

## Vorlage an den Landrat

---

**Titel:** Beantwortung der Interpellation [2017-133](#) von Rolf Richterich:  
«ÖV 2.0: Effizienzsteigerung im TNW»

**Datum:** 5. September 2017

**Nummer:** 2017-133

**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

2017-133

### Beantwortung der Interpellation [2017/133](#) von Rolf Richterich: «ÖV 2.0: Effizienzsteigerung im TNW»

vom 5. September 2017

#### 1. Text der Interpellation

Am 23. März 2017 reichte Rolf Richterich die Interpellation [2017/133](#) «ÖV 2.0: Effizienzsteigerung im TNW» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Dem Vernehmen nach wurden innerhalb des TNW verschiedene Massnahmen ergriffen, um die Abgeltungsbelastung für die TNW-Kantone zu senken.*

*Wir bitten den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:*

- 1. Welche Effizienzsteigerungsmassnahmen wurden von den Transportunternehmen, die Mitglied im TNW NWCH sind, bis anhin vorgenommen?*
- 2. Welche finanziellen Auswirkungen haben diese Massnahmen auf die einzelnen Kantone und konkret auf den Kanton Baselland?*
- 3. Führten diese Massnahmen zu einem Angebotsabbau oder effektiv zu Effizienzsteigerungen?*
- 4. Sind weitere Massnahmen vorgesehen und wenn ja, welche Massnahmen sind dies und wie ist der Terminplan für die Umsetzung?*

#### 2. Einleitende Bemerkungen

Die am Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) beteiligten Kantone haben sich auf ein gemeinsames Vorgehen bei der Bestellerstrategie geeinigt. Definiert wurden verschiedene kurz- sowie mittel- bis langfristige Massnahmen mit dem Ziel, den Kostendeckungsgrad der Linien im TNW-Gebiet zu erhöhen. Dieses Ziel ist nicht gleichzusetzen mit dem Ziel, die Abgeltungsbelastung zu senken. Die Senkung der Abgeltungen ist angesichts steigender Nachfrage und damit zusammenhängendem Angebotsausbau, der Beschaffung von neuem Rollmaterial, neuer Technologien und anderer, kostentreibender Faktoren kein realistisches Ziel.

Um einen höheren Kostendeckungsgrad zu erreichen, sollen sowohl die Transportunternehmen als auch die Kunden einen Beitrag leisten.

#### 3. Beantwortung der Fragen

- 1. Welche Effizienzsteigerungsmassnahmen wurden von den Transportunternehmen, die Mitglied im TNW NWCH sind, bis anhin vorgenommen?*

Die fünf im TNW-Raum tätigen Transportunternehmen Autobus AG Liestal (AAGL), Baselland Transport AG (BLT), Basler Verkehrsbetriebe (BVB), PostAuto AG (PAG) und Schweizerische Bundesbahnen (SBB) haben in den letzten Jahren bereits diverse Massnahmen zur Effizienzsteigerung geplant und teilweise schon umgesetzt, weitere werden folgen. Nachfolgend sind beispielhaft Massnahmen aufgeführt.

- Betriebsabläufe und Prozesse wurden optimiert und standardisiert. Z.B. wurden Fahrer-Ablösekonzepte verbessert, neue Planungs- und Distributionssysteme eingesetzt, welche die Arbeit vereinfachen und damit effizienter gestalten oder Fahrgastzahl- und -informationssysteme innerhalb von schweizweit tätigen Unternehmen standardisiert.
- Zwischen den Transportunternehmen wurden Synergien gesucht. So betreibt die BVB ein Kompetenzzentrum für Leitstellensysteme, an das auch die BLT angebunden ist. Umgekehrt betreibt die BLT das Kompetenzzentrum für den digitalen Vertrieb. Synergien werden weiterhin gesucht und genutzt werden.
- Die Transportunternehmen lagern Bereiche, welche nicht zu ihrem Kerngeschäft gehören, an Dritte aus (Bsp. der Reinigungs-/Unterhaltsbereich oder IT-Dienstleistungen).
- Im Vertrieb wurden dank Produktivitätssteigerungen bei den bedienten Verkaufsstellen sowie innovativen Online- und Mobile-Kanälen Effizienzgewinne verzeichnet.
- Durch die Digitalisierung und mobile Apps können im Ticketverkauf längerfristig Kosten eingespart werden.
- Ein Transportunternehmen setzt sog. Eco-Coaches ein, die das Fahrpersonal begleiten und gemeinsam mit ihnen den Fahrstil analysieren. Ziel ist die Reduktion des Energieverbrauchs durch einen optimalen Fahrstil.

*2. Welche finanziellen Auswirkungen haben diese Massnahmen auf die einzelnen Kantone und konkret auf den Kanton Baselland?*

Vorab ist anzumerken, dass es schwierig ist, den Einfluss der Effizienzsteigerungsmassnahmen auf die Abgeltungen ganz genau zu beziffern. Grund dafür ist, dass die Abgeltungen von zahlreichen Faktoren abhängen – vom (sich von Jahr zu Jahr ändernden) Angebot und den Erträgen in erster Linie, aber auch vom Alter der Fahrzeuge, von Dieselpreisen, von Overhead-Kosten, etc. Zudem erschwert die Tatsache, dass sowohl der Bund als auch andere Kantone Linien mitfinanzieren, die Zuscheidung von Effizienzgewinnen zusätzlich. Die nachfolgenden Ausführungen beruhen im Wesentlichen auf der Angabe der Transportunternehmen.

Der Abgeltungsbedarf der AAGL konnte von 2011 auf 2017 um 15% reduziert werden. Diese Reduktion ist allerdings nicht allein auf Effizienzsteigerungsmassnahmen zurück zu führen, da in besagtem Zeitraum auch Tarife erhöht wurden.

Die Effizienzsteigerungen bei der BVB haben mehrheitlich Einsparungen für den Kanton Basel-Stadt zur Folge. Im Rahmen des Staatsvertrages (Abgeltungsrechnung) profitiert aber auch der Kanton Basel-Landschaft, da ein Überhang an Busleistungen der BVB auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft besteht.

Mit der Integration der WB in die BLT konnten Synergien erzielt und die Abgeltungssumme um CHF 300'000 jährlich reduziert werden. Ferner konnten gemäss Angaben der BLT Kostensteigerungen in der bisherigen WB von rund 800'000 Franken jährlich vermieden werden.

Die PAG konnte die Abgeltungen für die Jahre 2016/17 reduzieren, lag damit unter den Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr und hat die Vorgaben des Kantons eingehalten. Auf den PostAuto-Linien im Baselbiet führten Effizienzsteigerungen und Tarifmassnahmen im TNW in den Jahren 2016 und 2017 zu Einsparungen für die Besteller (neben dem Kanton BL auch die Kantone AG und SO) von insgesamt rund CHF 47'000 (2016 zu 2015) bzw. CHF 660'000 (2017 zu 2015). Der Anteil des Kantons BL an den Einsparungen bei den Abgeltungen beträgt gemäss einer groben Schätzung etwas mehr als die Hälfte.

Von den Effizienzsteigerungen bei der SBB profitierte der Kanton insofern, als dass die Kosten stabil blieben.

3. *Führten diese Massnahmen zu einem Angebotsabbau oder effektiv zu Effizienzsteigerungen?*  
Die Effizienzsteigerungen führten nicht zu einem Angebotsabbau. Nur dank Effizienzsteigerungen der Transportunternehmen war es in den letzten Jahren überhaupt möglich, sinnvolle und notwendige Angebotserweiterungen zu finanzieren.

4. *Sind weitere Massnahmen vorgesehen und wenn ja, welche Massnahmen sind dies und wie ist der Terminplan für die Umsetzung?*

Wie eingangs geschrieben, wurden die Transportunternehmen im Rahmen der TNW Bestellerstrategie beauftragt, in den nächsten sechs Jahren nachhaltige Vollkostensenkungen in der Grössenordnung von 10% zu erzielen. Die BVB hat sich in ihrer Strategie bis 2021 selber eine jährliche Effizienzsteigerung von 4% zum Ziel gesetzt.

Zu diesem Zweck werden die Transportunternehmen ihre Anstrengungen weiterführen.

Liestal, 5. September 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:  
Sabine Pegoraro

Der Landschreiber:  
Peter Vetter