



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Umwidmung der Beteiligungen des Kantons Basel-Landschaft an der Waldenburgerbahn AG (WB) und an der Autobus AG Liestal (AAGL) vom Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen

Datum: 30. Juni 2015

Nummer: 2015-282

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

**Vorlage an den Landrat****Umwidmung der Beteiligungen des Kantons Basel-Landschaft an der Waldenburgerbahn AG (WB) und an der Autobus AG Liestal (AAGL) vom Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen**

vom 30. Juni 2015

1. Ausgangslage

Im Rahmen des Entlastungspakets wurden Massnahmen wie Leistungsabbau im ÖV durch Landrats- und Volksentscheide abgelehnt. Weiter hat der Landrat den Regierungsrat aufgefordert, ihm aufzuzeigen, wie mit Synergieeffekten die Kosten gesenkt werden können, ohne dass das Leistungsangebot im ÖV reduziert werden muss. Am 9. Februar 2012 reichte Klaus Kirchmayr das Postulat [2012/046](#) zur Prüfung einer Fusion von kantonalen Verkehrsunternehmen ein. Dieses wurde am [13. Dezember 2012](#) vom Landrat überwiesen.

Bereits mit dem Beteiligungsreport 2013 wurde an der Sitzung des Regierungsrates vom 17. Dezember 2013 ein Schreiben beschlossen, das die beiden Unternehmen eingeladen hat, die Synergiepotenziale zu eruieren und engste Zusammenarbeit in den Bereichen Administration, Infrastrukturmanagement und Neubeschaffungen zu prüfen. Es konnten bisher keine Zusammenarbeitsaktivitäten zwischen WB und BLT erkannt werden; ebenso wurde die im Schreiben des Regierungsrates verlangte Berichterstattung über die Zusammenarbeit nicht erbracht.

2. Rechtliche Grundlagen

- Gesetz vom 18. April 1885 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480, GS 29.89](#) / § 3 Beteiligung von Kanton und Gemeinden an Verkehrsunternehmen);
- Dekret vom 17. März 1990 über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr ([SGS 483.1, GS 30.293](#), Angebotsdekret);
- Landratsbeschlüsse vom 28. Dezember 1886, 5. Mai 1980, 27. Oktober 1983, 9. Mai 1921 und 1. Juli 1971 betreffend Benützung von Strassenterrain bzw. Erteilung einer Bewilligung zur Benützung öffentlicher Strassen an die BLT Baselland Transport AG ([SGS 386.2](#));
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ([SGS 480.1, GS 28.323](#));
- Konzession vom 19. April 1870 zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell Langenbruck ([SGS 386.1, GS 9.483](#));
- Landratsbeschluss 1213 vom 25. April 2013, Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014-2017 ([LRV 2013/047](#));
- Landratsbeschluss 770 vom 18. Oktober 2012, Regierungsprogramm 2012-2015 ([LRV 2012/058](#)).

3. Ziele

3.1 Strategische Ziele

Die Leistungserbringung durch die Transport-Unternehmen (TU) des öffentlichen Verkehrs bildet einen wesentlichen Bestandteil unserer Mobilitätsstrategie. In gegenseitiger Ergänzung zum Individualverkehr (Strasse) können damit die Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung befriedigt werden. Um diese Funktion wahrzunehmen, muss der ÖV in der Nordwestschweiz stark verankert sein, sich kontinuierlich weiterentwickeln und einen Beitrag an die positive Entwicklung der Region im Rahmen eines Verkehrsträger-optimierten Gesamtsystems leisten.

Das Ziel der Optimierung der erwünschten/notwendigen Mobilität in unserer Region/unserem Kanton unter konsequentem, integrelem Einbezug des öffentlichen Verkehrs zu einem möglichst günstigen Preis hat direkten Bezug zu folgenden strategischen Zielsetzungen des Regierungsrates:

- Beschränkter Platz für Infrastrukturanlagen - knapper Boden (RR-Ziel „Mobilität“)
- Beschränkte finanzielle Mittel (RR-Ziel „Effizientes und effektives staatliches Handeln“)
- Unter sozialen Aspekten (RR-Ziel „Zusammenleben in Baselland“)
- Unter ökologischen Aspekten (RR-Ziel „Natur und Klimawandel“, „Auftritt und Kooperation“)

3.2 Ziele der Beteiligungen

Eine anteilmässig ausreichende Beteiligung an TU sollte nach Zielsetzungen aus den letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts Folgendes bewirken: Einflussnahme auf die Organisation, die Wirtschaftlichkeit und die Qualität der Transportunternehmung; Schutz der bisher vom Kanton Basel-Landschaft in Trasse- und Depot-Bauten sowie Rollmaterial getätigten Investitionen; gesicherte Einbettung in den Tarifverbund Nordwestschweiz.

Mittlerweile haben sich Umfeld und Randbedingungen verändert. Der Kanton tritt nicht mehr als Defizit-Finanzierer von Leistungen auf, die jede TU nach eigenem Ermessen erbringt. Er tritt vielmehr als Besteller der zu erbringenden ÖV-Leistungen im Regionalverkehr auf, die er entsprechend seiner Bestellung ableitet. Er steuert die bestellten Leistungen mittels Leistungsaufträgen und Angebotsvereinbarungen und nimmt damit Einfluss auf die Leistungserbringung. Dies ist analog zur andern Branchen: Der Kanton ist auch nicht an jeder Baufirma beteiligt, die ihm einen Bauauftrag ausführt.

Die Philosophie aus dem letzten Jahrhundert, dass eine Beteiligung eine Einflussnahme auf die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung mit direktem Einfluss auf die Kosten der vom Kanton Basel-Landschaft bestellten und zu bezahlenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei den TU bewirkt, hätte schon damals bedingt, dass die Beteiligung ausreichend stark ist. Andernfalls kann man aber immer überstimmt werden. Mit den aktuellen Instrumenten Leistungsaufträgen und Angebotsvereinbarungen kann Leistung und Kosten der Bestellungen ausreichend gut ausgehandelt und kontrolliert werden. Unter diesem Aspekt sind Beteiligungen nicht mehr notwendig.

Anders sieht dies beim schienengebundenen Personenregionalverkehr aus wo es darum geht, dass der Kanton seine bisher in Trasse- und Depot-Bauten sowie Rollmaterial getätigten Investitionen sichern und schützen will; es handelt sich dabei um ganz erhebliche Vermögenswerte.

3.3 Wirtschaftliche Ziele

Die Abgeltungszahlungen an die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs stellen mit derzeit jährlich wiederkehrend rund CHF 70 Mio. einen wesentlichen Kostenblock dar. Nicht erst seit der schwierigen Lage im basel-landschaftlichen Staatshaushalt ist man sich einig über die Zielsetzung, dass mit Synergieeffekten die Kosten gesenkt werden können, ohne dass dabei das Leistungsangebot im ÖV reduziert werden muss.

4. Konzentration der Kräfte

Um die Ziele der Kostensenkung ohne Leistungsabbau im öffentlichen Verkehr zu erreichen, bleiben nicht mehr viele Handlungsoptionen. Die Effekte aus den Verhandlungen zu Leistungsaufträgen und Angebotsvereinbarungen reichen nicht mehr aus, um die möglichen und aus Optik Kantonshaushalt dringend benötigte weitere Kostensenkung zu erreichen.

Die Zielsetzung einer bedeutenden Kostenreduktion ohne Leistungsabbau kann durch Konzentration und damit verbundene synergiebedingten Einsparungen erreicht werden. Dadurch soll das Netz des öffentlichen Verkehrs verbessert, langfristig gesichert, die Leistungen ohne proportionalen Kostenanstieg gesteigert und die Kosten ohne Mengen- und Qualitätsverlust gesenkt werden.

5. Übersicht: Die drei Transportunternehmen im Kanton Basel-Landschaft

Jahr 2014	Baselland Transport AG BLT	Waldenburgerbahn AG WB	Autobus AG Liestal AAGL / Sparte ÖV
Bilanzsumme in Mio. CHF	473.1	48.3	27.6
Aktienkapital in Mio. CHF	13.1	1.9	0.5
Beteiligung Kt. BL am AK	43.4%	> 30%	22.1%
Umsatz in Mio. CHF	97.1	9.7	25.4
Anzahl Mitarbeitende in FTE	391	34	94
Beförderte Personen in Mio.	52.7	1.9	8
betriebene Linien Tram/Bahn	4	1	-
betriebene Linien Bus	18	-	11
Abgeltung BL netto in Mio. CHF	16.3	3.3	5.9
Abgeltung pro Passagier in CHF	0.31	1.74	0.74

6. Unterschiedliche Interessen, Effekte und Wege

Die Übersicht der Eckdaten zu den TU BLT AG, WB AG und AAGL machen die unterschiedlichen Verhältnisse und Relationen deutlich, dies sowohl zwischen dem Kanton als Aktionär und den TU als auch zwischen den TU.

6.1 BLT

Seit der Gründung der BLT besteht die Vorstellung, dass in dieser der ÖV des Kantons Basel-Landschaft idealerweise konzentriert wird. Die Marke Basel-Landschaft steht klar im Vordergrund. Dies kommt auch im starken Engagement der öffentlichen Hand als Aktionärin und im Verwaltungsrat zum Ausdruck. Die BLT deckt bereits einen grossen Teil des Kantonsgebietes mit Tram- und Bus-Linien ab. Von Grösse, Struktur und Organisation aus hat die BLT klar die Priorität unter den Kantonalen TU zur Konzentration der Kräfte.

Investitionen in Trasseebauten, Schienen, Depots und Rollmaterial aus der Vergangenheit, welche zu einem erheblichen Teil vom Kanton Basel-Landschaft finanziert worden sind und als Darlehen sowie bedingt rückzahlbare Darlehen gemäss Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101, EBG) bestehen, lassen die Interessen an einer weiterhin aktiven Beteiligung erkennen. Es geht um den Schutz unserer investierten Mittel.

6.2 WB

Investitionen in Trasseebauten, Schienen, Depots und Rollmaterial aus der Vergangenheit, welche zu einem erheblichen Teil vom Kanton Basel-Landschaft finanziert worden sind und als Darlehen sowie bedingt rückzahlbare Darlehen nach Eisenbahngesetz (EBG) bestehen, lassen die Interessen an einer weiteren Beteiligung erkennen. Es geht um den Schutz unserer investierten Mittel. Bei der Erneuerung der WB erwarten wir für die künftigen Investitionen und nachfolgend auch für die Betriebskosten erhebliche Einsparungen, wenn die Erfahrungen der BLT aus den letzten Jahrzehnten genutzt wird. Schon die Sanierung der WB vor rund 30 Jahren wurde von BLT und Tiefbauamt realisiert. Von ihrer Grösse her ist die WB allein für den Betrieb dieser einen Bahnlinie aufgestellt.

Aus wirtschaftlichen und aktienrechtlichen Gründen ist eine Integration der WB AG in die BLT AG möglich und somit ins Auge zu fassen. Die Gemeinkosten können jährlich wiederkehrend ohne Leistungseinbusse erheblich gesenkt werden. Betriebliche Synergien werden derzeit untersucht und lassen weitere wiederkehrende Kostensenkungen erwarten. Die Grössenverhältnisse zwischen BLT und WB machen deutlich, dass die Integration der WB in die BLT ohne wesentliche Probleme verkraftet werden kann.

Die Konstellation der Aktionärsstruktur gibt dem Kanton die Möglichkeit, die Integration der WB in die BLT voranzutreiben. Nach Absprachen haben die Befürworter das für einen entsprechenden Beschluss der Generalversammlung notwendige qualifizierte Mehr erreicht. Allerdings wird versucht, auch die bisher noch nicht angesprochenen Aktionäre für die Zukunftssicherung der Waldenburgerbahn im Schoss der BLT zu gewinnen. Dieses Vorgehen stützt sich auf RRB Nr. 0610 betr. Eigentümerstrategien der Beteiligungen am Öffentlichen Verkehr (BLT AG, WB AG, AAGL) vom 14. April 2015 und RRB Nr. 0611 betr. Integration der Waldenburgerbahn AG in die Baselland Transport AG vom 14. April 2015.

6.3 AAGL

Bei der AAGL liegen bezüglich der Beteiligung andere Verhältnisse vor. Zwar sollten eine Integration des ÖV-Geschäfts (Busbetrieb) in die BLT AG oder andere Formen einer optimierten Zusammenarbeit geprüft werden. Optimierungen bei Betrieb, Beschaffungen und Investitionsvorhaben, (Gemein-)Kosten scheinen erreichbar zu sein.

Allerdings sind aufgrund der Aktionärs-Struktur und des Anteils des Kantons nicht die gleichen Möglichkeiten zur Mitbestimmung vorhanden wie bei BLT und WB. Auch wenn klar ist, dass auch hier ein weiterer Gemeinkostenblock parallel zu BLT anfällt: Eine aktive Integration des Teil ÖV der AAGL in die BLT ist nicht gleich erreichbar wie bei der WB und hat somit zurzeit nicht die gleiche Priorität wie bei der WB.

Bei der AAGL fallen, ganz im Gegensatz zu BLT und WB, die Aspekte Investitionen in Schiene und Rollmaterial weg. Im Busbetrieb sind die Fahrzeuge weniger langlebig als auf der Schiene und somit im Rahmen der Abgeltungsrechnung via Anteil Abschreibungen relativ schnell finanziert und weitgehend „verkonsumiert“. Es gibt somit aus unserer Sicht keine schützenswerten Investitionen.

Die Variante Verkauf der Aktien wurde bereits in Betracht gezogen. Eine Beteiligung, vor allem eine Minderheitsbeteiligung ohne wirkliche Einflussmöglichkeit, stellt keinen Nutzen und keine Notwendigkeit dar. Die Instrumente Leistungsaufträge und Angebotsvereinbarungen sind im Bus-Bereich ausreichend. Die Diskussion über eine zweckdienliche Lösung wird mit der AAGL geführt. Dieses Vorgehen stützt sich auf RRB Nr. 0610 betr. Eigentümerstrategien der Beteiligungen am Öffentlichen Verkehr (BLT AG, WB AG, AAGL) vom 14. April 2015.

7. Eigentümerstrategie

In den Eigentümerstrategien des Regierungsrates zu den drei Beteiligungen an BLT, WB und AAGL kommen die dargelegten Überlegungen deutlich zum Ausdruck.

Bei der BLT wird die Option offengehalten, einen Beteiligungsausbau anzustreben; dies mit der Vorstellung einer Konzentration des öffentlichen Verkehrs in der BLT.

Bei der WB wird klar deklariert, dass man diese in die BLT überführen will. Die Vorbereitungsarbeiten für eine rasche Integration der WB in die BLT sind bereits aufgenommen.

Bei der AAGL ist das Abstossen der Beteiligung vorgesehen vor dem Hintergrund, dass einerseits die Beziehung zur AAGL in der Besteller-Rolle via GLA/Angebotsvereinbarung ausreichend geregelt werden kann, andererseits weil eine Integration in die BLT kurzfristig kaum umgesetzt werden kann. Ein mittel- bis längerfristiger Konzentrationsprozess wird damit jedoch nicht ausgeschlossen.

8. Notwendige Umwidmung der Aktien WB und AAGL aus dem VV in das FV

Finanzhaushaltsgesetz (FHG / SGS 310)

§ 12 Verwaltungsvermögen

Abs. 1: Das Verwaltungsvermögen umfasst jene Vermögenswerte, die unmittelbar und dauernd der Erfüllung öffentlich-rechtlich festgelegter Verwaltungsaufgaben dienen.

Abs. 2: Wertschriften und Beteiligungen an privatrechtlichen Unternehmungen sind insbesondere dann dem Verwaltungsvermögen zuzuordnen, wenn damit eine dauernde Einflussnahme im unmittelbaren kantonalen Interesse verbunden ist.

§ 13 Finanzvermögen

Abs. 1: Das Finanzvermögen besteht aus jenen Vermögenswerten, die ohne Beeinträchtigung der Erfüllung öffentlicher Verwaltungsaufgaben jederzeit veräussert werden können.

Um eine Veränderung bei den Beteiligungen an WB und AAGL vorzunehmen, müssen entsprechend den zitierten Bestimmungen des FHG die Beteiligungen vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen umgewidmet werden. Nach den in den Eigentümerstrategien des Regierungsrates festgehaltenen An- und Absichten ist das Halten der beiden Beteiligungen im Sinne von FHG § 13 Abs. 1 + 2 nicht mehr notwendig.

9. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

10. Parlamentarischer Vorstoss

Postulat vom 09. Februar 2012 von Klaus Kirchmayr, Grüne Fraktion: Prüfung einer Fusion von kantonalen Verkehrsunternehmen ([2012/046](#))

Im Kanton Baselland werden die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs von verschiedenen Verkehrsunternehmen erbracht. Neben der SBB sind dies vor allem die BLT, die Waldenburger Bahn (WB) und die Autobus AG Liestal. Alle diese Betriebe werden zu einem grossen Teil durch den Kanton und seine Steuerzahler finanziert.

Früher waren die Angebote und Netze dieser Verkehrsunternehmen deutlich einfacher abzugrenzen. In den letzten Jahrzehnten ist jedoch ein stark integrierter und vernetzter Angebotsraum entstanden und die Abgrenzung zwischen den einzelnen Unternehmen hat zunehmend an Bedeutung verloren.

Es ist zudem davon auszugehen, dass zwischen den verschiedenen Unternehmen bedeutende Synergien existieren. Neben den Doppelspurigkeiten in Verwaltung und unterhalt dürfte eine Fusion bzw. Vereinheitlichung auf der Angebotsseite dabei auch eine einfachere, kundenfreundlichere Netzplanung ermöglichen, sowie den Kanton bei der Angebotssteuerung entlasten.

Entsprechend wird folgendes beantragt: Der Regierungsrat wird aufgefordert zu prüfen und zu berichten, ob eine Fusion zwischen einzelnen der kantonalen Verkehrsunternehmen sinnvoll ist. Dabei ist unter Beteiligung der betroffenen Unternehmen eine Abschätzung der erzielbaren Synergien vorzunehmen.

11. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Das Postulat [2012/046](#) ist bereits mit der Vorlage [2015/041](#) betreffend Aufträge, die nicht innert der gesetzlichen Frist seit der Überweisung erfüllt wurden, zur Abschreibung beantragt.

Liestal, 30. Juni 2015

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter

- Beilage: Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

Landratsbeschluss

über Umwidmung der Beteiligungen des Kantons Basel-Landschaft an der Waldenburgerbahn AG (WB) und an der Autobus AG Liestal (AAGL) vom Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

Die Beteiligungen an der Waldenburgerbahn AG (WB AG) und an der Autobus AG Liestal (AAGL) werden aus dem Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen umgewidmet.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: