KLEINER LANDRAT

Berglistutz 1, Postfach
7270 Davos Platz 1
Telefon +41 81 414 33 00
Fax +41 81 414 33 88
kanzlei@davos.gr.ch
www.gemeindedavos.ch

GEMEINDE DAVOS

GROSSER LANDRAT
AMTSJAHR 2011

BEILAGE NR. 281

Sitzung vom 26.07.2011
Mitgeteilt am 29.07.2011
Protokoll-Nr. 11-659
Reg.-Nr. [Nummer]

An den Grossen Landrat

Zukünftige Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Davos

1. Einleitung

Der Verkehrsbetrieb der Gemeinde Davos (VBD) ist seit der Trennung vom damaligen Kur- und Verkehrsverein Davos im Jahre 1991 ein Verwaltungsbetrieb der Gemeinde. Heute wird die Konzession aller Linien des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Davos vom VBD verwaltet und der Betrieb organisiert. Zusammen mit den Vertragspartnern – PostAuto Schweiz AG, Stiffler AG Davos, Kessler AG Davos – werden im Jahr 946'800 km Fahrleistung angeboten.

Diese Fahrleistung teilt sich auf in 738'700 km im Ortsnetz sowie 208'100 km in den Seitentälern inkl. Monstein. Die Vollkostenrechnung (Basis Jahresrechnung 2010) ergibt einen km-Preis von Fr. 7,89. Der Gemeindebeitrag beträgt bei einem Ertrag von Fr. 6,76 pro km Fr. 1,13. Als Vergleich liegen die Vollkosten pro produktivem Kilometer bei anderen kantonsansässigen Anbietern, die im Orts-, Tourismus- und Regionalverkehr Leistungen erbringen, bei Fr. 7,00 – Fr. 8,50. Die Gemeindeabteilung bzw. Organisationseinheit VBD beschäftigt heute 26 Jahresmitarbeiter und 2 bis 4 Saisonniers. Nicht mit einberechnet sind die Mitarbeiter der Partnerbetriebe.

Das heutige Linienangebot wie auch die Preispolitik wurden jeweils dem Grossen Landrat vorgelegt und jeweils mit grossem Mehr und dem Hinweis, dass ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr mithilft den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, angenommen. So wurden u.a. an der Märzsitzung des Grossen Landrates 1996 die Gültigkeit der Einzelbillette und der Preis des Davoserpasses so angepasst, dass ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr attraktiver werden sollte. Die Ertragsausfälle wurden jeweils über die Betriebsbeiträge VBD ausgeglichen. Es muss erwähnt sein, dass die Betriebsbeiträge VBD von Fr. 2'321'351.– im Jahre 2002 auf Fr. 1'073'927.– im Jahr 2010 gesenkt wurden (Nettoergebnis Bereich 650 gemäss Jahresrechnung 2010). Dies alles bei einem gleichzeitigen Ausbau des Angebotes: Als Letztes wurde die Linie 1 bis nach Wolfgang/Laret verlängert und die Linie 13, Bahnhof Davos Dorf – Teufi, eingeführt.

Trotz all diesen Vorzeichen wurde in den Legislaturzielen 2009–2012 des Kleinen Landrates im Departement III das Ziel „Strukturen VBD unternehmerischer und effizienter gestalten" aufge-

nommen. Zusätzlich wurden nach der Abstimmung über die Liegenschaftssteuer vom 29. November 2009 und der Verabschiedung des Verzichtsprogramms durch den Grossen Landrat im Februar 2010 weitere Möglichkeiten für Einsparungen und Synergienutzungen im Bereich der Verkehrsbetriebe Davos geprüft.

Mit Schreiben vom 3. Mai 2010 erhielt der Kleine Landrat ohne Anfrage eine Offerte der Stadtbus Chur AG, in welcher sie der Gemeinde Davos anboten, „den Gesamtbetrieb Davos netto ½ Mio. Franken billiger als bisher zu offerieren (Zitat Offerte Stadtbus Chur AG). Dies in Bezug auf die Rechnung 2008. Mit Schreiben vom 10. Februar 2011 erhielt der Kleine Landrat von Seiten der PostAuto Schweiz AG, Region Graubünden, ein Konzept über eine zukünftige VBD AG mit einer Aktienkapital-Beteiligung der PostAuto Schweiz AG.

Der Kleine Landrat entschied auf Grund der Unterlagen und nach intensiven Abklärungen mit Beschluss vom 11. Januar 2011, dass der Firma PwC St. Gallen der Auftrag erteilt wird, eine Grobanalyse über die Ausgliederung zu erteilen. Nach der Präsentation im März 2011 wurde PwC St. Gallen, mit Beschluss vom 24. Mai 2011, die Erweiterung des Auftrages für die finanziellen Eckwerte erteilt. Die PwC präsentierte die Ergebnisse anlässlich der Sitzung des Kleinen Landrates vom 28. Juni 2011. Der Kleine Landrat wiederum diskutierte in Anwesenheit des Betriebsleiters VBD, Fred D'Alberti, am 5. Juli 2011 die vorliegenden Erkenntnisse.

Der Grosse Landrat hat sich mit der Frage der Privatisierung – Auslagerung oder Gemeindebetrieb – bereits 1994, aufgrund einer Motion von Landrat Urs Meisser, Monstein, die die Prüfung der Privatisierung der öffentlichen Verkehrsbetriebe Davos verlangte, beschäftigt. Die Motion wurde in der Folge vom Grossen Landrat nicht erheblich erklärt. Im November 2001 hat der Kleine Landrat auf eigene Initiative der Firma PwC Chur den Auftrag erteilt, eine mögliche Ausgliederung in Form einer eigenständigen Aktiengesellschaft zu prüfen.

2. Erkenntnisse

Der Kleine Landrat stellt fest, dass es für alle möglichen Varianten verschiedenste Vor- und Nachteile gibt. Im vom Grossen Landrat anlässlich der Sitzung vom 30. Juni 2011 nicht eingetretenen Geschäft „Zusätzliches Programm zur nachhaltigen Verbesserung der Gemeindefinanzen" sah der Kleine Ladrat vor, dass bei einer Ausgliederung des VBD eine Aktiengesellschaft mittelfristig mit effektiven Einsparungen von Fr. 65'000.– bis 100'000.– gerechnet werden darf.

Der Kleine Landrat sieht in Folge der verschiedenen Diskussionen folgende Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten:

– Auftragsvergabe

Die Variante der Auftragsvergabe wird seitens der PwC-Studie als die für Davos schlechteste Variante beurteilt. Das Problem bei einer Auftragsvergabe stellt sich vor allem auf der Stufe der Einflussnahme der Gemeinde, sei es bei der Vergabe von Aufträgen, den Tarifen für Einzelfahrten, Abonnementen, Gästekarten, beim Einstellen von Personal und dem möglichen Ausbau von Kooperationen. Für eine Vergabe spricht einzig die Kalkulierbarkeit der finanziellen Belastung für die Gemeinde.

Eine Vergabe an einen Dritten bedarf nach heutiger Rechtssprechung einer öffentlichen Ausschreibung, welche unter dem Submissionsgesetz ablaufen muss. Hier wäre es unumgänglich, die Submissionsunterlagen von einer versierten Gesellschaft ausarbeiten zu lassen, nicht dass nach der Eingabe aller Angebote die Gemeinde bei zusätzlichen Fahrten mit grossen Mehrkosten zu rechnen hat. Auch muss berücksichtigt werden, dass nach DRB 10 Art. 12 lit. c jährlich wiederkehrende Ausgaben für den gleichen Gegenstand von mehr als Fr. 300'000.– der Urnengemeinde vorzulegen sind.

Die in der Einleitung angesprochene Offerte der Stadtbus Chur AG und das Betriebskonzept VBD AG der PostAuto Schweiz AG wurden mit den Anbietern nicht näher besprochen, da bei einer allfälligen Ausschreibung bei einem Angebot der beiden Parteien mit Einsprachen von anderen Bewerbern gerechnet werden muss, da dies einer Bevorteilung gleichgestellt würde.

Der Kleine Landrat stellt sich hinter die Ergebnisse der Studie PwC und ist der Meinung, dass zum heutigen Zeitpunkt eine Auftragsvergabe langfristig gesehen die schlechteste alle Möglichkeiten für die Gemeinde Davos ist. Bei genauem Vergleich mit anderen in Vergabe abgegebenen Verkehrsbetriebe muss der Kleine Landrat feststellen, dass die Gemeinde Davos heute für die 946'800 Jahreskilometer einen Betriebsbeitrag von rund Fr. 1'100'000.– bezahlt. Dies ergibt einen Betriebsbeitrag von ca. Fr. 1,16 pro Kilometer. Als Vergleich kann der Engadinbus mit einem Betriebsbeitrag durch den Kreis Oberengadin von 3,455 Mio. Franken und die Stadtbus Chur AG mit einem Beitrag von der Stadt Chur in der Höhe von 2,172 Mio. Franken herangezogen werden. Umgerechnet beträgt der Kilometerpreis bei der Stadtbus Chur AG inkl. Engadinbus im Durchschnitt überraschenderweise rund Fr. 1,70 pro Kilometer.

Nicht vergessen werden darf bei einer Auftragsvergabe die Situation des Personals. So kann vertraglich eine Bindung von drei, höchstens fünf Jahren an die bestehenden Arbeitsverträge vereinbart werden. Durch den Kostendruck von Seiten der abgegebenen Angebote wird aber jeder Anbieter früher oder später die Personalkosten senken müssen, um ein rentables Geschäft erzielen zu können. Ob dann die heutigen Arbeitsstellen in Davos beibehalten werden können, darf angezweifelt werden. Auch wird ein möglicher Betreiber nicht gewillt sein, zusätzliche Anbieter in Davos mit Aufträgen zu beliefern, da die Menge bekanntlich die Preise bestimmt (Grössenvorteil).

Als letzten für den Kleinen Landrat nicht unwesentlichen Punkt wird die Konzession der einzelnen Linien angeführt. Diese hält heute die Gemeinde Davos und müsste bei einer Ausschreibung an den Anbieter abgetreten werden. Diese kann zu einem späteren Zeitpunkt nur noch unter ganz bestimmten Voraussetzungen (z.B. die Unternehmung wird aufgelöst oder geht konkurs) wieder beantragt werden.

– Erhalt Status Quo

Die Variante Status Quo wird seitens PwC-Studie als die zweitbeste Version geführt. Der Kleine Landrat ist sich bewusst, dass diese Variante jegliche Handlungsfreiheiten von Seiten Politik und Verwaltung offen lässt. Bei keiner anderen Variante ist der Einfluss grösser als bei der heutigen Version. Auch kann ohne Wenn und Aber ein gewisser Heimatschutz gegenüber den einheimischen Anbietern aufrecht erhalten und so Arbeitsplätze für die Region Davos beibehalten werden. Durch den hohen Einfluss der Gemeinde und die gegenseitige Abhängigkeit ist das Risiko für grössere Fehlbeträge, welche zu 100 % von der öffentlichen Hand getragen werden müssen, am grössten.

Die heutige Situation mit einer gut qualifizierten Betriebsleitung und Kadermitarbeitenden, welche sich stets voll hinter den Arbeitgeber stellen, ist aus Sicht des Kleinen Landrates ein nicht zu unterschätzender Punkt bei der Beurteilung einer zukünftigen Struktur. Auch werden heute verschiedene Finanzströme so geleitet, dass eine 100-%-Kostenwahrheit über die Aufwendungen des VBD nicht möglich ist. So müssten die vom Grossen Landrat festgelegten tiefen Preise für Abonnemente oder die Gültigkeit der Einzelbillette von einer Stunde durch ein Umweltkonto oder etwas Ähnlichem ausgeglichen werden (separater, zusätzlicher Ertrag für solche Leistungen). Bei einer ehrlichen Preisstruktur müsste ein Jahresabo für einen Erwachsenen von heute Fr. 280.– auf mindestens Fr. 480.– erhöht werden. Auch ist es üblich, dass ein Einzelfahrausweis nie länger gültig ist als eine Fahrt oder höchstens 30 Minuten. Mit der heutigen Lösung kann man in Davos jedoch während einer Stunde den öffentlichen Verkehr frei benutzen. Auch kennt Davos keine Tarifzonen, wie es in allen übrigen Städten der gleichen Grössenordnung üblich ist.

Was bei der heutigen Situation oftmals vergessen geht, sind die zusätzlichen Fahrten der Entlastungsbusse, welche vor allem in den Stosszeiten im Winter eingesetzt werden. So ist das heutige Modell bereit, jegliche Spitzenzeiten innert kurzer Zeit mit Zusatzbussen abzufangen. Bei einem Modell mit Auftragsvergabe oder Leistungsauftrag an eine AG wird jeder zusätzliche Kilometer dem Besteller in Rechnung gestellt. Ein leider negatives Beispiel musste die Stadt Chur erfahren. Als sie in Folge der Sparbemühungen den Betriebsbeitrag an die Stadtbus AG um Fr. 160'000.– kürzte, wurden von der Stadtbus Chur AG unverzüglich Angebote an vier Linien gestrichen.

Gerade aus den vorstehend erwähnten Gründen hat sich der Kleine Landrat entgegen dem Vorschlag der Studie PwC für diese Variante (Status Quo) entschieden. Der Kleine Landrat vertritt die Meinung, dass in der heutigen Situation im Sinne aller Einheimischen und Gäste keine Änderung in der Betriebsform vorgenommen werden soll. Die vorhandenen Unterlagen von PwC sind nach Ansicht des Kleinen Landrates derart aussagekräftig, dass sie auch in einigen Jahren wieder hervorgenommen werden können, um dannzumal die Situation neu einzuschätzen.

– Ausgliederung in eine selbständige Aktiengesellschaft

Die bevorzugte Variante der PwC AG ist klar die Ausgliederung in eine selbstständige Aktiengesellschaft. Der Kleine Landrat ist zusammen mit der Betriebsleitung VBD einer Meinung, dass dies aus rein betriebswirtschaftlicher Sicht die für den VBD mit Abstand beste Variante ist. Auch zeigt die Finanzplanung auf, dass längerfristig mit einem kleineren Betriebsbeitrag der Gemeinde gerechnet werden kann.

Für eine Ausgliederung spricht auch der klare Vorteil, dass sich eine VBD AG freier im Markt positionieren kann und ein Wachstum – sei es in Richtung Prättigau, sei es ins Albulatal – jederzeit möglich wäre. Durch die Beibehaltung einer Aktienmehrheit von mindestens 66 % würde auch der Einfluss der Gemeinde auf den Verwaltungsrat und die Generalversammlung so hoch sein, dass jeglichen negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr in Davos frühzeitig, sei es über den Verwaltungsrat oder die Einberufung einer Generalversammlung, entgegengewirkt werden könnte.

Der Kleine Landrat muss aber eine gesamte Schau über die Gemeinde im Auge haben, und so ist er der Meinung, dass gerade in der heutigen Zeit eine Ausgliederung in eine selbstständige Aktiengesellschaft nicht das Richtige wäre. In diese Gesamtsicht muss zwingend auch die Möglichkeit einer Synergienutzung von verschiedenen Abteilungen der Gemeinde mit einbezogen werden. So würde bei einer Ausgliederung der VBD AG aus betriebswirtschaftlicher Sicht kein

grosses Interesse bestehen, weitere Abklärungen über den Zusammenschluss von Werkhof und VBD voranzutreiben. Der Kleine Landrat ist heute der Meinung, dass diese Abklärungen nun dringend vorangebracht werden müssen, und er muss hier die Führungsrolle insoweit übernehmen, dass sämtliche Möglichkeiten, welche bis hin zu einem Wechsel von Standorten der einzelnen Werkhöfe führen könnten, federführend von Seiten Grossem und Kleinem Landrat ohne Einschränkungen sinnvoll weiterentwickelt werden. Das gleiche muss auch bezüglich Zusammenarbeit mit den heutigen Partnern geprüft werden. Die Pflicht eines zukünftigen Verwaltungsrates ist es, eine erfolgreiche Strategie für die Zukunft auszuarbeiten, die sicher auch beinhalten würde, dass man die Möglichkeiten der Vergrösserung des Fuhrparks genau prüft und gegebenenfalls Aufträge an Partnerunternehmungen ins eigene Volumen einbauen wird.

Was bei einer Ausgliederung ebenfalls berücksichtigt werden sollte, ist die Handlungsfreiheit der Behörde, dass bei einem zweiten Anlauf zum Sanierungsprogramm allfällige Entscheide über die Fahrplandichte und das Fahrplanangebot zusammen mit dem Grossen Landrat beraten und beschlossen werden können.

3. Zusammenfassung

Der Kleine Landrat ist sich bewusst, dass eine Ausgliederung der Verkehrsbetriebe aus rein betriebswirtschaftlichen Überlegungen das Richtige ist. Er entscheidet sich zum heutigen Zeitpunkt aber – in Folge einer Gesamtbetrachtung über alle Vor- und Nachteile für die Gemeinde und den Tourismusort Davos – nicht für diese Variante. Dies ist im Gegensatz zu den Vorschlägen in den Unterlagen zum Sanierungsprogramm eine definitive Einschätzung des Kleinen Landrates, welche im Interesse der Bevölkerung und der Gäste der Gemeinde Davos liegt. Der Kleine Landrat ist sich bewusst, dass er so auf eventuelle Einsparungen von ca. Fr. 60'000.– bis 100'000.– verzichtet. Da aber bei der heutigen Version der „Return of Invest" im Gesamten gesehen grösser sein könnte, zieht der Kleine Landrat die Schlussfolgerung, dass dies längerfristig der bessere Weg für die Zukunft sein wird.

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Die Verkehrsbetriebe der Gemeinde Davos werden als Verwaltungsabteilung der Gemeinde Davos im heutigen Rahmen weitergeführt.

2. Der Grosse Landrat beauftragt den Kleinen Landrat, unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBG, 745.1) sowie der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB, 745.11), mögliche Anpassungen der VBD-Tarifstrukturen zu prüfen. Tarife, die die Gemeinde bestimmen kann (Abonnemente, zeitliche Gültigkeit der Einzelfahrscheine), sollen nicht zu Ungunsten der Davoser Bevölkerung ausgelegt werden dürfen.

Gemeinde Davos
Namens des Kleinen Landrates

Hans Peter Michel
Landammann

Michael Straub
Landschreiber

Aktenauflage
- PwC, Bericht "Handlungsoptionen für zukünftige Gestaltung des Verkehrsbetriebs Davos" vom 15. März 2011
- PwC, Unternehmerische Idee und Finanzplanung VBD vom 28. Juni 2011
- Stadtbus Chur AG, Offerte Bus-Betrieb Landschaft Davos vom 3. Mai 2010
- PostAuto Schweiz AG, Konzept zur VBD AG vom 10. Februar 2011
- Kleiner Landrat, Beschluss "Ausgliederung Verkehrsbetrieb Davos (VBD), Finanzplanung, Kredit" vom 24. Mai 2011
- Kleiner Landrat, Beschluss "Projektstudie Ausgliederung Verkehrsbetrieb Davos, Kredit" vom 11. Januar 2011
- Kleiner Landrat, Beschluss "Sanierungsprogramm, Massnahmen im Bereich Verkehrsbetrieb (VBD)" vom 19. April 2011
- Departement III, Antwortschreiben vom 16. Mai 2011 samt Bericht VBD vom 9. Mai 2011 zum Beschluss des Kleinen Landrates vom 19. April 2011

Mitteilung an
- GPK
- Betriebsleiter VBD