

Fusion der Vorortbahngesellschaften und Gründung der Baselland Transport AG

Staatliche Kontrolle

Für die notwendige staatliche Kontrolle und politische Mitbestimmung kann bei der vorgesehenen Organisation der BLT in zweierlei Hinsicht gesorgt werden.

Einmal hat die öffentliche Hand aufgrund der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung in allen wesentlichen Fragen des öffentlichen Verkehrs eine sehr weitgehende Kontrolle über die Verkehrsunternehmungen. Auf kantonaler Ebene soll diese Kontrolle mit dem neuen Verkehrsgesetz noch wesentlich verstärkt werden, indem der Landrat über die Bewilligung von Subventionen direkten Einfluss auf die Budgets der Verkehrsunternehmungen nehmen und nicht erst im Nachhinein für bereits getätigte Ausgaben Beiträge bewilligen kann. Zum zweiten schlägt der Regierungsrat vor, dass ein Vertreter der landrätlichen Planungs- und Verkehrskommission im Verwaltungsrat der BLT Einsatz nimmt. Eine weitere Kontrolle bestände darin, dass die landrätliche Finanzkommission eines ihrer Mitglieder in die Kontrollstelle der BLT entsendet.

Unternehmensziele

Die Unternehmensziele der Baselland Transport sind generell im Zweckartikel der Statuten formuliert. Wesentlich ist, dass

- das Primat der kantonalen Verkehrsplanung und Verkehrspolitik für die BLT vorgezogen ist
- die BLT verpflichtet ist, alle geeigneten Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs vorzunehmen
- die BLT die Tarife innerhalb ihres Einflussbereichs vereinheitlicht und den Beitritt zum geplanten regionalen Tarif- und Verkehrsbund anstrebt
- die BLT im gesamten Unternehmensbereich eine intensive Zusammenarbeit mit den Basler Verkehrsbetrieben anstrebt, ebenso mit SBB und PTT
- die BLT innerhalb der ihr gesetzten tarif- und verkehrspolitischen Grenzen zur wirtschaftlichen Betriebsführung verpflichtet ist.

Grösse und Wachstum der BLT

Die Baselland Transport wird einen Anteil von rund 90% der Beförderungsfälle des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft aufweisen. Der auf die jetzigen Busunternehmungen entfallende Verkehr soll weiterhin von diesen Betrieben geführt werden. Die BLT wird aber ab 1976 Inhaberin der Konzessionen werden und mittels der abzuschliessenden Betriebsverträge für die notwendige Tarif- und Fahrplan-Koordination und Zusammenarbeit unter den Automobilbetrieben zu sorgen haben. Bei der Waldenburgerbahn drängt sich infolge ihrer Lage abseits der übrigen kantonalen Bahnunternehmungen und ihrer technischen Besonderheiten eine Integration in die BLT in Form der Fusion nicht unmittelbar auf. Selbstverständlich wird auch mit dieser Bahn eine möglichst weitgehende Zusammenarbeit in bezug auf Tarif, Fahrplan und Betrieb angestrebt. Das weitere Wachstum der BLT wird sich vor allem mit der Eröffnung der geplanten Buslinien - vor allem im unteren Kantonsteil (Tangentallinie Allschwil-Schweizerhalle, Querverbindung Biel-Benken-Arlesheim usw.) - ergeben. Wahrscheinlich kann auch später der Betrieb auf den heute an die Basler Verkehrs-Betriebe verpachteten Linien nach Basel-Aesch und Basel-Pratteln durch die BLT übernommen werden.

Finanzielle Aspekte

Es ist deutlich zu unterscheiden zwischen direkt mit der Schaffung der Baselland Transport AG in Zusammenhang stehenden Kosten und Erträgen sowie Kosten, die für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs so oder so aufgewendet werden müssen. Zur letzteren Kategorie gehören z. B. alle Kosten für die geplanten baulichen Sanierungsmassnahmen bei den Bahnen, für Rollmaterialbeschaffungen, für die Eröffnung neuer Linien usw. Ebenso gehören hierzu auch die vermehrten öffentlichen Beiträge, die bei der Einführung des Verbundtarifs notwendig werden.

An direkt durch die Gründung der BLT verursachten Kosten sind die bereits bewilligten knapp 1,2 Millionen Franken für den Kauf der privaten Vorortbahnaktien zu nennen. Hinzu kommen Gründungskosten (Stempelabgabe, Gebühren) von rund Fr. 150 000.-. Dieser Betrag wird von den Bahnunternehmungen selbst aufgebracht werden.

Was die in der Zukunft resultierenden finanziellen Konsequenzen der BLT

anbelangt, ist es sicher, dass sich - wenn von den Faktoren abgesehen wird, die nicht mit der Schaffung der BLT in Zusammenhang stehen - der Kostenaufwand der neuen Gesellschaft nicht wesentlich vom zusammengezählten Aufwand der ehemaligen vier Bahngesellschaften unterscheiden wird. Einigen Kostensenkungen, die durch Rationalisierung ermöglicht werden, steht ein gewisser Mehraufwand vor allem beim technischen Personal gegenüber. Zu beachten ist aber, dass damit neue und notwendige Aufgaben erfüllt werden müssen. Auf der Ertragsseite kann eine gewisse Verbesserung durch Frequenzsteigerungen erwartet werden. Die schrittweise zunehmende Einführung des Verbundtarifs wird allerdings wieder Ausfälle bringen.

Das Schwergewicht bei der Gründung der Baselland Transport liegt aber grundsätzlich weniger bei Kosteneinsparungen, als bei Leistungsverbesserungen. Mit dem gleichen Einsatz an Mitteln sollen also in qualitativer und quantitativer Hinsicht verbesserte Verkehrsleistungen angeboten werden.

Realisierung

Die Vorarbeiten zur Fusion der Vorortbahngesellschaften und zur Gründung der Baselland Transport AG sind praktisch abgeschlossen. Insbesondere liegen die Fusionsverträge, die Fusionsbilanzen per 31. Dezember 1973 und die neuen Statuten der BLT vor. Ebenso besteht Klarheit über die Grobstruktur von deren Organisation.

Bereits haben sich auch die zuständigen Stellen der Kantone Basel-Stadt und Solothurn sowie das Eidg. Amt für Verkehr grundsätzlich positiv zum Projekt Baselland Transport geäußert. Parallel zur Behandlung des vorliegenden Berichtes im Landrat soll mit den Nachbarkantonen, dem Bund und den Verwaltungsräten der Bahngesellschaften der Fusionsvertrag endgültig bereinigt werden, damit unmittelbar nach Abschluss der Beratungen zu diesem Bericht die notwendigen ausserordentlichen Generalversammlungen durchgeführt werden können und der Zusammenschluss vollzogen wird. Die Fusion muss aus formaljuristischen Gründen vor Ende 1974 vollzogen werden. Sollte dieses Datum nicht eingehalten werden können, müssten neue Fusionsbilanzen per Ende 1974 erstellt werden.

Die Durchführung der Fusion wird dadurch erleichtert, dass die Birsigthalbahn und die Birseckbahn bereits eine gemeinsame Direktion haben und sich die Direktion und die Verwaltungen dieser beiden Bahnen in gemeinsamen Räumlichkeiten in Münchenstein befinden. Dadurch war es möglich, bereits einige Vorkehrungen im Hinblick auf die Fusion zu treffen.

Neues Verkehrsgesetz

Parallel zur Schaffung eines regionalen Verkehrsverbunds und zur Gründung der Baselland Transport wird zur Zeit ein neues kantonales Verkehrsgesetz ausgearbeitet. Das neue Gesetz wird das geltende Verkehrsgesetz aus dem Jahre 1958 und ebenfalls das Strassen-gesetz von 1916 ersetzen und in einem nach modernen Gesichtspunkten konzipierten, das gesamte Verkehrswesen umfassenden Erlass vereinigen. Das neue Verkehrsgesetz, dessen Entwurf Anfang 1975 vorgelegt werden soll, wird u. a. die rechtlichen Grundlagen für den regionalen Verkehrsverbund enthalten. Im Rahmen dieses Gesetzes sind ausserdem neue Finanzierungsvorschläge zu erwarten.

Bei der Fusion der vier Vorortbahngesellschaften handelt es sich um den Zusammenschluss von vier privatrechtlichen Aktiengesellschaften. Obwohl diese Gesellschaften alle praktisch ausschliesslich im Eigentum der öffentlichen Hand sind, kann die Fusion rechtlich gesehen ohne Beschluss der Legislative durchgeführt werden. Der Regierungsrat ist aber der Auffassung, dass der Landrat bei der grossen und wachsenden Bedeutung, die der öffentliche Verkehr als staatliche Aufgabe hat, vorgängig die Gelegenheit zur Stellungnahme haben muss.



Müller
Anzeiger