

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2018/946 von Rolf Blatter: «Effizienter ÖEV» 2018/946

vom 15. September 2020

1. Text des Postulats

Am 15. November 2018 reichte Rolf Blatter das Postulat 2018/946 «Effizienter ÖEV» ein, welches vom Landrat am 29. August 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Mehrere Anbieter aus dem In- und Ausland sind im Geschäft mit dem ÖV in der Region Nordwestschweiz tätig - sowohl im Verkehr mit schienengebundenen Verkehrsträgern als auch mit Bussen auf der Strasse. Diese Anbieter haben verschiedene Besitzer und bedienen teilweise nur einen oder aber mehrere Verkehrsträger. BVB und BLT arbeiten bereits heute in vielen Gebieten zusammen, kaufen Teile der beidseits der Kantonsgrenzen erforderlichen Produkte und Dienstleistungen gemeinsam ein und profitieren vom Gesetz der grossen Zahlen. Das betrifft insbesondere die Nutzung von Leitstellen, Störungsmanagement, Serverleistungen für Billett-Automaten, etc.

Ein Staatsvertrag aus dem Jahr 1980 regelt die Zusammenarbeit der beiden Basel beim ÖV. BVB-Tramlinien dürfen gemäss diesem Staatsvertrag nicht an andere Anbieter vergeben werden. Seit 2005 dürfen Buslinien gemäss geändertem ÖV-Gesetz öffentlich ausgeschrieben werden. Diese Möglichkeit wird hingegen nur von 5 % der Betreiberkantone genutzt – hauptsächlich im Kanton Bern.

Untersuchungen haben gezeigt, dass die Betriebskosten bei den verschiedenen Anbietern variieren, teilweise ganz beträchtlich. Die Festlegung der Fahrpreise hingegen obliegt dem Tarifverbund Nordwestschweiz TNW – ungeachtet unterschiedlicher Produktionskosten der verschiedenen TNW-Partner. Grundsätzlich sollte aber der Anbieter mit den günstigsten Produktionskosten die entsprechenden Linien bedienen können. Durch einen allenfalls angepassten Anbieter-Mix sollten sich günstigere Herstellkosten auch in günstigeren Fahrpreisen niederschlagen; und gleichzeitig die kantonalen Beiträge über jährliche GWL reduzieren können.

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen und zu berichten:

- 1. Mit welchen Massnahmen können die Produktionskosten für die Erbringung der ÖV-Leistungen optimiert werden?*
- 2. Würden sich in diesem Zusammenhang Alternativen der Zusammenarbeit zwischen allen Anbietern im ÖV aufdrängen?*
- 3. Ist der TNW das richtige Gefäss für die Fixierung der Fahrpreise?*

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Einleitende Bemerkungen

Der Regierungsrat hat sich im Jahr 2017 mit der Strategie bei der Bestellung von Angeboten im öffentlichen Verkehr befasst. Er hat entschieden, dass Einsparungen bei der Bestellung des Busangebots durch den Abschluss von Zielvereinbarungen zwischen dem Kanton Basel-Landschaft als Besteller und den Transportunternehmen (AAGL, BLT, PostAuto Schweiz) als Anbieter erzielt werden sollen.

Die Zielvereinbarungen wurden in der Zwischenzeit abgeschlossen (AAGL, BLT) resp. sind derzeit im Abschluss (PostAuto). Die Höhe der Zielvorgaben wurde auf Grundlage des interkantonalen Benchmarksystems festgelegt. Dabei hat sich gezeigt, dass die Transportunternehmen ihre Leistungen bereits heute zu konkurrenzfähigen Kosten erbringen – sie liegen mehrheitlich im Durchschnitt der Buslinien oder gar darunter. Die vereinbarten Zielwerte sind somit ambitioniert und zwingen die Transportunternehmen, ihre Produktionskosten durch Effizienzsteigerungen weiter zu senken. Mit welchen Mitteln sie dies tun, liegt in ihrer Kompetenz. Erreichen die Transportunternehmen die finanziellen Zielvorgaben nicht, werden die betroffenen Linien ausgeschrieben.

Was die Tariffrage anbelangt, so kann im Gegensatz zu anderen Branchen im öffentlichen Verkehr kein direkter Zusammenhang zwischen den Produktionskosten und den (Fahr-)Preisen hergestellt werden. So basiert denn auch der Verbundtarif nicht auf dem «Kosten-Plus-Pricing-Prinzip». Dies hat verschiedene Gründe, unter anderem, dass unterschiedliche Produktionskosten nicht zwingend auf einen ineffizienten Betrieb zurückzuführen sind, sondern z.B. mit der Charakteristik einer Linie (städtisch/ländlich) zusammenhängen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass tiefere Produktionskosten nicht direkt zu niedrigeren Tarifen führen.

2.2. Beantwortung der Fragen

1. *Mit welchen Massnahmen können die Produktionskosten für die Erbringung der ÖV-Leistungen optimiert werden?*

Als Besteller der ÖV-Leistungen sorgt der Kanton Basel-Landschaft bei und mit der Planung des Angebots für bestmögliche Rahmenbedingungen. Je weniger Fahrzeuge und Chauffeurstunden nötig sind, um die geplanten Verbindungen zu fahren, desto kostengünstiger können die Leistungen produziert werden. Dabei ist entscheidend, dass keine langen Standzeiten oder sogenannte Ein- und Ausstellfahrten (Leerfahrten) notwendig sind. Für eine kostengünstige Produktion relevant ist somit auch der Standort des Bus- (resp. Tram-) Depots.

Des Weiteren führen Optimierungen der innerbetrieblichen Abläufe zu Kosteneinsparungen. Die Suche und Definition entsprechender Massnahme ist ständige Aufgabe der Transportunternehmen, da sie ihre Prozesse am besten kennen. Dazu gehört auch, Synergiepotenziale zu eruieren und wo sinnvoll Kooperationen mit anderen Anbietern einzugehen.

2. *Würden sich in diesem Zusammenhang Alternativen der Zusammenarbeit zwischen allen Anbietern im ÖV aufdrängen?*

Nein. Aufgrund der ambitionierten Vorgaben in den Zielvereinbarungen sind die Transportunternehmen gezwungen, ihre Kosten zu senken. Wenn dies durch Kooperationen möglich ist, werden die Transportunternehmen solche eingehen, z.B. bei der Beschaffung von Rollmaterial oder im Bereich der Digitalisierung. Dies hat in den letzten Jahren bereits vermehrt stattgefunden, wobei Kooperationen nicht nur innerhalb der Region, sondern auch überregional vereinbart wurden. Dies ist aus Sicht des Regierungsrates zu begrüßen, da dadurch neben finanziellen Einsparungen auch der Erfahrungsaustausch auf fachlicher Ebene gefördert wird.

3. *Ist der TNW das richtige Gefäss für die Fixierung der Fahrpreise?*

Vorab ist festzuhalten, dass die Fahrpreise im TNW durch die im TNW vertretenen fünf Transportunternehmen AAGL, BLT, BVB, PAG und SBB festgelegt werden und nicht durch den gesamten TNW. Die Kantone BL und BS haben ein Vetorecht, sie können also Tarifmassnahmen verhindern,

aber nicht initiieren. Die anderen drei im TNW vertretenen Kantone AG, JU und SO kennen kein solches Vetorecht.

Mit der Erteilung der Betriebskonzession durch den Bund erhält ein Transportunternehmen das Recht, Reisende regelmässig und gewerbsmässig zu befördern. An dieses Transportrecht sind gewisse Grundpflichten geknüpft, die in der Konzessionsverfügung (Personenbeförderung) ausgeführt werden. Dazu gehört die Tarifpflicht: Art. 15, Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) legt fest, dass die Unternehmen für ihre Leistungen Tarife aufstellen müssen. Weiter schreibt das PBG vor, dass sich die Tarife «nach dem Umfang und der Qualität der Leistung und nach den Kosten des Angebots» richten und der «Erzielung angemessener Erträge dienen» (Art. 15, Abs. 2).

Da die Tarife von den beteiligten Unternehmen gemeinsam festgelegt werden, ist es richtig, dass die im TNW vertretenen Transportunternehmen die Preise fixieren. Dabei berücksichtigen sie neben den nationalen Entwicklungen im Tarifwesen auch die lokalen Gegebenheiten und die allenfalls von den Bestellern geforderten Tarifmassnahmen.

Aktuell befindet sich die Tariflandschaft Schweiz in einem Wandel. Welchen Einfluss dieser Wandel auf die Fixierung der Fahrpreise hat, wird sich in den kommenden Jahren zeigen.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2018/946 «Effizienter OEV» abzuschreiben.

Liestal, 15. September 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich