

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2017-407](#) von Hansruedi Wirz: «Autobus AG – Streben wir bei den ÖV Linien eine Zweiklassengesellschaft an?»
2017/407

vom 13. März 2018

1. Text der Interpellation

Am 2. November 2017 reichte Hansruedi Wirz die Interpellation [2017-407](#) «Autobus AG – Streben wir bei den ÖV Linien eine Zweiklassengesellschaft an?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Die Autobus AG (früher Autobus AG Liestal, AAGL) ist eine über hundertjährige, privatrechtliche Firma im Baselbiet. Vor allem im hinteren Frenkental und insbesondere in Reigoldswil hat die Autobus AG einen historischen Hintergrund. So lautete der Name des Unternehmens bei der Gründung noch Automobilgesellschaft Liestal-Reigoldswil AG. Und 1955 wurde im Auftrag der AAGL die Wasserfallenbahn erbaut und am 2. März 1956 eröffnet. In den vergangenen Wochen und Monaten nun wurde von gewissen Politikern und Medien die Autobus AG richtiggehend attackiert. Nicht zum ersten Mal wird das Allheilmittel - die Fusion mit der BIT - gepredigt. Aber auch das Hickhack um eine öffentliche Ausschreibung ist ein Dauerthema. Es wird zwar von Millionen Franken Einsparpotential bei der Autobus AG geschrieben. Eine einleuchtende Begründung gibt es indes nicht.

Ich bitte den Regierungsrat, folgende Fragen schriftlich zu beantworten:

- 1. Was kostet eine öffentliche Ausschreibung die Autobus AG und den Kanton Baselland an Zeit und Geld?*
- 2. Ist man sich bewusst, dass sich bei einer öffentlichen Ausschreibung auch ausländische Unternehmen um den Betrieb unserer Buslinien bewerben können?*
- 3. Ist der Regierung bekannt, dass solche Ausschreibungen oft zu langwierigen Einsprachen und Rekursen führen?*
- 4. Was erhofft sich die Regierung von einer Ausschreibung? Gibt es Alternativen, wie zum Beispiel Benchmark-Systeme, die aufzeigen könnten, ob die Autobus AG zu teuer produziert, wie ihr vorgeworfen wird?*
- 5. Falls ja: Warum setzt die Regierung nicht auf solche Systeme?*
- 6. Wie lautet die Begründung dafür, dass der Kanton nur Autobus AG-Linien ausschreiben will, nicht jedoch andere ÖV-Linien?*

2. Einleitende Bemerkungen

Der Regierungsrat hat sich eingehend mit der Ausschreibung von Buslinien, dem Abschluss von Zielvereinbarungen und dem Benchmark-System im öffentlichen Verkehr auseinander gesetzt. Mit Beschluss 2017-1859 hat der Regierungsrat das weitere Vorgehen betreffend des Abschlusses von Zielvereinbarungen und der Ausschreibung von Buslinien im Kanton Basel-Landschaft festgelegt – nicht nur in Bezug auf die AAGL, sondern in Bezug auf alle Transportunternehmen im Busbereich.

Mittels Zielvereinbarungen sollen ab dem Jahr 2020 Einsparungen bei der Bestellung des Busangebots erreicht werden, dies unter Beibehaltung der guten ÖV-Qualität. Zu diesem Zweck wurde die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) beauftragt, mit allen Transportunternehmen im Busbereich Zielvereinbarungen mit Wirkung für die Jahre 2020ff. abzuschliessen.

Zusätzlich hat der Regierungsrat die BUD beauftragt, mit der AAGL und der BLT eine gemeinsame Zielvereinbarung abzuschliessen, mit Wirkung für die Jahre 2020ff. Diese enthält die gemeinsame Zielvorgabe, durch Kooperationslösungen oder eine Fusion wiederkehrende Einsparungen (Reduktion Vollkosten) in der Höhe von CHF 2 Mio. jährlich im Vergleich zum Jahr 2017 auf den 10 Buslinien der AAGL und den 8 Buslinien der BLT im oberen Baselbiet zu erzielen.

Falls die Zielvorgaben nicht erreicht werden, sollen die betreffenden Buslinien auf den nächst möglichen und bezüglich betrieblicher Aspekte (Linienbündel) sinnvollen Zeitpunkt ausgeschrieben werden.

3. Beantwortung der Fragen

- 1. Was kostet eine öffentliche Ausschreibung die Autobus AG und den Kanton Baselland an Zeit und Geld?*

Das Ausschreibungsverfahren ist sehr aufwändig und komplex. Der Kanton müsste zwingend externe Unterstützung in Anspruch nehmen, da keine Erfahrungen mit Ausschreibungen im Busbereich vorhanden sind. Die Kosten hängen dabei selbstredend von der Grösse der Ausschreibung ab und liegen gemäss Erfahrungswerten anderer Kantone im unteren bis mittleren sechsstelligen Bereich. Die Kosten für die kantonsinternen Aufwendungen sind schwer zu beziffern, allerdings ist auch hier von einem erheblichen Aufwand auszugehen (Abteilungen öffentlicher Verkehr, Finanzen, Recht, Beschaffungswesen). Zudem würden sich Arbeiten an anderen Projekten verzögern oder aber weitere Kosten entstehen, wenn diese an externe Fachpersonen vergeben werden müssten.

Auch bei den Transportunternehmen entstünden erhebliche Kosten. Diese sind stark davon abhängig, ob eine Unternehmung die nötigen Ressourcen selber aufbringen kann oder ob auch diese dazu externe Unterstützung benötigt. Konkrete Zahlen zu nennen ist nicht möglich.

- 2. Ist man sich bewusst, dass sich bei einer öffentlichen Ausschreibung auch ausländische Unternehmen um den Betrieb unserer Buslinien bewerben können?*

Das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren richtet sich beim abgeltungsberechtigten regionalen Personenverkehr nicht nach dem öffentlichen Beschaffungsrecht des Bundes. Relevant sind

- SR 745.1 Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG), für die vorliegende Fragestellung relevant sind Art. 31 und Art. 32
- SR 745.11 Verordnung über die Personenbeförderung (VPB), für die vorliegende Fragestellung relevant sind insbesondere Art. 12 und Art. 15.
- SR 745.16 Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV), für die vorliegende Fragestellung relevant ist insbesondere der 8. Abschnitt
- Ergänzend: Leitfaden des Bundes zur Ausschreibung von Personentransportleistungen im öffentlichen Verkehr (Busbereich)

Die aufgeführten Gesetze und Verordnungen lassen es zu, dass bei einer allfälligen Ausschreibung durch die Festlegung von Eignungskriterien nur Anbieter die Ausschreibung gewinnen können, welche die von den Bestellern definierten Voraussetzungen erfüllen. Ein genereller Ausschluss von ausländischen Anbietern ist aber nicht möglich. Der Regierungsrat ist sich dieser Tatsache bewusst.

3. Ist der Regierung bekannt, dass solche Ausschreibungen oft zu langwierigen Einsprachen und Rekursen führen?

Ja, dies zeigen Erfahrungen von Kantonen, die ihre Buslinien bereits heute ausschreiben. Auch deshalb ist es wichtig, eine allfällige Ausschreibung sehr professionell und gut vorzubereiten und sich von erfahrenen Fachleuten beraten zu lassen. Dies reduziert das Risiko von Einsprachen und Rekursen, wobei sie nicht gänzlich ausgeschlossen werden können.

4. Was erhofft sich die Regierung von einer Ausschreibung? Gibt es Alternativen, wie zum Beispiel Benchmark-Systeme, die aufzeigen können, ob die Autobus AG zu teuer produziert, wie ihr vorgeworfen wird?

Von einer Ausschreibung würde sich der Regierungsrat eine relevante Reduktion der ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr erhoffen.

Alternativ zur Ausschreibung kann mit Benchmark-Systemen und/oder ergänzend mit Zielvereinbarungen gearbeitet werden. Ein Benchmark-System kam im Kanton Basel-Landschaft im Offertprozess für die Jahre 2018 und 2019 erstmals zum Einsatz. Daraus resultierte unter anderem die gemeinsame Zielvorgabe an die AAGL und die BLT, wonach ab 2020 jährliche Einsparungen bei den Vollkosten von CHF 2 Mio. zu erbringen sind.

5. Falls ja: Warum setzt die Regierung nicht auf solche Systeme?

Wie unter Punkt 4 erläutert, wird im Kanton Basel-Landschaft für die Beurteilung der Offerten seit der aktuellen Offertperiode ein Benchmark-System eingesetzt. Zudem hat die Regierung beschlossen, dass bis Ende 2018 mit allen im Busbereich tätigen Transportunternehmen Zielvereinbarungen abgeschlossen werden sollen. Die Bau- und Umweltschutzdirektion wurde mit RRB 2017-1859 mit deren Ausarbeitung und Verhandlung beauftragt.

6. Wie lautet die Begründung dafür, dass der Kanton nur Autobus AG-Linien ausschreiben will, nicht jedoch andere ÖV-Linien?

Dass in einem ersten Schritt die Linien der AAGL in den Fokus des Regierungsrates geraten waren, war auf das vermutete Sparpotential bei der AAGL zurückzuführen. Als kleinstes Transportunternehmen im Kanton verfügt die AAGL naturgemäss über einen relativ grossen Overhead-Bereich und erbringt auch alle Leistungen im Transportbereich (Unterhalt der Fahrzeuge, Leitstelle, etc.) selber.

Das in der Zwischenzeit eingeführte Benchmark-System hat aber gezeigt, dass auch bei den anderen Transportunternehmen im Kanton Potenzial für Effizienzsteigerungen besteht, auch wenn die durchschnittlichen Kosten nicht über dem Schnitt der rund 500 im System erfassten Buslinien liegen. Allerdings gibt es deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Linien. Wie in Antwort auf Frage 5 geschrieben, hat der Regierungsrat deshalb entschieden, neben den Linien der AAGL auch weitere Buslinien auszuschreiben, sofern die mittels Zielvereinbarungen vorgegebenen Einsparungen zukünftig nicht erreicht werden.

Liestal, 13. März 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann