

## **Bericht der Geschäftsprüfungskommission an den Landrat**

### **betreffend Geschäftsbericht 2018 der BLT Baselland Transport AG (BLT AG) und die Visitation bei der BLT AG**

2019/443

vom 5. Mai 2020

#### **1. Ausgangslage**

Gemäss § 10 Absatz 2 Buchstabe c des Gesetzes über die Beteiligungen (Public Corporate Governance, PCGG; [SGS 314](#)) werden die Geschäftsberichte und Jahresrechnungen der strategisch wichtigen Beteiligungen dem Landrat als Oberaufsichtsorgan zur Kenntnisnahme unterbreitet.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) und den [Geschäftsbericht 2018 der BLT AG](#) verwiesen.

#### **2. Organisatorisches**

Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) ist durch den Landrat beauftragt, den Geschäftsbericht der BLT AG inklusive Jahresrechnung zu prüfen und darüber zu berichten. Innerhalb der GPK war die Subkommission III (Yves Krebs, Präsident; Hanspeter Weibel, Etienne Winter) mit der Behandlung betraut.

Die GPK-Subko III nahm den Geschäftsbericht 2018 der BLT AG zum Anlass für einen Besuch im Rahmen ihres ordentlichen Visitationsprogramms. Sie traf sich dazu am 21. Januar 2020 zum Gespräch mit Andreas Büttiker (Direktor BLT), Fredi Schoedler (Stv. Direktor, Leiter Betrieb & Technik) und Patrick Rickenbach (Generalsekretär Verwaltungsrat).

Der Geschäftsbericht 2018 diente als Ausgangslage für einen Fragenkatalog, der im Vorfeld der Visitation schriftlich beantwortet wurde. Anlässlich der Visitation ging die BLT mittels einer Präsentation auf die Themenschwerpunkte der Subko III und weitere Fragen ein.

Zudem nahm die GPK den Jahresbericht 2019 des Regierungsrats zum Anlass, entsprechende Zusatzfragen zum Kapitel «2315 Abteilung Öffentlicher Verkehr» zu stellen und in diesem Bericht zu berücksichtigen.

Der vorliegende Bericht der Subko III wurde von der Geschäftsprüfungskommission an ihrer Sitzung vom 23. April 2020 einstimmig genehmigt und im vorliegenden Wortlaut zuhänden des Landrats verabschiedet.

#### **3. Leistungsauftrag – Innovationstätigkeit der BLT**

Die Subko III hat im Zusammenhang mit ihren Abklärungen und im Umfang der Bearbeitung des Jahresberichts 2019 des Regierungsrats nähere Informationen zum Leistungsauftrag angefordert. Die der Subko III zugestellten Unterlagen deuten darauf hin, dass bezüglich Leistungsauftrag schwergewichtig auf bestehende bundesgesetzliche Regelungen verwiesen wird (vgl. [Eigentümerstrategie BLT](#) 'Grundlagen'). Im Gegensatz zur Erwartung der GPK handelt es sich bei den zugestellten Unterlagen um eine eher rudimentäre Leistungs- resp. Abgeltungsvereinbarung mit der BLT, die sich auf das Festhalten der für die bestellten Leistungen zu entrichtenden Beiträge seitens Bund und Kanton an die BLT beschränkt.

Gemäss Unternehmensstrategie wandelt sich die BLT mit der Neulancierung des Pick-e-Bike Sharing-Angebots (vgl. Kapitel 8) von einem liniengebundenen Transportunternehmen zu einem integralen Mobilitätsanbieter. Die Subko III wollte wissen, inwiefern sich dies mit dem Leistungsauftrag mit dem Kanton deckt und wie sich die Autonomie der BLT definiert. Grundsätzlich seien die neuen Angebote nicht Bestandteil des Leistungsauftrags. Die BLT verfüge zusätzlich über einen marktwirtschaftlichen Bereich (Liegenschaften) und erwirtschaftet daraus jährlich CHF 1,6 Mio. Gewinn. Dies verschafft der BLT eine gewisse Autonomie, wodurch Innovationen vorangetrieben werden. Aus Gründen des Risikomanagements und der Finanzierung wurde das Projekt Pick-e-Bike mit Partnern lanciert, welche zwei Drittel der Kosten tragen. Die BLT sieht Bike-Sharing als integralen Bestandteil des Nahverkehrs und als Ergänzung des Kerngeschäfts.

Ziel der BLT ist, den öffentlichen Verkehr als ihr Kerngeschäft sowie die Kundenbindung zu stärken und Neukunden zu gewinnen. Dazu soll der direkte Kundenkontakt gepflegt und dem Kunden Haustür-zu-Haustür-Angebote zur Verfügung gestellt werden. Mit dem Pilotprojekt Pick-e-Bike (siehe auch Punkt 8) soll diesem Bedürfnis entsprochen werden.

Im Jahresbericht 2019 des Regierungsrats wird u.a. ein Zusammenhang zwischen dem Rückgang der Fahrgastzahlen und dem Angebot von Pick-e-Bike hergestellt. Anlässlich des jährlichen Direktionsgesprächs sprach die Subko III den Regierungsrat darauf an, ob die BLT durch die Beteiligung am Sharing-Angebot «Pick-e-Bike» als ÖV-Leistungserbringer des Kantons nicht selber ein Konkurrenzangebot zu den (im Trend rückläufigen) U-Abos bewirtschaftet. Aus Sicht des Regierungsrats und der BUD sei es nicht die Kernaufgabe der subventionierten Transportunternehmen, ein E-Bike Sharing-Angebot bereitzustellen. So ist es gemäss dem Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS 480) den subventionierten Transportunternehmen untersagt, Nebengeschäfte zu betreiben, die den ÖV konkurrenzieren. Allerdings besteht die Flotte von Pick-E-Bike aktuell aus 300 E-Bikes. Im Vergleich zu den 650'000–700'000 Fahrgästen, die den öffentlichen Verkehr im TNW täglich nutzen, kann aktuell nicht von einer wesentlichen Konkurrenzierung des ÖV ausgegangen werden. Aus ökologischer Sicht begrüsst die BUD den Ansatz von Pick-e-Bike, hochwertige und damit langlebige E-Bikes anzubieten.

Pick-e-Bike ist kein explizit formulierter Bestandteil des Leistungsauftrags. Dennoch ist die Subko III der Auffassung, dass die Lancierung eines solchen (möglicherweise konkurrenzierenden) Angebotes durch den Leistungsauftrag abgedeckt werden soll. Bei aller Anerkennung der Innovationsfreude und -fähigkeit der BLT sollten solche Angebote Bestandteil des Leistungsauftrags sein und nicht «verdeckt» durch Mittel aus einem «marktwirtschaftlichen» Bereich querfinanziert werden. (Wobei sich die Frage stellt, inwieweit die BLT frei verfügbare Mittel aus einem marktwirtschaftlichen Bereich zur Begründung bezieht). Die Subko III stellt fest, dass es keine klar definierte Grenze gibt. Eine entsprechend formalisierte Ausnahmegenehmigung ergebe nach Ansicht der BUD keinen Sinn und würde nur zusätzlichen, unproduktiven administrativen Aufwand bedeuten. Das ÖV-Gesetz stammt aus einer Zeit, in der es noch keine alternativen Mobilitätsformen wie E-Bikes u.ä. gab. Es gilt, die Entwicklung zu beobachten und dabei auch die übergeordneten Interessen zu berücksichtigen. Falls notwendig, muss das Gespräch mit den Transportunternehmen gesucht werden.

Der Leistungsauftrag sollte – auch aus formellen Gründen – den Bedürfnissen entsprechend um die Passage «vom liniengebundenen Transportunternehmen zum integralen Mobilitätsanbieter» angepasst werden. Dies würde von der BLT begrüsst, denn die Finanzierung von Innovationen ist das grosse Thema in der ÖV-Branche.

#### **4. Fahrgastzahlen**

Aus dem Geschäftsbericht 2018, Seite 35, geht eine Abnahme der Anzahl Fahrgäste der BLT um eine knappe Million (–1,7 %) sowie eine Zunahme der Fahrgäste auf den Buslinien um 1,1 % hervor.

Die BLT bestätigte auf Nachfrage, dass der Rückgang vor allem im Trambereich feststellbar sei und dies schwergewichtig bei den kürzeren Fahrtdistanzen im städtischen Bereich. Im Jahr 2019 sei erfreulicherweise wiederum ein leichter Anstieg zu verzeichnen (Zunahme Tramgastzahlen um 0,6 %). Die positive Entwicklung der Fahrgastzahlen sei stets mit einem Ausbau des Angebots (bspw. Taktverdichtungen) verbunden. Für die Rückgänge in der Stadt spielt Mikromobilität eine grosse Rolle. Trams und Busse würden immer mehr mit 30er Zonen ausgebremst, was die Konkurrenzfähigkeit verringert, da man kurze Distanzen zu Fuss fast noch schneller bewältigen kann. Auch die Baustellen würden als Grund für die Verringerung der Fahrgastzahlen eine grosse Rolle spielen. Diese führen zum Verlust von Stammkunden. Diese zurückzugewinnen, wenn sie allenfalls bereits Alternativen gefunden haben (Velo), ist schwierig. Obwohl die Tramgastzahlen im 2019 wieder leicht zunahm, stehe die BLT aufgrund des Umstands, dass sich der Mobilitätsmarkt in Veränderung befindet, unter Druck. Die Entwicklungen müssen angenommen, die Initiative ergriffen und Dinge ausprobiert werden. Bei den Buslinien ist je nach Linie weiterhin ein Wachstum zu verzeichnen.

## 5. Risiken

Laut Geschäftsbericht der BLT werden als Kernrisiken «die Zunahme der Verspätungen im Busbereich» sowie «ein schwerer Bahn-, Tram- oder Busunfall» identifiziert.

### – *Verspätungen im Busbereich*

Vor allem die Tangentiallinie über das Bruderholz, aber auch die Linie zwischen Reinach und Therwil haben mit Staus zu kämpfen. Die Attraktivität leidet unter den Verspätungen, weil die Anschlüsse in den Hauptverkehrszeiten nicht sichergestellt werden können. Die BLT lancierte vor weit mehr als 10 Jahren ein Programm, das mittlerweile vom Kanton geleitet wird. Die BLT erwartet den Schlussbericht, soll dieser doch auch die definierten Massnahmen enthalten. Man wird dann im Detail prüfen müssen, was wirklich realisiert werden kann. Busspuren müssen beispielsweise nicht immer physisch vorhanden sein, sondern könnten auch nur virtuell bestehen. Die Anschlüsse zwischen BLT und SBB müssen gesichert sein. Das Thema Baustellen ist für den Tram wie auch den Busbereich wesentlich. Hier bedarf es der Koordination mit Kantonen und Gemeinden.

### – *Schwere Unfälle*

Unfälle mit Personen- und Sachschaden sind einerseits mit Imageschäden verbunden, andererseits haben sie Kosten zur Folge. Dieses Dauerthema wird aus zwei Stossrichtungen angegangen. Die Sicherungsanlagen sollen den neuesten technischen Erkenntnissen entsprechend angepasst werden. Bei der Sicherung der Prozesse geht es um das Verhalten der Mitarbeitenden. Es finden regelmässige Übungen mit Blaulichtorganisationen statt. 2021 ist eine weitere Übung in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Krisenstab geplant. Die BLT investiere viel in den Bereich Sicherheit und führt entsprechende Übungen durch.

## 6. Erneuerung Waldenburgerbahn

Laut der BLT handle es sich um ein extrem anspruchsvolles Projekt in Höhe von CHF 300 Mio inklusive der ganzen Hochwasserschutzmassnahmen. Die BLT befindet sich mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) in der Bewilligungsphase. Aktuell ist die BLT stark mit dem Thema Grundwasserfassung tangiert, das mit dem Kanton und den erwähnten Bundesämtern diskutiert wird. Es muss aufgezeigt werden, wie die BLT die Investitionen in die Infrastruktur beispielsweise vor Hochwasser schützt. Einen Teil übernimmt das BAFU, einen anderen Teil der Kanton, da es sich beim Hochwasserschutz um eine kantonale Aufgabe handelt.

Die Bauarbeiten für die Gesamterneuerung der Infrastruktur werden Ende Januar 2020 ausgeschrieben [*Stand zum Zeitpunkt des Gespräches am 21. Januar 2020*]. Der Beschaffungsprozess erfolgt nach dem Gesetz über öffentliche Beschaffungen des Kantons Basel-Landschaft (SGS 420). Im April 2021 wird mit dem Bau begonnen. Am 6. April 2021 wird die Strecke ausser Betrieb

gesetzt und ein Busersatz zur Verfügung gestellt. Es wurde ein Verkehrs- und Baulogistikkonzept hinterlegt, in dem der Verkehrsfluss mit den Baustellen simuliert wurde.

Die ersten drei Fahrzeuge sollen im Sommer 2022 für Testfahrten ins Waldenburgerthal geliefert werden. Die Inbetriebnahme der gesamten Strecke ist für Dezember 2022 vorgesehen. Zwischen Sommer und Dezember 2022 muss die Strecke abgenommen werden. Insgesamt wird die Strecke ab Dezember 2022 mit zehn Fahrzeugen betrieben.

Bezüglich Landerwerb befindet sich die BLT mit zahlreichen Landeigentümern in Verhandlungen. Die BLT sieht hier weniger kritische Aspekte. Sie sei sehr häufig im Waldenburgerthal und hole wichtige Informationen direkt vor Ort ab. Die grössten Risiken sind die Regulatorischen wie der Gewässerschutz.

## **7. U-Abo**

Beim U-Abo – welches als Kernprodukt des TNW gilt – waren rückläufige Erträge von –1,5 % zu verzeichnen. Die BLT wurde aktiv und gestaltete dieses grenzüberschreitend. Das Gültigkeitsgebiet des U-Abo wurde im Grenzgebiet des Nachbarverbands RVL (Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH) am 15. Dezember 2019 erweitert. Die preislich unveränderten Abonnemente der Verbände TNW und RVL werden durch die gegenseitige Anerkennung wertvoller. Während eines Probebetriebs von zwei Jahren sollen Erfahrungen gesammelt werden. Eine entsprechende Werbekampagne wurde geschaltet.

Eine Ausweitung des U-Abos bis nach Olten wird von der BLT klar abgelehnt. Wenn Olten als Teil des Tarifverbands Nordwestschweiz gelten soll, müssten U-Abo Kunden ihre Billette für den Fernverkehr erst ab Olten lösen – sofern der Zug in Olten hält. Es kann nicht im Sinne des Leistungsauftrages sein, den Fernverkehr von U-Abo Kunden zu subventionieren.

## **8. Pick-e-Bike**

Die Firma Pick-e-Bike AG – bestehend aus den drei gleichbeteiligten Partnern BLT, Primeo Energie AG und Basler Kantonalbank (BKB) – wurde im Frühjahr 2018 gegründet. Sie verleiht E-Bikes über ein digitales Sharing-System und betreibt derzeit im Raum Basel 300 E-Bikes, welche von über 10'000 Kundinnen und Kunden genutzt werden.

Bezugnehmend auf einen Satz aus dem Geschäftsbericht der BLT (Seite 8): *«Den Kundinnen und Kunden steht mit Pick-e-Bike ein neues, innovatives und fahrplanunabhängiges Angebot zur Verfügung, welches die «letzte Meile» abdeckt und die lückenlose Mobilität von Tür zu Tür ermöglicht»* wollte die Subko III in Erfahrung bringen, was unter der «letzten Meile» genau zu verstehen sei. Von Tram- und Bustüre zur Haustüre oder von Haustüre zu Haustüre? Das Angebot werde sowohl für die «erste und letzte Meile» als auch als schnelle Pendler-Verbindung genutzt. Für die BLT sei es zentral, die Kunden im ÖV-System zu halten und den direkten Kundenkontakt aufrecht zu erhalten. Bei den Pick-e-Bike-Kunden handelt es sich in erster Linie um Personen, die vorzugsweise den ÖV nutzen.

Pick-e-Bike startete mit einem Kerngebiet, welches grosse Teile der Stadt Basel und einzelne Agglo-Gemeinden abdeckte. Zuerst ging es darum, Erfahrungen zu sammeln, wie das Angebot ankommt und welche Dichte an E-Bikes sinnvoll ist. Bereits kurze Zeit nach dem Start meldeten sich zahlreiche Gemeinden und wünschten eine Ausdehnung auf ihr Gebiet. Um dies zu ermöglichen, verlangt Pick-e-Bike einen Betriebskostenbeitrag. Die Gemeinden Allschwil, Biel-Benken und Dornach erklärten sich dazu bereit. Zahlreiche weitere Gemeinden wünschen sich eine Ausdehnung des «Geofences» (Perimeter) auf ihr Gebiet. Pick-e-Bike hat ein Kostenbeteiligungsmodell entwickelt, welches sich an der Fläche der Gemeinde orientiert. Ohne Sponsoring und Betriebsbeiträge können die Vollkosten inklusive Abschreibungen nicht finanziert werden.

Auf eine Frage der Subko III hiess es, man könne zwar mit einem Pick-e-Bike aus dem Geofence rausfahren, sich dort aber nicht abmelden und der Zähler laufe weiter. Bei einmaligen Versäumnissen erstattet die BLT höhere Rechnungsbeträge zurück, was bei den Nutzerinnen und Nutzern zu einem Lerneffekt führt. Der Geofence kann innert Minuten verändert werden. Während der Fasnacht ist der Bereich der Innenstadt beispielsweise ausserhalb des Geofences, damit keine Bikes abgestellt werden.

Die BLT wurde auf ihre Erfahrungen bezüglich Verschleiss, Wartungsarbeiten, Beschädigungen und Unfällen angesprochen. In den ersten zwei Monaten seit der Betriebsaufnahme wurden in Arlesheim vereinzelt gröbere Vandalismusfälle festgestellt, welche von der Polizei schnell aufgeklärt werden konnten. Ansonsten halten sich die Sachbeschädigungen im Rahmen. Dank der GPS-Ortung der Bikes, Video-Überwachung von Externen und Mithilfe der Sharing-Community konnten fast alle Sachbeschädigungen aufgeklärt werden. Für den Austausch der Batterien setzt Pick-e-Bike eine Person am Tag ein. Jedes Fahrzeug wird durchschnittlich alle sieben Tage einmal besucht und gleichzeitig kontrolliert. Lässt sich ein Schaden nicht vor Ort beheben, kommt das E-Bike in die Werkstatt. Täglich werden ca. fünf Stunden für die Reparatur und Pflege der Fahrräder aufgewendet. Diese Arbeit wird nach Aufwand von einem externen Velomechaniker ausgeführt. Der Austausch der Batterien erfolgt durch Studierende, welche im Stundenlohn angestellt sind.

## **9. Personelles**

Im Jahr 2018 hatte die BLT 488 Mitarbeitende. Die Reinigung der Fahrzeuge wurde nicht ausgelagert, sondern selbst vorgenommen. Die meisten Mitarbeitenden (ca. 80 %) sind zu 100 % angestellt. Die restlichen etwa 20 % arbeiten Teilzeit. Bei den Teilzeitmitarbeitenden erfolgt eine Aufteilung in Teilzeitangestellte mit einem Monatslohn (bei Pensum  $\geq 50\%$ ) und Stundenlöhner (Pensum  $< 50\%$ ). Im Zentrum der BLT steht das Kerngeschäft, was eine hohe Produktivität verlangt, verbunden mit einer schlanken Verwaltung. Für die ganze Geschäftsleitung sind 2,6 Personaleinheiten für Unterstützungsfunktionen angestellt.

### *– Mitarbeitendenbefragung*

Im Jahr 2018 wurde zum zweiten Mal eine anonyme Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Die Online-Umfrage erfolgte durch ein externes Marktforschungsinstitut. Die BLT konnte in allen Bereichen sehr gute Werte erzielen, was schön sei, aber auch stetigen Einsatz bedinge. Bei der Waldenburgerbahn sind die Werte ebenfalls gut, dennoch musste festgestellt werden, dass noch gewisse Unsicherheiten bestehen. Die Mitarbeitenden fragen sich, ob sie überhaupt noch einen Job haben, wenn die Bahn ausgebaut und von selbstfahrenden Zügen gesprochen wird. Es bedarf hier intensiver Kommunikation, weshalb der Leiter Betrieb & Technik die Mitarbeitenden der Waldenburgerbahn jeweils vor Ort informiere. Bis vor Weihnachten 2019 seien mit jedem einzelnen Mitarbeitenden Gespräche geführt und aufgezeigt worden, dass alle auch während der Umbauphase bei der BLT angestellt bleiben und was die Aufgabe während und nach der Übergangphase sein werde.

## **10. Feststellungen**

1. Der Leistungsauftrag ergibt sich aus bundesrechtlichen Regelungen. Deren Interpretation wird dem Leistungserbringenden überlassen.
2. Der Leistungsauftrag deckt neue und innovative Angebote nicht ab.

## **11. Empfehlungen an den Regierungsrat**

1. Es ist ein Leistungsauftrag mit der BLT zu erstellen, sodass ersichtlich ist, welche Leistungen zu erbringen sind.
2. Dem Regierungsrat wird empfohlen, den Leistungsauftrag mit der BLT entsprechend zu präzisieren und sich damit auseinander zu setzen, ob dieser auch formell so ausgestaltet werden soll, dass die BLT im Rahmen des Leistungsauftrags integrierende oder ergänzende Angebote innovativ testen kann. Eine definitive Einführung eines solchen Angebotes erfordert eine Erweiterung des Leistungsauftrags.

## **12. Antrag an den Landrat**

Die Geschäftsprüfungskommission beantragt dem Landrat einstimmig gemäss beiliegendem Landratsbeschluss zu beschliessen.

05.05.2020

### **Geschäftsprüfungskommission**

Hanspeter Weibel, Präsident

### **Beilage**

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

## **Landratsbeschluss**

### **über den Geschäftsbericht 2018 der BLT Baselland Transport AG (BLT AG) und die Visitation bei der BLT AG**

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Landrat nimmt gemäss § 10 Absatz 2 Buchstabe c des Gesetzes über die Beteiligungen (Public Corporate Governance, PCGG) Kenntnis vom Geschäftsbericht 2018 der BLT Baselland Transport AG inklusive Jahresrechnung und dem vorliegenden Bericht der GPK.
2. Den Empfehlungen wird zugestimmt und der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat innert dreier Monate nach Landratsbeschluss eine Stellungnahme zu den Empfehlungen abzugeben.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: