

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation 2017-239 von Stefan Zemp: «BLT AAGL» 2017/239

vom 3. November 2017

#### 1. Text der Interpellation

Am 15. Juni 2017 reichte Stefan Zemp die Interpellation [2017-239](#) «BLT AAGL» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*In der Wochenendpresse vom 10./11. Juni 2017 war in einem Bericht über den ÖV und die Liestaler Autobus AG (AAGL) zu lesen, dass der Regierungsrat im April 2015 zur Eignerstrategie der AAGL folgende Aussage machte: „Der Kanton unterstützt die Konzentration der Konzessionen auf eine Transportunternehmung zur Erhöhung der Effektivität und Wirtschaftlichkeit.“*

*Offensichtlich geht es um eine grössere Summe, die sich einsparen liesse. Da der Kanton Basel-Land lediglich über eine Minderheit von 22% des Aktienkapitals der AAGL verfügt, kann sich der Verwaltungsrat verweigern, wenn es um die Umsetzung von Sparanstrengungen (verbesserte Logistik) geht.*

*Da die AAGL auf Eigenständigkeit pocht, möchte ich den Regierungsrat bitten, mir folgende Fragen zu beantworten.*

- 1. Wie gross ist das Sparpotential durch eine Integration der AAGL in die BLT? Liegen dem Kanton dazu indikative Preisangaben der Transportunternehmen vor? Im Artikel der „Schweiz am Wochenende“ wird von einer siebenstelligen Zahl gesprochen.*
- 2. Da die AAGL gemäss Zeitungsartikel zu einem grossen Teil von der Erfüllung der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton BL profitiert, möchte ich wissen, über welche Zeitdauer diese Leistungsvereinbarungen/Konzessionen abgeschlossen wurden und wann frühestens Neuverhandlungen anstehen.*
- 3. Wenn der Verwaltungsrat der AAGL (Zitat: „unsere Strategie ist klar auf Eigenständigkeit ausgerichtet“) sich so eigenständig positioniert; Wie kann der Regierungsrat im Sinne der Baselbieter Öffentlichkeit sicherstellen, dass nicht unter dem Deckmantel einer Leistungsvereinbarung Doppelspurigkeiten entstehen, die letztendlich die SteuerzahlerInnen viel Geld kosten?*
- 4. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass eine transparente Kontrolle der Geldflüsse über Leistungsvereinbarungen gewährleistet ist, wenn der Kanton Baselland nur über 22% der Aktien verfügt? (Public Governance Richtlinien)*

## 2. Allgemeine Vorbemerkung

Die Regierung hat mit Regierungsratsbeschluss Nr. 0730 vom 23. Mai 2017 beschlossen, die Linien der AAGL auszuschreiben und ihren vakanten Sitz im Verwaltungsrat wieder zu besetzen. Inzwischen hat die Regierung die beiden TU BLT und AAGL zum Ausschreibungsverfahren angehört. Sie wird bis Ende 2017 über das weitere Vorgehen befinden. Die BUD hat den Auftrag über die Wiederbesetzung des VR-Sitzes übernommen und evaluiert derzeit geeignete Personen.

## 3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie gross ist das Sparpotential durch eine Integration der AAGL in die BLT? Liegen dem Kanton dazu indikative Preisangaben der Transportunternehmen vor? Im Artikel der „Schweiz am Wochenende“ wird von einer siebenstelligen Zahl gesprochen.*

Bis vor kurzem ist man von der Summe der redundanten Gemeinkosten sowie einem Optimierungseffekt ausgegangen, was mangels Unterlagen nie genau beziffert werden konnte. Aufgrund der vorliegenden Offerte der BLT vom 3. Juli 2017 für die Jahre 2017, 2018 und 2019 ergibt sich ein Sparpotenzial gegenüber Abrechnung 2016 auf rund 2 Mio. Fr. jährlich wiederkehrend, wobei die Offerte rechtlich nicht bindend ist. Die Einsparung der redundanten Gemeinkosten ist bei einer Fusion offensichtlich. Betriebliche Optimierungen sowie ein allfälliger bisheriger Abfluss aus dem System des öffentlichen Verkehrs können mit den aktuell zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht konkret errechnet werden.

2. *Da die AAGL gemäss Zeitungsartikel zu einem grossen Teil von der Erfüllung der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton BL profitiert, möchte ich wissen, über welche Zeitdauer diese Leistungsvereinbarungen/Konzessionen abgeschlossen wurden und wann frühestens Neuverhandlungen anstehen.*

In der Schweiz basiert der öffentliche Verkehr auf dem Personenbeförderungsregal des Bundes, bei dem durch die Vergabe von Konzessionen das Recht zur regelmässigen und gewerbsmässigen Beförderung von Personen an Transportunternehmen übertragen wird. 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 Personenbeförderungsrecht nach den Vorschriften der Gesetzgebung und der Konzession auszuüben. Die Konzession wird für höchstens 25 Jahre erteilt. Sie kann übertragen, ge-ändert 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. Buskonzessionen werden in der Regel für 10 Jahre vergeben.

Die Konzessionen der Auto Bus AG Liestal (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. Werden alle AAGL-Linien einbezogen, können die Konzessionen damit frühestens auf das Jahr 2020 bzw. 2024 auf eine andere Transportunternehmung übertragen werden. Daher hat die Offerte der BLT für die Linien der AAGL von 2017 bis 2019 keinerlei verbindlichen Charakter und kann gar nicht berücksichtigt werden.

Aktuell sind die Offertverhandlungen für die Jahre 2018 und 2019 am Laufen.

3. *Wenn der Verwaltungsrat der AAGL (Zitat: „unsere Strategie ist klar auf Eigenständigkeit ausgerichtet“) sich so eigenständig positioniert; Wie kann der Regierungsrat im Sinne der Baselbieter Öffentlichkeit sicherstellen, dass nicht unter dem Deckmantel einer Leistungsvereinbarung Doppelspurigkeiten entstehen, die letztendlich die SteuerzahlerInnen viel Geld kosten?*

In der Eigentümerstrategie vom 14. April 2015 hat der Regierungsrat betr. AAGL in der Rubrik Status/Stossrichtung 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.

Bereits am 18. März 2013 wurden alle drei (damaligen) Baselbieter Transportunternehmen des öffentlichen Regionalverkehrs eingeladen, um über die Themen der Einsparungen im öV ohne Leistungseinbussen, die Eigentümerstrategie und die Konzentration an einem Ort zur Vermeidung redundanter Gemeinkosten zu sprechen. Im Gegensatz zu Waldenburgerbahn AG und BLT AG war von der AAGL keine Reaktion erhältlich. Regierungsrat und Verwaltung waren dann vorerst primär mit der Integration der WB in die BLT beschäftigt. Beim Versuch, die AAGL-Aktien in Kantonsbesitz in das Finanzvermögen umzuwidmen, zeigte sich die AAGL mit Schreiben vom 24.04.2015 überrascht. In einem Schreiben direkt an die Finanzkommission und an die Bau- und Planungskommission vom 31. August 2015 erinnerte sich die AAGL nicht mehr an die Besprechung bei der Bau- und Umweltschutzdirektorin vom 26. Mai 2015 betr.

Eigentümerstrategie, konnte aber erwirken, dass die Umwidmung der Aktien in das Finanzvermögen in der Kommission abgelehnt wurde.

Nachdem die Variante Verkauf der AAGL-Aktien in Kantonsbesitz somit blockiert war, wird der Schwerpunkt der Diskussion erneut auf die Eigentümerstrategie, mit Konzentration der Kräfte an einem Ort zwecks Einsparungen im öV ohne Leistungseinbussen (u.a. durch Vermeidung redundanter Gemeinkosten), gelegt. Ob dies mit den Eigenständigkeitsbestrebungen der AAGL in Einklang gebracht werden kann, ist derzeit offen. Somit steht, insbesondere nach der mittlerweile vorliegenden Offerte der BLT vom 3. Juli 2017, die Frage der Ausschreibung insbes. der von der AAGL betriebenen Buslinien im Fokus. Genauere Abklärungen dazu und zu allfälligen Alternativen hat der Regierungsrat bereits in Auftrag gegeben.

Es ist auch festzuhalten, dass es mit dem neu implementierten Benchmark-System dem Besteller möglich ist, die Kosten der bestellten Leistung besser einzuschätzen und mit schweizweiten Werten zu vergleichen. Dies stärkt die Verhandlungsposition des Kantons bei den Angebotsverhandlungen. Die daraus entstehende indirekte Konkurrenzsituation zwischen den Transportunternehmen führt zu Optimierungen bei den Transportunternehmen, was der Zielsetzung entspricht, tiefere Kosten für den Kanton zu erreichen.

#### **4. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass eine transparente Kontrolle der Geldflüsse über Leistungsvereinbarungen gewährleistet ist, wenn der Kanton Baselland nur über 22% der Aktien verfügt? (Public Governance Richtlinien)**

Die Rollen des Kantons als Miteigentümer und als Besteller sind auseinander zu halten.

Als Eigentümer mit einem Aktienanteil von 22% hat der Kanton nur einen geringen Einfluss auf die AAGL. Vor allem hat er keinen Einfluss, wenn der Verwaltungsrat und das restliche Aktionariat nicht die gleiche Stossrichtung verfolgen wie der Kanton. Mit dem Anteil von 22% kann der Kanton nicht einmal Beschlüsse verhindern, die ein einfaches oder ein qualifiziertes Mehr erfordern.

Hingegen kann der Kanton, in seiner Rolle als Besteller, direkten Einfluss auf die Leistungserbringung und die daraus resultierenden Abgeltungen nehmen. Es stehen ihm hier Mittel wie die Offertverhandlungen, Zielvereinbarungen oder in letzter Konsequenz die Ausschreibung der Leistungen zur Verfügung. Zielvereinbarungen und Ausschreibungen bedürfen aber im Regionalbusverkehr zwingend der Mitwirkung des Bundes, der mit dem Kanton als Besteller auftritt.

Liestal, 7. November 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Sabine Pegoraro

Der Landschreiber: Peter Vetter