

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2017-603](#) von Klaus Kirchmayr: «Benchmark-Daten der OeV-Linien»
2017/603

vom 13. März 2018

1. Text der Interpellation

Am 30. November 2017 reichte Klaus Kirchmayr die Interpellation [2017-603](#) «Benchmark-Daten der OeV-Linien» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Im öffentlichen Verkehr agiert der Kanton als Besteller von Transport-Leistungen bei den verschiedenen Anbietern (z.B. BLT, BVB, Post, AAGL, SBB, etc.). Neben seinem Grundversorgungsauftrag bezieht der Kanton bei seiner Bestellung auch finanzielle Faktoren, allen voran den Kostendeckungsgrad der Linien mit ein. Alles zusammen führt alle 3 Jahre zu einem Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr, welchen der Landrat jeweils behandelt und verabschiedet.

Die konkrete Leistungserbringung erfolgt durch die verschiedenen Transport-Unternehmen, welche neben ökonomischen Kriterien noch eine ganze Reihe weiterer Kriterien erfüllen müssen, damit sie vom Bundesamt für Verkehr auch die Konzession für die Leistungserbringung erhalten.

Zu den ökonomischen/finanziellen Kriterien zählen neben den Fahrgastzahlen/-erträgen auch die Produktionskosten jeder Linie. So entsteht eine Erfolgsrechnung jeder ÖV-Linie, deren Daten auch als Benchmark in zukünftigen Bestell- bzw. Ausschreibungsprozessen verwendet werden können. In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen:

Fragen:

- 1. Wie sahen die Erfolgsrechnungen (Benchmarks) der durch den Kanton Baselland bestellten ÖV-Linien in den Jahren 2014, 2015 und 2016 aus (Aufschlüsselung je Linie und Jahr)?*
- 2. Welche Berechnungsmethodik steht hinter diesen Benchmarks?*
- 3. Wie werden diese Benchmarks im Bestellprozess des Kantons verwendet?*

2. Einleitende Bemerkungen

Der Landrat beschliesst den Generellen Leistungsauftrag (GLA) in der Regel alle vier Jahre, d.h. ein GLA ist normalerweise für vier Jahre gültig. Im GLA werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms festgelegt. Besteller, d.h. Kanton(e) und Bund einerseits und Transportunternehmen andererseits, schliessen alle zwei Jahre Angebotsvereinbarungen ab. Darin werden, basierend auf Planrechnungen der Unternehmen, das Angebot und die Abgeltung für die kommenden zwei Fahrplanperioden festgelegt. Dem Abschluss der Vereinbarungen gehen der Offertprozess und die Offertverhandlungen voraus.

Das BAV unterstützt die Kantone bei der Offertprüfung, insbesondere mittels Kennzahlenvergleich. Seit der Bestellperiode 2018/19 setzt der Kanton Basel-Landschaft zudem ein Benchmark-System ein, das ca. 500 Buslinien aus der ganzen Schweiz umfasst. Das System ist ein sehr nützliches Instrument bei der Beurteilung einer Offerte. Ist eine Offerte aus Sicht der Besteller nicht befriedigend, können die Transportunternehmen zur Einreichung weiterer Offertvarianten aufgefordert werden. Dabei werden – auch auf Grundlage des Benchmark-Systems – ambitionierte Vorgaben bezüglich der Vollkosten gemacht. Üblich sind mindestens eine Erst- und eine Zweitofferte, wobei in erster Linie über die Abgeltungen verhandelt wird (Kostenblöcke und prognostizierte Erträge), aber auch Anpassungen beim Angebot entweder aus finanziellen Gründen und/oder aufgrund Rückmeldungen aus dem öffentlichen Fahrplanverfahren vorgenommen werden.

Wenn sich die Besteller und die Transportunternehmen über die zu erbringenden Leistungen und die daraus resultierenden Abgeltungen einig sind, werden die Angebotsvereinbarungen vom Regierungsrat genehmigt und der Vorsteher/die Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion ermächtigt, die Vereinbarungen mit den Transportunternehmen zu unterzeichnen.

Die Plan- und Ist-Rechnungen, welche die Transportunternehmen den Bestellern einreichen, sind vertraulich. Vor dem Hintergrund möglicher Ausschreibungen von Buslinien können diese Daten dem Landrat und somit der Öffentlichkeit nicht offen gelegt werden.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie sahen die Erfolgsrechnungen (Benchmarks) der durch den Kanton Baselland bestellten ÖV-Linien in den Jahren 2014, 2015 und 2016 aus (Aufschlüsselung je Linie und Jahr)?*

Wie obenstehend dargelegt, sind diese Daten vertraulich und können nicht offen gelegt werden. Gesamthaft kann aber festgehalten werden, dass die im Kanton Baselland fahrenden Transportunternehmen gute bis sehr gute Werte erreichen.

2. *Welche Berechnungsmethodik steht hinter diesen Benchmarks?*

Das Benchmark-System erlaubt einen differenzierten Vergleich von Kosten und Qualität der von den Transportunternehmen im Kanton Basel-Landschaft erbrachten Bus- und Bahnleistungen des öffentlichen Verkehrs. Die Analyse erfolgt für Bahn und Bus separat, wobei einzelne Linien zu sogenannten Linienbündeln (nach Transportunternehmen und Region) zusammengefasst werden. Mangels Vergleichbarkeit fliesst die Ertragskraft der Transportunternehmen nicht in das Benchmark-System ein. Am Benchmark-System beteiligt sind neben dem Kanton Basel-Landschaft die Kantone Aargau, Bern, St. Gallen, Thurgau und Luzern. Es enthält Kennzahlen von rund 500 Bus- bzw. 115 Bahnlinien aus diesen Kantonen.

Die Beurteilung der Qualität erfolgt anhand der vom Kanton Basel-Landschaft periodisch in Auftrag gegebenen Befragung zur Kundenzufriedenheit. Aus den Detailergebnissen der Befragungen wird für jedes Transportunternehmen ein sogenannter TU-Index berechnet, welcher die Zufriedenheit der befragten Kunden mit den durch das Transportunternehmen

beeinflussbaren Qualitätsdimensionen abbildet.

Die Beurteilung der Kosten basiert auf den Produktionskosten pro Kilometer jeder Linie, vorgängig bereinigt um allfällige aperiodische Sonderaufwände, Vorsteuerkürzung und Infrastrukturkosten (nur Bahn). Da sich die Produktionsbedingungen jeder Linie (Fahrplan, Nachfrage etc.) unterscheiden, können auch diese bereinigten Kilometerkosten nicht direkt miteinander verglichen werden. Für einen fairen Vergleich wird deshalb für jede Linie mit einem Kostenmodell ein linienspezifischer Kosten-Benchmark berechnet, der die wichtigsten kostenrelevanten und von den Transportunternehmen kaum beeinflussbaren Produktionsbedingungen berücksichtigt. Die so ermittelten Kostenmodelle erklären die Mehrheit der Kostenunterschiede zwischen den Linien. Indem statt der Kilometerkosten jeder Linie die Abweichung von diesem Benchmark analysiert wird, kann der Einfluss der linienspezifischen Rahmenbedingungen zu einem grossen Teil egalisiert werden. Die verbleibenden Unterschiede (d.h. die Abweichungen vom Benchmark) sind zu grössten Teilen erklärbar durch nicht oder nur teilweise berücksichtigte Unterschiede in den Produktionsbedingungen (z.B. Lohnniveau, Sonder- oder Systemleistungen) sowie durch tatsächliche Effizienzunterschiede (unterschiedliches Verhalten der Transportunternehmen). Die Ergebnisse müssen entsprechend interpretiert werden. Die beiden Kostenmodelle werden in Abstimmung mit allen beteiligten Bestellern nicht offengelegt.

3. *Wie werden diese Benchmarks im Bestellprozess des Kantons verwendet?*

Das Benchmark-System zeigt den Bestellern, bei welchen Linienbündeln potentiell Handlungsbedarf zur Verbesserung von Kosten und/oder Qualität bestehen. Daneben liefert die Analyse Hinweise zur Optimierung der Produktionsbedingungen durch die Besteller – in enger Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen.

Den Transportunternehmen ermöglicht das Benchmark-System eine Standortbestimmung im Sinne eines möglichst fairen Vergleichs der eigenen Leistung mit denjenigen anderer Unternehmen und fördert insofern auch den (virtuellen) Wettbewerb innerhalb der Branche.

Liestal, 13. März 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann