

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2017-242 von Martin Rüegg: «Welche Rolle spielt die BLT in der Politik des öffentlichen Verkehrs?»

2017/242

vom 3. November 2017

1. Text der Interpellation

Am 15. Juni 2017 reichte Martin Rüegg die Interpellation [2017-242](#) «Welche Rolle spielt die BLT in der Politik des öffentlichen Verkehrs?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Die Beantwortung der Interpellation [2017-134](#) «ÖV 2.0: Überprüfung Beteiligung des Kantons BL an der BLT» hat Fragen zur Eigentümerstrategie Baselland Transport AG (BLT AG) aufgeworfen. Insbesondere folgende Aussagen lassen aufhorchen und verlangen nach Klärung:

- a. Der öffentliche Verkehr (ÖV) muss in der Nordwestschweiz stark verankert sein, 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 ...*
- b. Die BLT AG strebt die Übernahme weiterer Linien des öffentlichen Verkehrs an.*
- c. 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.*
- d. 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.*

Auf Grund dieser Aussagen stellt sich bezüglich BLT, an welcher der Kanton Basel-Landschaft mit 43.3% beteiligt ist, die Frage nach der Stellung, den Aufgaben und der Rolle der BLT in der Verwaltung und der ÖV-Politik. Weiter zeugt es von einer gewissen Naivität zu glauben, dass die AWF (Eigner) und die Abteilung ÖV (Besteller) in der gleichen Direktion (BUD) und im gleichen Bereich (Generalsekretariat) angesiedelt unabhängig arbeiten. Insbesondere, wenn die Aussagen ernstgenommen werden, dass „integral, gegenseitig unter allen Beteiligten abgestimmt geplant“ wird und die BLT „verlängerter Arm des Regierungsrates zur Realisierung der definierten Politik im öffentlichen Verkehr“ ist, stellt sich die Frage der klaren Trennung der Zuständigkeiten und Verantwortung.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Welche Kompetenzen gibt die Regierung der BLT „als verlängerter Arm der Regierung“ ab? In welchen Bereichen ist die BLT „als verlängerter Arm der Regierung“ tätig und auf welchen rechtlichen Grundlagen basiert ein Outsourcing von Aufgaben (es wird eine abschliessende Auflistung sämtlicher Aufgaben inkl. entsprechenden rechtlichen Grundlagen erwartet)?*
2. *Für welche Teile der Realisierung der definierten Politik des Regierungsrates ist die BLT zuständig und auf welchen rechtlichen Grundlagen beruhen diese Zuständigkeiten (es wird eine abschliessende Auflistung sämtlicher Zuständigkeiten inkl. entsprechenden rechtlichen Grundlagen erwartet)?*
3. *Welche unabhängige Stelle kontrolliert, ob die AWF (als Eigner) und die Abteilung ÖV (als Besteller) unabhängig arbeiten können und wem berichtet diese?*
4. *Wie wird bei einer solch engen Zusammenarbeit („integralen, gegenseitig unter allen Beteiligten abgestimmten Planung“) gewährleistet, dass die BLT nicht an sensible Daten von anderen Anbietern kommt? Es wird um eine Antwort aus Eignersicht gebeten.*
5. *Wie ist die angestrebte Übernahme der Autobus AG Liestal AAGL durch die BLT mit dem Wettbewerbsgedanken zu vereinbaren? Es wird um eine Antwort sowohl aus Eigner- als auch aus Bestellersicht gebeten.*
6. *Mit welchem jährlichen Einsparungspotenzial rechnet der Regierungsrat bei einer Zusammenlegung von AAGL und BLT?*
7. *Welche Risiken bestehen bei einer Monopolisierung der BLT und mit welchen Massnahmen wird diesen begegnet? Welche Chancen sieht die Regierung? Es wird um eine Antwort sowohl aus Eigner- als auch aus Bestellersicht gebeten.*
8. *Welche Massnahmen wären nötig, um die Eignerschaft der BLT der FKD zu übertragen, um eine bessere Unabhängigkeit zu gewährleisten?*
9. *Nachdem nun der Bund einen grossen Teil der Kosten der Bahninfrastruktur trägt (FABI), ist der Einfluss des Kantons auf den Bereich Schienenverkehr geschwächt („Wer zahlt, befiehlt.“). Davon nicht betroffen ist der Busbetrieb. Welche Vor- und Nachteile hätte eine Abspaltung der Busbetriebe vom Schienenbetrieb (es wird eine abschliessende Auflistung sämtlicher Vor- und Nachteile erwartet)?*
10. *Wie wird gewährleistet, dass die BLT das wirtschaftlich günstigste Angebot einreicht? Es wird um eine Antwort aus Eignersicht gebeten.*
11. *Wann wurden sämtliche Konzessionen letztmals im freien Wettbewerb öffentlich ausgeschrieben und wann werden sämtliche Konzessionen das nächste Mal im freien Wettbewerb öffentlich ausgeschrieben?*

2. Allgemeine Vorbemerkung

Die Regierung hat mit Regierungsratsbeschluss Nr. 0730 vom 23. Mai 2017 beschlossen, die Linien der AAGL auszuschreiben und ihren vakanten Sitz im Verwaltungsrat wieder zu besetzen. Inzwischen hat die Regierung die beiden TU BLT und AAGL zum Ausschreibungsverfahren angehört. Sie wird bis Ende 2017 über das weitere Vorgehen befinden. Die BUD hat den Auftrag über die Wiederbesetzung des VR-Sitzes übernommen und evaluiert derzeit geeignete Personen.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Welche Kompetenzen gibt die Regierung der BLT „als verlängerter Arm der Regierung“ ab? In welchen Bereichen ist die BLT „als verlängerter Arm der Regierung“ tätig und auf welchen rechtlichen Grundlagen basiert ein Outsourcing von Aufgaben (es wird eine abschliessende Auflistung sämtlicher Aufgaben inkl. entsprechenden rechtlichen Grundlagen erwartet)?*

Es ist festzuhalten, dass die BLT nicht „verlängerter Arm der Regierung“ ist.

Der Regierungsrat gibt der BLT überhaupt keine Kompetenzen ab und hat auch keine Aufgaben ausgelagert. Der Regierungsrat hat jedoch eine Eigentümerstrategie verabschiedet, an die sich alle Mitglieder des Verwaltungsrates halten müssen, die vom Regierungsrat direkt in den Verwaltungsrat (5 von 9 Mitgliedern) delegiert wurden. Diese Verpflichtung ist im Mandatsvertrag zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem entsprechenden VR-Mitglied festgehalten.

2. *Für welche Teile der Realisierung der definierten Politik des Regierungsrates ist die BLT zuständig und auf welchen rechtlichen Grundlagen beruhen diese Zuständigkeiten (es wird eine abschliessende Auflistung sämtlicher Zuständigkeiten inkl. entsprechenden rechtlichen Grundlagen erwartet)?*

Die Unterstützung der öV-Politik des Regierungsrates durch die konzessionierten Transportunternehmen umfasst eine Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Transportunternehmen im Rahmen der Implementierung neuer Angebotskonzepte, die Vertretung der Sicht der Baselbieter öV-Betreiber in interkantonalen Gremien wie dem TNW oder der Paritätischen Kommission BVB/BLT. Diese Kommission ist ein ständiges konsultatives Organ zur Behandlung aller gemeinsamen Fragen, die sich aus der Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ergeben (SGS 480.1). Geleitet wird das Gremium abwechselnd von kantonalen Führungsverantwortlichen aus Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Als einen der drei Vertretungen des Kantons Basel-Landschaft hat der Regierungsrat den BLT-Direktor in das Gremium delegiert; umgekehrt hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den Direktor der BVB in die Kommission entsandt.

Die BLT hat als Konzessionärin von Tram-, Bahn- und Buslinien Rechte und Pflichten gemäss Gesetzen und Verordnungen des Bundes. Die zu erbringenden Leistungen und die dafür von Kanton und Bund bezahlten Abgeltungen der ungedeckten Kosten werden alle zwei Jahre in einer Angebotsvereinbarung zwischen dem Kanton, dem Bund und der BLT vereinbart.

Damit die Subventionsberechtigung für das U-Abo geprüft werden kann, hat der Regierungsrat der BLT das Recht eingeräumt, dass die U-Abo-Datenbank (betrieben durch BLT /BVB) automatisiert und elektronisch auf das Einwohnerregister des Kantons Basel-Landschaft zugreifen kann. Ein entsprechender Regierungsratsbeschluss hierfür liegt vor. Umgekehrt hat die BVB Zugriff auf die Einwohnerdatenbank des Kantons Basel-Stadt.

3. *Welche unabhängige Stelle kontrolliert, ob die AWF (als Eigner) und die Abteilung ÖV (als Besteller) unabhängig arbeiten können und wem berichtet diese?*

Der Generalsekretär als vorgesetzte Stelle achtet bereits bei der Aufgabenzuteilung sowie beim Geschäftsverlauf darauf, dass Besteller- und Eigentümer-Rolle nicht vermischt, sondern von der Abteilung Wirtschaft und Finanzen (AWF) einerseits sowie der Abteilung öffentlicher Verkehr (ÖV) andererseits sauber getrennt wahrgenommen werden. Die Aushandlung und Bestellung der Leistungen erfolgt durch die Abteilung ÖV, während die Eigentümerinteressen von der AWF sowie der Finanzdirektion wahrgenommen werden.

In zentralen strategischen Fragen wird von beiden Stellen via Direktion dem Regierungsrat rapportiert. Offensichtlich hat die Finanzkontrolle bisher im Rahmen ihrer Revisionstätigkeit auch nie Anlass gehabt, eine allfällig mangelhafte Abgrenzung von Besteller- und Eigentümerrolle zu thematisieren.

4. *Wie wird bei einer solch engen Zusammenarbeit („integralen, gegenseitig unter allen Beteiligten abgestimmten Planung“) gewährleistet, dass die BLT nicht an sensible Daten von*

anderen Anbietern kommt? Es wird um eine Antwort aus Eignersicht gebeten.

Integrale Abstimmung unter allen Beteiligten findet im Beisein aller Beteiligten in Gremien wie dem TNW statt. Die dort verfügbaren Daten stehen allen Beteiligten gleichermaßen zur Verfügung. Die Transportunternehmen haben aber alle keinen Zugriff auf vertrauliche Daten aus der Verwaltung.

Von der verwaltungsinternen Arbeitsteilung her liegen der Eigentümerversammlung keine sensiblen Daten wie etwa Angebote zur Betriebsführung bzw. nachfolgende Leistungsvereinbarungen im Detail vor. Für die Rolle der Eigentümerversammlung ist dies auch nicht notwendig. Die Kantons-Beteiligung am Aktionariat sowie die Kantonsvertretung im Verwaltungsrat sind publik und somit nicht als sensibel einzustufen.

5. *Wie ist die angestrebte Übernahme der Autobus AG Liestal AAGL durch die BLT mit dem Wettbewerbsgedanken zu vereinbaren? Es wird um eine Antwort sowohl aus Eigner- als auch aus Bestellersicht gebeten.*

Die Idee der Konzentration der kantonalen Transportunternehmen in der BLT ist seit Gründung der BLT vorhanden. Die Zusammenarbeit mit der Autobus AG Liestal (AAGL) ergibt keine Hinweise, die in der Eignerstrategie des Regierungsrates festgehaltene Idee zu revidieren. Schliesslich ist festzuhalten, dass AAGL und BLT bisher nicht unter Konkurrenz die gleichen Leistungen angeboten haben und somit bisher kein Wettbewerb bestand. Nach Bundesrecht sind die Konzessionen jeweils für zehn Jahre zugeteilt.

Der Kanton Basel-Landschaft ist mit 43,4% der grösste Aktionär der BLT. Zudem kann er gemäss Statuten 5 Mitglieder von 9 Mitgliedern des Verwaltungsrates direkt bestimmen. Er verfügt somit über die Mehrheit im Verwaltungsrat. Zusammen mit dem Bund kommt der Kanton auf eine Aktienkapitalbeteiligung von 58.4% und kann sich somit auch an der Generalversammlung durchsetzen. Im Unternehmen BLT sind erhebliche Vermögenswerte gebunden. Die Bilanzsumme beläuft sich auf über eine halbe Milliarde Franken. Der Wiederbeschaffungswert aller Infrastrukturen und Betriebsmittel wird auf über eine Milliarde Franken geschätzt. Jährlich werden ca. 50 Millionen Franken investiert. Der Kanton hat ein Interesse, dass die von ihm wesentlich mitfinanzierten Substanzwerte erhalten und gesichert bleiben. Überdies hat der Kanton ein Interesse daran, dass die BLT sich als Unternehmen zukunftsgerichtet entwickeln kann. Der Kanton erwartet, dass die BLT unternehmerisch geführt wird, aber auch Synergien mit anderen ÖV-Anbietern realisiert, insbesondere auch mit der BVB und der AAGL.

Der Kanton Basel-Landschaft ist mit 22% grösster Minderheitsaktionär der AAGL. Selbst zusammen mit der Basellandschaftlichen Kantonalbank, welche 10% der AAGL-Aktien hält, wird damit nicht einmal eine Sperrminorität erreicht. Wie die jüngste Vergangenheit zeigt, ist der Einfluss des Kantons als Eigentümer effektiv keiner. Das investierte Kapital in einen Busbetrieb hält sich in engen Grenzen: Dieses besteht direkt aus dem Aktienanteil und indirekt aus via Abgeltung mitfinanziertem Anteil an den baulichen Anlagen (Bus-Depot).

Der Kanton will, dass die Leistungen der TU sich an den Bedürfnissen der Kunden ausrichten und wirtschaftlich erbracht werden. In den Leistungsvereinbarungen werden die Vorgaben des Bestellers bezüglich Angebot, Qualität und Kosten definiert.

Die BLT betreibt Linien im unteren Baselbiet (Bezirk Arlesheim) und im oberen Baselbiet (Raum Sissach und Waldenburgertal). Dazwischen liegen die Buslinien der Autobus AG. Der Kanton möchte, dass die ÖV-Leistungen insgesamt möglichst kostengünstig erbracht werden. Die Fusion von WB und BLT hat gezeigt, dass die Konzentration von ÖV-Linien auf einen Anbieter Einsparungspotential bietet sowie zu einer Erhöhung der Professionalisierung und einer Risikominderung führt. Die Führung eines Verkehrsbetriebes wird regulatorisch und technisch laufend anspruchsvoller. Kleinere Unternehmen haben es immer schwerer, sich im heutigen, laufend komplexer werdenden ÖV-Umfeld zu behaupten, ausser wenn sie sich teure und für ihre geringe Grösse zu umfangreiche Strukturen aufbauen. Der Regierungsrat möchte durch die Konzentration der Kräfte teure, redundante Führungsorganisationen vermeiden und so unnötige

Mehrkosten zuhanden der öffentlichen Hand verhindern. In der Schweiz hat es heute viele kleine Transportunternehmen, was dazu führt, dass seit einigen Jahren ein Konzentrationsprozess zu grösseren Einheiten im Gang ist.

Aus Bestellersicht ist Wettbewerb selbstverständlich durchaus erwünscht, z. B. für den Fall einer Ausschreibung wie im Homburgertal.

6. *Mit welchem jährlichen Einsparungspotenzial rechnet der Regierungsrat bei einer Zusammenlegung von AAGL und BLT?*

Bis vor kurzem ist der Regierungsrat von der Summe der redundanten Gemeinkosten sowie einem Optimierungseffekt ausgegangen, was mangels Unterlagen nie genau beziffert werden konnte. Der Verwaltungsratspräsident der BLT, Herr André Dosé, hat dem Regierungsrat mit E-Mail mitgeteilt, dass die BLT die Buslinien der AAGL rund CHF 2,1 Mio. günstiger offerieren könne, als dies die AAGL tue. Mit Schreiben vom 3. Juli 2017 hat die BLT ihr Angebot konkretisiert und eine rechtlich nicht bindende Offerte für die Jahre 2017, 2018 und 2019 eingereicht. Einsparungen im Overhead-Bereich erscheinen nachvollziehbar, weitergehende Aussagen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

7. *Welche Risiken bestehen bei einer Monopolisierung der BLT und mit welchen Massnahmen wird diesen begegnet? Welche Chancen sieht die Regierung? Es wird um eine Antwort sowohl aus Eigner- als auch aus Bestellersicht gebeten.*

Von einer eigentlichen Monopolisierung kann keine Rede sein. In der Schweiz gibt es über 250 Transportunternehmen. Bei einer Ausschreibung können gemäss GATT/WTO zusätzlich Unternehmen aus dem Ausland teilnehmen. Der Mobilitätsmarkt darf nicht nur auf den Kanton BL beschränkt gesehen werden. Die BLT muss auch im interkantonalen und nationalen Benchmarking-Vergleich bestehen.

Aus Sicht des Eigentümers hat der Kanton ein Interesse daran, dass sich die BLT im Mobilitätsmarkt langfristig erfolgreich entwickeln und bewähren kann. Dadurch sollen nicht nur der Substanzwert des Unternehmens sowie die Investitionen des Kantons gesichert und vermehrt werden, sondern für die Bevölkerung der Region sollen kundengerechte Dienstleistungen zu attraktiven Konditionen angeboten werden. Die Bündelung der Kräfte in der BLT stellt deshalb für den Kanton als Eigentümer eine Chance und nicht ein Risiko dar.

Anlässlich der Gründung der BLT AG wurden in den Statuten Vorkehrungen getroffen (z. B. Nominierungsrecht von fünf VR-Mitgliedern für den Kanton, keine Gewinnverteilung), dass etwa die Substanz des Unternehmens bestmöglich gesichert bleibt. Äusserst wichtig ist zudem, dass die entscheidenden Gremien des Unternehmens mit Personen besetzt sind, die sich zum Auftraggeber Kanton loyal verhalten. Durch die Formulierung der Eigentümerstrategie und durch Auswahl und Delegation von qualifizierten, engagierten Mitgliedern des Verwaltungsrates trägt der Regierungsrat dazu bei, dass die BLT unternehmerisch und zukunftsgerichtet geführt wird.

Die Überprüfung findet durch die Finanzkontrolle (Zugang zum vertraulichen Revisionsbericht und Teilnahme an der Risiko- und Prüfungssitzung des Verwaltungsrates), die Finanzdirektion und regelmässige, institutionalisierte Sitzungen zwischen dem Präsidenten und dem zuständigen Regierungsratsmitglied (Vorsteherin BUD) im Sinne von Eigentümergesprächen statt. Im Bedarfsfall, insbesondere bezüglich der Wahrung der Eigentümerinteressen, wird auch der Finanzdirektor beigezogen.

Der Kanton hat als Besteller auch dafür zu sorgen, dass die Leistungen möglichst wirtschaftlich und zu guter Qualität erbracht werden. Um dies sicherzustellen, setzt er gegenwärtig auf die Instrumente eines interkantonalen Benchmarkings sowie auf Zielvereinbarungen, was zeitnah realisiert werden kann (Ausschreibungen von Linien sind erst nach Ablauf der Konzessionsdauer möglich).

8. *Welche Massnahmen wären nötig, um die Eignerschaft der BLT der FKD zu übertragen, um eine bessere Unabhängigkeit zu gewährleisten?*

Die Eigentümerfunktion wird heute durch die AWF sowie die Finanzdirektion (Risikomanagement) gemeinsam wahrgenommen. Die AWF verfügt über spezifische Erfahrung und Fachwissen im ÖV-Bereich und agiert unabhängig vom Besteller. Die AWF bereitet Beschlüsse vor und gibt sie zum Mitbericht u.a. in die Finanzdirektion. Es ist somit sichergestellt, dass jeder RRB im öV-Bereich durch die FKD finanzrechtlich geprüft wird. Sämtliche wesentliche Beschlüsse werden in jedem Fall durch den Regierungsrat gefällt.

9. *Nachdem nun der Bund einen grossen Teil der Kosten der Bahninfrastruktur trägt (FABI), ist der Einfluss des Kantons auf den Bereich Schienenverkehr geschwächt („Wer zahlt, befiehlt.“). Davon nicht betroffen ist der Busbetrieb. Welche Vor- und Nachteile hätte eine Abspaltung der Busbetriebe vom Schienenbetrieb (es wird eine abschliessende Auflistung sämtlicher Vor- und Nachteile erwartet)?*

Nicht alle vom Kanton Basel-Landschaft (mit-)finanzierten Tramlinien sind Linien des Regionalverkehrs. Somit wirkt sich FABI nicht auf alle Schienenverkehrslinien gleichermassen aus. Der vom Kanton finanzierte Kapitalstock wird weiterhin beträchtlich sein. So einfach wie "Wer zahlt befiehlt" kann die Situation allerdings ganz grundsätzlich nicht beschrieben werden. Die Geschäfte folgen bisher und auch künftig logischen und formalen Regeln, nach nachgewiesenen Notwendigkeiten und Plausibilitäten.

Die BLT funktioniert als integraler Betrieb, d.h. die Führung des Betriebes von Tram, Bahn und Bus als auch der Infrastruktur erfolgt unter einheitlicher Leitung. Dies ermöglicht die Realisierung von betrieblichen Synergien, die optimale Abstimmung von Betrieb und Infrastruktur sowie eine kosteneffiziente Leistungserbringung. Auf betrieblicher Ebene ist eine enge Verflechtung zwischen den Verkehrsträgern vorhanden, nicht bloss bei Ausfällen und Ersatzfahrten. Die Aufteilung von Betrieb und Infrastruktur macht in Einheiten von der Grösse der BLT keinen Sinn und wäre mit erheblichen Risiken und Mehrkosten verbunden. Chancen bestehen bei einer solchen Aufteilung keine, weder aus Besteller- noch aus Eignersicht.

10. *Wie wird gewährleistet, dass die BLT das wirtschaftlich günstigste Angebot einreicht? Es wird um eine Antwort aus Eignersicht gebeten.*

Es ist nochmals klar festzuhalten, dass AAGL und BLT bisher nicht unter Konkurrenz die gleichen Leistungen angeboten haben und somit kein Wettbewerb bestand. Nach Bundesrecht sind die Konzessionen zugeteilt.

Anhaltspunkte zur Beurteilung der Effizienz der Leistungserbringung, und dies ist Aufgabe und Sicht des Bestellers, sind Studium von Angeboten und Jahresrechnungen vor den Verhandlungen über die Abgeltungssumme sowie das Durchführen von Benchmark-Analysen, also Vergleiche mit Kosten von Buslinien anderer Transportunternehmen. Ein heute etabliertes interkantonales Benchmarking der Kosten und Qualität wird für die Beurteilung der eingereichten Angebote seit anfangs 2017 beigezogen.

Der Regierungsrat hat bei der BLT zudem die Möglichkeit, über seine Mehrheit im Verwaltungsrat durch klare Vorgaben als Eigentümer (Eigentümerstrategie) Einfluss zu nehmen. Die Finanzkontrolle nimmt an den jährlichen Sitzungen der Revisionsstelle teil, an welcher die Jahresergebnisse im Detail besprochen werden. Es ist dem Regierungsrat aber auch wichtig, dass die BLT über einen unternehmerischen Gestaltungsfreiraum verfügt, der innovatives und initiatives Denken und Handeln im Sinne der Vorgaben der Eigentümerstrategie fördert.

Wie das Beschaffungswesen generell zeigt, ist das wirtschaftlich günstigste Angebot insbesondere dann nicht immer eindeutig und leicht zu identifizieren, wenn es sich bei den zu erbringenden Leistungen nicht um solche handelt, die rein quantitativ gemessen werden können. Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen, Korrektheit und Freundlichkeit des Personals, Flexibilität in Sondersituationen, etc. sind solche qualitativen Faktoren. Wenn man unter qualitativen Aspekten

mit der Leistungserbringung einer Transportunternehmens zufrieden ist (vgl. auch die regelmässigen Zufriedenheitsumfragen), der Preis in Quervergleichen stimmt und die Zusammenarbeit transparent und konstruktiv ist, dann darf man davon ausgehen, dass der Auftrag an den richtigen Partner erteilt worden ist. Da der Bund als Mitbesteller fungiert, fliessen auch dessen reiche schweizweite Erfahrungen in die Bestellung ein. Unter den Randbedingungen des Bundesrechtes liegt, mit fundierter Begründung, keine eigentliche Abgebotsbildung unter Konkurrenz vor. Namentlich das nunmehr verfügbare Benchmarking ermöglicht aber Vergleiche.

11. Wann wurden sämtliche Konzessionen letztmals im freien Wettbewerb öffentlich ausgeschrieben und wann werden sämtliche Konzessionen das nächste Mal im freien Wettbewerb öffentlich ausgeschrieben?

Die Linien des öffentlichen Verkehrs wurden im Kanton BL und der Nordwestschweiz noch nie öffentlich ausgeschrieben. Das war vor 1996 nicht üblich. Historisch gesehen haben sich die Transportunternehmen selbst konstituiert und haben lange Zeit nach dem Subventionsprinzip den Ausgleich ihrer Defizite erstattet erhalten. Seit 1996 (Bahnreform 1) sind Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr grundsätzlich möglich. Seit dem 1. Juni 2013 sind Ausschreibungen im Personenbeförderungsgesetz und in der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs geregelt, allerdings immer an bestimmte Voraussetzungen geknüpft. Hier ermöglicht insbesondere das Instrument der Zielvereinbarungen, bei Nichterreichen bestimmter vordefinierter Eckwerte eine öffentliche Ausschreibung durchzuführen.

In der Schweiz existieren wohl über 1'000 Buslinien. Seit 1996 wurden national einige wenige Ausschreibungen durchgeführt, ausschliesslich im Busbereich. In allen Kantonen setzten sich immer mehr die Wettbewerbsinstrumente «Benchmarking» und «Zielvereinbarungen» durch. Kantone, die ausschreiben, setzen das Instrument der Ausschreibung mit Augenmass und sehr gezielt ein, nämlich überall, wo die Kosten oder die Qualität nicht stimmt. Ausschreibungen sind heute die Ausnahme und nicht die Regel.

Liestal, 7. November 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
 Sabine Pegoraro

Der Landschreiber:
 Peter Vetter