

**Vorlage an den Landrat****Gründung der Nationalstrassen Nordwestschweiz AG (NSNW)**

vom 17. Juli 2007

1 Zusammenfassung

Mit der Übertragung des Eigentums der Nationalstrassen samt Nebenanlagen von den Kantonen an den Bund per 1. Januar 2008 als Folge des Gesetzes der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung von Bund und Kanton (NFA) ergibt sich das Problem, dass Betrieb und Unterhalt dieses Verkehrsnetzes von grösster Bedeutung weiterhin gewährleistet sein muss.

Da der Bund über keine eigene Organisation dazu verfügt, ist er auf die bisherigen Betreiber aus den kantonalen Verwaltungen angewiesen: Sie verfügen über Fachwissen und die notwendige Ausrüstung.

Die Nordwestschweizer Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn haben sich entschlossen, für den Betrieb der Gebietseinheit Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn eine Betriebs-Gesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft, die NSNW, zu gründen. Diese hat zur Hauptaufgabe, nach Leistungsauftrag des Bundes die Nationalstrassen weiterhin zu betreiben. Der Bund bezahlt die Leistungen der NSNW entsprechend den Vereinbarungen im Leistungsauftrag.

Die Interessen der Kantone an der Gründung der NSNW zum Betrieb der Nationalstrasse lassen sich wie folgt herausstreichen:

- Weiterhin optimale Verkehrserschliessung bzw. Verkehrsversorgung.
- Wahrung der Einflussmöglichkeit der Kantone auf die Verkehrspolitik im Nationalstrassenbereich.
- Personalpolitisch sozialverträgliche Überführung des bisherigen Personals in die neue Gesellschaft.
- Weiternutzung des bisherigen Fahrzeug- und Maschinenparks des Bereiches Nationalstrassen unter Wahrung der Vermögensinteressen.
- Nutzen von künftigen Synergien.

Zur Gründung der NSNW muss die bisherige Fahrhabe (Fahrzeuge und Maschinen) aus dem Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen umgewidmet werden, damit dies dann als Sacheinlage gegen Aktien in die NSNW eingebracht werden kann. Weil an der Aufgabenstellung der NSNW öffentliches Interesse angemeldet ist, wird die Beteiligung in das Verwaltungsvermögen zurückgeführt, was einem Ausgabenbeschluss zum Aktienerwerb gleich kommt. Die im Kooperationsvertrag vereinbarte Darlehensgewährung an die NSNW benötigt ebenfalls einen Kreditbeschluss. Weiter will man die soziale Verantwortung gegenüber den bisherigen, verdienten Mitarbeitenden der Abteilung Hochleistungsstrassen des Tiefbauamtes wahrnehmen und ihnen den Besitzstand betreffend Pensionskassenlösung, die Finanzierung der möglichen Deckungslücke der Pensionskasse sowie einen befristeten Besitzstand der Erziehungs-Zulagen als Lohnbestandteil gewähren. Dies erfordert einen Umwidmungs- sowie Kreditbeschluss von insgesamt 6.883 Millionen Franken durch den Landrat.

Der Landratsbeschluss erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die andern beiden Partnerkantone Aargau und Solothurn die entsprechenden Beschlüsse auch fassen.

2	Inhaltsverzeichnis	
<u>1</u>	<u>ZUSAMMENFASSUNG.....</u>	<u>1</u>
<u>2</u>	<u>INHALTSVERZEICHNIS</u>	<u>3</u>
<u>3</u>	<u>AUSGANGSLAGE</u>	<u>4</u>
3.1	NFA	4
3.2	KANTONALE GESETZLICHE GRUNDLAGE	5
3.3	FOLGEN UND ZIELSETZUNG FÜR DIE KANTONE IM BEREICH NATIONALSTRASSEN	6
3.4	ABGRENZUNG ZUM AGGLOMERATIONS-PROGRAMM	7
<u>4</u>	<u>LÖSUNGSANSÄTZE - UNTERSUCHTE VARIANTEN.....</u>	<u>8</u>
4.1	ÖFFENTLICH+RECHTLICHE ORGANISATIONSFORMEN	9
4.2	PRIVATRECHTLICHE ORGANISATIONSFORMEN	9
4.3	FOLGERUNGEN	9
<u>5</u>	<u>DIE GEWÄHLTE LÖSUNG</u>	<u>10</u>
5.1	RECHTSFORM, FIRMENZWECK UND ZIELSETZUNG.....	10
5.2	LEISTUNGS-AUFTRAG DES BUNDES AN DIE NSNW.....	11
5.3	FIRMENSITZ	12
5.4	ORGANISATION	13
5.5	PERSONAL	14
5.5.1	PERSONALREGLEMENT NSNW.....	16
5.5.2	LOHNSYSTEM	17
5.6	PERSONALVORSORGE / PENSIONS-KASSE	18
5.7	FIRMENGRÜNDUNG	19
5.8	FINANZIERUNG.....	20
5.9	VERSICHERUNGEN	25
5.10	ÜBERGANGSLÖSUNG FÜR DAS JAHR 2007.....	26
<u>6</u>	<u>DIE ROLLE DES KANTONS BASEL-STADT.....</u>	<u>26</u>
<u>7</u>	<u>FINANZIELLE FOLGEN.....</u>	<u>27</u>
7.1	WERTE, DIE ALS EINLAGE IN DIE GESELLSCHAFT EINGEBRACHT WERDEN.....	27
7.2	DARLEHEN AN DIE GESELLSCHAFT	28
7.3	ABWICKLUNG NACH FINANZHAUSHALTSGESETZ (FHG).....	28
7.4	FOLGEKOSTEN / -ERTRÄGE	30
<u>8</u>	<u>ERGEBNISSE DES VERNEHMLASSUNGSVERFAHRENS.....</u>	<u>31</u>
<u>9</u>	<u>PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE</u>	<u>32</u>
<u>10</u>	<u>ANTRAG</u>	<u>32</u>

3 Ausgangslage

3.1 NFA

Am 28. November 2004 hat das Schweizervolk über die Neugestaltung des Finanzausgleiches und der Aufgabenteilung zwischen dem Bund und den Kantonen "NFA" abgestimmt und die NFA mehrheitlich angenommen. Die heutige Verbundaufgabe bei den Nationalstrassen für Bau, Unterhalt, Betrieb und die Verkehrslenkung geht auf den 01.01.2008 in die Zuständigkeit des Bundes über und wird von diesem zu 100 % finanziert. Betreffend die Nationalstrassen wurde der Art. 83 Abs. 2 der Bundesverfassung geändert und wird neu lauten:

"Der Bund baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen. Er trägt die Kosten dafür. Er kann diese Aufgaben ganz oder teilweise öffentlichen, privaten oder gemischten Trägerschaften übertragen".

Die Ausführungsgesetzgebung über die Nationalstrassen sieht folgende Zuständigkeiten vor:

Für die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes sind die Kantone zuständig. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist für den Bau neuer und den Ausbau bestehender Nationalstrassen verantwortlich (Art. 40a).

Die Nationalstrassen und ihre technischen Einrichtungen sind nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten so zu unterhalten und zu betreiben, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet ist und die Verfügbarkeit der Strasse möglichst uneingeschränkt bleibt (Art. 49 Unterhalt und Betrieb / I. Grundsatz).

Der Bund ist zuständig für Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen (Art. 49a Ziffer 1).

Der Bund schliesst über die Ausführung des betrieblichen Unterhaltes und des projektfreien baulichen Unterhaltes mit Kantonen oder von diesen gebildeten Trägerschaften Leistungsvereinbarungen ab. Ist für bestimmte Gebietseinheiten kein Kanton oder keine Trägerschaft bereit, eine Leistungsvereinbarung abzuschliessen, so kann der Bund die Ausführung Dritten übertragen. In begründeten Fällen kann der Bund einzelne Gebietseinheiten oder Teile davon selber betreiben. Der Bund bestimmt die Zuteilung der Gebietseinheiten (Art. 49 Ziff 2 + 3).

Der Abschluss von Leistungsvereinbarungen für den Betrieb untersteht dabei nicht dem öffentlichen Beschaffungsrecht des Bundes (BöB), sofern an den künftigen Trägerschaften keine Privaten (Unternehmen) beteiligt sind.

Die NFA-Gesetzgebung enthält keine Vorgaben, wie der betriebliche Unterhalt zu entschädigen ist, namentlich ob eine globale Vergütung erfolgen soll oder eine Solche nach Aufwand.

Der betriebliche und der projektfreie – der sogenannte kleine – bauliche Unterhalt wird künftig von elf Gebietseinheiten besorgt werden. Die von den jeweiligen Gebietseinheiten betroffenen

Kantone bilden so genannte Trägerschaften (Ansprech- bzw. Vertragspartner des ASTRA). Folgende Trägerschaftsformen sind dabei vorgesehen:

- eine Aktiengesellschaft;
- vier Kantone bilden allein eine Gebietseinheit und sind somit gleichzeitig die Trägerschaft;
- eine Einfache Gesellschaft;
- fünf Lead-Kantone: In diesen Gebietseinheiten wird ein Kanton Partner der Leistungsvereinbarung sein; die andern Kantone sind quasi als Subunternehmer tätig.

Das ASTRA hat im Frühjahr 2006 gemeinsam mit den neu zu bildenden Trägerschaften deren künftige, geographische Aussengrenzen – die Betriebs- bzw. Einsatzperimeter-Grenzen – einvernehmlich festgelegt. Sie werden integrierter Bestandteil der abzuschliessenden Leistungsvereinbarung sein.

3.2 Kantonale gesetzliche Grundlage

Bis zum Inkrafttreten des NFA am 1. Januar 2008 sind die Kantone Eigentümer der Nationalstrassen. Nach dem 1. Januar 2008 wird der Bund Eigentümer der Nationalstrassen sein (Art. 8 Absatz 1 des mit Inkrafttreten des NFA geänderten Bundesgesetzes über die Nationalstrassen) und er wird - wie in Ziffer 3.1 dargelegt - für Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen zuständig sein. Über die Ausführung des betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalts kann der Bund mit den Kantonen oder von diesen gebildeten Trägerschaften Leistungsvereinbarungen abschliessen.

Der mit dem NFA einhergehende Eigentumsübergang an Nationalstrassen bedingt verschiedene Änderungen des kantonalen Strassengesetzes (SGS 430).

Der Regierungsrat hat mit Datum vom 30. Januar 2007 dem Landrat eine Vorlage über das "Gesetz über die Umsetzung NFA und die Lastenverteilung auf Kanton und Gemeinden" unterbreitet und beantragt, das Gesetz gemäss Entwurf zu beschliessen.

Im Gesetz über die Umsetzung NFA und die Lastenverteilung auf Kanton und Gemeinden wird unter anderem das Strassengesetz geändert. Vorwiegend handelt es sich um Änderungen, welche als logische Folge des Eigentumsüberganges der Nationalstrassen vom Kanton auf den Bund resultieren. Alle Bestimmungen, in denen bisher der Kanton als Eigentümer der Nationalstrassen genannt wurde, wurden entsprechend geändert und der Kanton nicht mehr als Eigentümer der Nationalstrassen genannt.

Der Umstand, dass der Bund mit den Kantonen oder von diesen gebildeten Trägerschaften Leistungsvereinbarungen über den betrieblichen und projektfreien baulichen Unterhalt abschliessen kann, bedingt eine entsprechende gesetzliche Grundlage im kantonalen Strassengesetz. Der Regierungsrat hat deshalb dem Landrat im Gesetz über die Umsetzung NFA und die Lastenverteilung auf Kanton und Gemeinden auch folgende Änderung des Strassengesetzes zur Genehmigung unterbreitet:

§ 4 Nationalstrassen

¹ *Die Nationalstrassen stehen unter der Hoheit und im Eigentum des Bundes.*

² *Der Regierungsrat kann mit den zuständigen Bundesstellen Leistungsvereinbarungen abschliessen über den betrieblichen und den baulichen Unterhalt von Nationalstrassen.*

³ *Der Regierungsrat kann eine Organisation gründen oder den Beitritt zu einer solchen erklären, die Leistungsvereinbarungen gemäss Absatz 2 mit den zuständigen Bundesstellen abschliesst.*

⁴ *Der Regierungsrat kann mit einer Organisation gemäss Absatz 3 für einzelne ganz spezifische Teile des Kantonsstrassennetzes, insbesondere Hochleistungsstrassen und Tunnels, für den betrieblichen Unterhalt Leistungsvereinbarungen abschliessen, sofern dies fachlich und betriebswirtschaftlich gerechtfertigt ist.*

Diese Bestimmung des § 4 Absatz 3 bildet die gesetzliche Grundlage, mit welcher der Kanton Basel-Landschaft die Nationalstrassen Nordwestschweiz AG (NSNW) gründen bzw. sich an deren Gründung beteiligen kann. Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen auch der vorgesehenen gesetzlichen Formulierung im Strassengesetz des Kantons Aargau, und es ist vorgesehen, dass auch der Kanton Solothurn eine entsprechende Formulierung in seinen Gesetzestext aufnimmt.

Mit § 4 Absatz 2 soll sodann sichergestellt werden, dass - solange die Akteingesellschaft noch nicht gegründet ist - der Regierungsrat die Kompetenz zum Abschluss der Leistungsvereinbarungen hat. Damit kann eine allfällige Lücke, welche entstehen kann, wenn die Aktiengesellschaft am 1. Januar 2008 noch nicht gegründet ist, geschlossen werden. Sobald die Aktiengesellschaft gegründet ist, ist diese sodann für den Abschluss der Leistungsvereinbarungen zuständig und Absatz 2 von § 4 fällt wird obsolet.

Die Bestimmung von § 4 Absatz 4 wurde vor dem Hintergrund in das Strassengesetz aufgenommen, dass mehrere Personen mit langjähriger Erfahrung und Fachkompetenz im Zusammenhang mit dem NFA vom Tiefbauamt zum Bundesamt für Strassen (ASTRA) oder in die NSNW AG wechseln, wodurch ein Engpass beim Tiefbauamt im Bezug auf Ressourcen und fachliche Kompetenzen generiert wird. Insbesondere im Bereich der kantonalen Hochleistungsstrassen und Tunnels mit deren komplexen Elektromechanik wird das Tiefbauamt voraussichtlich nicht in der Lage sein, rund um die Uhr den betrieblichen Unterhalt gewährleisten zu können. Mit § 4 Absatz 4 wird der Regierungsrat in die Lage versetzt, der NSNW AG diesen betrieblichen Unterhalt auf Basis von Leistungsvereinbarungen zu übertragen.

Das Gesetz über die Umsetzung NFA und die Lastenverteilung auf Kanton und Gemeinden soll gemäss Entwurf der Landratsvorlage am 1. Januar 2008 in Kraft treten.

3.3 Folgen und Zielsetzung für die Kantone im Bereich Nationalstrassen

Die Nationalstrassenparzellen werden aufgrund der Gesetzesrevision an den Bund übertragen. Damit gehen auch die Nebenanlagen, z.B. Werkhöfe und Rastplätze in das Eigentum des Bundes über. Die Raststätten hingegen verbleiben im Eigentum der Kantone (im Kanton Basel-Landschaft die Raststätte Pratteln). Der betriebliche und bauliche Unterhalt auf den Nationalstrassen wird seit deren Inbetriebnahme von Personal der jeweiligen kantonalen Baudepartemente bzw. Baudirektionen ausgeführt. Die Mitarbeitenden verfügen über erhebliches Wissen und grosse Erfahrung im Unterhaltsbereich sowie über exzellente Anlagenkenntnisse. Damit die neue Betreiberschaft ab Inkraftsetzung NFA per 1. Januar 2008 die Leistungen in vergleichbarem Umfang und Qualität sicherstellen kann, ist sie auf diese Kenntnisse und Erfahrungen absolut angewiesen. Die Kantone sind daran interessiert, dass ihre Erschliessung über die Nationalstrassen weiterhin optimal gewährleistet ist.

Die Kantone bzw. die NSNW haben ein grosses Interesse, die Leistungsaufträge mit dem Bund abzuschliessen und auch weiterhin den betrieblichen Unterhalt gemeinsam auf den Nationalstrassen zu gewährleisten. Das Personal der Tiefbauämter ist mit den speziellen Verhältnissen vertraut und kennt die umfangreichen Anlagen im Detail. Damit ist die Weiterbeschäftigung gewährleistet und ein sicherer Übergang der Verantwortung garantiert. Durch die grössere Gebietseinheit lassen sich künftig Synergien nutzen, die kurzfristig aber noch nicht wirksam werden.

Daneben haben alle drei beteiligten Kantone das grösstmögliche Interesse, Arbeitsplätze zu erhalten. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat sich u.a. in seinem Jahresprogramm 2006 das Ziel gesetzt, den Werkhof Sissach auch künftig als Standort zu erhalten und damit die heutigen Arbeitsplätze weitgehend zu sichern. Darüber hinaus soll die soziale Verantwortung gegenüber den aktuellen Mitarbeitenden wahrgenommen werden, welche die bisherige Aufgabe künftig nicht mehr als Arbeitnehmer des Kantons ausführen.

Im Weiteren macht der Regierungsrat öffentliches Interesse geltend, durch eine Beteiligung an einer künftigen Betreibergesellschaft möglichst grossen Einfluss auf die Verkehrspolitik in der Region zu nehmen.

Fahrzeuge, Geräte und Lagerbestände der Autobahnwerkhöfe werden von den einzelnen Kantonen zur Aufrechterhaltung des Betriebes bis zum 31. Dezember 2007 benötigt und nach deren Gründung, frühestens ab 1. Januar 2008 durch die neue Trägerschaft übernommen und weiter verwendet. Dadurch kann eine optimale Aufgabenerfüllung durch die Kantone und danach durch die gemeinsame Gesellschaft garantiert werden. Die Fahrhabe sowie die Lagerbestände der heutigen Werkhöfe werden durch eine Revisionsgesellschaft bewertet und auf das Stichtatum 1. Januar 2008 überprüft. Dabei hat der Kanton als bisheriger Eigentümer grosses Interesse, Fahrzeuge und Lagerbestände zu einem realistischen Wert an die NSNW abzugeben. Mittels Sacheinlage und allenfalls Darlehensforderung werden Verzinsung und allfällige Rückzahlung geregelt. Ausser der NSNW kommt kaum jemand als Abnehmer für die sehr gebrauchsspezifische Gerätschaft in Frage.

Bei den Abgrenzungen zwischen Nationalstrassen und Kantonsstrassen ist die Detailregelung der betrieblichen Schnittstellen näher bei den Kantonen besser planbar. Es ist auch möglich, im Bereich von Spezialaufgaben wie z.B. Betrieb von kantonalen Hochleistungsstrassen oder Betrieb von elektromechanischen Einrichtungen, Vereinbarungen zwischen einzelnen Kantonen als Auftraggeber und der Trägerschaft als Auftragnehmende abzuschliessen.

3.4 Abgrenzung zum Agglomerations-Programm

Beim Agglomerationsprogramm Basel handelt es sich um ein übergeordnetes Programm zur mittel- und längerfristigen Planung des Individual- und öffentlichen Verkehrs, welches die Nordwestschweizer Kantone beim Bund einreichen.

Das Agglomerationsprogramm Basel betrifft die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer. Mit Inkrafttreten der NFA entrichtet der Bund aus der zweckgebundenen Mineralölsteuer weniger Beiträge an die Kantone. Die somit erzielte Einsparung des Bundes soll durch

die Verteilung aus dem Infrastrukturfonds an die Kantone grundsätzlich wieder kompensiert werden. Dabei werden Gelder ausschliesslich an Neubauten, nicht aber an den Betrieb der Hauptstrassen entrichtet; Nationalstrassen sind explizite nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel.

Daraus folgt, dass zwischen dem Agglomerationsprogramm Basel und der Betriebsgesellschaft NSNW kein Zusammenhang besteht.

4 Lösungsansätze - untersuchte Varianten

Die Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn hatten zu Anfang (vgl. Kapitel 6) den Entschluss getroffen, zusammen eine Trägerschaft zu bilden, um den baulichen und betrieblichen Unterhalt der Nationalstrassen Nordwestschweiz nach Art. 49a des mit Inkrafttreten des NFA geänderten Bundesgesetzes über die Nationalstrassen durchzuführen. Bei der Evaluation für eine mögliche Organisationsform der Trägerschaft der Kantone wurden verschiedene Rechtsformen von einer gemeinsamen Projektgruppe mit Vertretern der vier Kantone untersucht. Dabei kristallisierte sich heraus, dass die Organisationsform der Aktiengesellschaft sowie der öffentlichrechtlichen Anstalt für die Bildung einer Trägerschaft am geeignetsten erscheinen. Verworfen wurden im Wesentlichen nachstehende Organisationsformen aus folgenden wesentlichen Gründen:

- Die einfache Gesellschaft nach Art. 530 ff. des Obligationenrechts (OR; SR 220) ist als Übergangslösung denkbar, jedoch längerfristig nicht geeignet. Sie hat keine eigene Rechtspersönlichkeit und ist damit weder rechts-, handlungs- noch vermögensfähig.
- Die Bildung einer Kollektivgesellschaft (Art. 552 ff. OR) ist nicht möglich, da nur natürliche Personen Gesellschafter sein können.
- Bei der Kommanditgesellschaft (Art. 594 ff. OR) muss der erforderliche unbeschränkt haftende Gesellschafter (Komplementär) eine natürliche Person sein.
- Bei der Kommanditaktiengesellschaft (Art. 764 ff. OR) haftet mindestens ein Gesellschafter unbeschränkt und solidarisch für die Gesellschaftsschulden.
- Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Art. 772 ff. OR) hat gegenüber der Aktiengesellschaft keine nennenswerten Vorteile. Sie hat - wie die Aktiengesellschaft - strenge Gründungs-, Gläubigerschutz- und Buchführungsvorschriften, ist aber im Übrigen weniger flexibel als die Aktiengesellschaft.
- Für die Gründung einer Genossenschaft (Art. 828 ff. OR) werden mindestens sieben Gründungsmitglieder benötigt. Bei der Genossenschaft steht die gemeinsame Selbsthilfe im Vordergrund.
- Der Verein (Art. 60 ff. ZGB) ist nicht geeignet, unternehmerisch tätig zu sein, da sich der Verein einer nicht wirtschaftlichen Aufgabe widmen muss.
- Die Stiftung (Art. 80 ff. ZGB) hat als selbständige Anstalt keine Mitglieder, sondern nur Destinatäre. Einmal gegründet entzieht sich die Stiftung dem Willen der Beteiligten (keine Möglichkeit der Änderung in Bezug auf Organisation, Zweck oder Aufhebung).

Professor Dr. Georg Müller, Ordinarius für Staats- und Verwaltungsrecht sowie Gesetzgebungslehre an der Universität Zürich, wurde beauftragt, ein Gutachten betreffend den mögli-

chen Organisationsformen zu verfassen. Dieser Auftrag mündete im Gutachten "Organisationsmöglichkeiten für interkantonale Träger von Verwaltungsaufgaben" sowie einem Zusatzgutachten mit ergänzenden Erwägungen. In den erwähnten Gutachten wurden öffentlich-rechtliche und privatrechtliche Organisationsformen behandelt und eine Folgerung getroffen:

4.1 Öffentlich-rechtliche Organisationsformen

Bei den Organisationsformen, welche über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügen, werden grundsätzlich zwei Grundtypen unterschieden, die öffentlich-rechtliche Körperschaft und die rechtsfähige (selbständige) Anstalt. Die nicht rechtsfähige (unselbständige) Anstalt wird im Gutachten nicht gesondert abgehandelt. Es wird davon ausgegangen, dass Organisationsformen, denen keine Rechtsfähigkeit zukommt, für Vorhaben der interkantonalen Zusammenarbeit aus praktischen Gründen nicht zur Debatte stehen.

Die Abgrenzung der Anstalt zur Körperschaft gestaltet sich schwierig. Die Anstalt ist eine rechtsfähige Verwaltungseinheit bzw. stellt ein personifiziertes Vermögen dar. Sie verfügt über eine herrschaftliche monokratische Struktur. Demgegenüber besitzt die Körperschaft Verbandscharakter und verfügt über eine demokratische Verfassung. Die Anstalt kennt Benutzer, welche der Anstaltshoheit unterworfen sind. Die Körperschaft kennt mitwirkungsberechtigte Mitglieder. Aber auch Anstaltsbenutzern können beschränkte Mitwirkungsrechte eingeräumt werden. Andererseits werden die Mitwirkungsrechte der Mitglieder öffentlich-rechtlicher Körperschaften durch das einschlägige Recht und die staatliche Aufsicht beschränkt.

Zur Unterscheidung der beiden Organisationsformen wird auch auf die Tatsache hingewiesen, dass Anstalten häufig von Zuschüssen der öffentlichen Hand abhängen, während die körperschaftliche Verwaltung selbsttragend ist. Jedoch darf dieser Grundsatz nicht strikte umgesetzt werden. Gewisse Anstalten arbeiten kostendeckend (z.B. die Kantonalbanken), während nicht wenige Körperschaften auf Subventionen angewiesen sind. Als weiteres Unterscheidungskriterium wird darauf hingewiesen, dass die Anstalten durch einen relativ einheitlichen Willen gesteuert werden, während bei einer Körperschaft eine Mehrheit von Willensträgern auftritt.

Mischtypen dieser beiden Organisationsformen sind zwar zulässig, jedoch müssen gesamthaft betrachtet die jeweils typenspezifischen Strukturen beibehalten werden.

4.2 Privatrechtliche Organisationsformen

Als Rechtsform für öffentliche Unternehmen steht die Aktiengesellschaft nach den Art. 620 ff. OR im Vordergrund. Daneben kann auch der Verein, die Genossenschaft und die Stiftung eine gewisse Rolle spielen. Vereine eignen sich für die Erfüllung nicht-wirtschaftlicher, kooperativer und finanziell wenig intensiver Aufgaben. Den Genossenschaften werden in der Regel öffentlich-rechtliche Organisationsformen vorgezogen, weil nach Art. 885 OR jedem Genossenschafter (somit auch dem Gemeinwesen) nicht mehr als eine Stimme zusteht. Die Kantone sind bei der Stiftung nach dem Stiftungsakt den gleichen Beeinflussungsschranken unterworfen wie private Stifter.

4.3 Folgerungen

Der Gutachter kommt in seinen Abhandlungen zu folgenden Schlussfolgerungen: Aus dem Bereich der privatrechtlichen Organisationsformen steht lediglich die Aktiengesellschaft als ernst zu nehmende Variante zur Debatte. Als Vorteil privatrechtlicher Strukturen ist die Eignung für eine Zusammenarbeit mit privaten Teilhabern zu betrachten, da Lösungen auf der Basis des Zivilrechts für private Partner besser einschätzbar sind.

Je umfangreicher die Anforderungen an eine zu schaffende Organisation ausfallen, desto eher dürfte sich ein Rückgriff auf privatrechtliche Formen rechtfertigen. Das Abstellen auf das Privat-

recht kann zu einer Vereinfachung führen, da ab einer gewissen Zahl von Gründungsmitgliedern die gemeinsame Aushandlung öffentlich-rechtlicher Grundlagen auf Koordinationsschwierigkeiten stossen kann. Das anwendbare Recht wird weitgehend durch das Obligationenrecht vorgegeben, weshalb ein geringes Bedürfnis nach Abstimmung zwischen den Kantonen besteht. Als Nachteil wird angeführt, dass die Arbeitsverhältnisse des heute öffentlich-rechtlich angestellten Personals in das Privatrecht überführt werden müssen.

Für die Wahl der Anstalt spricht die Tatsache, dass in der Praxis bereits vergleichbare Gebilde anzutreffen sind. Die Anstaltsform ist dann vorzuziehen, wenn die beteiligten Kantone dem gemeinsamen Unternehmen einen statischen Auftrag für die Erfüllung der Aufgaben erteilen und auf die Führung keinen weiteren Einfluss nehmen möchten. Besteht das Bedürfnis der beteiligten Kantone, auf die Aufgabenerfüllung einzuwirken, ist die Wahl der Körperschaft als Rechtsform angezeigt.

5 Die gewählte Lösung

5.1 Rechtsform, Firmenzweck und Zielsetzung

Die Kantone sind nicht mehr direkt in Betrieb und baulichen Unterhalt der Nationalstrasse involviert. Eine selbständige Trägerschaft (Aktiengesellschaft NSNW) schliesst mit dem Bund einen Leistungsauftrag ab. Damit ist eine klare Aufgabenteilung garantiert und eine zukunftsgerichtete Lösung organisiert. Die Strukturen sind klar, Verantwortung und Kompetenz klar geregelt.

Die Steuerungskommission, bestehend aus Vertretern der Regierungsräte (Baudirektorinnen und Baudirektoren) der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn sowie der jeweiligen Kantonsingenieure, haben im September 2006 beschlossen, die Planungsarbeiten für die Bildung einer Aktiengesellschaft weiter zu führen. Dabei hat der Kanton Basel-Stadt kundgetan, dass er sich nicht an einer Aktiengesellschaft beteiligen möchte, aber keine Probleme mit einer gemeinsamen Trägerschaft von nur drei Kantonen habe (vgl. dazu Kap. 6).

Der Firmenzweck der zu gründenden Aktiengesellschaft bildet:

- der Betrieb des in den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt und Solothurn gelegenen Nationalstrassenetzes sowie
- Aufträge der öffentlichen Hand zum Betrieb von weiteren Strassenabschnitten.

Damit verfolgen die Kantone folgende gemeinsame Zielsetzungen:

- Schaffung optimaler Voraussetzungen für die Übernahme der bisherigen kantonalen Aufgabe durch den Bund als Folge der NFA mit dem Fokus auf eine weiterhin optimale Verkehrserschliessung bzw. Verkehrsversorgung.
- Wahrung der Einflussmöglichkeit der Kantone auf die Verkehrspolitik im Nationalstrassenbereich.
- Personalpolitisch sinnvolle und sozialverträgliche Überführung des bisherigen Personals im Bereich Betrieb Nationalstrassen in die neue Gesellschaft.
- Weiternutzung des bisherigen Fahrzeug- und Maschinenparks des Bereiches Nationalstrassen unter Wahrung der Vermögensinteressen.
- Nutzen von künftigen Synergien.

Als wesentliche Vorteile der Aktiengesellschaft gegenüber der Anstalt gelten die höhere Flexibilität, eine grosse unternehmerische Freiheit, die grundsätzliche Möglichkeit der Veräusserung des Aktienkapitals sowie die Unabhängigkeit von den kantonalen Rechtssystemen: die massgebenden gesetzlichen Bestimmungen bestehen mit der Regelung im Obligationenrecht bereits. Änderungen der Aktiengesellschaft können von der Generalversammlung beschlossen werden (Statutenänderungen).

Demgegenüber muss die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen bei der Bildung einer Anstalt in einem Staatsvertrag geregelt werden. Wünscht z. B. eine Anstalt Änderungen in Bezug auf weitere Entwicklungen (z.B. Erweiterungen des Aufgabenbereiches, Beteiligungen, Veräusserungen), welche nicht bereits im Staatsvertrag geregelt sind, so bedingt dies immer wieder von neuem eine Anpassung des Staatsvertrages und damit eine Genehmigung des Vertrages durch die jeweiligen Parlamente in den Kantonen sowie einer allfälligen Volksabstimmung. Im Übrigen bleibt zu erwähnen, dass die Form der öffentlichrechtlichen Anstalt ausscheidet, weil kein öffentlichrechtlicher Zweck mehr gegeben ist: wie bereits festgestellt, handelt es sich beim Betrieb der Nationalstrassen nicht mehr um eine Aufgabe der Kantone.

5.2 Leistungsauftrag des Bundes an die NSNW

Im Dezember 06 hat das ASTRA den elf Gebietseinheiten Unterlagen in Form eines detaillierten Leistungs-Beschriebes („Devis“) für den künftigen betrieblichen Unterhalt zugestellt. Die Gebietseinheiten wurden aufgefordert, dem ASTRA bis Mitte Februar 2007 eine Offerte – kalkuliert auf der Basis dieser Unterlagen – einzureichen.

Vom 2. bis 4. April 2007 hatten die Gebietseinheiten Gelegenheit, ihre Offerte – Preiskalkulationen, Organisationsformen, Aufbau- und Ablauf-Organisationen etc. – vorzustellen. Die Vertreter der NSNW haben ihre Offerte am Mittwoch 4. April vorgestellt und im Detail erläutert.

Zurzeit laufen im ASTRA noch die detaillierten Offertanalysen und Preisvergleiche (einerseits Vergleiche mit den Vergangenheitswerten und andererseits Vergleiche unter den elf Offerten), bevor dann ab Ende April 2007 die eigentlichen Preisverhandlungen aufgenommen werden.

Das ASTRA hat die Offerte der NSNW von Mitte Februar 2007 geprüft und die wesentlichen Punkte – mit Ausnahme der Preisbildung, welche noch Gegenstand von kommenden Verhandlungen sein wird – als zweckmässig erachtet. Dieser Eindruck wurde an der Offertvorstellung vom 4. April 2007 bestätigt.

Insbesondere wird die Bildung einer Aktiengesellschaft begrüsst, denn es ist für die beabsichtigte, globale Vergütung die konsequente Organisationsform. Nur bei dieser Organisationsform sei sichergestellt, so das ASTRA, dass die Betriebsgewinne im Unternehmen verbleiben und somit ein durchgängiges unternehmerisches Denken und Handeln etabliert werden kann. Der NFA wurde von der Bundesversammlung unter der Prämisse eingeführt, dass mit der neuen Aufgabenverteilung mittelfristig entweder die Ausgaben sinken oder aber der Gegenwert pro eingesetzten Franken steigt. Um dieser politischen Forderung nach Effizienzgewinnen Nachachtung verschaffen zu können, ist das ASTRA für die Besorgung des Betriebs auf effektive Organisationsmodelle der elf Gebietseinheiten angewiesen. In diesem Punkt stellt die NSNW für das ASTRA das Optimum dar.

Die von der NSNW gewählten Infrastrukturen, namentlich die Werkhöfe Schafisheim, Sissach und Oensingen sowie die Stützpunkte Frick und Basel erscheinen dem ASTRA mindestens als „Startkonfiguration“ zweckmässig. Mittelfristig könnte eine Reduktion der Anzahl Werkhöfe und

Stützpunkte im Verbund mit einer baulichen Aufwertung der noch verbleibenden Infrastrukturen sinnvoll sein.

Das ASTRA nimmt Kenntnis davon, dass sich der Kanton Basel-Stadt nicht an der NSNW beteiligen wird und entsprechend von der Möglichkeit mit dem ASTRA eine Leistungsvereinbarung für den Betrieb abzuschliessen, nicht Gebrauch macht. Der geographische Umfang der Leistungsvereinbarung ASTRA - NSNW wird somit auch die Nationalstrassen auf dem heutigen Kantonsgebiet Basel-Stadt umfassen.

Das ASTRA bringt zum Ausdruck "sehr zu hoffen", dass die Vorlage zur „Gründung der Nationalstrassen Nordwestschweiz AG (NSNW)“ der kritischen Würdigung der Legislative der beteiligten Kantone BL, SO und AG standhalten wird. Sollte dies jedoch nicht der Fall sein und somit die Gründung der NSNW vor dem 1. Januar 2008 nicht erfolgen können, würde als mögliche, kurzfristige Rückfallebene nur die Direktbeauftragung der Kantone AG, BL, BS und SO in ihren heutigen, geographischen Grenzen (Kantonsgrenzen) gesehen.

Für das ASTRA könnte dies aber keinesfalls eine dauerhafte Lösung darstellen. Würden die Anstrengungen zur Bildung der NSNW dauerhaft „auf Eis gelegt“, müsste das ASTRA innerhalb von ca. zwei Jahren wohl vom gesetzlichen Recht Gebrauch machen, den Betrieb für diese Region entweder selbst zu besorgen, oder einer funktionierenden, anderen Gebietseinheit zu übertragen.

5.3 Firmensitz

Die beteiligten Kantone der Nordwestschweiz haben von Anfang an eine paritätische Lösung gesucht, ohne auf die Grösse der kantonalen Abschnitte des Nationalstrassennetzes abzustellen. Bezüglich Standort des Hauptsitzes wurde der Infrastrukturbedarf ermittelt, die drei Werkhofstandorte Oensingen, Schafisheim und Sissach miteinander verglichen und entsprechend bewertet:

In Oensingen (SO) steht zu Beginn keine Lösung zur Verfügung; die Verfügbarkeit wäre erst ab 2010 gegeben. Zudem ist Oensingen kein Stützpunkt angegliedert. Die Stützpunkte sind den Werkhöfen unterstellt und verfügen über keine eigene Administration.

Die beiden Standorte Schafisheim (AG) und Sissach (BL) weisen Raumverhältnisse auf, die als genügend bewertet werden und sind nahezu als gleichwertig eingeschätzt. Beide verfügen einen angegliederten Stützpunkt.

Schafisheim verfügt für die NSNW über keine eigene Werkstatt. Die heutige Werkstatt dient vor allem kantonalen Aufgaben und wird deshalb weiterhin vom Kanton Aargau betrieben. Die NSNW kann dort Leistungen einkaufen.

Aufgrund der annähernd zentralen Lage innerhalb des (von der NSNW) zu betreuenden Nationalstrassengebietes sowie der sofortigen Verfügbarkeit, wie auch der Nutzung eines alleinstehenden, zusammenhängenden Gebäudekomplexes wurde der Standort Sissach schliesslich doch etwas höher bewertet.

Nachdem der Bund den Kanton Aargau für den Filialstandort des ASTRA mit Zofingen berücksichtigt hatte, hat der Kanton Aargau zugunsten von Sissach auf den Hauptsitz verzichtet und der guten Lösung Sissach zugestimmt.

5.4 Organisation

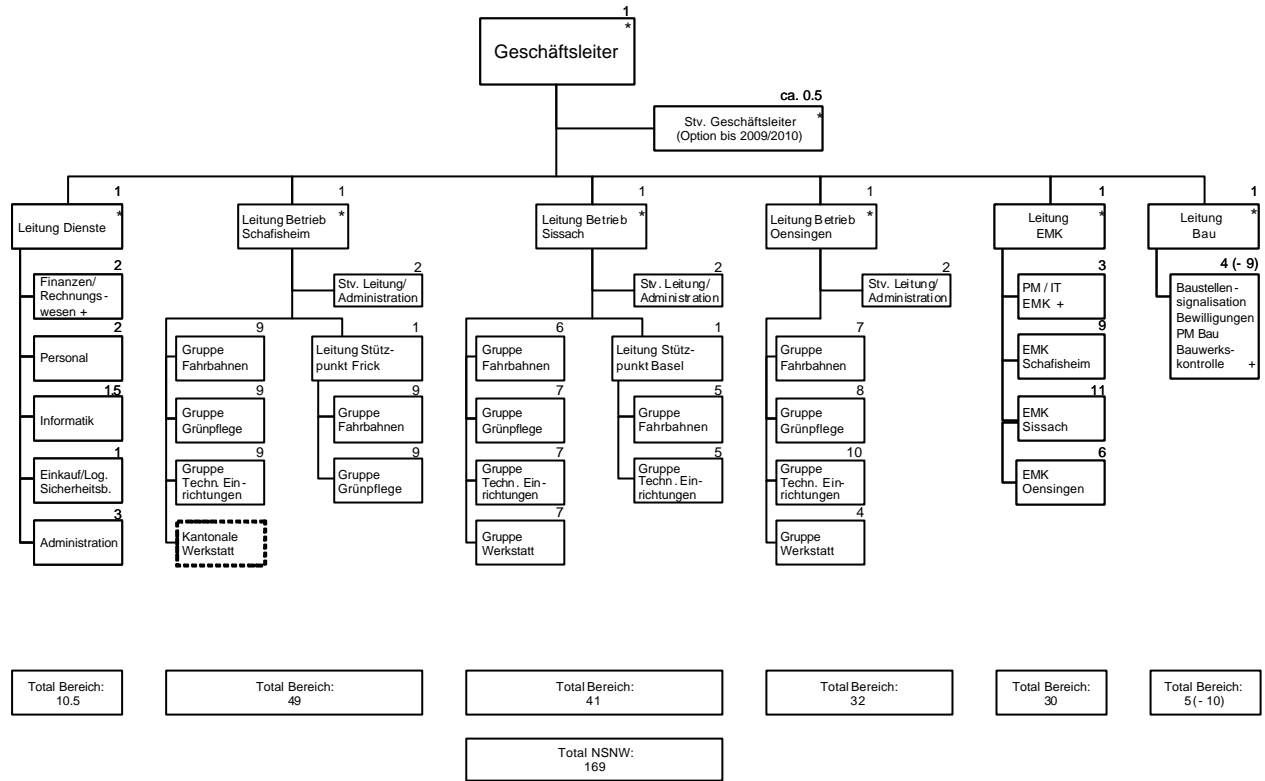
Die NSNW verfügt über 5 Betriebsstätten aufgeteilt in drei Werkhöfe und zwei angegliederte Stützpunkte (vgl. Karte):

- Werkhof Schafisheim (AG)
- Werkhof Sissach (BL)
- Werkhof Oensingen (SO)
- Stützpunkt Frick (AG) angegliedert bei Schafisheim
- Stützpunkt Leimgrubenweg (BS) angegliedert bei Sissach

Der Hauptsitz ist in Sissach. Die Betriebsstätten (Immobilien) innerhalb des Nationalstrassenperimeters gehen an den Bund über (siehe Kapitel 3.3). Die NSNW wird diese Gebäude mieten.



Die Organisationsstruktur (vgl. Organigramm) gliedert sich in sechs Bereiche. Im Bereich ganz links sind die Supportfunktionen zusammengefasst. Das Kerngeschäft umfasst die drei regionalen Betriebseinheiten (Schafisheim, Sissach, Oensingen) sowie die beiden Fachspezialisierungen EMK (Elektromechanik und Kommunikationstechnik) und Bau. Die Betriebseinheiten EMK sind ebenfalls regional auf den Werkhöfen stationiert, werden aber zentral geleitet. Insgesamt wird mit einem Personalbestand von ca. 170 Mitarbeitenden gerechnet, ausgerichtet auf Leistungen zu Gunsten Bund für Nationalstrasse sowie kantonale Hochleistungsstrasse H5 im Kanton Aargau und H2 / H18 Kanton Basel-Landschaft.



* Mitglieder Geschäftsleitung
+ Direkte Führung durch Bereichsleitung

Die Zuordnung der Produkte (gemäss Gliederung ASTRA) auf die Bereiche zeigt folgende Tabelle.

Bereiche	Produkte
Betrieb - Schafisheim - Sissach - Oensingen	Winterdienst
	Reinigung
	Grünpflege
	Unfalldienst
	Ausserordentlicher Dienst
	Baustellensignalisation
EMK	Elektromechanischer Dienst (primär Tunnel)
	Technischer Dienst
Bau	Kleiner baulicher Unterhalt (Bauherrenfunktion)
	Dienste für ASTRA
Dienste	Supportfunktionen

5.5 Personal

Das heutige Personal der fünf involvierten Werkhöfe wird ohne Lohneinbusse in die NSNW übernommen. Die neue Gesellschaft erhält ein eigenes Personalreglement mit leistungsorientiertem Lohnsystem. Die Leistungsbewertung erfolgt nach einheitlichen Kriterien. Ein Gesamtarbeitsvertrag ist nicht vorgesehen, da auch keine vergleichbare Organisation existiert.

Der Personalbedarf gemäss Organigramm und die Zuteilung auf Berufsfelder ist in der folgenden Tabelle zusammengestellt (Bisherige Annahmen (realistische Variante))

Bereich	Soll	Berufe
Dienste	10.5	Verschiedene Supportfunktionen wie Finanzen, Personal, Informatik
Betrieb Schafisheim	49	Betriebspersonal wie Förster, Schlosser, Mechaniker, etc.
Betrieb Sissach	41	
Betrieb Oensingen	32	
Betrieb EMK	30	Fachkräfte in der Elektrotechnik wie Betriebselektriker, Projektleiter
Betrieb Bau	5	Fachkräfte wie Projektleiter Bau, Ingenieure
GeL/Stv. GeL	1.5	
Total	169	

Heute hat der Kanton Basel-Landschaft im Geschäftsbereich Hochleistungsstrassen folgende Mitarbeitende

Soll-Personalbestand des heutigen Geschäftsbereiches Hochleistungsstrassen

Bereich	Personen/Stellen	davon geschützter Arbeitsplatz	Stellenprocente (ohne geschützten Arbeitsplatz)
Total	50	1	4820
davon:			
Projektmanagement Erhaltung/Erneuerung Nationalstrassen und kant. Hochleistungs- strassen H2/H18	9	0	900
Betrieb National- und kant. Hochleistungs- strassen	41	1	3920

Aufgrund der Bildung der neuen Aktiengesellschaft wird die Personalsituation folgendermassen aussehen:

Voraussichtliche Situation per 31.12.2007/1.1.2008 (Bisherige Annahmen/realistische Variante)

Bereich	Personen/Stellen	davon geschützter Arbeitsplatz	Stellenprocente (ohne geschützten Arbeitsplatz)
Wechsel zu Filiale ASTRA (teilweise bereits erfolgt)	4	0	400
Austritte (teilw. bereits erfolgt)	3	0	300
verbleibt beim TBA bis 2008 für Fertigstellung Erhaltungsabschnitt Basel-Augst	1	0	100
verbleiben beim TBA für Erhaltung H2/H18	3	0	300
Übertritte zu NSNW	39	1	3720
Total	50	1	4820

Gemäss Tabelle werden 39 Mitarbeitende mit einem Pensum von 3720% an die NSNW übertreten.

5.5.1 Personalreglement NSNW

Bei der Erstellung des auf dem Privatrecht basierenden Personalreglement wurde darauf geachtet, die bisherigen Regelungen der beteiligten Kantone in möglichst adäquater Weise zu übernehmen. Es wurde nach dem Grundsatz verfahren, dass die Mitarbeitenden der NSNW weder deutlich besser noch deutlich schlechter gestellt werden sollen als bei den bisherigen Anstellungsbedingungen.

Für alle Mitarbeitenden ergeben sich in einzelnen Punkten Veränderungen: Sowohl Verbesserungen als auch Verschlechterungen; sie halten sich in etwa die Waage. Die Wochenarbeitszeit beträgt wie in allen beteiligten Kantonen 42 Stunden. Speziell erwähnenswert ist die Ferienregelung. In der Kategorie der 20-50-Jährigen beträgt der Ferienanspruch 23 Arbeitstage. Diese Regelung wurde vom Kanton Solothurn so übernommen.

Ein spezielles Problem stellten die Familienzulagen dar. Im Kanton Basel-Landschaft heissen diese Erziehungszulagen, im Kanton Basel-Stadt Unterhaltszulagen. Die Kantone Aargau und Solothurn kennen keine entsprechenden Zulagen. Die Lösung wurde so gefunden, dass die gleiche Übergangsregelung anzuwenden ist, wie sie von den vier Kantonen im Fall der Fachhochschule Nordwestschweiz fixiert wurde. Dies bedeutet, dass den Mitarbeitenden, welche zum Zeitpunkt des Übertritts zur NSNW zulageberechtigt sind, diese während einer Zeit von fünf Jahren in der bisherigen Höhe weiterhin ausgerichtet wird. Danach wird die Zulage jährlich um einen Viertel reduziert.

Die Finanzierung dieser Übergangsregelung hat durch die beiden abgebenden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zu erfolgen. Die Kosten belaufen sich auf insgesamt maximal Fr. 510'000.— (verteilt auf die Jahre 2008 - 2015) bezüglich den Mitarbeitenden, welche vom Kanton Basel-Landschaft übertreten, bzw. auf maximal Fr. 200'000.— für die Mitarbeitenden, welche vom Kanton Basel-Stadt für einen Übertritt vorgesehen sind. Sollten nicht alle Mitarbeitenden übertreten oder einzelne Zulageberechtigungen vor dem Ende der Übergangsfrist erlöschen, so würden sich die angegebenen Beträge entsprechend reduzieren.

Die Steuerungskommission hat entschieden, dass kein Gesamtarbeitsvertrag (GAV) abgeschlossen wird. Dies wird in Anbetracht der Grösse der Firma NSNW (ca. 170 Mitarbeitende), der unterschiedlichen Funktionen und der nicht gegebenen Vergleichbarkeit zu bereits GAV-geregelten Branchen als nicht adäquat angesehen. Das vorliegende Anstellungsreglement wird als ausreichend betrachtet. Es wurde insbesondere die Frage geprüft, ob die NSNW dem vom Bundesrat als allgemeinverbindlich erklärten Landesmantelvertrag für das schweizerische Bauhauptgewerbe (LMV 2006) unterstehen würde. Dies ist nicht der Fall, die NSNW zählt nicht zum Bauhauptgewerbe. Die speziellen Aufgaben von Betrieb und Unterhalt unterscheiden sich erheblich vom klassischen Baugewerbe. Hingegen wurde den Personalverbänden durch die Steuerungskommission zugesichert, dass nach erfolgter Gründung der NSNW, Verhandlungen betreffend Firmenarbeitsvertrag aufgenommen werden. Bei dieser Absichtserklärung spricht man bewusst von Verhandlungen und noch nicht von einer Garantie. Ein solcher Vertrag muss ja bis ins Detail verhandelt werden; dies immer mit dem Ziel, sich zu einigen, allerdings auch mit der Option, sich vorerst nicht zu finden. Wenn das Ziel eines Firmenarbeitsvertrages bereits beschlossen ist, dann kann nicht mehr verhandelt werden. In diesem Falle könnte an Stelle eines Verhandlungsprozesses ein einseitiges Diktat treten, was sicherlich nicht die Meinung sein kann. Die Verhandlungen können allerdings erst nach Firmengründung aufgenommen werden. Die designierten Vertreter einer Firma in Gründung können dies noch nicht.

Dieses Vorgehen ermöglicht insbesondere, dass die Arbeitsverträge mit den Mitarbeitenden vorbehaltlich der Gründung der NSNW bereits im 2. Quartal 2007 unterschrieben werden können und somit gegenseitig erhöhte Gewissheit besteht. Hingegen sollen nach erfolgter Gründung der NSNW die Vor- und Nachteile eines Firmenarbeitsvertrages mit den Sozialpartnern geprüft werden.

5.5.2 Lohnsystem

Das für die NSNW entwickelte Lohnsystem muss der schwierigen Aufgabe gerecht werden, die verschiedenen Lohnsysteme der vier betroffenen Kantone zu integrieren. Das gewählte Lohnkonzept wird dieser Forderung vollends gerecht. Im Detail sieht es wie folgt aus:

- Die Mitarbeiter werden entsprechend der Funktionsbeschreibung NSNW in eine Funktionsstufe zwischen 1 bis 10 eingereiht. Die Erfahrung wird mit einem Raster von 1 bis 12 Dienstjahren berücksichtigt. Diese beiden Komponenten zusammen ergeben den "Stellenwert" oder den sog. Basislohn, der den ersten Teil des künftigen Lohnes darstellt. Dieser Basislohn ist jedem Mitarbeitenden gemäss Funktionsstufe und anrechenbare Berufsjahre garantiert.
- Beim zweiten Teil des Lohnes handelt es sich um einen variablen Lohnanteil den sog. "Leistungszuschlag". Dieser ist abhängig von der individuellen Leistung eines Mitarbei-

tenden sowie von seinen Fach-, Methoden-, Sozial- und Führungskompetenzen. Der Leistungszuschlag liegt zwischen 0 und 25%.

Beim Übertritt in die NSNW besteht Besitzstandwahrung exklusive zukünftige Teuerung. Hatte der Mitarbeitende beim Kanton einen niedrigeren Lohn, als es der Basislohn für die Funktionsstufe und das Dienstjahr gemäss Lohnsystem NSNW vorsieht, so wird ihm dieser Basislohn ausbezahlt. Für diesen höheren Lohnansatz gilt eine unbefristete Besitzstandwahrung.

Der variable Lohnanteil bleibt grundsätzlich daher die ersten zwei Jahre unverändert. Trotzdem finden alle sechs Monate Mitarbeitergespräche statt, an denen eine Leistungsbewertung mit jedem Mitarbeitenden durchgeführt wird. Diese Periode gilt als "Angewöhnungszeit", damit jeder Mitarbeitende versteht, wie die Bewertung funktioniert, wie er die Bewertung beeinflussen kann und wohin er sich lohnmassig in den zwei Jahren entwickelt. Der ganze Prozess wird von Anfang an durch gezielte Schulung unterstützt und professionalisiert.

Die Erfahrungsstufen beinhalten einen Automatismus analog den kantonalen Lohnsystemen. Die Kompetenz, bei den Erfahrungsstufen den Automatismus allenfalls temporär ausser Kraft zu setzen, liegt beim Verwaltungsrat. Dies analog zu den kantonalen Regelungen, wo die entsprechende Kompetenz jeweils beim Parlament liegt. Als weiterer Punkt ist eine Unternehmenserfolgskomponente vorgesehen, auch dafür ist der Verwaltungsrat zuständig.

Bezüglich des Themas Teuerungsausgleich ist festzuhalten, dass auch diese Kompetenz beim Verwaltungsrat der NSNW liegt und dass bei der Ausrichtung eines Teuerungsausgleichs die Lohntabelle um den entsprechenden Prozentsatz angepasst wird.

5.6 Personalvorsorge / Pensionskasse

Für die NSNW wird eine Pensionskassenlösung evaluiert. Dabei wurden u.a. auch die heutigen kantonalen Kassen zur Offerte eingeladen werden. Das Ziel besteht darin, für die Mitarbeitenden der NSNW eine Pensionskassenlösung zu schaffen, welche mit den heutigen Lösungen vergleichbar ist.

Von der Steuerungskommission wurden folgende Eckwerte beschlossen: Lösung im Beitragsprimat, Rücktrittsalter 64, Prämienaufteilung: Arbeitgeber 60% und Arbeitnehmer 40%. Dies wird in der definitiven Landratsvorlage insbesondere um die Aspekte um den vorzeitigen Rücktritt ergänzt und aktualisiert werden.

Aufgrund dieser Eckwerte wurde von der Firma Swisscanto Vorsorge AG, einer spezialisierten Firma in diesem Fachbereich, eine Ausschreibung vorgenommen. Die vier kantonalen Pensionskassen sowie insgesamt 13 privatrechtliche Vorsorgeeinrichtungen wurden angeschrieben. Die Pensionskasse des Kantons Solothurn sowie vier privatrechtliche Vorsorgeeinrichtungen haben auf eine Offerte verzichtet. Die drei kantonalen Pensionskassen AG, BL und BS haben ihr Interesse signalisiert.

Aus den vorliegenden konkreten, verbindlichen Offerten wird eine Auswahl der drei besten Angebote erfolgen und diese der Steuerungskommission Mitte Jahr zum Entscheid unterbreitet. Es wird darauf geachtet werden, dass keine Angebote mit dem Splitting-Modell (unterschiedli-

che Umwandlungssätze für den BVG-Teil und für den überobligatorischen Bereich) in die engste Wahl kommen.

Im Juni 2007 werden den zum Übertritt vorgesehenen Mitarbeitenden die neuen Arbeitsverträge übergeben werden. Zu diesem Zeitpunkt muss ebenfalls kommuniziert werden können, mit welcher Pensionskasse die NSNW arbeiten wird und wie der Vorsorgeplan aussieht.

Bezüglich der Deckungslücke ist die Rechtslage so, dass sie bei Ausgliederungen auszufinanzieren ist. Basierend auf den Zahlen per 1.1.2006 ergeben sich folgende Beträge: Aargau Fr. 2'306'000.—, Basel-Landschaft Fr. 573'000.—, Basel-Stadt Fr. 127'000.—, Solothurn Fr. 1'007'000.—. Sollten nicht alle zum Übertritt vorgesehenen Mitarbeitenden übertreten und/oder sich die Deckungslücke bis zum Übertrittstermin verringern, so reduzieren sich die Beträge entsprechend. Der Betrag kann sich verändern und richtet sich nach der kommenden Deckungslücke im Zeitpunkt des Übertritts der Mitarbeitenden in die NSNW. Zu bezahlen sind diese Beträge vom jeweiligen Kanton.

Folgende Lösung ist bezüglich der Besitzstandswahrung vorgesehen: Würde ein Versicherter innerhalb von fünf Jahren nach dem Übertrittstermin in der bisherigen kantonalen Pensionskasse das ordentliche Schlussalter erreichen, wird ihm der Betrag der Altersrente im Zeitpunkt des heute massgebenden Schlussalters garantiert. Für die Versicherten, welche innerhalb von 5 und 10 Jahren das ordentliche Schlussalter erreichen werden, nimmt der Besitzstand linear um 20 % p.a. ab. Versicherte, welche 10 Jahre und mehr vom ordentlichen Schlussalter entfernt sind, haben keinen weiteren Anspruch. Diese Regelung bezieht sich also nicht auf das Schlussalter des neuen Vorsorgeplans (64), sondern auf dasjenige der bisherigen Pensionskasse (BS: 60 und 63, AG: 63, SO: 63,5, BL 64).

Die Kosten für die Besitzstandsregelung sind abhängig von der gewählten Vorsorgeeinrichtung und insbesondere von den von ihr angewandten Umwandlungssätzen. Die Mittelwerte aufgrund der Offerten betragen: Aargau 1'000'000.—, Basel-Landschaft 100'000.—, Basel-Stadt 300'000.—, Solothurn 100'000.—. Da der Entscheid, mit welcher Vorsorgeeinrichtung die NSNW arbeiten wird, erst ab Juni 2007 fallen wird, können die Kosten für die Besitzstandsregelung momentan noch nicht genauer beziffert werden. Tendenziell dürften sie eher weniger betragen als die angegebenen Mittelwerte. Zu bezahlen sind diese Kosten von den jeweiligen Kantonen.

5.7 Firmengründung

Eine Aktiengesellschaft ist errichtet, wenn die Statuten aufgestellt sind, das erforderliche Kapital vorhanden ist und eine konstituierende Generalversammlung festgestellt hat, dass alle Aktien gezeichnet sind, sie die Statuten genehmigt und die erforderlichen Organe gewählt hat. Die Beschlüsse dieser Generalversammlung sind durch einen Notar öffentlich zu beurkunden. Die Aktiengesellschaft entsteht aber erst, wenn die Gesellschaft ins Handelsregister eingetragen worden ist, erst damit erlangt sie die Rechtspersönlichkeit.

Zwischen den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn soll ein Kooperationsvertrag abgeschlossen werden. Es handelt sich dabei um einen privatrechtlichen Vertrag zwischen den

beteiligten Kantonen. Darin verpflichten sich die Parteien, innert sechs Monaten seit Inkrafttreten des Vertrages eine Aktiengesellschaft schweizerischen Rechts mit Sitz in Sissach zu gründen. Im Kooperationsvertrag werden die wichtigsten Grundzüge der zu bildenden Aktiengesellschaft geregelt: Statuten, Finanzierung der Aktiengesellschaft, Abschluss von Verträgen, Organisation der Aktiengesellschaft, Personalpolitik, Zusammenarbeit, Übertragung von Aktien sowie die Aufnahme zusätzlicher Parteien.

Die Aktiengesellschaft soll nach Möglichkeit noch vor dem 1. Januar 2008 im Handelsregister eingetragen werden, damit sie den Betrieb am 1. Januar 2008 aufnehmen kann. Im Falle, dass dies nicht gelingt, ist sie vor dem 30. Juni 2008 im Handelsregister einzutragen, so dass sie den Betrieb rückwirkend ab dem 1. Januar 2008 übernehmen kann. Gemäss Absichtserklärung soll der Kooperationsvertrag bis spätestens 30. Juni 2009 abgeschlossen werden. Ist die Aktiengesellschaft am 30. Juni 2009 noch nicht eingetragen, kann jede Partei vom Vertrag zurücktreten und der Vertrag fällt dann als Ganzes dahin.

Die Statuten werden sodann die Organisation der Aktiengesellschaft im Einzelnen regeln. Durch die Statuten erhält die Aktiengesellschaft eine autonome Satzung, welche die Rechtsverhältnisse im Innern wie nach aussen regelt.

5.8 Finanzierung

Die drei Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn haben die Absicht eine Unternehmung zu gründen, welche selbständig, überlebensfähig und kreditwürdig ist. Deshalb muss sie über eine gesunde Kapitalstruktur verfügen.

Die heute vorhandenen Fahrzeuge und die Lager an Salz bzw. Treibstoffen (Vorräte) aller beteiligten Kantone werden als bewertete Sacheinlagen in die NSNW eingebracht. Eine Schätzung (Stand März 2007¹) rechnet per Ende 2007 unter Berücksichtigung der anstehenden Veränderungen mit einem Betrag der Sacheinlage von ca. CHF 11.1 Mio. Analog der Regelung zwischen den vier Kantonen bei der Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW gehen die übrigen Mobilien (wie Büroausrüstungen, Material, Kleingeräte) zum bereits bilanzierten Wert „Null“ ins Eigentum der NSNW über. Darüber wird ein summarisches Inventar erstellt.

Bei einem absehbaren Bilanzvolumen von ca. CHF 20 - 22 Mio. empfiehlt sich ein Aktienkapital von CHF 9 Mio. (Eigenkapital). Dies entspricht ca. 40% der Bilanzsumme. Insgesamt wird der Finanzierungsbedarf gemäss folgender Aufstellung auf ca. CHF 17.1 Mio. geschätzt. Davon wird zur Sicherstellung der Liquidität eine Bareinlage im Umfang von CHF 6 Mio. benötigt.

¹ Ein Inventar der Fahrzeuge wurde per Februar 2007 erstellt und von der Revisionsstelle nach der geometrisch degressiven Abschreibungsmethode bewertet.

	in Mio. Fr.	in Mio. Fr.
Finanzierungsbedarf (ca.)		17.1
Zu finanzieren durch:		
<u>Eigenkapital</u>		<u>9.0</u>
- Aktienkapital	9.0	
<u>Darlehen</u>		<u>8.1</u>
- davon Sacheinlage (ca.)	2.1	
- davon Bareinlage (ca.)	6.0	

Die drei Gründerkantone beteiligen sich zu gleichen Teilen am Eigenkapital der Firma. Ebenfalls soll das gesamte Engagement der drei Kantone gleich hoch sein. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Höhen der Sacheinlagen differieren folglich die notwendigen Bareinlagen der Kantone. Die folgende Abbildung zeigt die Situation im Detail (Planungsstand März 2007). Die Werte für die Veränderung der Fahrzeuge 2007 und die Vorräte sind geschätzt und können erst Ende 2007 festgelegt werden. Der Buchwert der Fahrzeuge per 31.12.2006 in der Bilanz des Kantons Basel-Landschaft ist null. Insgesamt bringt jeder Gründerkanton somit Werte im Umfang von ca. CHF 5.7 Mio. ein, aufgeteilt in Sach- und Bareinlagen. Betreffend der Einlage des Kantons Basel-Stadt vergleiche Abschnitt 6.

	AG CHF Mio.	BL CHF Mio.	SO CHF Mio.	NSNW CHF Mio.
Einlagen (Aktiven)				
Sacheinlagen				
- Fahrzeuge Stand Februar 07	2.2	2.7	3.4	8.3
- Veränderung Fahrzeuge 07 (ca.)	0.8	0.1	0.5	1.4
- Vorräte (Salz, Treibstoffe ca.)	0.5	0.2	0.7	1.4
<i>Total Sacheinlage</i>	<u>3.5</u>	<u>3.0</u>	<u>4.6</u>	<u>11.1</u>
<i>Total Bareinlage (ca.)</i>	2.2	2.7	1.1	6.0
Total Einlagen	5.7	5.7	5.7	17.1
Finanzierung (Passiven)				
Eigenkapital				
- Aktienkapital	3.0	3.0	3.0	9.0
<i>Total Eigenkapital</i>	<u>3.0</u>	<u>3.0</u>	<u>3.0</u>	<u>9.0</u>
Darlehen				
- Darlehen aus Sacheinlage	0.5	0.0	1.6	2.1
- Darlehen aus Bareinlage	2.2	2.7	1.1	6.0
<i>Total Darlehen</i>	<u>2.7</u>	<u>2.7</u>	<u>2.7</u>	<u>8.1</u>
Total Finanzierung	5.7	5.7	5.7	17.1

Die Gründerkantone wollen nach Abschluss des Kooperationsvertrages mit der zu gründenden Aktiengesellschaft einen Vertrag betreffend Sacheinlage und Sachübernahme verbunden mit Darlehensforderungen abschliessen. Mit diesem Vertrag erwirbt die zu gründende Aktiengesellschaft die von ihr für die Erfüllung ihres Zwecks benötigten Aktiven zu Eigentum.

Einerseits sollen die Fahrhaben und weitere Mobilien, welche heute die Kantone für Bau und Unterhalt der Nationalstrassen benötigen, als Sacheinlage auf die Aktiengesellschaft übergehen. Dieser im Vertrag festgelegte Übernahmepreis soll damit getilgt werden, dass die Gründer dem Wert der Sacheinlage entsprechende Namenaktien im Wert von je CHF 1'000.- erhalten.

Andererseits soll die Gesellschaft von den Kantonen per 1. Januar 2008 weitere Aktiven und allenfalls auch Passiven übernehmen, die sie für die Erreichung ihres statutarischen Zwecks benötigt. Für ihre Forderungen aus dieser Sachübernahme erhalten die Kantone Darlehensforderungen gegenüber der Gesellschaft, welche in separaten Darlehensverträgen vereinbart werden.

Die vorgesehene Finanzierungsstruktur der NSNW lässt sich anhand des vorliegenden Business-Planes nachvollziehen. Für das Jahr 2008 beträgt der Umsatz voraussichtlich rund 51 Mio. Franken. Dabei ist insbesondere der künftige Investitionsbedarf sowie die Start-Liquidität zu beachten. Das vorgesehene Aktienkapital sollte gewährleisten, dass nicht mit einer Überschuldung wegen Re-Investitionen zu rechnen ist.

Die Höhe des Aktienkapitals ist auch unter dem Aspekt der späteren Veräusserbarkeit zu betrachten. Es ist immerhin in Erwägung zu ziehen, dass die aktuelle Kantonsbeteiligung nach einer erfolgreichen Startphase an privatwirtschaftliche Interessenten abgestossen werden kann, handelt es sich doch beim Betrieb der Nationalstrassen nicht mehr um eine Aufgabe der Kantone. Dazu ist eine Frist vorgesehen, die sich wie folgt zusammensetzt:

- Fünf Jahre ist grundsätzliches Stillhalten vorgesehen. Danach kann eine Veräusserung zu Händen der Partneraktionäre bzw. der Partnerkantone angekündigt werden. Diesen steht das Vorkaufsrecht zu.
- Sollte man sich nicht über die Veräusserung einigen können, so müsste der Kooperationsvertrag gekündigt werden, der seinerseits eine Kündigungsfrist von 18 Monaten kennt.

Dies bedeutet, dass eine Veräusserung erst nach insgesamt rund sieben Jahren möglich ist.

Planerfolgsrechnung 2008 - 2012

(Bisherige Annahmen/realistische Variante)

(in CHF 1'000)	2008	2009	2010	2011	2012
Betrieblicher Unterhalt Nationalstrassen (ASTRA)	30'100	30'100	29'799	29'498	29'197
Dienste für Baustellen Nationalstrassen (ASTRA)	7'000	7'000	6'930	6'860	6'790
Kleiner baulicher Unterhalt / Dienste (ASTRA)	10'000	10'000	10'000	10'000	10'000
Dienste für Kantone / Dritte	4'200	4'200	4'158	4'116	4'074
Betriebsertrag (Umsatz)	51'300	51'300	50'887	50'474	50'061
Personalaufwand (Löhne, Sozialleistungen)	-18'500	-18'500	-18'500	-18'500	-18'500
Materialaufwand	-6'000	-6'000	-6'000	-6'000	-6'000
Unterhalts- und Reparaturaufwand	-2'800	-2'800	-2'772	-2'744	-2'716
Fremdaufwand	-18'700	-18'700	-18'326	-17'952	-17'578
Raumaufwand *	0	0	0	0	0
Verwaltungs- und Gemeinaufwand	-1'350	-1'350	-1'337	-1'323	-1'310
Versicherungsaufwand	-300	-300	-300	-300	-300
Total Betriebsaufwand *	-47'650	-47'650	-47'235	-46'819	-46'404
Betriebsgewinn (EBITDA)	3'650	3'650	3'653	3'655	3'658
Abschreibungen	-3'300	-3'300	-3'300	-3'200	-3'200
Gewinn vor Steuern und Zinsen (EBIT)	350	350	353	455	458
Zinsaufwand Bankdarlehen	0	0	0	0	0
Zinsaufwand Darlehen	-259	-259	-259	-259	-259
Gewinn vor Steuern	91	91	93	196	198
Steuern	-44	-44	-44	-59	-60
Reingewinn/-verlust	47	47	49	136	139

* Vorläufig werden vom ASTRA keine Mieten für die Betriebstätten verrechnet

Planbilanzen 31.12.2008 - 31.12.2012

(in CHF 1'000)	Gründung	31.12.2008	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012
AKTIVEN						
Umlaufvermögen						
Flüssige Mittel	0	2'147	1'294	1'944	2'580	3'219
Debitoren (Zahlungen ASTRA, Kantone)	0	6'000	6'000	6'000	6'000	6'000
Warenlager (Salz, Treibstoffe, etc.)	1'400	1'400	1'400	1'400	1'400	1'400
Übriges Umlaufvermögen	0	500	500	500	500	500
Umlaufvermögen	1'400	10'047	9'194	9'844	10'480	11'119
Anlagevermögen						
Immaterielle Anlagen	0	0	0	0	0	0
Einrichtungen, Maschinen	9'700	10'600	11'500	10'900	10'400	9'900
Anlagevermögen	9'700	10'600	11'500	10'900	10'400	9'900
TOTAL AKTIVEN	11'100	20'647	20'694	20'744	20'880	21'019
PASSIVEN						
Kurzfristiges Fremdkapital						
Kreditoren	0	3'000	3'000	3'000	3'000	3'000
Übriges kurzfristiges Fremdkapital	0	500	500	500	500	500
Kurzfristiges Fremdkapital	0	3'500	3'500	3'500	3'500	3'500
Langfristiges Fremdkapital						
Bankdarlehen	0	0	0	0	0	0
Interkantonaies Darlehen (AG BL BS SO)	2'100	8'100	8'100	8'100	8'100	8'100
Langfristiges Fremdkapital	2'100	8'100	8'100	8'100	8'100	8'100
Eigenkapital						
Aktienkapital	9'000	9'000	9'000	9'000	9'000	9'000
Gewinn-/Verlustvortrag	0	0	47	94	144	280
Jahresgewinn/-verlust	0	47	47	49	136	139
Eigenkapital	9'000	9'047	9'094	9'144	9'280	9'419
TOTAL PASSIVEN	11'100	20'647	20'694	20'744	20'880	21'019

Investitionsplanung 2008 - 2012

(in CHF 1'000)	2008	2009	2010	2011	2012
Fahrzeuge und Geräte	4'000	4'000	2'500	2'500	2'500
Lager- und Werkstattinfrastruktur	50	50	50	50	50
Informatik Office-Netzwerk	50	50	50	50	50
Büromobiliar und Einrichtungen	50	50	50	50	50
Übriges	50	50	50	50	50
Total Investitionen	4'200	4'200	2'700	2'700	2'700

Die im Businessplan (Planerfolgrechnung) NSNW geplanten Umsatzzahlen sind mit Unsicherheiten behaftet. Es handelt sich um eine Prognose. Es betrifft primär die Umsatzkategorien:

- Kleiner baulicher Unterhalt / Dienste (ASTRA)
- Dienste für Baustellen Nationalstrassen (ASTRA)

Die Anpassung des von der Steuerungskommission der NSNW beschlossenen Business-Planes aufgrund vorläufiger Unsicherheiten kann erst erfolgen, wenn ein definitiver Leistungsauftrag des ASTRA vorliegt. Bis dahin werden wir uns mit den Szenarien helfen, welche die Spannweite der möglichen Entwicklungen aufzeigen. Aktuell wird von der Steuerungskommission folgende Strategie verfolgt:

1. Das Personal wird auf 145 Stellen ausgerichtet.
2. Die Erfolgssteuerung wird über den Anteil Eigen-/Dritteleistungen vorgenommen. Es wird erwartet, dass damit ein Verlust auch im "schlechtesten Fall" vermieden bzw. aufgefangen werden kann.

5.9 Versicherungen

Grundsätzlich gilt das Versicherungskonzept des Kantons Basel-Landschaft vom 28.11.2006. Die Übertragung der Nationalstrasse samt Perimeter mit allen vertraglichen Verhältnissen reduziert das die Nationalstrasse betreffende Sach- und Haftpflichtversicherungs- und somit auch Prämien-Volumen des Kantons Basel-Landschaft. Die Übertragung des Fahrzeug-, Maschinen-, Apparate- und Werkzeugparkes vom Kanton an die NSNW reduziert das Sach- und Haftpflichtversicherungs- und somit auch Prämien-Volumen des Kantons Basel-Landschaft.

Wegen des Personaltransfers vom Kanton Basel-Landschaft an die NSNW gilt dieselbe Aussage für die Haftpflicht- und Unfallversicherungen; betragsmässig ist dies allerdings vernachlässigbar.

Die genauen Auswirkungen auf den Prämienaufwand, sowohl den Rückgang im Kanton Basel-Landschaft wie auch jenen der NSNW konnten bis heute noch nicht berechnet werden.

5.10 Übergangslösung für das Jahr 2007

Sollte die rechtliche Gründung der NSNW nicht per 01.01.2008 realisierbar sein, so wird eine möglichst einfache Übergangslösung mit dem ASTRA angestrebt.

Das ASTRA würde mit jedem Kanton eine gleichlautende Leistungsvereinbarung abschliessen, in welcher der Finanzanspruch der Kantone angegeben ist. Die NSNW in Gründung übernimmt die operative Koordination. Die Gründung der Firma kann dann rückwirkend per 01.01.2008 erfolgen. Dies ist bis spätestens am 30.06.2008 möglich.

Die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft hat sich von Anfang an zum Ziel gesetzt, Betrieb und Unterhalt sowohl auf der A2 als auch auf den kantonalen Hochleistungsstrassen H2 und H18 solange mit dem eigenen Personal in der heutigen Qualität sicher zu stellen, bis diese Aufgaben von der neuen Organisation übernommen werden (für die A2 ab 01.01.2008 kostenmässig zu 100 % zu Lasten des Bundes).

Aus heutiger Sicht kann dieses Ziel erreicht werden, auch wenn sich zwei Mitarbeitende zu einem Austritt entschieden haben. Um den Mitarbeitenden möglichst schnell Klarheit über Funktion und Bedingungen in der neuen Organisation zu verschaffen, sollen ihnen bis spätestens Mitte 2007 neue Arbeitsverträge vorgelegt werden. Die Bau- und Umweltschutzdirektion geht davon aus, dass sich die meisten Mitarbeitenden für eine Mitarbeit in der neuen Organisation entscheiden werden.

Die Geschäftsleitung der neuen Organisation ist bereits designiert worden. Einzelne dieser Personen werden ihre Tätigkeit für die neue Organisation bereits im Laufe 2007 aufnehmen (der Geschäftsleiter hat seine Funktion am 01.02.2007 bereits angetreten). Diese Vorgehensweise trägt einerseits wesentlich dazu bei, dass die neue Organisation ihre Tätigkeit am 01.01.2008 operativ aufnehmen kann, andererseits aber auch zur Entspannung der personellen Belastung einzelner Mitarbeitenden.

6 Die Rolle des Kantons Basel-Stadt

Mit Schreiben vom 15. September 2006 teilt das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt mit, dass aus seiner Sicht die privatrechtliche Organisationsform einer Aktiengesellschaft für die anstehende Aufgabe nicht optimal sei und sich daher der Kanton Basel-Stadt nicht an der Trägerschaft zu beteiligen gedenkt. Somit ist weder eine Beteiligung am Aktionariat noch im Bereich der Sachdarlehen vorgesehen.

Als Ausgleich für die Nichtbeteiligung an Risikokapital (Aktienkapital) und Darlehensgewährung stellt der Kanton Basel-Stadt seinen bisher für die Nationalstrasse eingesetzten Maschinen- und Fahrzeugpark mit einem aktuellen Wert von rund einer Million Franken als unentgeltliche Sachübertragung zur Verfügung. Diese faire, partnerschaftliche Handlungsweise trotz Nichtbeteiligung an der NSNW ist zu würdigen. Die Bilanzierung der übernommenen Sachanlagen erfolgt nach den Prinzipien von Swiss GAAP FER. (Im Kooperationsvertrag gewählter Rechnungslegungsstandard.)

Die NSNW soll künftig auch den Nationalstrassenabschnitt des Kantons Basel-Stadt von 13 Kilometern im betrieblichen und projektfreien Unterhalt betreuen. Damit gegenüber heute kein Wissensverlust eintritt, soll das heutige Personal aus dem Tiefbauamt Basel-Stadt im Rahmen des vorgesehenen Rekrutierungsverfahrens übernommen werden.

7 Finanzielle Folgen

7.1 Werte, die als Einalge in die Gesellschaft eingebracht werden

Für die Bewertung der beabsichtigten Sacheinlagen (Fahrhabe) standen verschiedene mögliche Methoden zur Verfügung:

- Bewertung nach den Vorgaben des ASTRA. Gemäss dem Handbuch für das Rechnungswesen im betrieblichen Unterhalt von Nationalstrassen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) werden Mobilien über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben, wobei das Prinzip der Leistungsabschreibung gilt. Das heisst, die Abschreibung erfolgt im Ausmass der erbrachten Leistung und berechnet sich als Quotient aus dem Anschaffungswert und der Lebensdauer-Nutzung.
- Bewertung aufgrund von linearen Abschreibungen: Die Berechnung der Abschreibung eines Fahrzeuges erfolgt linear über die geschätzte Nutzungsdauer. Die Abschreibung wird in Prozenten des Anschaffungswertes ermittelt und bleibt in jedem Jahr der Nutzung gleich hoch.
- Bewertung aufgrund von geometrisch degressiven Abschreibungen: Die Abschreibung eines Fahrzeuges erfolgt jeweils in Prozent des Restbuchwertes des Vorjahres.
- Bewertung aufgrund von arithmetisch degressiven Abschreibungen: Die Abschreibung der Fahrzeuge erfolgt nach einer arithmetischen Formel: die Anzahl der Abschreibungsjahre werden zusammengezählt und in jedem Jahr wird die Abschreibung aufgrund der Anzahl der verbleibenden Nutzungsjahre berechnet.

Mit der Wahl der geometrisch degressiven Abschreibungsmethode wurde die in den Kantonen ohnehin angewandte Methodik gewählt. Diese Wahl macht zeitraubende Diskussionen sowie einen grösseren Aufwand zur rechnerischen Ermittlung unnötig. Die Kontinuität zur bisherigen Staatsbuchhaltung ist gewährleistet.

Bei der bewerteten Fahrhabe, die als Sacheinlage oder Sachübertragung mit Darlehensforderung an die NSNW geht, handelt es sich um Fahrzeuge und Maschinen sowie Vorräte. Diese wurden für den Kanton Basel-Landschaft mit rund 3 Millionen Franken ermittelt. Der genaue Wert ist per viertes Quartal 2007 in Einklang mit dem aktuellen Zustand bzw. den dannzulagigen Lagerbeständen nochmals zu bestätigen und in Kooperationsvertrag sowie Eröffnungsbilanz der NSNW zu übernehmen. Der Wert der Sacheinlage wird bei der Gründung der Unternehmung durch eine qualifizierte Revisionsgesellschaft testiert. Eine erste Überprüfung und Bestätigung wurde durch die BDO Visura, Solothurn, vorgenommen.

Werkzeuge, Mobiliar und Bürogerätschaften werden entschädigungslos an die NSNW übertragen. Die heutigen Informatikeinrichtungen (im Autobahnwerkhof Sissach) werden zurück an die BUD-Informatik gegeben, wo diese intern weitere Verwendung finden.

Die Bewertung der Fahrhabe in den Partnerkantonen führt zu wertmässig unterschiedlichen Beständen. Dem Gebot von Fairness und Einfachheit folgend hat man sich darauf geeinigt, dass die Höhe des Aktienkapitals durch die Höhe der Sacheinlage jenes Partners begrenzt ist, der die geringste Sacheinlage aufgrund seiner aktuellen Bestände (Buchwerte) einbringt. Somit beteiligen sich alle Partner im gleichen Umfang am Risikokapital (= Aktienkapital). Es ist eine mindestens marktübliche Rendite auf dem Aktienkapital anzustreben.

7.2 Darlehen an die Gesellschaft

Weil nun die bewertete Fahrhabe der Partnerkantone eine unterschiedliche Grösse darstellen, was allein aufgrund der verschiedenen langen Nationalstrassen-Abschnitte und der Dimensionierung von Werkhöfen und Stützpunkten nur logisch erscheint, würde jener Teil der Fahrhabe, der den Wert dessen Partner überschreitet, die die geringste Höhe ausweist, als Sachübernahme mit Darlehensforderung definiert. Dies ist zu verzinsen und zurück zu bezahlen.

Es war unter den Partnern Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn ein grosses Anliegen, dass auch die Beteiligung der drei Kantone an der Darlehensgebung in gleichem Umfang stattfindet. Daher sowie aufgrund des Bedarfs der NSNW an Startliquidität wurde vereinbart, dass die Darlehen aus der Sachübertragung durch Bar-Darlehen ergänzt werden, und zwar für jeden Partner in dem Umfang, bis das Gesamtvolumen an Darlehen wieder für alle Partner gleich hoch ausfällt.

Nach der Einschätzung, dass es sich bei der Tätigkeit der NSNW um eine Aufgabe von öffentlichem Interesse handelt, ist die Darlehenslimite als Kredit aus der Verwaltungsrechnung zu sprechen.

Die Bar-Darlehen werden benötigt, um der NSNW die notwendige Startliquidität zu gewährleisten. Bevor der Bund und die bestellenden Kantone erstmals die von ihnen per Leistungsauftrag bestellten Leistungen bezahlen, fehlen der NSNW sonst die liquiden Mittel. Damit müssen Löhne und Lieferantenrechnungen bezahlt werden.

7.3 Abwicklung nach Finanzhaushaltsgesetz (FHG)

Die einzelnen Komponenten, die zu Gründung der NSNW, Sacheinlage und Personaltransfer führen, sind differenziert zu betrachten:

Fahrhabe:

Die aktuell mit 3 Mio. Fr. bewertete Fahrhabe, die als Sacheinlage in die NSNW eingebracht werden soll, ist in der Bilanz des Kantons Basel-Landschaft nicht aktiviert bzw. bei den Warenvorräten nicht vollständig aktiviert; Der Buchwert der Maschinen und Fahrzeuge ist zur Zeit null. Die Anschaffungswerte dieser Fahrzeuge und Maschinen liegen bzw. lagen alle unter der Akti-

vierungsgrenze von 200'000.-- Franken. Die Vorräte an Streugut und Treibstoff als klassischem Verbrauchsmaterial sind zurzeit nicht vollständig aktiviert. Nun muss diese Fahrhabe zuerst bewertet und aktiviert werden, danach aus dem Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen umgewidmet werden, da mit der neuen Regelung gemäss Artikel 49a Nationalstrassengesetz der Zweck bzw. die Staatsaufgabe wegfällt. Aus dem Finanzvermögen kann alsdann die Fahrhabe als Sacheinlage in die NSNW eingebracht werden, für die wir als Gegenwert Aktien erhalten. Damit halten wir eine Beteiligung an der NSNW im Finanzvermögen. Gleichzeitig wird aufgrund des starken öffentlichen Interesses an einem qualitativ und quantitativ hochwertig ausgebauten und gut betriebenen Hochleistungsstrassennetz durch den Kanton Basel-Landschaft die gleiche Beteiligung aus dem Finanzvermögen ins Verwaltungsvermögen zurück gekauft. Diese Widereinbringung der Beteiligung (in Form einer Sacheinlage) vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen benötigt einen Kredit für den Kauf der Aktien aus dem Finanzvermögen und untersteht dem Finanzreferendum. Die Beteiligungen zur Wahrung der öffentlichen Interessen werden in der Regel abgeschrieben. Danach wird die Bilanz wieder aussehen wie vor der Aktivierung der zurzeit nicht bilanzierten Vermögenswerte.

Dieser finanztechnische Umweg betr. Sacheinlage/Beteiligung dient der Transparenz und der Sicherstellung des Mitbestimmungsrechts des Parlamentes. Rein materiell gesehen handelt es sich dabei um einen bilanzneutralen Aktiva-Tausch aus Konto 146 Sachgüter/Mobilien bzw. Konto 125 Anlagen/Vorräte in Konto 155 Beteiligungen/Aktien von privaten Unternehmen.

In Bezug auf die Mehrwertsteuer ist beim Übertragungsakt der Sacheinlage darauf zu achten, dass das Meldeverfahren gem. Art. 47 Abs. 3 des MWStG zur Anwendung gelangt.

- **Besitzstand Erziehungs-Zulage:**
Die Besitzstandsgarantie betreffend der in der NSNW selbst wegfallenden Erziehungs-Zulagen in der Höhe von rund 510'000.— Fr. betrifft das aktuelle Rechtsverhältnis zwischen Arbeitgeber Kanton Basel-Landschaft und den übertretenden Arbeitnehmenden.
- **Besitzstand Pensionskasse:**
Die Besitzstandsgarantie bezüglich Pensionskasse in der Höhe von rund Fr. 100'000.— betrifft ebenso das aktuelle Rechtsverhältnis zwischen Arbeitgeber Kanton Basel-Landschaft und den übertretenden Arbeitnehmenden.
- **Ausfinanzierung Deckungslücke:**
Für die Ausfinanzierung der möglichen Deckungslücke in der Pensionskasse ist ein Kredit von Fr. 573'000.— zu sprechen.
- **Bar-Darlehen:**
Das für die NSNW vorgesehene Bar-Darlehen ist aus der Verwaltungsrechnung aufzubringen, handelt es sich doch um die Finanzierung einer Aufgabe von öffentlichem Interesse. Trotzdem wird weiterhin an der Bedingung festgehalten, dass einerseits eine marktübliche Rendite als Darlehenszins erzielt wird und andererseits, dass die Plausibilität einer ordentlichen Rückzahlung nach Darlehensvertrag im üblichen Rahmen als wahrscheinlich einzu-stufen ist. Für die Darlehensgewährung ist ein Kredit von 2.7 Mio. Franken zu gewähren, welcher der fakultativen Volksabstimmung untersteht.

Gesamtkostenübersicht	
<u>Leistung</u>	<u>Kosten</u>
Übernahme der Beteiligung an der NSNW aus dem Finanzvermögen ins Verwaltungsvermögen	3'000'000
Darlehensgewährung zur Sicherung der Startliquidität von maximal	2'700'000
Ausfinanzierung einer möglichen Deckungslücke in der Pensionskasse (einmalig)	573'000
Besitzstandwahrung betreffend der Pensionskasse in jährlich wiederkeh- renden Tranchen 2008 - 2015	100'000
Besitzstandwahrung betreffend der Erziehungszulagen in jährlich wieder- kehrenden Tranchen 2008 - 2015	510'000
Total	6'883'000

7.4 Folgekosten / -erträge

Zu erwartende Folgekosten:

An zu erwartenden Folgekosten sind nach der Gründung der NSNW und der Besitzstandabgeltung des übertretenden Personals ausschliesslich vom Kanton bestellte Leistungen zu erwarten. Den Kosten der voraussichtlich zu bestellenden Leistungen auf unseren kantonalen Hochleistungsstrassen steht allerdings der Wegfall der Kosten für die eigene Organisationseinheit samt Ausrüstung gegenüber. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen, die per 1. Januar 2008 wegfallen, sind in der Landratsvorlage „Gesetz über die Umsetzung NFA und die Lastenverteilung auf Kanton und Gemeinden“ mit 7.5 Millionen Franken angegeben. Hingegen erfordert die Leistungserbringung durch die NSNW ein entsprechendes Controlling durch das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft. Die Kosten für den Betrieb der kantonalen Hochleistungsstrassen durch die NSNW sollen in der Anfangsphase im Rahmen der bisherigen Aufwendungen liegen; mittelfristig ist durch die gewonnenen Synergien per Saldo eine Reduktion angestrebt.

Gemäss Sachplan Verkehr (2006) beabsichtigt der Bundesrat, H2 und H18 ins Grundnetz aufzunehmen. Eine entsprechende Botschaft ans Parlament ist auf Herbst 2008 angekündigt. In der Folge werden diese Strassen wie die Nationalstrassen entschädigungslos zu Nutzen und zu Lasten an den Bund übergehen. Nach Beschluss und Übertragung werden dem Kanton Basel-Landschaft dafür keine Aufwendungen mehr entstehen, die Entlastung tritt dann ein.

Durch die Gründung einer Aktiengesellschaft werden Leistungen, welche die Aktiengesellschaft erbringt, der Mehrwertsteuer unterworfen. Die leistungsbeziehenden Dritten/Kantone werden also für ihre Leistungsbezüge analog eines Leistungsbezuges von privatrechtlichen Unternehmen Mehrwertsteuer bezahlen müssen. Auf die bisherigen "Dienststellen-internen Umsätze" war keine Mehrwertsteuer abzuliefern. Gemäss Finanzplan sind Leistungen an Dritte/Kantone mit insgesamt rund 4.2 Mio. Franken vorgesehen. Welche Kantone wie viel und welche Leistungen beziehen, kann noch nicht abgeschätzt werden. Für den Kanton Baselland wird sich aus ihrem Anteil an Leistungsbezügen einen Mehraufwand von 7.6% ergeben, weil das Tiefbauamt mittels Pauschalsteuersätze abrechnet.

Zu erwartende Folgeerträge:

In der Verwaltungsrechnung sind etwas zusätzliche Steuereinnahmen zu erwarten. Diese dürften sich aber, zumindest in den Anfangsjahren, im marginalen Bereich bewegen. Weiter ist in der Verwaltungsrechnung mit folgenden Erträgen zu rechnen:

- Dividendenausschüttung der AG auf das Eigenkapital: Die NSNW muss zuerst einen Gewinn erwirtschaften, bevor die Dividendenausschüttung erfolgen kann. Aus der bisheriger Erfahrung ist bekannt, dass der Bund als Haupt-Auftraggeber der NSNW eine Dividendenausschüttung im Sinne einer Eigenkapitalverzinsung akzeptiert hat. Bei ausreichender Gewinnerwirtschaftung wird sich die Dividendenpolitik am Markt orientieren müssen. Es ist deshalb eine mindestens marktübliche Rendite auf das Aktienkapital anzustreben, was in den ersten Jahren nicht gewährleistet werden kann.
- Verzinsung und Amortisierung des Darlehens: Sofern effektiv ein Bar-Darlehen vom Kanton Basel-Landschaft beansprucht wird, ist dieses zu marktüblichen Bedingungen zu verzinsen. Laufzeit und Rückzahlungsbedingungen müssten dazumal noch ausgehandelt werden.

8 Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Das Vernehmlassungsverfahren wurde mit Schreiben vom 9. Mai 2007 eröffnet und per 14. Juni 2007 abgeschlossen. Es wurden sieben politische Parteien, sieben Verbände sowie das Bundesamt für Strassen ASTRA angeschrieben. Drei Parteien und fünf Verbände sowie das ASTRA haben per 14. Juni 2007 eine Vernehmlassung eingereicht. Diese können wie folgt zusammengefasst werden:

Die Bürgerlichen Parteien SVP und FDP sowie die Handelskammer und ACS wenden sich gegen Besitzstandslösungen für die bisherigen Mitarbeitenden des TBA, die in die NSNW übertreten, begrüßen aber gleichzeitig die gewählte Form der Aktiengesellschaft für die NSNW. Allerdings soll sich der Kanton nicht selbst an der NSNW beteiligen, sondern die Aktien direkt der Privatwirtschaft anbieten.

In ihrer Stellungnahme unterstützt die Wirtschaftskammer Baselland die Vorlage und befürwortet die Gründung der NSNW. Insbesondere werden die Wahl der Aktiengesellschaft als Rechtsform, die Wahrung der Einflussmöglichkeiten der Nordwestschweizer Kantone auf die Bundespolitik im Nationalstrassenbereich, die beschriebene, sozialverträgliche Überführung des bisherigen Personals sowie die Weiternutzung der bisherigen Fahrhabe unter Wahrung der Vermögensinteressen und ganz besonders der Standort Sissach als wichtige Eckpfeiler für einen positiven Projektverlauf bezeichnet.

Die SP und der VPOD wenden sich gegen die Form der Aktiengesellschaft im Sinne einer Privatisierung und fordern aber gleichzeitig einen Ausbau des Besitzstandes für die Arbeitnehmer, die aus dem Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft in die NSNW übertreten.

Die Arbeitsgemeinschaft basellandschaftlicher Personalverbände hat explizite auf eine Stellungnahme verzichtet.

Das Bundesamt für Strasse, ASTRA, schliesslich begrüsst die Gründung einer AG. Es macht allerdings darauf aufmerksam, dass die im Businessplan bisher eingesetzten Erträge für Aufträge des Bundes höher seien als im ASTRA vorgesehen.

9 Parlamentarische Vorstösse

Postulat Esther Maag 2005-233: "Ins gleiche Kapitel wie die Verkehrsleitzentralen gehören die Geschäftsbereiche Hochleistungsstrassen. Während die Verkehrsleitzentralen den Verkehrsfluss auf den Hochleistungsstrassen, sprich Autobahnen überwachen, sind die Geschäftsbereiche Hochleistungsstrassen mit ihren Werkhöfen in Sissach und in Basel für den Unterhalt der Autobahnen zuständig.

Auch da drängt sich eine Zusammenlegung auf, da die beiden Abteilungen an ein und demselben Strick ziehen, was durchaus wörtlich zu verstehen ist, sie sind nämlich für dieselben Strassen zuständig, wenngleich auf etwas verschiedenen Abschnitten, was nichts daran ändert, dass dieselbe Arbeit von ihnen gefordert wird.

Sinnvollerweise hätte wohl auch da das Baselbiet die Federführung, weil es aufgrund der Länge des Strassennetzes für ungleich viel mehr Strassenkilometer zuständig ist als Basel-Stadt. Eine allfällige Uebernahme durch den Bund gilt es ebenfalls in die Betrachtung miteinzubeziehen.

Es leuchtet allen ein, dass die Verkehrs-Koordination für die Autobahnen überkantonale geschehen muss. Warum wir dafür in nächster Nachbarschaft zwei, zwar wohl koordinierte, aber gleichwohl unabhängig voneinander funktionierende Abteilungen brauchen, ist allenfalls historisch zu verstehen, nicht jedoch logisch.

Überlegungen, die Geschäftsbereiche Hochleistungsstrassen beider Basel zusammen zu legen, wurden übrigens auch schon verwaltungsintern angestellt. (Ein analoger Vorstoss wird im Grossrat eingereicht.)

Wir bitten deshalb die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob und wie die Geschäftsbereiche Hochleistungsstrassen BL und BS zusammengelegt werden könnten."

Mit der Annahme dieser Vorlage kann das Postulat 2005-233 über die Zusammenlegung der Geschäftsbereiche Hochleistungsstrassen als erfüllt abgeschrieben werden.

10 Antrag

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

Liestal, 17. Juli 2007

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin:

Pegoraro

der Landschreiber:

Mundschin

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Absichtserklärung mit Kooperationsvertrag

Landratsbeschluss

über Gründung der Nationalstrassen Nordwestschweiz AG (NSNW)

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://: 1. Die als Sacheinlage in die NSNW AG einzubringende Fahrhabe und die Vorräte sind in der Verwaltungsrechnung auf 3 Millionen Franken aufzuwerten. Der entsprechende Betrag wird zu Gunsten Konto 2314.439.90 als ausserordentlicher Ertrag vereinnahmt.
2. Für die Ausgliederung des Bereiches Nationalstrassen sowie für die Gründung und für den Betrieb der NSNW AG wird ein Kredit von insgesamt Fr. 5.7 Millionen Franken beschlossen, bestehend aus:
- 3 Millionen Franken zu Lasten Konto 2314.523.00 für die Einbringung der Beteiligung an der NSNW in Form von Aktienkapital.
 - 2.7 Millionen Franken zu Lasten Konto 2314.523.00 als Maximalbetrag für ein Darlehen nach Kooperationsvertrag zu marktüblichen Konditionen zum wertmässigen Ausgleich unter den Kantonen der NSNW AG.
- Die Umwidmung der Fahrhabe und Vorräte des bisherigen Geschäftsbereiches Hochleistungsstrassen des Tiefbauamtes aus dem Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen ist aus den Bilanzkonten des Verwaltungsvermögens Nr. 2314.146.11 und 2310.125.00 in die Bilanzkonten des Finanzvermögens Nr. 2314.126.11 und 2314.125.00 vorzunehmen. Danach ist zu Lasten der Bilanzkonten des Finanzvermögens Nr. 2314.126.11 und 2314.125.00 das Aktienkapital zu Lasten Konto 2314.121.00 des Finanzvermögens zu kaufen. Nun folgt der effektiv kreditrelevante Kauf der Beteiligung an der NSNW in Form von Aktien in die Verwaltungsrechnung zu Lasten Konto 2314.564.00. Diese Beteiligung ist danach auf Konto 2314.155.00 zu aktivieren und zu Lasten Konto 2314.332.10 ausserordentlich abzuschreiben.
3. Für die Abfederung der finanziellen Folgen der Ausgliederung für das Personal wird ein Kredit von insgesamt Fr. 1'183'000.-- beschlossen, bestehend aus:
- Fr. 573'000.-- für die Ausfinanzierung einer möglichen Deckungslücke in der Pensionskasse.
 - Fr. 100'000.-- für die Besitzstandswahrung der vom Tiefbauamt in die NSNW AG übertretenden Mitarbeitenden betreffend die Pensionskasse.
 - Fr. 510'000.-- als Maximalbetrag für die Besitzstandswahrung der bisherigen Erziehungszulagen für die vom Tiefbauamt in die NSNW AG übertretenden Mitarbeitenden.
4. Die Beschlusspunkte 2 und 3 unterliegen der fakultativen Volksabstimmung.

5. Die Beschlüsse werden unter dem Vorbehalt gefasst, dass die Partnerkantone Aargau und Solothurn die entsprechenden Beschlüsse betreffend Beteiligung an der NSNW AG und Finanzierung ebenfalls beschliessen.
6. Das Postulat 2005-233 wird als erledigt abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: