BASEL LANDSCHAFT

Parlamentarischer Vorstoss 2017/242

> Landrat / Parlament || Geschäfte des Landrats

Titel:	**Interpellation von Martin Rüegg, SP-Fraktion: Welche Rolle spielt die BLT in der Politik des öffentlichen Verkehrs?**
Autor/in:	Martin Rüegg
Mitunterzeichnet von:	--
Eingereicht am:	15. Juni 2017
Bemerkungen:	--

Verlauf dieses Geschäfts

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

a. Der öffentliche Verkehr (ÖV) muss in der Nordwestschweiz stark verankert sein, …. Dies ist mit einer integralen, gegenseitig unter allen Beteiligten abgestimmten Planung zu erreichen. Die BLT ist – wenngleich aus der Kantons-Verwaltung ausgelagert – verlängerter Arm des Regierungsrates zur Realisierung der definierten Politik im öffentlichen Verkehr. Allein schon der Name ...

b. Die BLT AG strebt die Übernahme weiterer Linien des öffentlichen Verkehrs an.

c. Mit Einführung von FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) übernimmt der Bund ab 2016 die Finanzierung von Infrastruktur und Abschreibungen. Die BLT nimmt dabei nach Eisenbahngesetz eine noch wesentlichere Rolle ein als bisher.

d. Das operative Geschäft mit den Transportunternehmen, so auch mit der BLT AG, wird von der Abteilung öffentlicher Verkehr in der Auftraggeber-Rolle abgewickelt. Die Abteilung Wirtschaft und Finanzen (AWF) der BUD in der (Mit-)Eigentümer-Rolle bereitet – unabhängig von der Abteilung öffentlicher Verkehr – die Eigentümerstrategie zusammen mit der FKD vor.

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

die BLT „verlängerter Arm des Regierungsrates zur Realisierung der definierten Politik im öffentlichen Verkehr“ ist, stellt sich die Frage der klaren Trennung der Zuständigkeiten und Verantwortung.

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

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