



BLT Baselland Transport AG
Grenzweg 1
CH-4104 Oberwil

Tel. +41 (0)61 406 11 11
Fax +41 (0)61 406 11 22
info@blt.ch

Medieninformation vom 13. September 2013

Margarethenstich – die Fakten

Seit einem halben Jahr wird die Frage öffentlich diskutiert, welches Transportunternehmen die Linie 17 über den Margarethenstich betreiben soll. Die BVB stellen den Anspruch, die Linie 17 in Zukunft gemeinsam mit der BLT zu fahren. In diesem Zusammenhang wird auch von „Filetstück“ und sogar von „BLT Schrottrams“ gesprochen.

Wir möchten zu diesen Aussagen Stellung beziehen. Wir konzentrieren uns dabei auf vier Schwerpunkte:

- **Warum soll der Margarethenstich realisiert werden?**
- **Welche betrieblichen Auswirkungen hat die Linienführung über den Margarethenstich auf die BLT und die BVB?**
- **Auf welchen Grundlagen basiert die BLT Rollmaterial-, Depot- und Personalplanung?**
- **Was gilt es richtig zu stellen?**

Warum soll der Margarethenstich realisiert werden?

In der öffentlichen Wahrnehmung ist bis jetzt zum Projekt Margarethenstich vor allem eine Botschaft haften geblieben: Die Tramverbindung aus dem Leimental zum Bahnhof Basel SBB bringt eine Fahrzeitverkürzung von fünf Minuten und dafür sollen 20 Millionen Franken ausgegeben werden. Ist das alles?

Das Leimental ist mit den BLT Tramlinien 10 und 17 mit dem ÖV erschlossen. Die Ganztageslinie 10 bedient die Innenstadt, den Aeschenplatz und Bahnhof direkt. Die Einsatzlinie 17 fährt seit 27 Jahren auf der Strecke Ettingen – Schifflande – Wiesenplatz. Sie bringt vor allem Pendler zur Arbeit. Das ist ihr Hauptzweck. Vor sechs Jahren hat die BLT auf den Tramlinien 10 und 17 im Leimental eine grosse Fahrgastbefragung durchgeführt. Wir wollten wissen, wo unsere Kunden einsteigen und wo sie hinwollen? Das Resultat war klar.

Die wichtigste Fahrbeziehung aus dem Leimental ist die Direktverbindung in die Basler Innenstadt und zwar ganztags, sieben Tage die Woche. Diese Verbindung wird durch die Tramlinie 10 gut abgedeckt. Während den Hauptverkehrszeiten hingegen haben wir eine signifikante Veränderung gegenüber früher festgestellt: Die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB, aber auch die Arbeitsplatzgebiete beim Wettsteinplatz, der Messe Basel und dem Badischen Bahnhof haben an Bedeutung gewonnen.

Was heisst das? Mit der geplanten Änderung der Linienführung der Einsatzlinie 17 von Ettingen via Margarethenstich – Bahnhof Basel SBB – Wettsteinplatz – Badischer Bahnhof können wir deutlich mehr Pendlern eine umsteigefreie Verbindung anbieten, als dies mit der heutigen Linienführung der Fall ist. 50% der Pendler haben dabei den Bahnhof Basel SBB zum Ziel, 50% möchten weiter fahren.

Das Projekt Margarethenstich bietet den Pendlern aus dem Leimental darum vor allem zwei Vorteile: mehr umsteigefreie Direktverbindungen und eine Fahrzeitverkürzung zum Bahnhof Basel SBB von rund 4 Minuten.

Mit der Änderung der Linienführung über den Margarethenstich sind zwei weitere grosse Vorteile für das städtische Tramnetz verbunden: eine Entlastung der Basler Innenstadt vom Tramverkehr, d.h. mehr Sicherheit und Fahrplanstabilität, und eine Entlastung der Linie 10 auf der Strecke Bahnhof Basel SBB – Aeschenplatz – Bankverein. Anstatt über den Theaterbogen würden die Leimentaler dann die schnellere Direktverbindung über den Margarethenstich wählen.

Zwei positive Nebeneffekte sind zu nennen: Mit dem Margarethenstich wird die betriebliche Flexibilität bei Störungen erhöht. Zudem kann auf die Verlegung der Tramschleife Heuwaage, welche wegen des Baus des Ozeaniums nötig würde, vermutlich verzichtet werden.

Welches Fazit kann gezogen werden?

Eine Fahrzeitverkürzung von 4 Minuten alleine rechtfertigt dieses Projekt kaum. Betrachtet man aber alle genannten Vorteile für Stadt und Land zusammen, dann stiftet der Margarethenstich einen grossen Nutzen. Abgesehen von den einmaligen Investitionen für die Infrastruktur kann für die gleichen Betriebskosten wie heute ein echter Mehrwert für die Bevölkerung erzielt werden. Darum spricht sich die BLT für dieses Projekt aus.

Welche betrieblichen Auswirkungen hat die Linienführung über den Margarethenstich auf die BLT und die BVB?

Diese Frage ist schnell beantwortet: Die neue Linienführung führt zu einem Abtausch von vier Einsatzkursen zwischen BVB und BLT. Die BLT bedient neu den Streckenabschnitt zwischen Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof (bisher Einsatzlinie 1), und die BVB übernehmen den Einsatzkurs auf der Strecke Schiffplänke – Wiesenplatz (bisher Einsatzlinie 17). Die Änderung der Linienführung der Tramlinie 17 bewirkt somit keine nennenswerten Fahrleistungsverschiebungen zwischen BVB und BLT. Es ist quasi ein Nullsummenspiel.

Die Tramlinie 17 wird mit der neuen Linienführung über den Margarethenstich als Einsatzlinie betrieben. Wenn es die Nachfrage erfordert, kann diese Linie schrittweise zu einer Ganztageslinie ausgebaut werden. Noch bestehen auf der Stammlinie 10 im Leimental und der Stammlinie 2 zwischen Bahnhof Basel SBB und Badischer Bahnhof beträchtliche Kapazitätsreserven. Sie entnehmen dies aus der beigelegten Folie. Ein allfälliger schrittweiser Ausbau der Linie 17 führt zu keinem Fahrleistungsverlust der BVB.

Auf welchen Grundlagen basiert die BLT Rollmaterial-, Depot- und Personalplanung?

2002 hat die BLT ihre Organisation, ihr Personal, Depot und Rollmaterial im Hinblick auf den langfristigen Betrieb der vier Tramlinien 10, 11, E11 und 17 ausgerichtet und entsprechende langfristige Investitionen getätigt. Die BLT verfügt, gestützt auf die Planung, heute über die nötigen Fahrzeuge, Depotkapazitäten und das erforderliche Personal, um diese vier Tramlinien effizient betreiben zu können.

Die strategischen Entscheide betreffend Depoterweiterung und Rollmaterialbeschaffung sind in vorgängiger Abstimmung und mit Zustimmung des Kantons Basel-Stadt und BVB gefällt worden:

- Der Direktor der BVB hat die Rollmaterial- und Depotplanung als Delegierter der Regierung Basel-Stadt im Verwaltungsrat der BLT ohne Vorbehalte mitgetragen.
- Der Kanton Basel-Stadt genehmigte die Tramdepoterweiterung der BLT für die Tramlinien 10, 11, E11 und 17 im Juli 2005 ausdrücklich im Rahmen einer schriftlichen Vereinbarung. In dieser Vereinbarung ist auch das Beschaffungskonzept für das Schienenrollmaterial der BLT festgelegt. In der Landratsvorlage zur Tram- und Busdepoterweiterung Hüslimatt von 2004 (Zitat Seite 7) steht dazu: *„Die benötigte Depotkapazität, die Rollmaterial-Ersatz- bzw. Neuanschaffung und die von der öffentlichen Hand bestellten Angebotsleistungen sind kausal miteinander verknüpft.“*
- Der Verwaltungsrat der BVB hat das Trambeschaffungskonzept der BLT in den Jahren 2003 und 2005 zur Kenntnis genommen und stimmte einer gemeinsamen Rollmaterialbeschaffung mit der BLT einstimmig zu.
- Vor diesem Hintergrund haben sich BVB und BLT am 15. Oktober 2010 ausdrücklich darauf geeinigt, dass die BLT die Linien aus dem Birsigtal und Birseck und die BVB sämtliche restlichen Linien, inklusive der Linie 14 betreiben sollen.

Unterlagen dazu finden Sie in der Medienmappe.

Für die Depoterweiterung Hüslimatt hat der Kanton Basel-Landschaft 2004 rund 30 Mio. Franken investiert. Für das Retrofitprogramm der Schindler-Sänftentrans sind zwischen 2002 und 2009 rund 40 Mio. Franken aufgewendet worden. Dazu kommt die Tango-Trambeschaffung von 38 Fahrzeugen zu einem Gesamtpreis von ca. 180 Mio. Franken.

Was gilt es richtig zu stellen?

Das „Filetstück“

Im Zusammenhang mit der neuen Linienführung wird immer wieder vom „Filetstück“ der BVB gesprochen. Dabei wird suggeriert, dass die BLT bzw. der Kanton Basel-Landschaft ertragsmässig profitieren, falls die BLT die Linie über den Margarethenstich fährt.

Nun muss man wissen, dass gemäss Staatsvertrag die Verkehrseinnahmen, welche die BLT auf dem Boden von Basel-Stadt erwirtschaftet, vollumfänglich dem Kanton Basel-Stadt zugeschrieben werden. Das Gleiche gilt umgekehrt auch für die Erträge der BVB auf Baselbieter Boden.

Für die BLT spielt es keine Rolle, wie viel Ertrag sie auf dem Gebiet von Basel-Stadt erzielt. Dies ist weder für die BLT noch für den Kanton Basel-Landschaft erfolgswirksam, d.h. es hat keinen Einfluss auf das Unternehmensergebnis der BLT. Es ist darum völlig verfehlt, von einem „Filetstück“ im öffentlichen Verkehr zu sprechen.

Der Staatsvertrag

Der Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft von 1982 regelt die Zusammenarbeit zwischen BLT und BVB. Das übergeordnete Ziel ist die „zweckmässige Aufgabenerfüllung“ (§1) durch die beiden Verkehrsbetriebe. Es geht im Wesentlichen darum, den öffentlichen Verkehr auf den beiden Kantonsgebieten auf die Bedürfnisse der Kunden auszurichten und möglichst kosteneffizient zu betreiben.

Der Staatsvertrag hält unter anderem fest, dass die BVB auf Baselbieter Gebiet „möglichst gleich grosse Fahrleistungen real erbringen sollen“ wie die BLT auf Baselstädtischem Boden. In der Zeit von 1983 – 2012 beträgt der Fahrleistungsüberhang der BVB auf Baselbieter Boden 1'025'741 Stunden. Jährlich werden von BVB und BLT zusammen rund 1.3 Millionen Fahrleistungsstunden erbracht.

2012 hat die BLT im Trambereich einen Überhang von 23'000 Stunden ausgewiesen, im Busbereich hatten die BVB einen Überhang von 9'108 Stunden. Der Saldo des Fahrleistungsüberhangs der BLT beträgt 2012 somit 13'892 Stunden. Dies entspricht 1% der jährlichen Fahrleistung und ist daher vernachlässigbar.

Der jährliche Fahrleistungssaldo von BLT und BVB ist immer einer gewissen Schwankung unterworfen. Aus diesem Grund sind die Fahrleistungen nicht fix festgelegt worden, vielmehr sollen sie sich stets innerhalb einer gewissen Bandbreite bewegen. Ein aktuelles Beispiel dazu: Ab Dezember 2013 werden die BVB ihr Busangebot in Allschwil ausbauen und rund 5'000 Stunden mehr auf Baselbieter Boden fahren. Das macht Sinn und ist zweckmässig.

Mit der neuen Linienführung via Margarethenstich wird sich der Fahrleistungsüberhang der BLT auf Basler Boden praktisch nicht verändern und der Fahrleistungssaldo 2017 wird sogar auf 10'000 Stunden zurückgehen.



Mischbetrieb

Die BLT benötigt für die neue Linienführung via Margarethenstich genau gleich viel Rollmaterial (11 Kurse), Depotkapazitäten und Fahrdienstpersonal wie heute. Sie muss keine weiteren Investitionen tätigen oder zusätzliches Personal einstellen. Alles ist vorhanden. Deshalb ist für die BLT ein Mischbetrieb schlicht kein Thema und nicht verhandelbar. Beim Margarethenstich handelt es sich auch nicht um eine neue Linie als solche, sondern um eine Änderung der Linienführung. Wollten die BVB die Hälfte der Linie 17 betreiben, müssten sie mindestens sechs weitere Flexity-Trams beschaffen, zusätzliche Depotkapazitäten bauen und zusätzliches Fahrdienstpersonal rekrutieren. Bei der BLT müssten wir Personal abbauen und Rollmaterial stilllegen – bestehende Depotkapazitäten würden brachliegen. Ein Mischbetrieb macht darum nicht nur keinen Sinn, sondern widerspricht auch den bisherigen Zusagen der Regierung von Basel-Stadt und der BVB. Auf besonderen Wunsch von Regierungsrat Dr. H.-P. Wessels ist zur Beurteilung des Sachverhaltes ein externer Fachexperte beigezogen worden. Es handelt sich dabei um Christoph Stucki, den ehemaligen Direktor der Genfer Verkehrsbetriebe. Dieser empfiehlt, dass die BLT die Linie 17 weiterhin betreiben soll, weil sich der Überhang an Fahrleistungsstunden kaum ändert.

Abbau von 20 Personaleinheiten bei der BVB?

Die BVB Geschäftsleitung hat im Juli 2013 ihr Personal über die Hintergründe zum Margarethenstich informiert. Wörtlich heisst es in dieser GL-Info: *„Bei der BVB sind heute rund 20 Wagenführerinnen und Wagenführer auf der Linie 1 im Einsatz. Würde die BLT die Linie übernehmen, müssten diese Stellen wohl bei der BVB abgebaut und bei der BLT aufgebaut werden.“* Wie erläutert führt der Margarethenstich zu keinen wesentlichen Fahrleistungsverschiebungen zwischen BVB und BLT. Die Ganztages-Tramlinie 1 ist nicht davon betroffen. Unserer Ansicht nach ist die Aussage der BVB Geschäftsleitung deshalb falsch.

Noch ein Wort zur laufenden Unterschriftensammlung der BVB-Personalkommission: Bei der BLT würde es nicht akzeptiert, wenn Unterschriften für eine Petition gesammelt würden, in der die BVB angegriffen oder schlecht gemacht wird.

Fazit

Für die BLT ist Folgendes wichtig: Das ÖV-Angebot muss sich konsequent an den Kundenbedürfnissen orientieren, und die Fahrleistungen müssen effizient erbracht werden. Sowohl BLT als auch BVB müssen sich darauf verlassen können, dass langfristige Investitionen, die in gegenseitiger Absprache und mit Zustimmung der Kantone getätigt worden sind, auch tatsächlich genutzt werden können. Nur so ist der Steuerfranken optimal eingesetzt.

Medien

Kontaktperson für weitere Informationen
Andreas Büttiker, Tel. +41 (0) 61 406 11 26