

## Vorlage an den Landrat

---

Titel: **Beantwortung der Interpellation [2017/134](#): «ÖV 2.0: Überprüfung Beteiligung des Kantons BL an der BLT»**

Datum: 2. Mai 2017

Nummer: 2017-134

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

2017/134

### Beantwortung der Interpellation [2017/134](#): «ÖV 2.0: Überprüfung Beteiligung des Kantons BL an der BLT»

vom 02. Mai 2017

#### 1. Text der Interpellation

Am 23. März 2017 reichte Rolf Richterich die Interpellation [2017/134](#) «ÖV 2.0: Überprüfung Beteiligung des Kantons BL an der BLT» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Der Kanton Basel-Landschaft hält 43.1% die weitaus grösste Beteiligung an der BLT. Weitere Eigentümer sind Gemeinden BL mit 21.8 %, der Bund mit 16%, die Kantone SO und BS mit 9.0%, resp. 7.9%, Gemeinden SO mit 1.1% sowie Private mit 0.8%.*

*Gemäss der Public Corporate Governance-Richtlinie handelt es sich entsprechend dem Zweikreis-Modell bei der BLT um eine strategisch wichtige Beteiligung.*

*Hierzu ergeben sich folgende Fragen an den Regierungsrat:*

- 1. Wie kommt der Regierungsrat zur Auffassung, dass die kantonale Beteiligung strategisch wichtig ist?*
- 2. Wie wird bei der Beteiligung an der BLT die Aufgabenteilung zwischen den Organisationseinheiten gemäss der PCG-Richtlinie sichergestellt?*
- 3. Wieso werden Infrastruktur und Betrieb nicht konsequent getrennt?*
- 4. Was wären die Folgen einer (teilweisen) Veräusserung der Beteiligung des Kantons an der BLT?*

#### 2. Beantwortung der Fragen

- 1. Wie kommt der Regierungsrat zur Auffassung, dass die kantonale Beteiligung strategisch wichtig ist?*

Der öffentliche Verkehr (ÖV) muss in der Nordwestschweiz stark verankert sein, sich kontinuierlich weiterentwickeln und einen Beitrag an die positive Entwicklung der Region im Rahmen eines verkehrsträger-optimierten Gesamtsystems leisten. Dies ist mit einer integralen, gegenseitig unter allen Beteiligten abgestimmten Planung zu erreichen. Die BLT ist – wenngleich aus der Kantons-Verwaltung ausgelagert – verlängerter Arm des Regierungsrates zur Realisierung der definierten Politik im öffentlichen Verkehr. Allein schon der Name der Firma – Baselland Transport AG – bringt dies als Identifikationsbegriff (Brand) zum Ausdruck.

Die BLT AG strebt die Übernahme weiterer Linien des öffentlichen Verkehrs an. Die Automobilgenossenschaft Sissach Eptingen (AGSE) sowie die Waldenburgerbahn AG (WB) konnten bereits mit Erfolg in die BLT integriert werden. Dadurch schafft das Unternehmen eine einheitliche Trägerorganisation des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft. Eine weitere Konzentration des nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehrs wird unterstützt. Damit sollen weitere Kostensenkungen erzielt werden können.

Die BLT AG pflegt einen regelmässigen Austausch und Kontakt mit denjenigen Gemeinden, in denen sie ÖV-Dienstleistungen erbringt. Die Zusammenarbeit mit anderen Kantonen findet im Rahmen des TNW statt und wird mit dem Kanton Basel-Stadt primär im Staatsvertrag geregelt. Ergänzend finden Eisenbahngesetz und der interkantonale Verteilschlüssel Anwendung. Mit Einführung von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) übernimmt der Bund ab 2016 die Finanzierung von Infrastruktur und Abschreibungen. Die BLT nimmt dabei nach Eisenbahngesetz eine noch wesentlichere Rolle ein als bisher.

Die BLT AG stellt die bisher und künftig vom Kanton Basel-Landschaft in Infrastruktur sowie Rollmaterial getätigten Investitionen sicher und gewährleistet deren Schutz. Zurzeit sind Werte in der Grössenordnung von einer Milliarde Franken investiert, die Generationen-Charakter haben.

*2. Wie wird bei der Beteiligung an der BLT die Aufgabenteilung zwischen den Organisationseinheiten gemäss der PCG-Richtlinie sichergestellt?*

Das operative Geschäft mit den Transportunternehmen, so auch mit der BLT AG, wird von der Abteilung öffentlicher Verkehr in der Auftraggeber-Rolle abgewickelt.

Die Abteilung Wirtschaft und Finanzen (AWF) der BUD in der (Mit-)Eigentümer-Rolle bereitet – unabhängig von der Abteilung öffentlicher Verkehr – die Eigentümerstrategie zusammen mit der FKD vor; die AWF bereitet die Wahlen von Vertretenden in den VR sowie die Vertretung an der GV, alles per Regierungsratsbeschluss, vor.

Der Regierungsrat wählt fachkompetente Vertreter, die das Anforderungsprofil des Verwaltungsrates erfüllen, das Vertrauen des Regierungsrates geniessen und die Interessen des Kantons deziert vertreten. Vom Kanton bestimmte VR-Mitglieder und Aktienvertreter werden mittels Regierungsratsbeschluss instruiert.

*3. Wieso werden Infrastruktur und Betrieb nicht konsequent getrennt?*

In der Eigentümerstrategie vom Januar 2016 ist festgehalten, dass über eine allfällige Trennung von Infrastruktur und Betrieb, sofern dies aus organisatorischen sowie wirtschaftlichen Gründen Sinn macht, nach der Integration der WB AG in die BLT AG entschieden wird, dies in Abhängigkeit zu Bundesvorgaben.

Bisher nimmt die Integration der WB in die BLT bzw. die Total-Erneuerung der WB sehr viel Ressourcen in Anspruch, so dass ohne offensichtlichen Mehrwert einer derartigen Auftrennung dieses Thema noch nicht aufgearbeitet wurde. Bisher wurde vor allem zusätzlicher, unproduktiver Administrativaufwand erkannt.

Von Seiten Bund ist kein neues Signal eingetroffen, das auf die Notwendigkeit raschen Handelns hinweist.

*4. Was wären die Folgen einer (teilweisen) Veräusserung der Beteiligung des Kantons an der BLT?*

Die BLT ist eines der Flaggschiffe unter den Beteiligungen des Kantons Basel-Landschaft mit erheblicher Identifikationswirkung, allein schon durch die Namensgebung, unterstützt durch die allwärts bekannte Farbgebung. Das Signal, das insbesondere gegenüber dem Kanton Basel-Stadt ausgesendet würde, wenn man sich an der BLT nicht mehr beteiligen wollte, würde viele Problemstellungen noch aufwändiger lösen lassen. Die Idee der weiteren Konzentration des nicht schieneengebundenen öffentlichen Verkehrs würde nur erheblich erschwert verfolgbar.

Weiter würde sich die Frage stellen, an wen eine Beteiligungsveräusserung erfolgen sollte. Gewinnverteilung ist per Definition keine Vorgesehen (vgl. Statuten der BLT AG, Art. 24 Abs. c; GS 745.101 Bundesgesetz über die Personenbeförderung Art. 36 Abs. 2; GS 742.101 Eisenbahngesetz Art. 67). Das Interesse eines möglichen Käufers, ohne Gewinnaussichten die vom Kanton Basel-Landschaft verfolgte koordinierte Verkehrspolitik im Bereich des öffentlichen Verkehrs weiter zu verfolgen, ist nicht a priori gegeben.

Private Investoren wären ohne weitgehende Garantien der öffentlichen Hand nicht in der Lage oder bereit, die notwendigen, umfangreichen und langfristigen Investitionen (vgl. Antwort zu Frage 1) zu tätigen bzw. zu übernehmen. Zudem wäre damit zu rechnen, dass eine privatisierte Institution nebst höheren Kapitalbeschaffungskosten zusätzlich erhebliche kostenintensive Risikozuschläge einrechnen müsste, was den Leistungsauftrag weiter wesentlich verteuern würde.

Zudem wäre, mangels Markt für derartige Aktien und mangels entsprechender Nachfrage, mit einem Verkaufspreis zu rechnen, welcher klar als Verlustgeschäft zu erwarten wäre.

Liestal, 02. Mai 2017

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:  
Thomas Weber

Der Landschreiber:  
Peter Vetter