



757

DER REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT  
AN DEN LANDRAT

über die Fusion der Vorortsbahngesellschaften und die  
Gründung der Baselland Transport AG

(Vom 17. September 1974)

---

I. Ausgangslage

Gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden die basellandschaftlichen Vorortsbahnen gebaut. Wie anfänglich bei den nationalen Bahngesellschaften, erfolgte auch hier der Bahnbau fast ausschliesslich mit privatem Kapital. Bis zum Inkrafttreten des basellandschaftlichen Verkehrsgesetzes im Jahre 1958 wurden die Verkehrsunternehmungen vom Staat finanziell kaum unterstützt. Man war froh, dass die Investitionen für den öffentlichen Verkehr durch Private finanziert wurden. Die Verkehrsunternehmungen konnten während der ersten Dezennien, dank guter Frequenzen, bescheidene Dividenden ausschütten. Seit dem zweiten Weltkrieg verschlechterte sich die finanzielle Lage der Verkehrsunternehmungen rasch. Ursache waren Rückgänge oder Stagnation der Frequenzen infolge des überaus starken Aufkommens des Automobils sowie starke Kostensteigerungen und Tarifauflagen. Nur dank der öffentlichen Beiträge, die aufgrund des kantonalen Verkehrsgesetzes und des eidgenössischen Eisenbahngesetzes ausbezahlt wurden, konnten die Unternehmungen Betriebsfehlbeträge abdecken oder sogar kleine Ueberschüsse ausweisen. Die notwendigen technischen Sanierungen mussten grösstenteils mit Mitteln der öffentlichen Hand realisiert werden; privates

Kapital stand infolge der schlechten Ertragslage der Verkehrsbetriebe kaum mehr zur Verfügung.

Weil ein Teil der für die technischen Verbesserungen zur Verfügung gestellten Mittel gegen die Abgabe von Aktien erfolgte, kam der Kanton zusammen mit Gemeinden, dem Bund und den Nachbarkantonen sukzessive in den Besitz der Bahngesellschaften. Im Jahre 1972 beschloss der Landrat zudem, die restlichen noch in privatem Eigentum befindlichen Aktien der Birsigthalbahn, der Birseckbahn, der Trambahngesellschaft Basel-Aesch und der basellandschaftlichen Ueberlandbahn durch den Kanton aufkaufen zu lassen und bewilligte hierfür mit Beschluss vom 21. August 1972 einen Kredit von Fr. 1 145 000.--.

Diese Aktion führte dazu, dass sich die vier Vorortsbahngesellschaften heute praktisch vollständig im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Die Eigentumsanteile der verschiedenen öffentlichen Körperschaften sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

<u>Bahngesellschaften</u>	<u>Eigentumsanteile (%)</u>						
	Bund	BL	BS	SO	Gmden BL	Gmden SO	Private
Birsigthalbahn AG (AK Fr. 6 750 000)	31,1	25,3	11,8	15,1	14,7	0,5	1,5
Birseckbahn AG (AK Fr. 4 000 000)	-	61,6	0,8	3,6	28,4	2,5	3,1
Trambahngesellschaft Basel-Aesch AG (AK Fr. 1 210 000)	-	56,0	7,7	-	33,9	-	2,4
Basellandschaftliche Ueberlandbahn AG (AK Fr. 1 140 000)	-	60,9	8,8	-	26,9	-	3,4
Alle Bahngesellschaften (AK Fr. 13 100 000)	16,0	42,3	7,8	8,9	21,8	1,0	2,2

Der Kauf der Privataktien durch den Kanton Basellandschaft wurde als Vorbereitung und Voraussetzung zur Fusion der Vorortsbahngesellschaften beschlossen. Man wollte dem privaten Kapital, dank dem seinerzeit der Bau der Vorortsbahnen überhaupt möglich war, vor der Durchführung der geplanten Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs eine loyale Möglichkeit zum Aussteigen aus den Bahnaktien bieten.

Dieser Zusammenschluss der basellandschaftlichen Verkehrsunternehmungen zur "Baselland Transport AG" (BLT) ist eine für die Verwirklichung des neuen Konzeptes für den regionalen öffentlichen Verkehr notwendige Massnahme. Sie bildet Gegenstand dieses Berichtes. Obwohl die Fusion der Bahngesellschaften, die alle die privatrechtliche Gesellschaftsform der Aktiengesellschaft haben, an sich nicht der Zustimmung des Landrates bedürfte, ist der Regierungsrat der Meinung, dass diese Massnahme infolge der grossen und wachsenden Bedeutung des öffentlichen Verkehrs einer möglichst frühzeitigen parlamentarischen Diskussion bedarf.

Im folgenden sollen zuerst die Notwendigkeit der Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs begründet und anschliessend deren Konzept und Realisierung dargestellt werden.

## II. Organisatorische Mängel im öffentlichen Verkehr

Eine Bestandesaufnahme, die im Rahmen der Vorarbeiten zur Schaffung eines regionalen Verkehrsverbunds durchgeführt wurde, ergab im wesentlichen folgende Mängel in der heutigen Organisation des öffentlichen Verkehrs in der Region Basel:

### - Tarife

Das Tarifwesen ist stark zersplittert. Tarifhöhe und Tarifbildungsgrundsätze der einzelnen Unternehmungen weichen

stark voneinander ab. Je nach Verkehrsverbindung bzw. Unternehmung werden sehr unterschiedliche Fahrpreise verlangt. Beispielsweise kostet die 18,7 km lange Strecke Riehen - Aesch Fr. 1.-- oder 5,3 Rp/km während für die praktisch gleich lange Strecke Liestal - Langenbruck Fr. 5.40 oder 28,4 Rp/km entrichtet werden muss.

- Fahrplankoordination

Die Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsbetriebe sind nur zum Teil aufeinander abgestimmt. Vor allem in den verkehrsschwachen Zeiten, insbesondere abends, müssen die Fahrgäste beim Umsteigen lange Wartezeiten in Kauf nehmen.

- Verkehrsleistungsangebot

Obwohl Beispiele auch in unserer Region zeigen, dass bei den Leistungen des öffentlichen Verkehrs zwischen Angebot und Nachfrage nach einer gewissen Anlaufzeit ein direkter Zusammenhang besteht, waren und sind einige der Verkehrsunternehmungen nicht zu Verbesserungen ihrer Leistungen zu bewegen. Die Folge ist ein weiteres Absinken des Anteils des öffentlichen Verkehrs und eine entsprechende Zunahme des Individualverkehrs. Verschiedene Gebiete des Kantons Basellandschaft werden nach 2000 Uhr überhaupt nicht mehr durch ein öffentliches Verkehrsmittel bedient.

- Verwaltung

Vor allem die Verwaltungen der kleineren Verkehrsunternehmungen sind in personeller Hinsicht sowohl quantitativ als oft auch qualitativ unterbesetzt. Die Unternehmungen sind zum Teil finanziell nicht in der Lage, einen Mitarbeiterstab aus qualifizierten Fachkräften verschiedener Richtungen zu tragen, abgesehen davon, dass dieser arbeitsmässig kaum sinnvoll ausgelastet werden könnte.

- Zusammenarbeit

Neben der fehlenden tarifarischen Zusammenarbeit, die -

vom einzelwirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet - noch verständlich ist, lässt auch die betriebliche und technische Zusammenarbeit gerade zwischen den kleineren Unternehmungen (wo sie am nötigsten wäre) zu wünschen übrig.

### III. Neuorganisation

Diese Mängel lassen sich mit einer Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs eliminieren oder doch zumindest stark mildern. Natürlich genügen organisatorische Massnahmen allein nicht, um die dringend notwendige Attraktivitätssteigerung im öffentlichen Verkehr zu erreichen. Dazu sind auch sehr grosse Kapitalinvestitionen notwendig. Eine effiziente Organisation ist aber eine wichtige Voraussetzung zur optimalen Ausnützung der heutigen und zukünftigen Verkehrsinfrastruktur. Organisatorische Massnahmen haben dazu den grossen Vorteil, dass sie - verglichen mit den jahre-, oft jahrzehntelangen Ausreifungszeiten von Infrastrukturprojekten - rasch realisiert werden können und wenig kosten.

Massnahmen drängen sich wegen ihrer grossen Bedeutung als Verkehrsträger insbesondere bei den Vorortsbahnen auf. (Die vier Bahngesellschaften weisen einen Anteil von rund 90 % an den Beförderungsfällen aller basellandschaftlichen Verkehrsbetriebe auf.) Ein Zusammenschluss ist bei diesen Unternehmungen auf der anderen Seite besonders leicht zu bewerkstelligen.

### IV. Konzept

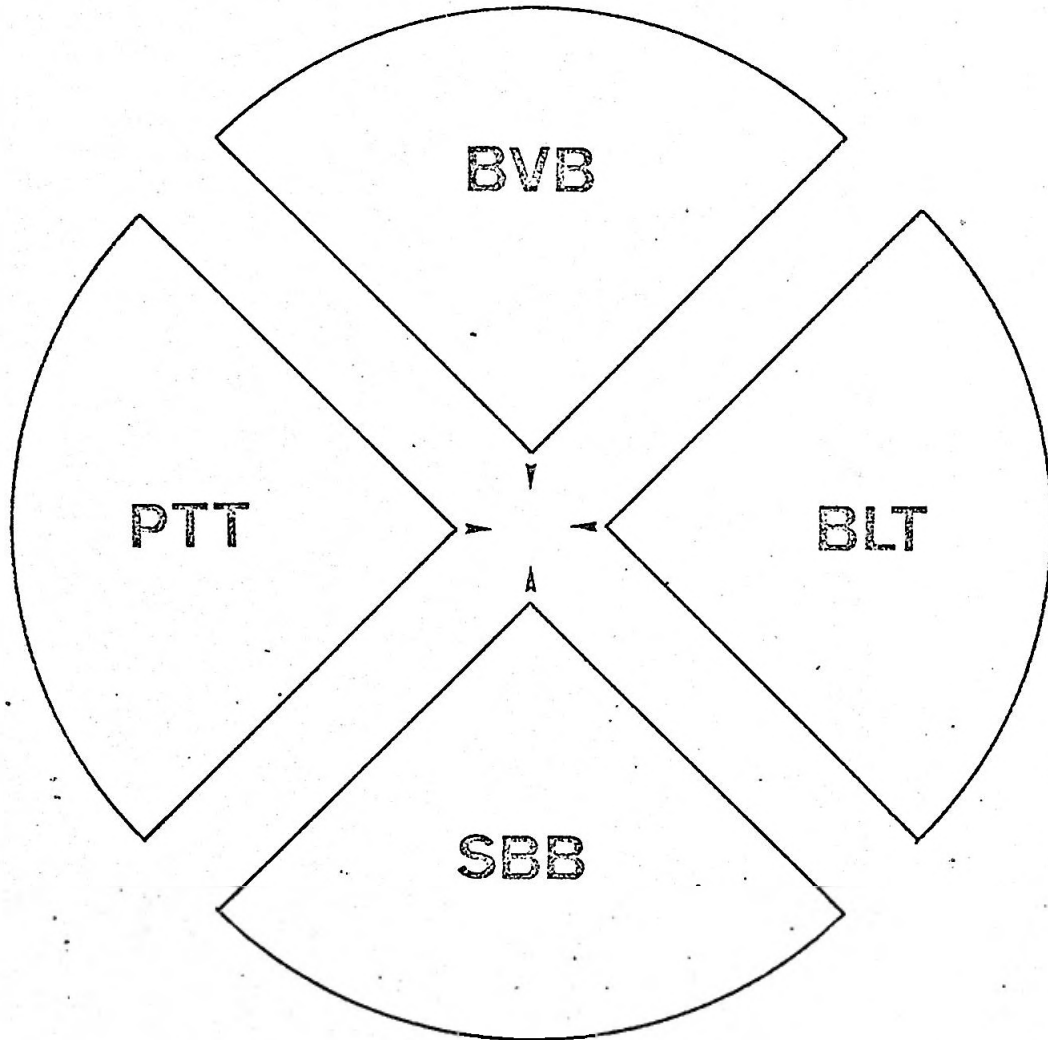
Das Konzept der Neuorganisation des regionalen öffentlichen Verkehrs sieht ein aufeinander abgestimmtes Vorgehen auf zwei Ebenen vor:

Auf regionaler Ebene soll schrittweise ein Verkehrsverbund verwirklicht werden. Dessen hervorstechende Merkmale

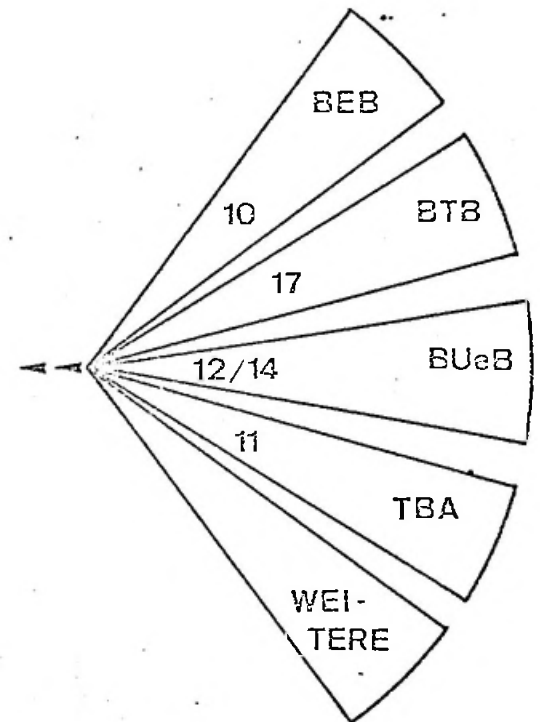
sind ein für alle Verkehrsmittel und Verkehrsunternehmungen gültiger gemeinsamer Tarif auf der einen Seite und ein innerhalb der ganzen Region koordiniertes und harmonisiertes Angebot an Verkehrsleistungen auf der anderen Seite.

Auf kantonaler Ebene soll im Kanton Basel-Landschaft ein Zusammenschluss von konzessionierten Verkehrsunternehmungen zur Baselland Transport durchgeführt werden. Mit dieser Konzentration können einerseits die Voraussetzungen für den späteren regionalen Verkehrsverbund geschaffen werden. Die bei ausländischen Verbundsystemen gemachten Erfahrungen haben nämlich gezeigt, dass die Zahl der an einem Verkehrsverbund beteiligten Unternehmungen nicht zu gross sein sollte, weil sonst die Willensbildung im Verbund zu stark erschwert wird. Andererseits ermöglicht die Konzentration der basellandschaftlichen Verkehrsunternehmungen die Durchsetzung einer zielgerichteten, koordinierten und effizienten Verkehrsplanung und -politik wie sie für die konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs notwendig ist. Die Voraussetzungen hierfür sind heute bei der grossen Zahl von immer noch 10 im Kanton operierenden Verkehrsunternehmungen (ohne BVB, SBB und PTT-Betriebe) mit den sich zwangsläufig ergebenden Informations- und Koordinationsschwierigkeiten nicht gegeben. Auch die andern der vorhin genannten heutigen Mängel des öffentlichen Verkehrs auf tarifarischem Gebiet und im Bereich der technischen und betrieblichen Zusammenarbeit können durch die geplante Konzentration zumindest verbessert werden. Hinzu kommt, dass für die im unteren Kantonsteil geplanten Tangential-Buslinien ein geeigneter Träger heute fehlt und deshalb geschaffen werden muss. Der Zusammenhang zwischen Baselland Transport und regionalen Verkehrsverbund wird durch die nebenstehende graphische Darstellung verdeutlicht.

# VERKEHRSVERBUND REGION BASEL



## BASELLAND TRANSPORT



## V. Regionaler Verkehrsverbund

Für die Verwirklichung eines Verkehrsverbundes in der Region Basel haben die Behörden der Regionalplanungsorganisation bereits im Jahre 1972 grundsätzlich grünes Licht gegeben. Eine Absichtserklärung für den Verkehrsverbund findet sich auch im Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt betreffend die Basler Verkehrs-Betriebe (Art. 5), der ebenfalls 1972 von den beiden Kantonsparlamenten genehmigt worden ist. In seinem Genehmigungsbeschluss hat der Landrat ausserdem den Regierungsrat beauftragt, "die Bestrebungen zur Herbeiführung eines regionalen Verkehrsverbundes dringlich fortzuführen" (Ziff. 2).

Inzwischen ist einerseits das seinerzeit vorgelegte Konzept weiterbearbeitet worden. Es wurden u.a. verschiedene Varianten für den regionalen Verbundtarif ausgearbeitet. Auf der andern Seite ist im Sinne eines pragmatischen, schrittweisen Vorgehens bereits ab 1. Januar 1975 die Tarifgemeinschaft zwischen den Basler Verkehrs-Betrieben und der Birseckbahn beschlossen worden. Der geplante Abschluss von Betriebsverträgen zwischen der zu gründenden Baselland Transport und den Busunternehmungen wird schon bald eine weitere Vereinheitlichung der Tarife bzw. Ausdehnung des Verbundtarifs ermöglichen. In einer anschliessenden Phase soll die Birsigthalbahn in einen gemeinsamen Tarif einbezogen werden. Alle diese weiteren Schritte erfordern aber ein grundsätzliches Einverständnis aller Partner über die Ausgestaltung des zukünftigen Verbundtarifs. Deshalb wird gegenwärtig intensiv an diesem Tarif und an den anderen Fragen des Verkehrsverbundes - insbesondere Einnahmenaufteilung und Organisation - gearbeitet.



## VI. Fusion der Vorortbahngesellschaften und Gründung der Baselland Transport AG

### 1. Ziele

Wie bereits erwähnt, soll bei den basellandschaftlichen Verkehrsunternehmungen eine Konzentration in der Form eines Zusammenschlusses der wichtigsten Betriebe durchgeführt werden. Ausserdem soll neben diesem Zusammenschluss die Zusammenarbeit unter den Verkehrsunternehmen durch den Abschluss von Betriebsverträgen mit der Baselland Transport gefördert und instituiert werden.

Neben der verbesserten Ausgangslage für die Realisierung des regionalen Tarif- und Verkehrsverbundes können damit vor allem folgende Ziele erreicht werden:

- Einsparungen durch den in einem grösseren Betrieb möglichen rationelleren Einsatz des Personals, der Fahrzeuge und der übrigen Betriebsmittel.
- Attraktivere Diensteteilungen für das Personal (u.a. Fünftagewoche). In einem Betrieb mit grösserem Personalbestand ist es dank grösserer Flexibilität wesentlich leichter, regelmässige Diensteteilungen über längere Perioden für einen grossen Teil des Personals zu realisieren.
- Möglichkeit zur sinnvollen Spezialisierung des Verwaltungs- und Werkstättepersonals. Auch hier sind die Voraussetzungen nur in einem grösseren Betrieb gegeben.
- Vermeidung von Doppelspurigkeiten. Es ist beispielsweise wenig sinnvoll, dass man sich bei einer allgemeinen Tarifierung in jedem einzelnen Verkehrsbetrieb vom Sachbearbeiter bis zum Verwaltungsrat getrennt mit den damit zusammenhängenden Fragen beschäftigt.
- Verbesserung der Geschäftsführung durch Straffung der Organisation. Anstelle mehrerer Verwaltungsräte

und Geschäftsleitungen nur je eines dieser Gremien.

- Durch die straffere und effizientere Organisation des öffentlichen Verkehrs wird die Aufsicht durch die kantonalen Behörden erleichtert und die Stellung des basellandschaftlichen öffentlichen Verkehrs nach aussen verbessert.

## 2. Ausmass der Fusion

Der Zusammenschluss soll sich auf die vier Vorortsbahngesellschaften beschränken. Der ursprünglich vorgesehene Einbezug der Autobus AG Liestal mittels der vorübergehenden Uebernahme dieser Gesellschaft durch den Kanton, kam als Folge des gegen den Uebernahmebeschluss des Landrates ergriffenen Referendums nicht zustande. In welcher Form sich die Zusammenarbeit zwischen Baselland Transport und Autobus AG inskünftig gestalten wird, ist heute noch offen. Es sei in diesem Zusammenhang auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage von Dr. Liselotte Witschi vom 25. März 1974 verwiesen.

## 3. Automobilunternehmungen

Die übrigen basellandschaftlichen Automobilunternehmungen (Automobilgenossenschaft Reigoldswil, Automobilgesellschaft Sissach - Eptingen, E. Sägesser, Wintersingen) werden als selbständige Unternehmungen bestehen bleiben. Ihre Zusammenarbeit mit der Baselland Transport soll im Einvernehmen mit der eidgenössischen Aufsichtsbehörde und deren Regionalisierungskonzept ab Anfang 1976 durch langfristige Betriebsverträge geregelt werden. Diese Verträge sehen vor, dass die Konzessionen an die BLT übergehen und diese ihrerseits die Automobilunternehmungen mit der Betriebsführung beauftragt. Diese Lösung - die übrigens dem Verhältnis zwischen den PTT-Betrieben und deren Autohalter entspricht - hat den Vorteil, dass einerseits eine zentrale Lenkung des Leistungsangebots (Tarif, Fahrplan) möglich ist und dass andererseits

gewisse kostenmässige Vorteile der heutigen Betriebsform erhalten bleiben können.

Alle diese Busunternehmungen haben nämlich Nebengeschäfte, in welchen sie ihre Betriebsmittel, die allein durch den Kursbetrieb nicht voll ausgelastet wären, ebenfalls einsetzen können. Dadurch kann ein Teil der Kosten, die sonst ebenfalls vom Kursbetrieb zu tragen wären, diesen Nebengeschäften angelastet werden.

Diese Lösung eignet sich allerdings nur für relativ schwach frequentierte, eher peripher gelegene Kursstrecken, wo die volle Auslastung der Betriebsmittel durch den Kursbetrieb nicht gewährleistet ist bzw. wo die Distanzen zu zentralen Betriebseinrichtungen und damit die kostenmässig ins Gewicht fallenden Leerfahrten zu gross sind. Nicht geeignet ist die Verbindung von Kursbetrieb und kommerziellem Reiseverkehr für den eigentlichen Agglomerationsverkehr, wie es beispielsweise die geplanten neuen Buslinien in Stadtnähe sein werden. Diese Verkehre weisen eine lange Betriebszeit, ein relativ dichtes Netz und kurze Intervalle sowie verhältnismässig kurze Haltestellenabstände auf. Dadurch können erstens die erforderlichen Betriebsmittel voll durch den Kursbetrieb ausgelastet werden und zweitens sind hier Fahrzeuge erforderlich, die sich nicht für den kommerziellen Reiseverkehr eignen.

#### 4. Fusion und Gründung der BLT

Der Zusammenschluss der vier Bahngesellschaften ist zweckmässigerweise so durchzuführen, dass sie sich durch Fusion gemäss Art. 748 OR zu einer einzigen Gesellschaft in der Weise verschmelzen, dass die Birsigthalbahn AG als Gesellschaft mit dem grössten Aktienkapital die übrigen drei Gesellschaften übernimmt. Die Uebernahme erfolgt mit Aktiven und Passiven aufgrund eines Fusionsvertrags und der bereinigten

Uebernahmebilanzen. Der Entwurf des Fusionsvertrags liegt vor.

Nach der Durchführung der Fusion, die von allen Gesellschaften an ausserordentlichen Generalversammlungen beschlossen werden muss, wird aus der Birsigthalbahn AG die Baselland Transport AG mit neuen Statuten entstehen. Damit ist die Gründung der BLT abgeschlossen.

### VII. Rechtsform

Verschiedene Rechtsformen sind bezüglich ihrer Eignung für die Baselland Transport untersucht worden. Als am besten geeignet erschienen bald die Aktiengesellschaft und die öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit.

Der Regierungsrat hat sich aufgrund des Vorschlages einer internen Arbeitsgruppe für die Aktiengesellschaft entschieden. Obwohl die Form der öffentlich-rechtlichen Anstalt gewisse steuerliche Vorteile aufweist, die allerdings bei einem Verkehrsbetrieb der öffentlichen Hand, der kaum Reingewinne abwerfen dürfte, keine grosse Bedeutung haben, fiel die Wahl doch auf die Aktiengesellschaft. Diese hat vor allem den entscheidenden Vorteil, dass einerseits das Aktienrecht die Mitbestimmung einfach und klar regelt (Stimmkraft als Funktion der Kapitalbeteiligung) und dass andererseits der Prozess der Willensbildung wesentlich einfacher und rascher ist. Diese Vorteile dürfen bei einer Unternehmung, an der neben verschiedenen Kantonen auch der Bund und eine grosse Zahl von Gemeinden beteiligt sind, nicht unterschätzt werden. Mit der Rechtsform der Aktiengesellschaft kann auch die Realisierungsphase der Baselland Transport wesentlich einfacher und rascher gestaltet werden. Bei einer öffentlich-rechtlichen Anstalt müssten zuerst gesetzliche Grundlagen geschaffen

werden, und dies nicht nur im Kanton Basel-Landschaft, sondern auch in den Kantonen Solothurn und Basel-Stadt.

### VIII. Organisation und Unternehmungsziele

#### 1. Verwaltungsrat

Aus der Rechtsform der Aktiengesellschaft ergeben sich die Organe der Unternehmungsspitze zwingend. Der Verwaltungsrat soll eine Grösse aufweisen, die einerseits für eine effiziente Abwicklung der Geschäfte Gewähr bietet, die aber andererseits eine angemessene Vertretung aller an der Unternehmung beteiligten - insbesondere auch der Gemeinden - ermöglicht. Bei einem vorerst aus 21 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat und einem siebenköpfigen Ausschuss können diese Anforderungen erfüllt werden.

Für den Verwaltungsrat wird folgende Zusammensetzung vorgeschlagen:

<u>Kanton Baselland</u>	<u>6 - 7 Sitze</u>
davon	(einschliesslich Präsidium)
1 Vertreter der landrätlichen Planungs- und Verkehrs- kommission	
1 Vertreter der Basel- landschaftlichen Kantonal- bank	
<u>Gemeinden Baselland</u>	<u>5 Sitze</u>
<u>Bund</u>	<u>1 - 2 Sitze</u>

<u>Kanton Basel-Stadt</u>	<u>3 Sitze</u>
<u>Kanton Solothurn</u>	<u>3 Sitze</u>
<u>Personalvertreter</u>	<u>2 Sitze</u>
Total	<u>21 Sitze</u> =====

Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates-Ausschusses ergäbe sich sinngemäss aus Präsident, Vizepräsident und je einem Vertreter des Bundes, der Kantone und der basellandschaftlichen Gemeinden.

## 2. Organisationsmodell

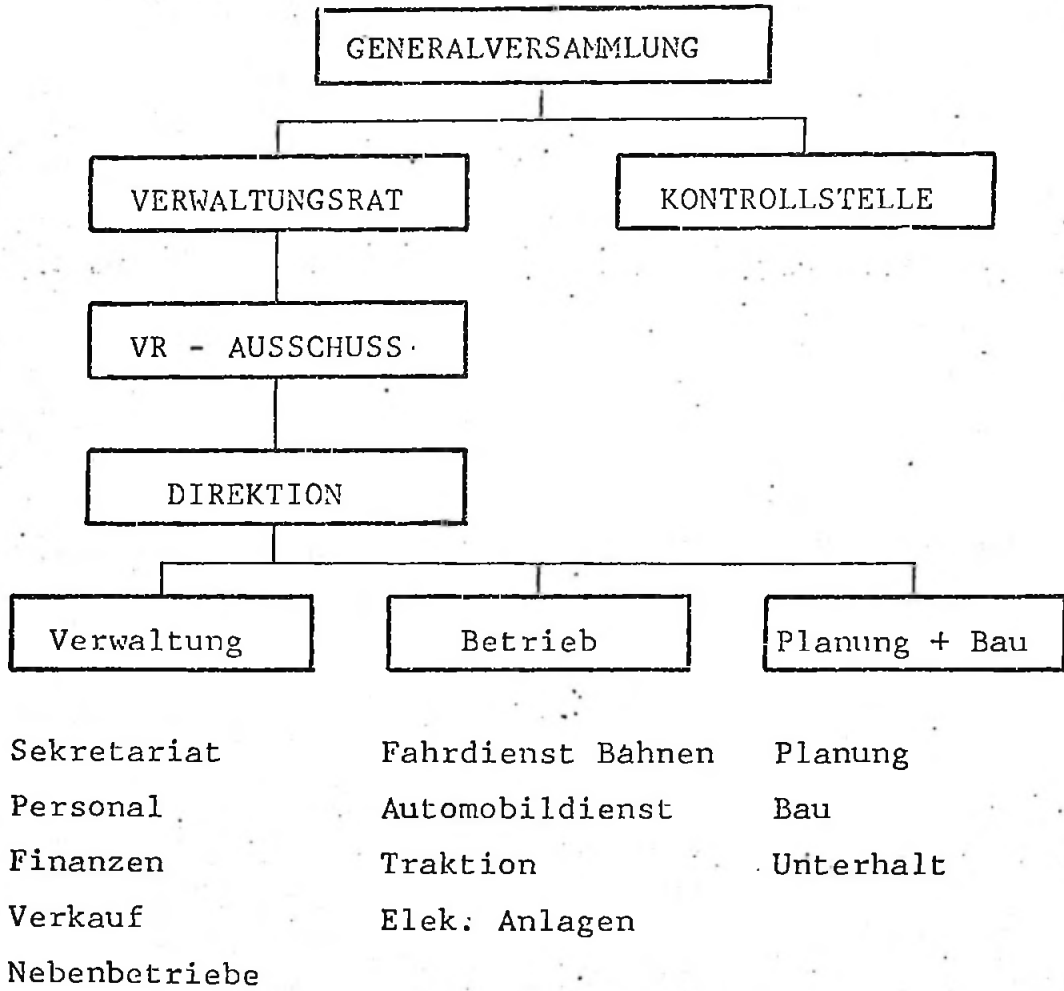
Eine Arbeitsgruppe, zusammengesetzt aus Vertretern der Baudirektion, Justizdirektion, Finanzdirektion und der Direktion BTB/BEB untersuchte mit Beihilfe eines betriebswissenschaftlichen Instituts eine ganze Reihe von möglichen Organisationsformen für die Baselland Transport. In einer Auswahl von mehr geographisch oder mehr funktionell gegliederten Modellen hat sich schliesslich die hier dargestellte Variante als die beste herausgeschält. Von wesentlicher Bedeutung bei der Variantenwahl war, dass die Organisationsstruktur den heutigen Gegebenheiten entspricht, dass sie aber gleichzeitig die nötige Flexibilität bezüglich der für die Zukunft vorausschaubaren Aufgaben aufweist und bereits auf den geplanten Verkehrsverbund abgestimmt ist.

## 3. 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 (vgl. Schlussbemerkungen) noch wesentlich verstärkt werden, indem

ORGANIGRAMM DER BASELLAND TRANSPORT AG



der Landrat über die Bewilligung von Subventionen direkten Einfluss auf die Budgets der Verkehrsunternehmungen nehmen und nicht - wie es aufgrund des heutigen Verkehrsgesetzes geschieht - 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 Einsitz nimmt und auf diese Weise die direkte Verbindung zwischen der zuständigen landrätlichen Kommission und dem Entscheidungsgremium der Baselland Transport geschaffen wird. Eine weitere Kontrolle bestände darin, dass die landrätliche Finanzkommission eines ihrer Mitglieder in die Kontrollstelle der BLT entsendet.

#### 4. Unternehmungsziele

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

- das Primat der kantonalen Verkehrsplanung und Verkehrspolitik für die BLT gilt,
- 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 Verkehrsverbund anstrebt,
- die BLT im gesamten Unternehmungsbereich eine intensive Zusammenarbeit mit den Basler Verkehrs-Betrieben anstrebt,
- die BLT innerhalb der ihr gesetzten tarif- und verkehrspolitischen Grenzen zur wirtschaftlichen Betriebsführung verpflichtet ist.



### IX. Grösse und Wachstum der BLT

Die Baselland Transport, bestehend aus den vier ehemaligen Bahngesellschaften im unteren Kantonsteil und dem Autobusbetrieb der Birsigthalbahn, wird einen Anteil von rund 90 % der Beförderungsfälle des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft aufweisen. Der auf die jetzigen Busunternehmungen entfallende Verkehr soll, wie erwähnt, weiterhin von diesen Betrieben geführt werden. Die BLT wird aber im Einvernehmen mit dem Eidg. Amt für Verkehr ab 1976 Inhaberin der Konzessionen werden und mittels der abzuschliessenden Betriebsverträge für die notwendige Tarif- und Fahrplankoordination und Zusammenarbeit unter den Automobilbetrieben zu sorgen haben. Bei der Waldenburgerbahn drängt sich infolge ihrer Lage abseits der übrigen kantonalen Bahnunternehmungen und ihrer technischer 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 - hauptsächlich im unteren Kantonsteil (Tangentiallinie Allschwil - Schweizerhalle, Querverbindung Biel-Benken - Arlesheim usw.) - ergeben. Wahrscheinlich kann auch später der Betrieb auf den heute an die Basler Verkehrs-Betriebe verpachteten Linien Basel - Aesch und Basel - Pratteln durch die BLT übernommen werden.

### X. Finanzielle Aspekte

Mit der Gründung der Baselland Transport AG entstehen Kosten, die sich wie folgt untergliedern lassen:

- Kosten für den Kauf der sich noch in privater Hand

befindenden Aktien der Vorortsbahngesellschaften.

Zu diesem Zweck hat der Landrat bereits 1972 einen Kredit von knapp 1,2 Millionen Franken bewilligt. Die Aktion konnte mit Erfolg durchgeführt werden.

- Eigentliche Gründungs- bzw. Fusionskosten (Stempelabgabe, Gebühren) in der Höhe von rund Fr. 150 000.--. Diese Kosten werden von den Bahnunternehmungen selbst getragen und belasten den Staat also nicht.

Aus der Fusion der Vorortsbahnen und der Gründung der BLT fallen somit unmittelbar keine weiteren Kosten für den Staat an.

Was die Folgekosten der Gründung der BLT anbelangt, können folgende Angaben gemacht werden:

Der Gesamtaufwand der Baselland Transport AG wird sich nur unwesentlich vom zusammengezählten Aufwand der vier heutigen Bahngesellschaften unterscheiden. Auf der einen Seite sind durch die Fusion Rationalisierungen und damit Einsparungen möglich. Beispielsweise lassen sich allein durch die Zusammenlegung der Verwaltungsbehörden jährlich ca. Fr. 100 000.-- einsparen. Auf der andern Seite sind im Kader - vor allem im technischen Bereich - einige Ergänzungen vorzunehmen. Dies ist eine Folge davon, dass bei der BEB und BTB im Hinblick auf die Fusion mit der Wiederbesetzung freier Stellen und der Schaffung von neuen Stellen seit etwa zwei Jahren zugewartet worden ist. Diese wenigen zusätzlichen Stellen, die auf den gesamten Personalaufwand bezogen unbedeutend sind, müssen zur Erhaltung und Verbesserung der Leistungsqualität der Bahn unbedingt rasch besetzt werden. Es könnte damit auch ohne Fusion nicht mehr zugewartet werden, wobei allerdings das Kader in einer zusammengelegten Verwaltung wesentlich effizienter und sinnvoller eingesetzt werden kann.

Mit anderen Worten sollen also die sich aus der Fusion ergebenden Rationalisierungsgewinne in erster Linie zur Leistungsverbesserung genutzt werden. Mit dem gleichen Einsatz an Mitteln soll die Organisationsstruktur verbessert werden. Diese Verbesserung ist für die Erfüllung der neuen und wichtigen Aufgaben, die auf den öffentlichen Verkehr zukommen, ein unbedingtes Erfordernis. Darin liegt primär der Sinn und Zweck der Gründung der Baselland Transport AG.

Auf der Ertragsseite sind allein durch die Tatsache der Fusion der vier Bahngesellschaften zur BLT keine Änderungen zu erwarten. Insbesondere werden alle Bundessubventionen in der bisherigen Höhe ausbezahlt werden.

Zu erwähnen bleibt noch, dass es die Rechtsform einer Aktiengesellschaft der BLT ohne weiteres ermöglicht, auf dem Anleihsenweg mit einer Staatsgarantie selbständig Kapital zu beschaffen.

Deutlich sei darauf hingewiesen, dass Kosten, die allgemein für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs aufzuwenden sind, nichts mit der Gründung der Baselland Transport zu tun haben. Zu nennen sind: Kosten für bauliche Sanierungsmaßnahmen, für Rollmaterialbeschaffungen, für die Eröffnung neuer Linien, vermehrte öffentliche Beiträge im Zusammenhang mit der Einführung eines regionalen Verbundtarifs usw. Allen derartigen Ausgaben muss jeweils ein Landratsbeschluss zugrundeliegen. Die Entscheidungsfreiheit des Parlamentes wird also nicht tangiert. Obwohl also die Gründung der BLT die geplanten Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in keiner Weise präjudiziert, muss doch festgestellt werden, dass die Durchführung derartiger Massnahmen bei der Baselland Transport AG in weit besserer Masse als bei der gegenwärtigen Organisation gewährleistet ist.

## XI. Realisierung

Die Vorarbeiten zur Fusion der Vorortsbahngesellschaften 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 die Zusammenarbeit zwischen diesen Gesellschaften seit jeher sehr eng war. Seit einiger Zeit befinden sich auch die Direktion und die Verwaltungen dieser beiden Bahnen in gemeinsamen Räumlichkeiten in Münchenstein. Dadurch war es möglich, bereits einige Vorkehrungen im Hinblick auf die Fusion zu treffen. Eine personalpolitische Erleichterung stellt die Tatsache dar, dass die Trambahngesellschaft Basel-Aesch und die Basellandschaftliche Ueberlandbahn über kein eigenes ständiges Personal

verfügen. Im übrigen hat man auch bereits seit einiger Zeit bei der BTB und BEB durch das Treffen bzw. Unterlassen von personellen Dispositionen versucht, allfällige negative Auswirkungen der Fusion im personellen Bereich zu vermeiden. Das Personal beider Gesellschaften ist bereits ausführlich über die geplante Fusion informiert worden.

Im organisatorischen und technischen Bereich sollten die nach dem rechtlichen Vollzug der Fusion zu treffenden Vereinheitlichungsmassnahmen innerhalb eines Jahres durchgeführt werden können.

## XII. Schlussbemerkungen

### 1. Neues Verkehrsgesetz

Parallel zur Schaffung eines regionalen Verkehrsverbunds und zur Gründung der Baselland Transport wird zur Zeit ein neues kantonales Verkehrsgesetz ausgearbeitet. Ein verwaltungsinterner Entwurf liegt vor. Das neue Gesetz wird das geltende Verkehrsgesetz aus dem Jahre 1958 und ebenfalls das Strassengesetz 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.

### 2. Regierungsprogramm

Das Regierungsprogramm und der Finanzplan 1974 - 1978 sehen eine deutliche Verlagerung der Verkehrsinvestitionen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs vor (vgl. S 72 der Broschüre über das Regierungsprogramm 1974 - 1978). Mit der Gründung der Baselland Transport AG wird für einen adäquaten

organisatorischen Unterbau gesorgt, der einen wirtschaftlichen Betrieb der geplanten beträchtlichen Investitionen sichert.

### 3. Rechtliches

Bei der Fusion der vier Vorortsbahngesellschaften 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.

### XIII. Antrag

Aufgrund des vorliegenden Berichtes beantragen wir Ihnen, dem beiliegenden Entwurf eines Landratsbeschlusses zuzustimmen.

Liestal, den 17. September  
1974

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

der Präsident:

Dr. Th. Meier

<sup>2.</sup>  
der Landschreiber:

W. Mundschin

### Beilage:

Entwurf eines Landratsbeschlusses

Die Vertreter werden von den jeweiligen  
Kommissionen bestimmt.

Liestal, den

IM NAMEN DES LANDRATES  
der Präsident:

der Landschreiber:

LANDKATSBESCHLUS

betreffend

die Fusion der Vorortsbahngesellschaften und die Gründung  
der Baselland Transport AG

(Vom \_\_\_\_\_ )

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt  
auf einen Bericht des Regierungsrates vom 17. September 1974,

b e s c h l i e s s t :

1. Vom Bericht des Regierungsrates über die Fusion der Vorortsbahngesellschaften und die Gründung der Baselland Transport AG wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.
2. Der Regierungsrat wird beauftragt, die zur Gründung der Baselland Transport AG notwendigen Vorkehrungen zu treffen.
3. In den Verwaltungsrat der Baselland Transport AG wird ein Vertreter der landrätlichen Planungs- und Verkehrskommission und in deren Kontrollstelle ein Vertreter der landrätlichen Finanzkommission delegiert.