

## **Beschluss des Landrates vom 13.12.2017**

Nr. 1839

### **21. Ausschreibung sämtlicher Konzessionen für Buslinien** 2017/255; Protokoll: mko

Landratspräsidentin **Elisabeth Augstburger** (EVP) informiert, dass der Regierungsrat das Postulat entgegen nehme.

**Martin Rüegg** (SP) findet dies im jetzigen Umfeld keine gute Idee. Bei genauerem Lesen der Interviews der beiden Chefs von BLT und AAGL stellt man fest, dass auch diese davon nicht begeistert sind. Die SP-Fraktion findet, dass der Ball flach gehalten und das Kind nicht mit dem Bade ausgeschüttet werden sollte. Was gelaufen ist, war nicht optimal. Die SP empfiehlt aber, andere Wege zu beschreiten als mit der grossen Kelle anzurichten. Es soll nicht so weit kommen, dass sich Unternehmen mit Kampfpreisen in der Region breit machen. Dies würden die Qualität und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs extrem schwächen. Diese Diskussion braucht es schlicht nicht, es gibt andere Probleme. Deshalb ist der Landrat gebeten, das Postulat abzulehnen. Über Gespräche und Verhandlungen mit den beiden Playern kommt man auf Dauer zu sinnvolleren und besseren Lösungen als mit dem Vorschlag von Christoph Buser.

**Christoph Buser** (FDP) geht es mit seinem Postulat in erster Linie um die Rolle des Kantons, der als Besteller ein Angebot für seine Einwohnerinnen und Einwohner bereitstellen muss. Es ist unbestritten, dass der heutige Schienen- und Busverkehr eine nach und nach entstandene Angebotsstruktur ist, teilweise von Firmen, die es heute nicht mehr gibt oder übernommen wurden. Als Besteller sollte sich der Kanton grundsätzlich überlegen, was er gerne hätte. Es wäre gut, es stünden möglichst viele gute Anbieter zur Auswahl, von denen jeder eine gute Qualität erbringt. Dies ist die ideale Welt, denn im öffentlichen Verkehr gibt es nicht allzu viele Anbieter. Im Kanton Basel-Stadt findet ein kontrollierter Wettbewerb statt – was sich von der Situation in Basel-Stadt, wo die BVB quasi eine Monopolstellung hat, erfreulich abhebt.

Die Regierung gibt im Moment eine Strategie bekannt, mit der sie versucht, den Wettbewerb mehr oder weniger auszuschalten. In den Interviews, die es diesbezüglich in den letzten Wochen zu lesen gab, konnte man zur Kenntnis nehmen, dass die Regierung offenbar die Grösse des Unternehmens mit dem besten Angebot gleichsetzt. Bei solchen Aussagen ist der Votant als Ökonom stets sehr skeptisch, da er an den Wettbewerb glaubt. Mehrere Anbieter ermöglichen nicht nur die beste Zurverfügungstellung des Angebots, sondern auch den besten Preis und die grösste Innovationsrate.

Mit seinem Postulat möchte er aufgezeigt bekommen, weshalb die Ausschreibung nicht möglich sein soll. Es muss nicht zwingend eine Ausschreibung sein. Man sollte aber einen Grundsatz haben und diesen verfolgen, damit nicht eine Seite behaupten kann, dass Entscheide bei einem Apéro gefällt worden seien. Gemäss ökonomischem Lehrbuch wäre eigentlich richtig, dass die Schienen beim Kanton blieben und alles, was darauf fährt, wäre dem Wettbewerb ausgesetzt. Es wäre zudem auch regional interessant, einen Vergleich mit der BVB anzustellen. Die BLT hätte hier vermutlich sehr gute Chancen. Beim Bus ist der Vorteil, dass man nicht einmal Schienen legen muss. Im Moment befindet man sich aber in einem kontrollierten Wettbewerb – immerhin einem Wettbewerb.

Zum Schluss: Es ging dem Postulanten in keinsten Weise darum, ein Misstrauensvotum gegen die BLT auszusprechen. Er hatte auch mit den BLT-Verantwortlichen Kontakt. Im Gegenteil kann man sagen, dass sie einen derart guten Job machen, so dass es bisher keinen Handlungsbedarf gab. Das neu entstandene Problem mit der AAGL hat ein Problem grundsätzlicher Art aufgezeigt. Heu-

te darf man feststellen, dass die BLT und deren Angebot sehr gut sind. Was aber passiert, wenn in diesen Organisationen dereinst die Köpfe wechseln? Das Negativbeispiel hat man vor der Haustüre. Vor diesem Hintergrund sollte man sich lieber heute richtig aufstellen für den Fall, dass vielleicht einmal nicht mehr alles eitel Sonnenschein ist. Wie soll man sich aufstellen, dass auch künftig möglichst gute Leistungen zu möglichst guten Preisen angeboten werden?

Der Votant bittet, das Postulat zu überweisen.

**Markus Dudler** (CVP) sagt, dass das Postulat in der CVP/BDP-Fraktion viel Diskussionsstoff bot. Das Ausschreiben aller Buslinien schmeckt stark nach einem Bürokratietiger mit fraglichem Benefit vor allem bezüglich Kundenfreundlichkeit, Qualität und Zuverlässigkeit der Dienstleistungen. Die Gefahr ist, dass es einen alleinigen Fokus auf den Preis gibt. Dieser ist sehr wichtig, aber nicht alleinentscheidend. Aus diesem Grund lehnt eine kleine Mehrheit der Fraktion die Überweisung des Postulats ab.

**Stefan Zemp** (SP) zitiert aus der Antwort zu seiner zuvor behandelten Interpellation: «Zielvereinbarungen und Ausschreibungen bedürfen im Regionalbusverkehr zwingend der Mitarbeit des Bundes, der mit dem Kanton als Besteller auftritt». An anderer Stelle steht: «Ausschreibungen sind heute die Ausnahme und nicht die Regel».

Man sollte sich die Mühe machen und schauen, was damals in England passiert ist. Ökonomie und freier Markt ist ja eine tolle Sache, man soll den Wettbewerb fördern, weil dies auch die Qualität fördert. Sie haben aber in bestimmten Teilgebieten ihre Grenzen. Schaut man nur auf die Ökonomie, kommt das nicht gut heraus und es gibt am Schluss wenig Gewinner und ganz viele Verlierer. Aus diesem Grund sollte man das Postulat ablehnen, weil es ein Papiertiger ist und eine unglaubliche Administration auslöst. Andere Kantone versuchten auch schon auszuschreiben und gaben es aufgrund des riesigen Aufwands wieder auf.

**Klaus Kirchmayr** (Grüne) weist darauf hin, dass es in diesem Postulat keineswegs um die Durchführung einer Ausschreibung geht, sondern nur darum, darzulegen, welcher Aufwand damit verbunden ist, welche Alternativen es gibt und was diese kosten. Diese Grundlagen ist der Kanton zu erarbeiten schuldig, wenn man dereinst entscheiden muss, ob ausgeschrieben werden soll oder nicht. Eine Ausschreibung birgt tatsächlich die Gefahr, bürokratisch und teuer zu werden. Dabei handelt es sich aber um ein Bauchgefühl. In Wirklichkeit weiss man nicht, wie viel der Wettbewerb einen kosten würde. Ökonomisch betrachtet geht es darum, die Vorteile eines Wettbewerbs, abzüglich der Kosten seiner Durchführung, zu berechnen. Müsste dies für jede Linie einzeln gemacht und erst noch der Bund einbezogen werden, dann stellt sich in der Tat die Frage, ob es einem Wert ist, die Kosten für eine volle Ausschreibung aufzuwenden, oder ob man in einem begrenzten Markt nicht mit einem Benchmarking-System besser fährt.

Um dies herauszufinden wäre es sinnvoll, die Grundlagen zu erarbeiten. Deshalb unterstützt die Fraktion Grüne/EVP das Postulat.

**Christine Gorrengourt** (CVP) schickt voraus, dass sie auch als Verwaltungsrätin der BLT tätig ist. Bei der BLT verfügt der Kanton im Gegensatz zur AAGL über sämtliche Einflussmöglichkeiten, um seine Forderungen durchzusetzen. Fünf der neun VR sind vom Kanton gewählt. Der Kanton besitzt über 43 % der Aktienanteile der BLT. Ein Ausschreiben aller Buslinien könnte dazu führen, dass Firmen Kampfpreise unter den tatsächlichen Gestehungskosten anbieten. Die langfristigen Folgen einer vollständigen Privatisierung aber sieht man an Beispielen im Ausland. In England kam die Privatisierung des Bahnverkehrs nicht sehr gut heraus – dort verlottert alles. Auch mit der Liberalisierung des Flugverkehrs in Amerika war das Resultat nicht tiefere Preise, sondern schlechtere Qualität, Abbau von Verbindungen und höhere Preise.

Der Minderpreis, welcher die BLT für die AAGL-Linien angeboten hat, ist kein Kampfpreis, sondern

ergibt sich aus der Vermeidung von Doppelspurigkeiten in der Führungsorganisation, der Verwaltung, IT und der Leitstelle. Ferner rechnet die BLT das Angebot ohne Gewinnmarge. Die CHF 2 Mio. Einsparungen wurden der Regierung unbefristet offeriert. Eine Ausgliederung der Buslinien aus der BLT würde zu einem verteuerten Trambetrieb führen. Auch dort braucht es eine ökonomische Grösse, damit die Qualität der Busangebote nicht sinkt.

Fazit: Durch das Ausgliedern der Busse aus der BLT würden die Kosten für den Trambetrieb steigen, die ökonomische Grösse und die Qualität des Busangebotes würden sinken.

Durch die Zusammenführung der AAGL-Buslinien mit der BLT kann zwar nicht kurzfristig, aber langfristig die Zielsetzung der Regierung durchgesetzt werden, in Zukunft CHF 2 Mio. pro Jahr zu sparen.

Als Verwaltungsrätin kann sie versichern, dass das Angebot auch für die Jahre des Finanzplans 2019-2021 Gültigkeit hat. Zwar nicht rechtsverbindlich, jedoch vom gesamten Verwaltungsrat verbindlich unterstützt.

**Hannes Schweizer** (SP) macht als kleine Minderheit seiner Fraktion beliebt, das Postulat zu unterstützen. Nicht um den Wettbewerb im ÖV zu unterstützen; im Gegenteil sollen BLT und AAGL als Traditionsunternehmen den Service public weiterhin ausüben. Es geht ihm jedoch darum, endlich einmal Klarheit zu haben auf die von Christoph Buser gestellten Fragen. Der Votant möchte nicht (wie geschehen) aus der Zeitung entnehmen, dass die BLT CHF 2 Mio. Einsparungen garantieren. Diese Einsparmassnahmen sollen vielmehr in eine Vorlage der Regierung aufgezeigt und in der Kommission sorgfältig behandelt werden. Der Landrat soll schliesslich entscheiden können, ob die Linien ausgeschrieben werden sollen oder nicht. Mit der Überweisung des Postulats wird der Regierung ja kein Grünes Licht für die Ausschreibungen gegeben. Sie wird vielmehr prüfen und zuhänden des Landrats eine Vorlage erarbeiten.

**Daniel Altermatt** (glp) sagt, dass die Fraktion glp/GU die Überweisung des Postulats ablehne, weil es überflüssig ist. In den Antworten zur Interpellation von Martin Rüegg lässt sich bereits nachlesen, was in etwa die Antwort auf dieses Postulat wäre: dass es nämlich gar keinen Sinn macht, die Linie auszuschreiben, sondern es gescheiter wäre, Zielvereinbarungen zu machen und ein Benchmarking zu vereinbaren.

Auf der anderen Seite (von Christine Gorrengourt bereits dargelegt) kontrolliert der Kanton eine Unternehmung des öffentlichen Verkehrs. Es wäre ein völliger Unsinn, etwas auszuschreiben, was man selber betreibt. Insgesamt sieht die Fraktion nicht ein, welchen Mehrwert das Vorgehen bringen soll. Nicht einmal um herauszufinden, ob sich damit Geld sparen lässt.

**Markus Graf** (SVP) wird namens seiner Fraktion das Postulat unterstützen. Man soll den Fächer aufmachen und Klarheit schaffen. Es geht um ein Prüfen und Berichten und um zu schauen, was dabei herauskommt. Vielleicht nützt es ja dem Kanton.

**Felix Keller** (CVP) hat als Minderheit der CVP/BDP-Fraktion eine grosse Sympathie für das Postulat. Ebenso wie Hannes Schweizer freut er sich auf die Diskussion in der Kommission über Sinn und Zweck einer Ausschreibung. Interessant wäre z.B. zu erfahren, ob und wie man ausschreiben kann – ob im Einladungsverfahren oder öffentlich. Oder was das Einsparpotential ist. Es sind interessante Fragen, die in der Kommission und im Landrat behandelt werden könnten. Damit das möglich ist, sollte man das Postulat unterstützen.

**Christof Hiltmann** (FDP) wollte sich als Mitglied des Verwaltungsrats der AAGL eigentlich aus der Diskussion heraushalten. Von der Wortmeldung von Christine Gorrengourt fühlt er jedoch provoziert, sich trotzdem zu melden. Im Unterschied zu ihr kam der Votant nicht offiziell als Vertreter des Landrats in das Unternehmen, sondern wurde von den Aktionären frei gewählt.

Der Votant findet es unglaublich schade, dass die von Christine Gorrengourt erwähnten CHF 2 Mio. hier in die Diskussion eingeführt wurden. Dies zeigt das Dilemma des Kantons, wenn er dort, wo es um Beteiligungen geht, gleichzeitig Leistungsbezüger ist. Besser als Christoph Buser kann man es nicht beschreiben, wie es gehen müsste: Der Kanton sollte sich von der Eigentümerrolle lösen und überlegen, wie man die Leistungen möglichst effizient und kostengünstig erhält. Die AAGL wehrt sich nicht gegen eine Diskussion, auf welchem Weg dies passieren soll. Sie würde nie den Status Quo per se verteidigen, ohne in eine Untersuchung gegangen zu sein. Deshalb ist nicht verständlich, weshalb sich Christine Gorrengourt als offizielle Vertreterin des Landrats, dieser Diskussion verweigert und nicht möchte, dass die im Postulat gestellten Fragen sauber und sachlich untersucht werden. Mit dem Postulat geht ja kein Auftrag raus. Wichtig wäre aber, dass alle Unternehmen, die Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr anbieten, gleich behandelt werden, unabhängig davon, wie hoch die Staatsbeteiligung am Unternehmen ist. Das nämlich ist völlig irrelevant. Die Mitglieder des Landrats hat zu interessieren, wie viel ÖV man für den Steuerfranken erhält. Das Postulat führt zur Klärung der Frage, wie man in Zukunft mit diesem Thema umgeht. Es wäre äusserst schade, wenn sich die BLT dieser Diskussion verweigern würde.

**Martin Rüegg** (SP) glaubt, dass die Zielsetzungen genau die gleichen sind. Es ist nur die Frage, wie man zu einem guten und möglichst günstigen ÖV gelangt. Der Wettbewerb führt nicht immer zu besseren Resultaten. Die Beispiele England oder USA wurden genannt. Es gilt zwei Sachen zu unterscheiden: Das eine ist die Offerte der BLT von CHF 2.1 Mio. Das andere sind die Ausschreibungen. Der Votant schlägt vor, dass sich die Bau- und Planungskommission erstmal dem ersten Thema annimmt und genauer hinschaut. Befriedigt das nicht, lässt sich immer noch ein zweiter Schritt machen und tatsächlich die grosse Kelle in die Hand nehmen. Der Votant sieht aber in Baselland keine Not und derzeit keinerlei Grund gegeben, sich der Diskussion zu stellen. In Basel-Stadt hätte er für dieses Vorgehen ein Stück weit Verständnis. Aber nicht hier.

**Christine Gorrengourt** (CVP) repliziert auf die Wortmeldung von Christof Hiltmann. Erstmal verweigert sich der Verwaltungsrat der BLT keineswegs der Diskussion. Zweitens wurde der Verwaltungsrat vom Regierungsrat gewählt. Er hat eine klare Zielsetzung, die öffentlich zugänglich ist, vom Landrat akzeptiert wurde und so auch umgesetzt wird. Mehr lässt sich dazu nicht sagen.

**Paul R. Hofer** (FDP) ist nicht schweizerisch-englischer Doppelbürger. Trotzdem geht es ihm etwas auf die Nerven, wenn er hören muss, wie schlecht der öffentliche Verkehr in England geworden sei. Wer nämlich in den 1960er oder 1970er Jahren einmal in den englischen Zügen fuhr, mag sich erinnern, dass es damals keinesfalls besser war als heute – im Gegenteil. Es hat sich vieles zum Guten gewendet.

Regierungspräsidentin **Sabine Pegoraro** (FDP) bittet, dem Entscheid der Regierung nicht vorzugreifen. Sie hat sich selbstverständlich Überlegungen gemacht, was sie mit dem Transportunternehmen machen möchte. Zwei Ziele hat die Regierung: Ein gutes ÖV-Angebot zu einem guten, kostengünstigen Preis. Sie hat kein Interesse, mehr als nötig dafür zu bezahlen. Diese Schwerpunkte versucht man zu erreichen, wozu es verschiedene Möglichkeiten gibt. Das radikalste Mittel wäre die Ausschreibung. Es gibt aber auch Zielvereinbarungen, Aufforderungen zur Zusammenarbeit und so weiter. Es wird nun zu prüfen sein, welches das beste Angebot von AAGL und BLT ist. Der Regierungsrat nimmt das Postulat im Sinne von Prüfen und Berichten entgegen, um aufzeigen zu können, was ein Ausschreiben bedeuten würde. Was man heute bereits sagen kann, ist, dass es sich um ein aufwändiges und komplexes Verfahren handelt, das nicht nach den Regeln des normalen Submissionsverfahrens abläuft, sondern nach vom Bundesamt für Verkehr festgelegten Submissionsregeln. Man sollte es also nicht als l'art pour l'art betreiben, sondern es muss aus sich

heraus Sinn machen und einem Zweck dienen. Dies würde mit einer Überweisung des Postulats aus dem Gesamtkontext heraus beurteilt – was nicht heissen würde, dass man wie wild ausschreibt.

://: Das Postulat wird mit 48:26 Stimmen bei 3 Enthaltungen überwiesen.

---