

Vorlage an den Landrat

Titel: 2017-238
Beantwortung der Interpellation 2017/238 von Klaus Kirchmayr: «Geldverschwendung bei der Leistungserbringung im öffentlichen Verkehr?»

Datum: 12. September 2017

Nummer: 2017-238

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

Vorlage an den Landrat

2017-238

Beantwortung der Interpellation [2017/238](#) von Klaus Kirchmayr: «Geldverschwendung bei der Leistungserbringung im öffentlichen Verkehr?»

vom 12. September 2017

1. Text der Interpellation

Am 15. Juni 2017 reichte Klaus Kirchmayr die Interpellation [2017/238](#) «Geldverschwendung bei der Leistungserbringung im öffentlichen Verkehr» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

In der Basellandschaftlichen Zeitung vom 10. Juni wird berichtet, dass bei der Leistungserbringung für den Kanton durch die Autobus AG Liestal (AAGL) im Vergleich zu alternativen Anbietern allfälligerweise hohe Kosten anfallen. Ein in der Folge diskutiertes Zusammengehen von BLT, dem grössten Anbieter von Bus-Leistungen im Kanton, und der AAGL ist gemäss Zeitungsbericht aber nicht zustande gekommen, obwohl dies der Kanton in seiner Eigentümerstrategie explizit unterstützen würde. Der VR-Präsident der AAGL wird wie folgt zitiert: «Unsere Strategie ist klar auf Eigenständigkeit ausgerichtet».

Gescheiterte Zusammenarbeiten zwischen Unternehmen sind normalerweise nicht Thema im Parlament, doch ist dieser Fall von klarem öffentlichen Interesse, als sowohl bei der BLT als auch der AAGL der Kanton beteiligt ist (mit 43% resp. 22%) und vor allem, dass beide Unternehmen fast vollständig von den Leistungsaufträgen des Kantons abhängig sind. Zudem besteht das übergeordnete Interesse, dass gerade in Zeiten knapper Finanzen eine kostengünstige und nachhaltige Erbringung von Leistungen sehr angezeigt ist.

Das erfolgreiche Zusammengehen von BLT und WB, welche widerkehrende Einsparungen von ca. 1 Mio. Franken für den Kanton brachte, ist ein gutes Beispiel, wie es für den Kanton trotz gleichbleibendem Angebot günstiger werden kann.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Hat die Regierung oder einzelne ihrer Mitglieder Kenntnis vom möglichen Sparpotenzial, welche durch eine Leistungserbringung der bisherigen AAGL-Buslinien durch ein Zusammengehen von AAGL und BLT möglich wäre? Wenn ja, seit wann?*
- 2. Wie hoch ist der Ertrag, den die AAGL pro Jahr durch die Leistungserbringung zu Gunsten des Kantons vom Kanton aktuell erhält? Wie hoch wären diese Kosten bei einem Zusammengehen von AAGL und BLT? Wie hoch wären diese Kosten, wenn die BLT den AAGL-Auftrag übernehmen würde?*
- 3. Wie setzt sich das Aktionariat der AAGL zusammen? Welches sind die 5 grössten Aktionäre?*
- 4. Wer vertritt den Kanton in der AAGL? Wie erfolgt der Berufungsprozess (Ausschreibung)? Was ist der aktuelle Stand?*
- 5. Seit 2016 gibt es eine Eignerstrategie des Kantons für die AAGL. Wird diese umgesetzt? Wie erfolgt die Führung der AAGL durch den Kanton? Wie oft fanden in den Jahren 2016 und 2017 entsprechende Eignerggespräche statt? Wie beurteilt der Kanton die Kompatibilität der Eignerstrategie mit der Unternehmensstrategie der AAGL?*

6. *Die AAGL erbringt Dienstleistungen nicht nur für den Kanton, sondern auch für Private. Sie ist entsprechend als Holding strukturiert mit den 2 Firmen «Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr» und «Autobus AG Liestal Dienstleistungen». Wie hoch ist der Anteil des aus der Leistungserbringung für den Kanton resultierenden Ertrags am Gesamtertrag der Holding? Wie stellt der Kanton sicher, dass keine unzulässigen Verrechnungspreise zwischen privatem und öffentlichem Teil der AAGL stattfinden? Kann der Kanton die entsprechenden Bücher/Buchungen bzw. Transferzahlungen überprüfen? Hat die Finanzkontrolle diese Abläufe schon einmal geprüft?*
7. *Wie beurteilt der Kanton die langfristigen finanziellen Perspektiven der AAGL, auch im Vergleich zur BLT? Ist das Verhältnis von 1:10 beim Eigenkapital+Reserven sowie das noch deutlichere Verhältnis von 1:20 bei der Bilanzsumme nicht ein signifikanter strategischer Nachteil der AAGL?*

2. Einleitende Bemerkungen

Gemäss Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG 745.1) obliegt die Erteilung der Personenbeförderungskonzessionen (Konzession) dem Bund. Der Bund kann Unternehmen nach Anhörung der betroffenen Kantone für die gewerbsmässige Beförderung von Reisenden mit regelmässigen Fahrten die entsprechenden Konzessionen erteilen. Das Unternehmen ist verpflichtet, das Personenbeförderungswesen nach den Vorschriften der Gesetzgebung und der Konzession auszuüben. Die Konzession wird für höchstens 25 Jahre erteilt. Sie kann übertragen, geändert und erneuert werden. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist zuständig für die Erteilung, die Übertragung, die Änderung, die Erneuerung, den Entzug, die Aufhebung und den Widerruf von Konzessionen. Die Buskonzessionen werden in der Regel für 10 Jahre vergeben. Die Konzessionen der AAGL laufen zum grössten Teil auf Ende 2019 aus. Ausnahmen bilden die Ortsverkehr-Linie 75 und die Linien des Nachtnetzes, die per Ende 2023 auslaufen. Die Konzessionen können damit frühestens auf das Jahr 2020 bzw. 2024 auf eine andere Transportunternehmung übertragen werden.

Die in der Presse mehrfach erwähnten Angaben zu den möglichen Einsparungen stützen sich auf die Angaben der konkurrierenden Baselland Transport AG.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Hat die Regierung oder einzelne ihrer Mitglieder Kenntnis vom möglichen Sparpotenzial, welche durch eine Leistungserbringung der bisherigen AAGL-Buslinien durch ein Zusammengehen von AAGL und BLT möglich wäre? Wenn ja, seit wann?*

Der Verwaltungsratspräsident der BLT, Herr André Dosé, hat dem Regierungsrat mit E-Mail vom 11. Mai 2017 mitgeteilt, dass die BLT die Buslinien der AAGL CHF 2,1 Mio. günstiger offerieren könne, als dies die AAGL tue. Mit Schreiben vom 3. Juli 2017 hat die BLT ihr Angebot konkretisiert und eine Offerte für die Jahre 2017, 2018 und 2019 eingereicht. Das Schreiben ging in Kopie an den Regierungsrat und das BAV.

2. *Wie hoch ist der Ertrag, den die AAGL pro Jahr durch die Leistungserbringung zu Gunsten des Kantons vom Kanton aktuell erhält? Wie hoch wären diese Kosten bei einem Zusammengehen von AAGL und BLT? Wie hoch wären diese Kosten, wenn die BLT den AAGL-Auftrag übernehmen würde?*

In der Staatsrechnung BL wird der Beitrag, den die AAGL vom Kanton BL erhält, unter 5. *Beteiligungen* ausgewiesen. Für das Jahr 2017 beläuft sich dieser Beitrag auf CHF 5'411'864.

Die BLT offeriert diese Leistungen für rund CHF 3'690'000. Die Einsparungen für den Kanton BL würden demgemäss CHF 1'721'864 betragen.

Es ist allerdings zu beachten, dass die Offerte der BLT derzeit nicht rechtsverbindlich ist. Dies, da die Konzessionen der AAGL mindestens bis Ende 2019 bestehen und die Leistungen während der Dauer der einzelnen Konzessionen nicht bei der BLT bestellt werden können. Ob und in welchem Umfang Einsparungen möglich wären, wenn die AAGL und die BLT enger zusammenarbeiten oder

fusionieren würden, kann von Seiten des Kantons zum heutigen Zeitpunkt deshalb nicht beziffert werden.

3. *Wie setzt sich das Aktionariat der AAGL zusammen? Welches sind die 5 grössten Aktionäre?*
An der AAGL (Autobus AG Liestal) mit einem Aktienkapital von CHF 500'000.--, eingeteilt in 5'000 Namenaktien à nominal CHF 100.--, sind per 21.06.2017 (Datum der Generalversammlung) 431 Aktionäre beteiligt, diese teilen sich auf in:

Aktionariat	Anzahl	Anteil Stimmen
Kanton BL	1	22%
Gemeinden	6	1%
Firmen	12	12%
<i>davon BLKB</i>		<i>10%</i>
Privatpersonen	412	65%
	431	100%

Der Kanton ist der grösste Aktionär. Weitere Angaben werden von der AAGL aus Gründen des Persönlichkeitsschutzes nicht bekannt gegeben. Der Einfluss des Kantons mit 22% der Stimmen ist gering.

4. *Wer vertritt den Kanton in der AAGL? Wie erfolgt der Berufungsprozess (Ausschreibung)? Was ist der aktuelle Stand?*

Gemäss Statuten der AAGL hat der Kanton Basel-Landschaft das Recht, der Generalversammlung jeweils ein Mitglied als Kantonsvertretung vorzuschlagen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Kanton als grösster Aktionär ein Recht auf Einsitz im Verwaltungsrat hat.

Seit der Generalversammlung (GV) 2011 bis zur GV 2017 hat Meinrad Geering aus Biel-Benken den Kanton im Verwaltungsrat vertreten. Er wurde jeweils per Regierungsratsbeschluss zur Wahl für eine Amtszeit von drei Jahren vorgeschlagen. Im August 2016 hat Meinrad Geering seinen Rücktritt aus dem Verwaltungsrat auf die GV 2017 bekanntgegeben. Anfangs Februar 2017 wurde das Verwaltungsratsmandat, entsprechend den geltenden Public Corporate Governance-Richtlinie des Kantons, im Amtsblatt und im online-Stellenportal des Kantons ausgeschrieben.

Aus mehreren Bewerbungen entschied sich der Regierungsrat für eine hervorragend qualifizierte Persönlichkeit, welche daraufhin dem Verwaltungsrat der AAGL schriftlich und anschliessend in einem Gespräch unterbreitet wurde. Der Verwaltungsrat der AAGL lehnte diesen Kandidaten ab. Der Regierungsrat verzichtete daher darauf, den Kandidaten der GV zur Wahl vorzuschlagen. Auch wurde darauf verzichtet, kurzfristig einen anderen Kandidaten zur Wahl vorzuschlagen. Das Verwaltungsratsmandat wird voraussichtlich ab Herbst 2017 erneut ausgeschrieben. Die Kantonsvertretung soll danach an einer ausserordentlichen GV der AAGL gewählt werden.

5. *Seit 2016 gibt es eine Eignerstrategie des Kantons für die AAGL. Wird diese umgesetzt? Wie erfolgt die Führung der AAGL durch den Kanton? Wie oft fanden in den Jahren 2016 und 2017 entsprechende Eignergespräche statt? Wie beurteilt der Kanton die Kompatibilität der Eignerstrategie mit der Unternehmensstrategie der AAGL?*

In der Eigentümerstrategie vom 14. April 2015 hat der Regierungsrat in der Rubrik Status/Stossrichtung Folgendes festgehalten:

Status: *Abstossen der Beteiligung; Regelung der Beziehung in Bestellerrolle via GLA/Angebotsvereinbarung.*

Stossrichtung: *Integration - Der Kanton BL unterstützt die Konzentration der Konzessionen auf eine Transportunternehmung - insbesondere im schienengebundenen ÖV - zur Erhöhung von Effektivität und Wirtschaftlichkeit.*

Am 18. März 2013 wurden die drei damaligen Baselbieter Transportunternehmungen (TU) des öffentlichen Verkehrs (AAGL, BLT und WB) zu einer Besprechung eingeladen. Es wurden die Themen Einsparungen im öffentlichen Verkehr ohne Leistungseinbussen, Eigentümerstrategie und Konzentration an einem Ort zur Vermeidung redundanter Gemeinkosten besprochen. Von Seiten der AAGL erfolgte darauf hin keine Reaktion. Der Regierungsrat und die Verwaltung waren dann primär mit der Integration der WB in die BLT beschäftigt.

Die Regierung versuchte, im Frühjahr 2015 die AAGL-Aktien in Kantonsbesitz in das Finanzvermögen umzuwidmen. Die AAGL zeigte sich mit Schreiben vom 24.04.2015 über diesen Schritt überrascht und erinnerte sich offensichtlich nicht an die Besprechung der damals drei Baselbieter TU mit der Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion vom 18. März 2013. Die Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion traf sich daraufhin am 26. Mai 2015 erneut zu einem Gespräch mit Vertretern der AAGL.

Die AAGL gelangte dann mit Schreiben vom 31. August 2015 an die Finanzkommission und an die Bau- und Planungskommission des Landrats. Die Umwidmung der Aktien in das Finanzvermögen wurde daraufhin in der Kommission abgelehnt.

Da der Verkauf der in Kantonsbesitz befindlichen AAGL Aktien somit blockiert war, wurde der Schwerpunkt der Diskussion erneut auf die Eigentümerstrategie gelegt. Konkret wurde die Konzentration der Kräfte an einem Ort gefordert. Dies zwecks Einsparungen im öffentlichen Verkehr ohne Leistungseinbussen. Dies sollte unter anderem durch Vermeidung redundanter Gemeinkosten erreicht werden.

Die AAGL wollte und will allerdings, wie sie dies an der Generalversammlung 2017 wieder bekräftigt hat, eigenständig bleiben. Damit sind die Mittel des Kantons als Eigentümer von 22% der Aktien vorerst ausgeschöpft.

Um Einsparungen realisieren zu können, muss der Fokus auf die Bestellerrolle des Kantons gelegt werden. Es stehen hier bezüglich sämtlicher TU und sämtlicher Buslinien des Regionalverkehrs unter anderem die Instrumente von Zielvereinbarungen sowie Ausschreibungen zur Verfügung. Genauere Abklärungen dazu laufen derzeit.

Bisher fanden drei Gespräche zwischen dem Kanton als Eigener und den Transportunternehmungen statt. Es trafen sich die Vertreter der BUD und der TU am 18. März 2013 (AAGL, BLT AG, und WB AG), am 26. Mail 2015 und zuletzt im Mai 2017 zu Gesprächen.

Derzeit muss festgehalten werden, dass die Eigentümerstrategie des Kantons und die bisher publizierte Unternehmensstrategie der AAGL nicht kompatibel sind. Die AAGL ist weit von der Idee eines Zusammengehens mit der BLT entfernt und will selbständig bleiben. Auch eine enge Zusammenarbeit scheint nicht beabsichtigt.

6. Die AAGL erbringt Dienstleistungen nicht nur für den Kanton, sondern auch für Private. Sie ist *entsprechend als Holding strukturiert mit den 2 Firmen «Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr» und «Autobus AG Liestal Dienstleistungen».* *Wie hoch ist der Anteil des aus der Leistungserbringung für den Kanton resultierenden Ertrags am Gesamtertrag der Holding? Wie stellt der Kanton sicher, dass keine unzulässigen Verrechnungspreise zwischen privatem und öffentlichem Teil der AAGL stattfinden? Kann der Kanton die entsprechenden Bücher/Buchungen bzw. Transferzahlungen überprüfen? Hat die Finanzkontrolle diese Abläufe schon einmal geprüft?*

Die Gesellschaften bestehen aus der Autobus AG Liestal Holding und deren Tochtergesellschaften Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr und Autobus AG Liestal Dienstleistungen. Aus der konsolidierten Jahresrechnung 2016 der AAGL geht hervor, dass rund CHF 16,5 Mio. oder 80 % der Erträge direkt aus der Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr stammen. Darin sind die Beiträge des Kantons BL für das Jahr 2016 von CHF 6'116'069 enthalten. Die Rechnung der Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr wird jährlich daraufhin geprüft, ob die Angaben plausibel sind und ob nach dem „True and Fair View“ – Prinzip gebucht wurde. Die Plausibilisierung der Angaben erfolgt unter anderem über verschiedene Kennzahlen. Eine detaillierte Prüfung der Verrechnungspreise durch den Kanton findet nicht statt.

Unternehmen mit Abgeltungen, Beiträgen oder Darlehen von Kantonen müssen diesen Auskunft über das Rechnungswesen und die Verkehrsstatistik geben (Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen, RKV 742.221). Die AAGL reicht dem Kanton jeweils die Ist-Rechnung mit den entsprechenden Unterlagen des vorangegangenen Jahres ein. Die Rechnung wird durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) geprüft. Bei der Rechnungsge-
 nehmigung des BAV handelt es sich um eine subventionsrechtliche Prüfung, in Ergänzung zu der-
 jenigen der externen Revisionsstelle der AAGL. Die Finanzkontrolle BL hat die Rechnung der Au-
 tobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr nicht geprüft.

Die Rechnungslegung aller Transportunternehmen (TU) muss nach Artikel 4 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vermitteln. Dies verlangt nicht einen bestimmten Rechnungslegungsstandard, wie z.B. Swiss GAAP FER, sondern insbesondere korrekte Abgrenzungen zwischen den Jahren und eine periodische Überprüfung der Rückstellungen auf ihre Berechtigung. Zusätzlich zur Jahresrechnung (bestehend aus Erfolgsrechnung, der Bilanz und dem Anhang) muss das TU eine Linienerfolgsrechnung (Betriebskosten- und Leistungsrechnung) aller Sparten führen. Die Betriebskosten- und Leistungsrechnung ist auf die Organisation und die Angebote des TU auszurichten. Das Leistungs- und das Verursacherprinzip sowie das Prinzip der Vollkostenrechnung sind einzuhalten.

Das neu eingeführte Benchmark-System lässt eine Beurteilung der Kosten im öffentlichen Verkehr zu und ermöglicht es auch, für den Kanton finanzielle Optimierungen durch Zielvereinbarungen herbeizuführen. Insbesondere wenn Leistungen zwischen dem „privaten“ und dem „öffentlichen“ Teil zu überhöhten Preisen verrechnet würden, wäre dies aus den ermittelten Kennzahlen ersicht-
 lich. Die Auswertung der Offerten für die Jahre 2018 und 2019 gibt keinen Anlass zu vermuten, dass überhöhte Preise verrechnet werden.

*7. Wie beurteilt der Kanton die langfristigen finanziellen Perspektiven der AAGL, auch im Vergleich zur BLT? Ist das Verhältnis von 1:10 beim Eigenkapital+Reserven sowie das noch deut-
 lichere Verhältnis von 1:20 bei der Bilanzsumme nicht ein signifikanter strategischer Nachteil für die AAGL?*

Der Eigenfinanzierungsgrad (Eigenkapital/Gesamtkapital) beträgt bei der AAGL 24.5% und ist so kein signifikanter strategischer Nachteil. Nachteilig erscheint eher, dass die relativ kleine Unternehmung in einem regulatorisch und technisch laufend anspruchsvoller werdenden Umfeld ohne Kooperationen beim Aufbau von eigenem Know-how einen hohen Aufwand betreiben muss.

Liestal, 12. September 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
 Sabine Pegoraro

Der Landschreiber:
 Peter Vetter