



Botschaft zur Urnenabstimmung
vom 21. September 2008

Initiative

«Der BBA (Busbetrieb Aarau) gehört uns allen!»

Beschluss des Einwohnerrates
vom 16. Juni 2008

Sehr geehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Inhalt der Initiative

Am 26. März 2008 ist die Initiative «Der BBA (Busbetrieb Aarau) gehört uns allen!» mit 1'591 gültigen Unterschriften bei der Stadtkanzlei eingereicht worden. Der Einwohnerrat hat am 5. Mai 2008 formell das Zustandekommen der Initiative bestätigt und am 16. Juni 2008 den Antrag des Stadtrates, die Initiative **abzulehnen** und das Initiativbegehren mit dem **Antrag auf Verwerfung** der Urnenabstimmung zu unterstellen, mit 22 Ja gegen 19 Nein angenommen.

Die Initiative verlangt, dass folgendes Reglement erlassen wird:

«Reglement über die Beteiligung der Stadt Aarau am Busbetrieb Aarau (BBA).

§ 1 Die Stadt Aarau hält mindestens einen Aktienanteil von 32.38 % am Busbetrieb Aarau (BBA).

§ 2 Der Stadtrat ist gehalten, weitere Aktien des Busbetriebs Aarau (BBA) zu Marktpreisen zu erwerben, soweit diese von Aktionär/-innen zum Verkauf angeboten werden. Dieser Erwerb kann auch zusammen mit anderen Gemeinden der Region erfolgen.

Vorbehalten bleibt der Entscheid des zuständigen Organs über die zum Kauf erforderlichen finanziellen Mittel.

§ 3 Dieses Reglement tritt mit der Rechtskraft des Einwohnerratsbeschlusses oder der Annahme durch die Stimmberechtigten der Einwohnergemeinde Aarau in Kraft.»



Die Initiative richtet sich gegen den Verkauf der BBA-Aktien, die sich im Eigentum der Stadt befinden. Diesen Verkauf hat der Stadtrat dem Einwohnerrat beantragt. Der Einwohnerrat hat den Verkauf am 16. Juni 2008 gutgeheissen.

Verkaufsabsicht des Kantons

Auslöser für den Antrag des Stadtrates zum Verkauf der BBA-Aktien ist die Absicht des Kantons Aargau gewesen, seinen Anteil am BBA zu verkaufen. Dem Wunsch des Verwaltungsrats des BBA entsprechend hat der Kanton seine Aktien vorerst nur an die ebenfalls am BBA beteiligten Gemeinden und dem Kanton Solothurn angeboten. Der Regierungsrat begründet seine Absicht wie folgt:

«Erstens ist der Kanton mit der Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr auch Besteller der Leistungen des Ortsverkehrs geworden, wodurch sich Konflikte in der Rolle als Eigentümer und Besteller ergeben. Dies ist im freien Wettbewerb der Transportleistungen unerwünscht. Nur durch eine Veräusserung der Beteiligung ist eine vollständige Unabhängigkeit herbeizuführen. Zweitens entspricht es der Strategie des Regierungsrats, wonach Beteiligungen, die nicht mit den Kernaufgaben des Staates in Zusammenhang stehen, zu veräussern sind. Mit dem seit der Revision des Eisenbahngesetzes im Jahr 1996 geltenden Bestellprinzip für Transportleistungen des öffentlichen Verkehrs und der Möglichkeit zum freien Wettbewerb ist gewährleistet, dass auch ohne Beteiligung des Kantons an Transportunternehmen das Angebot im öffentlichen Verkehr sichergestellt ist.»

Eigentumsverhältnisse

Der BBA gehört mehrheitlich den Gemeinden. Da es sich bei den BBA-Aktien um Inhaberaktien handelt, sind die exakten Eigentümerverhältnisse nicht bekannt. Mutationen finden erfahrungsgemäss in geringem Umfang und eher unter Firmen und/oder unter Privaten statt. Die nachstehende Darstellung entspricht dem aktuellen Kenntnisstand des BBA:

Eigentümer	Anzahl	Aktienkapital	
Aarau	10'333	1'033'300 Fr.	32.38 %
Suhr	1'359	135'900 Fr.	4.26 %
Buchs	2'860	286'000 Fr.	8.96 %
Rohr	1'130	113'000 Fr.	3.54 %
Biberstein	251	25'100 Fr.	0.79 %
Küttigen	2'210	221'000 Fr.	6.93 %
Erlinsbach	1'111	111'100 Fr.	3.48 %
Niedererlinsbach	669	66'900 Fr.	2.10 %
Obererlinsbach	107	10'700 Fr.	0.34 %
Eppenberg-Wöschnau	229	22'900 Fr.	0.72 %
Schönenwerd	2'292	229'200 Fr.	7.18 %
Gretzenbach	1'189	118'900 Fr.	3.73 %
Total Gemeinden	23'740	2'374'000 Fr.	74.40 %
Kanton Aargau	3'500	350'000 Fr.	10.97 %
Kanton Solothurn	1'158	115'800 Fr.	3.63 %
Total Kantone	4'658	465'800 Fr.	14.60 %
Private / Eigene Aktien	3'512	351'200 Fr.	11.00 %
TOTAL	31'910	3'191'000 Fr.	100.00 %

Rollenverteilung im öffentlichen Verkehr

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes auf Bundesebene und der Revision des aargauischen Gesetzes über den Öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975, Fassung gemäss Gesetz vom 28. Juni 2005, welches am 1. Januar 2006 in Kraft getreten ist, gilt die folgende Rollenverteilung im öffentlichen Verkehr:

Bund

Der Bund erteilt die Konzession für regelmässige, gewerbsmässige Personenbeförderungen und beteiligt sich an der Finanzierung des Regionalverkehrs (Linien Biberstein und Barmelweid).

Kanton

Die Kantone bestellen die Transportleistungen im Regional- und Ortsverkehr (Fahrplanangebot, Qualität) und berücksichtigen dabei die Anträge der Gemeindeverbände und Gemeinden. Die Kantone leisten zusammen mit Bund und Gemeinden Abgeltungen für die ungedeckten Betriebskosten und prüfen mittels Benchmark sowie Controllinginstrumenten und in Koordination mit dem Bund die wirtschaftliche Auftragserfüllung und die Qualität der erbrachten Leistung.

Regionalplanungsverbände (REPLAS) (nur Kanton Aargau)

Die Replas wirken bei Angebotskonzeption und -bestellung mit, koordinieren die Angebote unter Replas und Gemeinden, koordinieren die Begehren von Gemeinden und stellen dem Kanton Antrag.

Gemeinden

Die Gemeinden stellen Anträge an die Replas (Kanton Aargau) resp. direkt an den Kanton (Kanton Solothurn) und finanzieren die Leistungen des öffentlichen Verkehrs mit.

Transportunternehmen

Die Transportunternehmen sind Leistungsersteller resp. Auftragnehmer. Sie haben Rechte und Pflichten aus der Personenbeförderungskonzession und erbringen die mit den Bestellern vereinbarten Leistungen in quantitativer und qualitativer Hinsicht zu den im Voraus festgelegten Abgeltungen.

Fazit für die Gemeinden aus dieser Rollenverteilung

Die bedienten Gemeinden können also nicht mehr direkt über den Verwaltungsrat auf das Angebot Einfluss nehmen. Auch die Kostenbeteiligung der bedienten Gemeinden bezieht sich nicht mehr auf die ungedeckten Betriebskosten des BBA, sondern auf die Kosten des Gesamtangebots im Kanton. Die Kostenverteilung erfolgt nach kantonalem Schlüssel aufgrund der Bevölkerungszahl und der Anzahl Abfahrten in den einzelnen Gemeinden.

Nicht nur den Kantonen, sondern auch den Gemeinden stellt sich die Frage, ob sie gleichzeitig ernsthafte, ungebundene Bestellpartner und Unternehmensbeteiligte (Miteigentümerinnen eines Transportunternehmens) sein können, da sich ihre Interessen in dieser Doppelfunktion letztlich diametral entgegenstehen: Als Mitbestellerinnen müssen die Gemeinden an einem aktiven Konkurrenzmarkt und – bei gleichzeitig hoher Qualität – an möglichst preisgünstiger Leistungserbringung interessiert sein, damit letztlich die Abgeltungen so tief wie möglich ausfallen. Als Miteigentümerinnen muss ihnen jedoch daran gelegen sein, für die zu erbringenden Leistungen einen möglichst guten Preis zu erzielen und dennoch konkurrenzfähig zu bleiben. **Mitbestellerfunktion und Betreiberinteressen kollidieren.** Schliesslich stellt sich die Frage, ob die Gemeinden bei der Mitwirkung im Bestellverfahren als Miteigentümerinnen eines Busunternehmens eine stärkere Position gegenüber dem Kanton haben. Diese Frage ist klar zu verneinen, weil sich Mitbesteller- und Unternehmensinteressen entgegenstehen und der Kanton bei Interessenkonflikten der Mitwirkenden für sich selber freiere Hand beanspruchen dürfte.

Bei der seit dem 1. Januar 2006 geltenden Rollenteilung legen die Kantone fest, bei welchem Transportunternehmen die Leistungen bestellt werden. Befriedigt das Angebot einer Unternehmung in qualitativer und/oder finanzieller Hinsicht nicht, kann die Transportleistung öffentlich ausgeschrieben werden. **Würde ein anderer Anbieter den Zuschlag erhalten, stünde der BBA als Unternehmen ohne Transportauftrag und ohne Konzession da.** Der Kanton würde im Rahmen der gesetzlich festgelegten Vorschriften mit entsprechenden Ausschreibungsbedingungen den neuen Auftragnehmer zur Übernahme von definierten Betriebsmitteln des BBA verpflichten. Eine solche Situation würde für den Eigner, insbesondere aber auch für das Personal weit gravierendere Konsequenzen haben als der Aktienverkauf.

Somit ist weder für die Sicherstellung des Service Public noch für die Einflussnahme auf die Leistungen Eigentum der öffentlichen Hand an einem Verkehrsunternehmen nötig. Im Kanton Aargau waren bisher ohnehin nur in den Räumen Aarau und Baden Gemeinden an den Busbetrieben finanziell beteiligt. **Alle übrigen Gemeinden ohne Beteiligung an den lokalen Busbetrieben verfügen unabhängig von den Eigentumsverhältnissen ebenfalls über ein gut ausgebautes und qualitativ hochstehendes Angebot, ohne dass sie finanzielle Risiken durch die Beteiligung an Transportunternehmen übernehmen.** Dies zeigen unter anderem auch die vom Kanton Aargau auf regelmässiger Basis durchgeführten gesamtkantonalen Kundenbefragungen.

- Die Gemeinderäte der Aktionärgemeinden des BBA haben aufgrund der seit dem 1. Januar 2006 geltenden Rollenverteilung im öffentlichen Verkehr grossmehrheitlich entschieden, auf das Angebot des Kantons nicht einzutreten, sondern mit ihm zusammen unter sorgfältig definierten Rahmenbedingungen die BBA-Aktien zu verkaufen.

Für die Umsetzung ihrer gemeinsamen Absicht haben die Parteien eine Arbeitsgruppe gebildet und diese damit beauftragt, eine gemeinsame Vereinbarung über den Verkauf der BBA-Aktien auszuarbeiten.

Vereinbarung über den Verkauf der BBA-Aktien

Die Vereinbarung regelt die Rechte und Pflichten der beteiligten Parteien. Der Kanton verpflichtet sich, vor der Unterzeichnung des Verkaufsvertrages eine mehrjährige Ziel- und Leistungsvereinbarung (ZLV) mit dem BBA abzuschliessen.

Personal

Die Regelungen für das Personal bezüglich Arbeitsvertrag und beruflicher Vorsorge müssen während **zwei Jahren** ab Rechtswirksamkeit der Aktienübertragung den bisherigen Bestimmungen entsprechen. Die vorstehende Bedingung zum Personal ist durch den Käufer der Aktienmehrheit auf einen nachfolgenden Käufer einer Aktienmehrheit am BBA rechtsverbindlich zu übertragen; die Zweijahresfrist beginnt ab Rechtswirksamkeit der Aktienübertragung zu laufen. Dem Weiterverkauf der Aktienmehrheit gleichgestellt ist die Fusion des verkauften Unternehmens mit einem anderen Unternehmen. Dabei ist zu beachten, dass die für das Personal ausgehandelte Besitzstandsgarantie

gemäss der «Vereinbarung über den Verkauf der BBA-Aktien» zwar nur 2 Jahre lang gilt, diese aber anschliessend durch die Bestimmung in der ZLV abgelöst wird, welche dem **Personal branchen- und ortsübliche Löhne garantiert**.

Mindestpreis: Es ist ein Mindestverkaufspreis beschlossen worden, der die per Ende 2008 bestehende Deckungslücke der Pensionskasse berücksichtigt.

Ziel- und Leistungsvereinbarung (ZLV)

Die zwischen dem Kanton und dem Käufer abzuschliessende Ziel- und Leistungsvereinbarung regelt zum Schutz des **Personals** und zur Sicherstellung der **Leistungen** (Liniennetz) und der **Qualität** mindestens den nachstehenden Inhalt.

Busliniennetz

Umfang des zu betreibenden Liniennetzes, der Angebotsdichte und der zeitlichen Verteilung der Fahrten **gemäss Angebotsbestellung für das Fahrplanjahr 2009**. Anpassungen erfolgen im Rahmen des jährlichen Bestellverfahrens.

Personal

Einhalten von **branchen- und ortsüblichen** Löhnen.

Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Fahrgastinformation und -betreuung, Sicherheit, Fahrkomfort

Die Werte werden im Rahmen der kantonalen Umfrage zur Kundenzufriedenheit alle zwei Jahre erhoben. **Die 2007 erreichten Werte gelten als Basis für den Abschluss der ZLV**. Das Einhalten der Vorgaben wird alle zwei Jahre überprüft und bei Abweichungen werden Verbesserungsmaßnahmen vereinbart. Wo nötig werden die Vorgaben den aktuellen Rahmenbedingungen angepasst.

Entwicklung der Abgeltungen

Die ZLV legt fest, dass die jährlichen Offerten im Rahmen vergleichbarer Leistungen liegen (Benchmark). Die konkreten Vorgaben zu den Abgeltungen und Einsparpotentialen sowie deren Festlegung erfolgen im Rahmen des jährlichen Bestellprozesses. Diese Vorgaben stützen sich u.a. auf das Kosten-Controlling des Kantons, das finanzielle Kennzahlensystem des Bundes sowie Synergiepotentialen durch die Zusammenarbeit mit anderen Transportunternehmen.

Controlling

Die Einhaltung der Zielwerte der ZLV und der jährlichen Bestellvorgaben unterliegen der regelmässigen Überprüfung im Rahmen des Qualitäts- und Kostencontrollings durch den Kanton. Die ZLV enthält Bestimmungen über die Massnahmen bei Nichteinhaltung der Vorgaben und die Möglichkeit der Kündigung, falls das vereinbarte Ergebnis nicht erreicht wird.

Text des Initiativkomitees

Das Initiativkomitee begründet seine Initiative wie folgt (Originaltext):

«Die «Busbetrieb Aarau AG» (BBA AG) gehört grossmehrheitlich der Stadt Aarau und den umliegenden Gemeinden. Dies hat sich in der Vergangenheit bewährt. Mit Ihrem «Ja» zur Initiative «Der BBA gehört uns allen!» erreichen Sie, dass dies auch künftig so bleibt. Bei Ablehnung der Initiative wird hingegen die Stadt Aarau ihren Aktienanteil an den BBA (33%) verkaufen, wie dies der Einwohnerrat am 16. Juni 2008 beschlossen hat. Dieser Entscheid könnte nicht mehr korrigiert werden. Er hätte Signalwirkung für die umliegenden Gemeinden, ihre Aktien ebenfalls zu verkaufen. Damit würden die BBA wohl in kurzer Zeit zu einem reinen Privatbetrieb, auf welchen wir Aarauerinnen und Aarauer keinen Einfluss mehr nehmen könnten.

Ein Busbetrieb nimmt eindeutig ein öffentliches Interesse wahr. Das Führen eines solchen Betriebs gehört deshalb zum Kerngeschäft der öffentlichen Hand. Aus diesem Grunde sind die lokalen und regionalen öffentlichen Verkehrsbetriebe in allen grösseren Schweizer Städten und Agglomerationen im Besitze der öffentlichen Hand und bleiben es auch.

Die öffentliche Hand kann als Besitzerin eines im Bereich des Service Public tätigen Unternehmens andere Ziele verfolgen als private Eigentümer. Sie kann sich voll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung konzentrieren. Niemand verlangt, dass der Betrieb mehr als kostendeckend sein muss. Demgegenüber orientieren sich Private primär an möglichst hohen Gewinnen: Sie möchten ihr investiertes Kapital möglichst gut verzinst haben. Nicht zu unterschätzen ist auch die Gefahr, dass Private versuchen werden, die Konkurrenzfähigkeit oder Ertragskraft ihrer Unternehmung durch tiefere Personalkosten zu steigern. Über kurz oder lang wird sich das negativ auf die Mitarbeiterzufriedenheit und somit, wie z.B. der Jahresbericht 2007 von «AAR bus+bahn» zeigt, auch auf die Zufriedenheit der Kunden auswirken.

Die Initiative ist in die Form eines Reglements gekleidet. So wird einerseits die notwendige gesetzliche Grundlage geschaffen, welche den Stadtrat dazu verpflichtet, den Aktienanteil der Stadt Aarau (33%) nicht zu verkaufen und allfällig angebotene BBA-Aktien zu Marktpreisen zu kaufen. Diese beiden Bestimmungen bieten zusammen Gewähr, dass die öffentliche Hand Mehrheitsaktionärin bleibt. Sollten sich die Bedürfnisse einmal ändern, bietet die Form des Reglements andererseits aber auch die Möglichkeit von entsprechenden Anpassungen.

Aus der Annahme der Initiative erwachsen Aarau keine neuen Aufgaben. Sie gewährleistet aber, dass die öffentliche Hand als Eigentümerin auch weiterhin die Interessen der Bevölkerung beim regionalen Verkehrsbetrieb direkt einbringen kann. Es besteht auch kein Risiko, dass eines Tages ein anderes Unternehmen den Auftrag zum Betrieb des Busnetzes in der Region Aarau erhält und Aarau mit einem Busbetrieb ohne Aufgabe dasteht. Es ist nämlich gesetzlich geregelt, dass in solchen Fällen die entsprechenden Betriebsmittel durch das neue Unternehmen übernommen werden müssen.

Eine Stadt oder Region, die die Interessen der Bevölkerung effektiv vertritt, hat ihren eigenen Bus. Wir Aarauerinnen und Aarauer wollen uns weiterhin mit den BBA identifizieren und umgekehrt die BBA mit uns. Mit Ihrer Zustimmung zur Initiative können Sie dazu beitragen, dass dies so bleibt.»

Aarau, 28. 7. 2008

Das Initiativkomitee

Zu den Argumenten in der Initiative im Einzelnen

Der Stadtrat nimmt zu den Argumenten des Initiativkomitees (kursiv) wie folgt Stellung:

... die Aarauerinnen und Aarauer hätten ohne Initiative keinen Einfluss mehr auf den BBA, die Initiative hingegen gewährleiste, dass die Interessen der Bevölkerung beim regionalen Verkehrsbetrieb direkt eingebracht werden können

Auch wenn der BBA der Stadt und allf. weiteren Gemeinden gehören würde, könnte auf jenen direkt nicht mehr Einfluss ausgeübt



werden, als wenn der BBA in privater Hand wäre. **Die Mitsprache der Gemeinden bezüglich Angebot und Qualität erfolgt nicht mehr über den Verwaltungsrat des Unternehmens, sondern über das Bestellverfahren.** Die Einflussnahme auf ein Transportunternehmen ist durch die Bundesgesetzgebung und das aarg. Gesetz über den öffentlichen Verkehr abschliessend geregelt. Der Kanton stellt sicher, dass die vereinbarten Zielwerte (Kundenzufriedenheit, Pünktlichkeit, Fahrgastinformation und -betreuung, Sicherheit etc.) regelmässig geprüft und dass Massnahmen ergriffen werden, wenn die Vorgaben nicht eingehalten werden sollten. Die Unternehmen bieten heute aufeinander abgestimmte Dienstleistungen an und haben oft auch ein gleiches «outfit» (Gestaltung Fahrzeuge etc.). Die Verantwortung für die strategische Unternehmensentwicklung, insbesondere auch die Frage, wie sich das Unternehmen positionieren und weiterentwickeln will, muss nicht bei den Gemeinden liegen.

... bei privaten Unternehmen bestehe die Gefahr, dass diese versuchen werden, die Ertragskraft ihrer Unternehmung durch tiefere Personalkosten zu steigern

Gemäss der «Vereinbarung über den Verkauf der BBA-Aktien» verpflichtet sich der Kanton, mit dem BBA vor der Unterzeichnung des Verkaufsvertrages eine mehrjährige Ziel- und Leistungsvereinbarung (ZLV) abzuschliessen. Darin werden branchen- und ortsübliche Löhne vorgeschrieben. Während einer Frist von 2 Jahren ab der Rechtswirksamkeit der Aktienübertragung müssen zusätzlich die Regelungen für das Personal bezüglich Arbeitsvertrag und beruflicher Vorsorge den bisherigen Bestimmungen entsprechen. Mit der ZLV sind orts- und branchenübliche Löhne **auf Dauer** gewährleistet. Abgesehen davon stehen die Transportunternehmen bei der Personalbeschaffung in gegenseitiger Konkurrenz. Unattraktive Anstellungsbedingungen würden unweigerlich zu Rekrutierungsproblemen führen. Bei den heute bekannten Interessenten steht nicht die Gewinnmaximierung, sondern die Synergienutzung im Vordergrund.

Was geschieht nach einer Annahme der Initiative?

Das Reglement über die Beteiligung der Stadt Aarau am Busbetrieb Aarau (BBA) tritt in Kraft. Die Stadt bleibt Eigentümerin des bisherigen Aktienanteils am BBA und der Stadtrat ist gehalten, nach Massgabe der Initiative in zusätzliche BBA-Aktien zu investieren.

Was geschieht nach einer Ablehnung der Initiative?

Der Einwohnerrat hat am 16. Juni 2008 den Verkauf der 10'333 Aktien am Busbetrieb Aarau zu den in der «Vereinbarung über den Verkauf der BBA-Aktien» formulierten Rahmenbedingungen gutgeheissen. Gegen diesen Beschluss ist kein Referendum ergriffen worden. Dem Einwohnerrat ist zugesagt worden, dass die Umsetzung des Verkaufs ausgesetzt wird, bis der Souverän über die Initiative «Der BBA (Busbetrieb Aarau) gehört uns allen!» entschieden haben wird.

- Bei einer Ablehnung der vorliegenden Initiative wird auf der Basis der unterzeichneten «Vereinbarung über den Verkauf der BBA-Aktien» der Verkauf vorbereitet. Ein Käufer muss zwingend die definierten Rahmenbedingungen (Personal, Liniennetz, Mindestpreis etc.) erfüllen, damit es zum Abschluss des Verkaufs kommt. Der Verkauf der Aktien untersteht nicht dem Submissionsdekret. **Die Aktionäre haben es in der Hand zu entscheiden, an wen der BBA verkauft wird.** Die «Vereinbarung über den Verkauf der BBA-Aktien» erlangt nur Rechtswirksamkeit, wenn die Zustimmung der Parteien, die mehr als 50% des Aktienkapitals des BBA vereinen, bis spätestens 31. März 2009 erfolgt.

NEIN

zur Initiative «Der BBA (Busbetrieb Aarau) gehört uns allen!»

Empfehlung von Stadtrat und Einwohnerrat

Stadtrat und Einwohnerrat empfehlen den Stimmberechtigten, die Initiative «Der BBA (Busbetrieb Aarau) gehört uns allen!» analog dem Beschluss des Einwohnerrates vom 16. Juni 2008 durch ein **NEIN** auf dem Stimmzettel **abzulehnen**.

Aarau, 18. August 2008

... aus der Annahme der Initiative würden Aarau keine neuen Aufgaben erwachsen

Die Inkraftsetzung des in der Initiative verlangten Reglementes könnte dazu führen, dass die Stadt eine **Mehrheitsbeteiligung** am BBA halten und damit letztlich auch via Verwaltungsrat die Vorgesetztenrolle gegenüber der Geschäftsleitung wahrnehmen müsste. Die Stadt könnte sich damit eine erhebliche **Verantwortung ausserhalb der Kernaufgaben** der öffentlichen Hand aufladen und hätte für den Kauf der BBA-Aktien nach Massgabe der Initiative allenfalls **mehrere Millionen Franken** zu bezahlen.

... die Annahme der Initiative nötig sei, damit die Identifikation der Region mit dem BBA bleibe

Die Identifikation der Bevölkerung mit der örtlichen Transportunternehmung ist unabhängig von der Eigentümerschaft. Dies zeigt zum Beispiel auch die Verbundenheit der Bevölkerung mit «ihrem» Postauto, obwohl die Gemeinden weder an der Postauto Schweiz AG noch an der von der Postauto Schweiz AG beauftragten Unternehmung beteiligt sind.

... es bestehe kein Risiko, dass eines Tages Aarau mit einem Busbetrieb ohne Aufgabe dastehe, weil in solchen Fällen die entsprechenden Betriebsmittel durch das neue Unternehmen übernommen werden müssen

Würde bei einer künftigen Ausschreibung der Transportleistung ein anderer Anbieter als der BBA den Zuschlag erhalten, **stünde der BBA als Unternehmen ohne Transportauftrag und ohne Konzession da.** Falls der Kanton die Ausschreibung entsprechend ausgestaltet, müsste die betriebsnotwendige Infrastruktur von der Unternehmung, mit der die neue Ziel- und Leistungsvereinbarung abgeschlossen wird, übernommen werden. **Allerdings würden dann die in der «Vereinbarung über den Verkauf der BBA-Aktien» vorgesehenen Bestimmungen zugunsten des Personals nicht gelten.** Zudem würde sich dann zumal die Frage stellen, ob die ganze vorhandene Infrastruktur und das gesamte Personal betriebsnotwendig sind.

Der Stadtammann:

Dr. Marcel Guignard

Der Stadtschreiber:

Dr. Martin Gossweiler