

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

### **betreffend Effizienter ÖV**

2018/946

vom 19. Februar 2021

#### **1. Ausgangslage**

Der Landrat überwies am 29. August 2019 das Postulat 2018/946 «Effizienter ÖEV» von Rolf Blatter. Der Regierungsrat wird gebeten, zu prüfen und zu berichten,

- 1) mit welchen Massnahmen die Produktionskosten für die Erbringung der ÖV-Leistungen optimiert werden können,
- 2) ob sich in diesem Zusammenhang Alternativen der Zusammenarbeit zwischen allen Anbietern im ÖV aufdrängen würden und
- 3) ob der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) das richtige Gefäss für die Fixierung der Fahrpreise ist.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat aus, dass es sich bei der Effizienzsteigerung um eine Daueraufgabe handle. 2017 entschied der Regierungsrat, mit den Transportunternehmen (TU) BLT, AAGL und Postauto AG Zielvereinbarungen abzuschliessen. Die ÖV-Leistungen werden gemäss einem interkantonalen Benchmark bereits heute zu konkurrenzfähigen Kosten erbracht, trotzdem müssen Produktionskosten gesenkt werden, um die Zielwerte zu erreichen. Werden die Zielvorgaben nicht erreicht, werden die betreffenden Linien ausgeschrieben.

Zu Frage 1) hielt der Regierungsrat fest, Leistungen könnten effizienter erbracht werden, indem innerbetriebliche Abläufe sowie Umläufe und Einsatzpläne optimiert werden (weniger Fahrzeugkilometer/Chaffeurstunden; keine langen Standzeiten oder Leerfahrten). Zudem können die TU Synergiepotenziale eruieren.

Die Frage 2) wird mit Nein beantwortet. Die Vorgaben in den Zielvereinbarungen zwingen die TU, die Kosten zu senken. Ist dies durch Kooperationen möglich, werden diese eingegangen. Die Zusammenarbeit hat in den letzten Jahren bereits überregional stattgefunden.

Zu Frage 3): Die Fahrpreise werden von den im TNW vertretenen fünf TU fixiert; die Fixierung ist Pflicht der TU (§ 15 Abs. 1 [Personenbeförderungsgesetz](#)). Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt können mit ihrem Vetorecht Preisanpassungen verhindern, aber nicht initiieren.

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die eingeleiteten Massnahmen zur Steigerung der Effizienz im öffentlichen Verkehr aktuell ausreichen. Die Entwicklung der Kosten wird weiterhin beobachtet und bei Bedarf werden weitere Massnahmen eingeleitet.

Der Regierungsrat beantragt Abschreibung des Postulats.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission beriet das Geschäft an ihren Sitzungen vom 26. November und 10. Dezember 2020 im Beisein von Baudirektor Isaac Reber und BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi. Als Fachvertretung der Abteilung öffentlicher Verkehr waren Eva Juhasz, Leiterin, und Bruno Schmutz, Betriebswirtschafter, anwesend.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Ein Kommissionsmitglied monierte, dass die Massnahmen für die Optimierung im ÖV etwas dürftig erschienen. Die Verwaltung verwies darauf, dass die TU ihren Betrieb am besten kennen würden. Es sei die Aufgabe des Kantons, Vorgaben zu machen – allerdings auch nicht allzu viele, denn diese könnten unter Umständen mehr schaden als nützen. Hingegen sei es nicht Aufgabe des Kantons, in die betrieblichen Abläufe einzugreifen. Seitens Kommission wurde nach dem Inhalt der Vereinbarungen mit den TU gefragt. Die Verwaltung führte aus, die Zielvereinbarungen stellten einen Anreiz dar, damit sich die TU besser organisieren und effizienter wirtschaften. Ziel seien sinkende Preise bei stabiler Qualität und Leistung. Problematisch wäre es, von den TU gleichzeitig eine Effizienzsteigerung und eine Steigerung der Qualität zu verlangen. Die TU sollten verstärkt mitdenken. Wie die vereinbarte Kosteneinsparung umgesetzt werde, sei den TU überlassen. Als Beispiele wurden genannt, dass ein Bus zwei Jahre länger in Betrieb bleiben könne oder Stillstandzeiten optimiert werden könnten. Qualität und Preis würden durch den Kanton überwacht. Die Effizienz der Unternehmen hänge aber auch von der Planung des Kantons ab, nämlich von der Gestaltung der ÖV-Linien. Etliche Abläufe konnten dank Ideen entweder der TU oder der Abteilung ÖV bereits optimiert werden. Auf Nachfrage hin erklärte die Verwaltung, es gebe keine Vorgabe für eine Steigerung der Kundenzufriedenheit, die bei 76 % liege. Den TU sei jedoch an einem guten Image gelegen. Über die Ausschreibung von Konzessionen sei ferner nachgedacht worden, jedoch sei dies sehr komplex und aufwändig.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob die Reserven in den Geschäftsbilanzen der TU für die Kompensation der mit den Zielvereinbarungen verordneten Leistungseinsparungen genutzt würden. Die Verwaltung hielt fest, Reserven dienten grundsätzlich dazu, um Unvorhergesehenes abzudecken und nicht, um den normalen Geschäftsgang auszugleichen.

Ein Kommissionsmitglied hielt fest, ein gutes ÖV-Angebot dürfe seinen Preis haben. Es dürfe beispielsweise nicht bei der Entlohnung der Chauffeure gespart werden.

Des Weiteren wurden die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Kosten sowie den Umgang der TU damit thematisiert. Die Verwaltung erläuterte, die TU müssten eine Abrechnung vorlegen – Zusatzaufwand für Reinigungsmittel etc. und Einsparungen infolge bestellter Leistungen, die nicht erbracht werden mussten. Sollten die Spezialreserven der TU nicht ausreichen, um allfällige Verluste zu decken, gebe es eine Defizitdeckung für das Jahr 2020. Jedoch sei davon auszugehen, dass die Reserven ausreichen. Diese Ausführungen führten seitens Kommission einerseits zur Feststellung, dass die Reserven von Jahr zu Jahr höher werden würden, andererseits zur Frage, ob dies eine Folge davon sei, dass früher zu viel bezahlt worden sei. Die Verwaltung hielt fest, dass die Kalkulation für die TU schwierig sei, weil nicht voraussehbar sei, wie sich die Erträge entwickeln werden. Die Offerten müssen im Voraus gestellt werden. Für den Kanton gebe es bei den Vorgaben an die TU und der Kostenschätzung für den bestellten Verkehr viele Unwägbarkeiten, wie beispielsweise die Entwicklung der Teuerung. Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes ([SR 745.1](#)) lege fest, welcher Anteil eines allfälligen Überschusses in die Reserve fliessen und welcher Anteil frei verwendet werden dürfe. Mit den Zielvereinbarungen werde der Handlungsspielraum der TU enger, und es werde sich zeigen, ob die Reserven infolgedessen weniger geäufnet werden können.

**3. Beschluss der Kommission**

Die Kommission schreibt das Postulat 2019/946 mit 12:0 Stimmen ohne Enthaltung ab.

19.02.2021 / ps

**Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident