

Vorlage an den Landrat

Titel: 2017-243
Beantwortung der Interpellation 2017/243 von Sandra Strüby: «OEV-Strategie – zurück auf Feld 1?»

Datum: 12. September 2017

Nummer: 2017-243

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

2017-243

Beantwortung der Interpellation [2017/243](#) von Sandra Strüby: «OEV-Strategie – zurück auf Feld 1?»

vom 12. September 2017

1. Text der Interpellation

Am 15. Juni 2017 reichte Sandra Strüby die Interpellation [2017/243](#) «OEV-Strategie – zurück auf Feld 1?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

In den aktuellen Verlautbarungen zu der in Aussicht genommenen Integration der Autobus AG Liestal in die BLT wird ein Einsparungspotenzial in Millionenhöhe angekündigt. Während eine klare Informationsführerschaft durch den Regierungsrat oder die BUD nicht zu erkennen ist, sorgt die eigentümliche Kommunikation der Transportunternehmen via Generalversammlung und Medien für Verunsicherung und Verwirrung. Unbeantwortet bleiben die zentralen Fragen zu den Konsequenzen der genannten Kostensenkungen.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um Beantwortung folgender Fragen:

- 1. Kann der Regierungsrat Aussagen machen, wie sich die erwähnten Kostensenkungen begründen?*
- 2. Kann der Regierungsrat die Grössenordnung der veröffentlichten Einsparungsmöglichkeiten ohne Leistungsabbau bestätigen?*
- 3. Seit wann kennt der Regierungsrat das geschätzte Kostensenkungspotenzial und weshalb wurde dieses bei den Abbaumassnahmen im ÖV-Bereich nicht berücksichtigt oder zumindest kommuniziert?*
- 4. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass die Realisierung der erwähnten Einsparungen durch die Optimierung der Anbieterstruktur eine grundsätzliche Überarbeitung und Neuauflage der Angebotsplanung – insbesondere die Rücknahme von bereits beschlossenen Abbaumassnahmen – zur Folge haben muss?*
- 5. Hat der Regierungsrat anstelle einer generellen Neuauflage allenfalls die Rücknahme einzelner Leistungskürzungen in Aussicht genommen?*
- 6. Wann kann der Landrat mit der Vorlage aktualisierter Entscheidungsrundlagen rechnen?*

2. Einleitende Bemerkungen

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, 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. 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. Die Konzessionen können damit frühestens auf das Jahr 2020 bzw. 2024 auf eine andere Transportunternehmung übertragen werden.

3. Beantwortung der Fragen

1. Kann der Regierungsrat Aussagen machen, wie sich die erwähnten Kostensenkungen begründen?

Der Regierungsrat kann zu den erwähnten Kostensenkungen nur teilweise und generell eine Aussage machen. Kostensenkungen durch Einsparungen im Overhead-Bereich sind nachvollziehbar und wären im Falle einer Fusion zu erwarten. Weitergehende Aussagen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Der Regierung und der Abteilung öffentlicher Verkehr liegt zwar eine Offerte der BLT für die Linien der AAGL vor. Diese ist allerdings nicht rechtsverbindlich, weil die Offerte aufgrund der laufenden Konzessionen der AAGL gar nicht angenommen werden könnte. Sie lässt auch keine Aussagen zu, wie die BLT die erwähnten Kostensenkungen zu erreichen gedenkt.

2. Kann der Regierungsrat die Grössenordnung der veröffentlichten Einsparungsmöglichkeiten ohne Leistungsabbau bestätigen?

Nein, dazu ist zum heutigen Zeitpunkt keine Stellungnahme möglich. Da die Konzessionen der AAGL noch mind. zwei Jahre weiterlaufen, kann eine heute vorliegende Konkurrenzofferte nicht als verbindlich betrachtet werden.

3. Seit wann kennt der Regierungsrat das geschätzte Kostensenkungspotenzial und weshalb wurde dieses bei den Abbaumassnahmen im ÖV-Bereich nicht berücksichtigt oder zumindest kommuniziert?

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 bis 2019 eingereicht. Das Schreiben ging in Kopie an das Bundesamt für Verkehr.

Zu diesem Zeitpunkt waren die Abbaumassnahmen durch den Landrat bereits beschlossen (Landratsbeschluss zum 8. Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021 vom 23. März 2017). Grund für die Kürzungen beim Angebot war allerdings die Vorgabe des Landrates vom 25. Februar 2016, wonach die finanziellen Mittel für den ÖV ab dem Fahrplanjahr 18 im Umfang von CHF 0.9 Mio. zu kürzen sind. Zudem erreichen die durch die Sparmassnahme betroffenen Linien den gemäss Angebotsdekret geforderten Kostendeckungsgrad von 25 – 30 % nicht. Eine Verknüpfung von Einsparungen beim Leistungseinkauf mit Einsparungen durch Sparmassnahmen gemäss Vorgabe des Landrates ist somit aufgrund der vorhandenen Vorgaben heute nicht möglich.

4. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass die Realisierung der erwähnten Einsparungen durch die Optimierung der Anbieterstruktur eine grundsätzliche Überarbeitung und Neuauflage der Angebotsplanung – insbesondere die Rücknahme von bereits beschlossenen Abbaumassnahmen – zur Folge haben muss?

Nein, vgl. die Antworten auf Frage 1 und auf Frage 3 (zweiter Abschnitt).

5. Hat der Regierungsrat anstelle einer generellen Neuauflage allenfalls die Rücknahme einzelner Leistungskürzungen in Aussicht genommen?

Der Regierungsrat hat mit der Vorlage des 8. GLA den gesetzlichen Auftrag und den Auftrag des Landrats erfüllt.

6. Wann kann der Landrat mit der Vorlage aktualisierter Entscheidungsgrundlagen rechnen?

Sofern das Stimmvolk am 26. November 2017 den Landratsbeschluss vom 23. März 2017 betreffend Umstellung der S9 («Läufelfingerli») auf Busbetrieb annimmt, ist mit keiner neuen Vorlage zu rechnen. Andernfalls wird eine neue Landratsvorlage zum 8. GLA für die Jahre 2020/21 ausgearbeitet werden müssen. Der Zeitplan für diesen Fall steht noch nicht fest.

Liestal, 12. September 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
Sabine Pegoraro

Der Landschreiber:
Peter Vetter