungen gemeinsam getroffen und politisch abgestützt werden.

6. *Welches Synergiepotenzial in der Zusammenarbeit sieht der Regierungsrat, falls er eine Fusion nicht als sinnvoll erachten würde?*

Schon heute arbeiten die BVB und die BLT auf strategischer und operativer Ebenen eng zusammen. Auf strategischer Ebene erfolgt die Koordination insbesondere im Rahmen des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) sowie über die Paritätische Kommission BVB/BLT.

Darüber hinaus bestehen seit Jahren bewährte Kooperationen. So betreiben BVB und BLT mit der Moving Media AG eine gemeinsame Tochtergesellschaft zur Vermarktung von Werbung in und auf den Fahrzeugen. Auch bei grösseren Investitionsvorhaben arbeiten die beiden Unternehmen eng zusammen, etwa beim geplanten Ersatz der Billettautomaten ab 2027, der gemeinsam mit den regionalen Partnern Autobus AG Liestal (AAGL), Stadt Weil am Rhein, Gemeinde Grenzach-Wyhlen und Saint-Louis Agglomération umgesetzt wird. In diesem Zusammenhang übernehmen die BVB bereits heute Aufgaben wie Wartung und Leerung von BLT-Automaten.

Weitere Synergien werden in der Einnahmensicherung, bei der Planung und Umsetzung von Baustellenersatzverkehr inklusive Fahrgastinformation, im Streckendienst, bei Bauprojekten sowie in den Vertriebssystemen genutzt. Auch die Leitstellen der beiden Unternehmen arbeiten eng zusammen und basieren auf einem gemeinsamen Leitsystem, das in den kommenden Jahren ersetzt werden soll. Ziel ist ein einheitliches System für beide Unternehmen.

Die enge Zusammenarbeit hat sich auch in ausserordentlichen Situationen bewährt, etwa während der COVID-19-Pandemie, als BVB und BLT im Rahmen einer gemeinsamen Taskforce koordiniert vorgehen.

Die BVB ist bestrebt, bestehende Kooperationen mit der BLT weiterzuführen und zusätzliche Synergiepotenziale systematisch auszuloten. Zu diesem Zweck wurden im Jahr 2025 BVB-intern Aufgaben umverteilt, damit sich eine Person dem Kooperationsmanagement widmen kann, das bestehende und neue Kooperationsformen mit der BLT sowie mit weiteren Transportunternehmen und Organisationen koordiniert.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin