

Beschluss des Landrates vom 14.12.2017

Nr. 1837

19. Welche Rolle spielt die BLT in der Politik des öffentlichen Verkehrs?

2017/242; Protokoll: mko

Martin Rüegg (SP) beantragt die Diskussion.

://: Dem Antrag wird stillschweigend stattgegeben.

Martin Rüegg (SP) bedankt sich herzlich für die Beantwortung der Fragen. Der Abstimmungs-sonntag vom 26. November hatte gezeigt, dass die Baselbieter Bevölkerung keine Experimente im öffentlichen Verkehr möchte – auch wenn er etwas kostet. Die Qualität muss im Grossen und Ganzen stimmen, was letztlich im Kanton der Fall ist. Die beiden zur Diskussion stehenden Unternehmen haben sich dem Ziel verschrieben, gute Leistungen zu wirtschaftlich guten Bedingungen zum Wohl der Bevölkerung und des Wirtschaftsstandorts Baselland zu erbringen, und widmen sich diesem Ziel entsprechend. Ob dies schliesslich unter einem Dach oder unter zwei Dächern der Fall ist, ist für den Konsumenten oder die Konsumentin gar nicht so entscheidend. Wichtig ist, dass die ÖV-Verbindungen zu einem vernünftigen Preis vorhanden sind. Hier befindet man sich z.B. mit dem U-Abo auf der guten Seite.

Ein weiterer Punkt ist, dass in einem mittelgrossen Kanton das Dilemma zwischen der Rolle des Bestellers und jener des Dienstleisters besteht. Dieser Konflikt wird nicht ganz aufzulösen sein. Die SP steht hinter der Strategie der Regierung, die Kräfte im ÖV zu bündeln, sofern Preis und Qualität stimmen.

Zur Interpellationsantwort (Vorbemerkung, S. 2): BLT und AAGL wurden zum Ausschreibungsverfahren angehört, steht dort zu lesen. Ende 2017 wird die Regierung über das weitere Vorgehen befinden. Kleiner Hinweis: Ende 2017 ist beinahe erreicht. Lässt sich zu diesem Punkt also bereits etwas sagen?

Zur Frage 6: Man kann immer wieder von einem Einsparpotential der BLT von CHF 2.1 Mio. lesen. In der Interpellation Klaus Kirchmayr werden aber beide Zahlen genannt (nebst 2.1 auch CHF 1.7 Mio.). Man konnte lesen, die Offerte habe keine Rechtsverbindlichkeit. Wann hat sie denn Rechtsverbindlichkeit? Es wäre zudem denkbar, sich in der Bau- und Planungskommission dem Thema intensiver anzunehmen. Dies wäre eine Option, um das Thema auf eine niedrigere Ebene zu befördern, statt es permanent in der Öffentlichkeit zu diskutieren.

Zur Frage 7: Um eine hohe Qualität zu einem möglichst günstigen Preis zu erhalten, setzt der Kanton auf die Instrumente des interkantonalen Benchmarkings sowie von Zielvereinbarungen. Heisst das, dass er auf jene im Mai beschlossenen Ausschreibungen bezogen auf die AAGL-Linie verzichtet? Oder wird dies aufrechterhalten und umgesetzt?

Zur Frage 11: Die Linien des ÖV als Ganzes wurden im Kanton BL und der Nordwestschweiz (und vermutlich auch schweizweit) noch nie ausgeschrieben. Immer mehr Kantone setzen auf die beiden Instrumente Benchmarking und Zielvereinbarungen. Ist dies im Kanton auch so? Bekennt man sich dazu? Wenn ja, weshalb denn möchte die Regierung das Postulat 2017/255 von Christoph Buser entgegen nehmen?

Regierungspräsidentin **Sabine Pegoraro** (FDP) zur ersten Frage: Das Jahr 2017 ist noch nicht abgelaufen. Es ist unverändert geplant, dass bis Ende 2017 über das weitere Vorgehen betreffend Ausschreibung befunden wird. Ein paar Tage bleiben noch.

Zur Frage 6 (wie viel Reduktion ist möglich): Das Interesse des Kantons ist es, die Leistung möglichst kostengünstig zu erhalten. Hierzu gibt es verschiedene Möglichkeiten: Zielvereinbarungen,

Benchmark oder Ausschreibungen. Es wurde richtig gesagt, dass die Regierung mit den beiden Unternehmen Gespräche geführt hatte. Bis Ende 2017 wird entschieden. Aus diesem Grund möchte sie dem Entscheid nicht vorgreifen, sondern zusammen mit dem Entscheid der Regierung kommunizieren, wie es weitergehen soll.

Zur Frist: Eine rechtsverbindliche Offerte für die Linie kann erst abgegeben werden, wenn es ein Ausschreibungsverfahren gibt. Dies ist Stand heute. Bei der AAGL wäre dies per Ende 2023 möglich, weil bis zu diesem Zeitpunkt die Konzessionen laufen. Zielvereinbarungen können aber immer im Rahmen der zweijährigen Ausschreibungen gemacht werden. Vorgaben kommen jeweils auch vom TNW, wo es für die nächsten vier Jahre ohnehin den Auftrag gibt, 10% der Kosten zu reduzieren. Auf der zweiten Ebene gibt es von Seiten der Regierung Vorgaben für die beiden Transportunternehmen im Rahmen der Angebotsvereinbarungen. Details werden bis Ende 2017 kommuniziert.

://: Die Interpellation ist erledigt.
