



2001-201

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beiträge an die Basler Verkehrs-Betriebe für das Jahr 1999

Vom 4. September 2001

Inhaltsverzeichnis

Übersicht Tabellen.....	2
1. Ausgangslage.....	3
1.1 Generelle Bemerkungen.....	3
1.2 Gegenstand der vorliegenden Landratsvorlage	4
1.3 Das Prinzip der Leistungsverrechnung gemäss Staatsvertrag.....	6
1.3.1 Abgeltungsgegenstand gemäss Abgeltungsrechnung	6
1.3.2 Bestimmung des Leistungsüberhangs	6
1.3.3 Berechnungsgrundlage für die finanzielle Abgeltung der Mehrleistung.....	7
1.3.4 Saldo aus dem Staatsvertrag.....	7
1.3.5 Zusammenfassung "Elemente der Abrechnung gemäss Staatsvertrag".....	10
2. Das Betriebsjahr 1999	11
2.1 Zusammenfassung.....	11
2.2. Ertragsrechnung	13
2.2.1 Tarif.....	13
2.2.2 Passagierfrequenzen und Verkehrsertrag.....	13
2.3 Aufwandsrechnung.....	14
2.3.1 Bauliche Massnahmen (direkt zuscheidbare Kosten).....	14
2.3.2 Zeitabhängige Kosten	16

2.3.3	Kilometerabhängige Kosten.....	17
2.4	Betriebsrechnung 1999 für die basellandschaftlichen Strecken der BVB	19
2.5	Gesamtdefizit der BVB	20
3.	Beitrag der Gemeinden	21
4.	Zuständigkeit des Landrates	21
5.	Antrag	22

Übersicht Tabellen

Tabelle 1:	Leistungsüberhang Tram.....	7
Tabelle 2:	Saldo aus Staatsvertrag im Betriebsjahr 1999 - Tram.....	8
Tabelle 3:	Saldo aus Staatsvertrag im Betriebsjahr 1999 - Tram / Nachweis Abweichungen gegenüber 1998	8
Tabelle 4:	Saldo aus Staatsvertrag im Betriebsjahr 1999 – Bus.....	10
Tabelle 5:	Gesamtübersicht Betriebsrechnung pro Linie 1999	11
Tabelle 6:	Zusammenfassung Betriebsrechnung 1999.....	11
Tabelle 7:	Passagierfrequenzen 1995 - 1999	13
Tabelle 8:	Verkehrsertrag 1995 - 1999	14
Tabelle 9:	Bahnunterhaltskosten (Bus: Haltestellen und Schutzinseln) 1995 - 1999	15
Tabelle 10:	Fahrleistung in Std. (Motorwagen-Std.) 1995 - 1999.....	16
Tabelle 11:	Zeitabhängige Kosten 1996 - 1999	17
Tabelle 12:	Fahrleistung in Km (Motorwagen- und Anhängewagen-KM) 1995 - 1999	17
Tabelle 13:	Kilometerabhängige Kosten 1996 - 1999.....	19
Tabelle 14:	Unternehmenserfolgsrechnung BVB 1996 - 1999.....	20

1. Ausgangslage

1.1 Generelle Bemerkungen

Mit Beschluss vom 8. Dezember 2000 unterbreitete die Paritätische BVB/BLT-Kommission der Bau- und Umweltschutzdirektion Bericht und Antrag über die vom Kanton Basel-Landschaft zu übernehmenden finanziellen Leistungen an die Basler Verkehrs-Betriebe aufgrund der Betriebsrechnung 1999 für die dem Staatsvertrag zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft vom 26. Januar 1982 unterliegenden Linien der Basler Verkehrs-Betriebe, der BLT Baselland Transport AG sowie der Autobus AG Liestal bzw. deren ausserkantonalen Streckenabschnitte.

Bei den von den Basler Verkehrs-Betrieben betriebenen Linien auf basellandschaftlichem Gebiet handelt es sich um die Linie 2 (Zoo Dorenbach - Kronenplatz Binningen), die Linie 3 (Breite - Birsfelden Hard), die Linie 6 (Morgartenring - Allschwil), die Linie 14 (Schänzli - Muttenz - Pratteln) und die Buslinie 37 (Zoo Dorenbach - Bottmingen - Kantonsspital Bruderholz - Jakobsberg, L 37 A Bottmingen - Kantonsspital Bruderholz - Jakobsberg ab 13. September 1999).

Die von den Parlamenten der beiden Basel genehmigte Vereinbarung (sogenannter Staatsvertrag) wird seit 1983 angewendet.

Gemäss § 7 der Vereinbarung sollen grundsätzlich alle von den Basler Verkehrs-Betrieben auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft bzw. von der BLT Baselland Transport AG und der Autobus AG Liestal auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt betriebenen Linien erfasst und nach Tram und Bus getrennt verrechnet werden. Anstelle von Zahlungen wird soweit möglich ein realer Ausgleich der Fahrleistungen vorgenommen. Als Berechnungsgrundlage für die finanzielle Abgeltung der Mehrleistungen gilt die Kostenstruktur des betriebsführenden Unternehmens.

An ihrer 56. Sitzung vom 23. März 1984 hat die Paritätische BVB/BLT-Kommission für die Abgeltungsrechnung (auch Betriebsrechnung genannt) Richtlinien und Richtwerte gutgeheissen.

Zusätzlich wurden an der 139. Sitzung der Paritätischen BVB/BLT-Kommission vom 12. März 1997 die Grundlagen der Abgeltungsrechnungen 1996 ff. dahingehend präzisiert, dass noch drei Kostengruppen unterschieden werden:

- direkt zuscheidbare Kosten (Bahnunterhalt, Energie, Leitstelle),
- zeitabhängige Kosten (Löhne) und
- kilometerabhängige Kosten (Sach- und Kapitalkosten).

Die Abgeltungsrechnung 1999 wurde auf dieser Basis durch das Amt für Raumplanung, Abteilung Öffentlicher Verkehr, erstellt.

Es sei noch darauf hingewiesen, dass in der vorliegenden Abrechnung nur die Linienergebnisse gemäss Staatsvertrag enthalten sind; die Zahlungen von Bund und Kanton Basel-Landschaft an die Linie 14 auf basellandschaftlichem Gebiet gemäss Eisenbahngesetz sind nicht Bestandteil dieser Vorlage. Sie werden im Rahmen der Leistungsaufträge abgerechnet.

1.2 Gegenstand der vorliegenden Landratsvorlage

Die vorliegende Landratsvorlage bzw. deren Grundlagen umfasst mehrere Elemente:

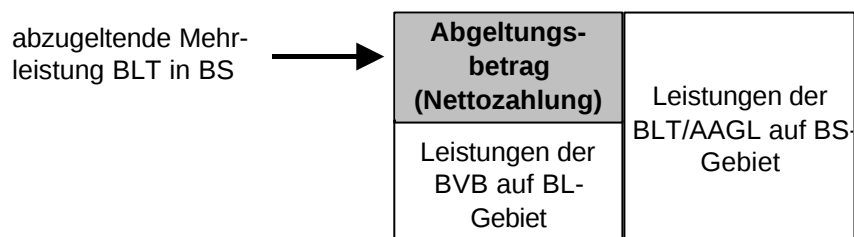
- die **Abgeltungsrechnung** gemäss den Modalitäten des Staatsvertrages beziffert die Abgeltungssumme und Nettozahlung BS → BL für die grenzüberschreitenden BVB/BLT/AAGL-Linien,
- die (systembedingten) **Differenzen zu den Betriebsrechnungen** der BLT/AAGL (Saldo aus dem Staatsvertrag, siehe Kapitel 1.3.4) beziffern die finanziellen Mehr- bzw. Minderleistungen des Kantons Basel-Landschaft durch die Anwendung des Staatsvertrages für die basellandschaftlichen Transportunternehmungen,
- die **Landratsvorlage** zeigt den effektiven Aufwand des Kantons für die grenzüberschreitenden BVB-Linien.

Die Zusammenhänge der einzelnen Elemente können wie folgt dargestellt werden:

1.3 Das Prinzip der Leistungsverrechnung gemäss Staatsvertrag

1.3.1 Abgeltungsgegenstand gemäss Abgeltungsrechnung

Wie bereits in Kapitel 1.1 erwähnt, wird mit dem Staatsvertrag anstelle von Zahlungen soweit wie möglich ein realer Ausgleich der Fahrleistungen vorgenommen. Nur die Mehrleistung wird finanziell abgegolten:



1.3.2 Bestimmung des Leistungsüberhangs

Massgebende Grösse zur Bestimmung des Leistungsüberhangs – und damit des Abgeltungsbetrages - sind gemäss Staatsvertrag die gewichteten Kursstunden (= Fahrleistung in Std. gewichtet nach Fahrzeugtyp). Bis und mit Abgeltungsrechnung 1994 bestand beim Tram und beim Bus immer ein Leistungsüberschuss der BVB auf kantonsfremdem Gebiet.

Durch die Übernahme des Betriebes der Linie 11 durch die BLT Baselland Transport AG ab 1. Januar 1995 hat sich beim Tram das Blatt gewendet. Die BLT hat seit 1995 auf baselstädtischem Gebiet mehr Leistungen - gemessen in gewichteten Kursstunden - erbracht als die BVB auf basellandschaftlichem Gebiet (siehe Tabelle 1 auf Seite 7).

Tabelle 1: Leistungsüberhang Tram

Stunden p.a.	1994	1995	1996	1997	1998	1999
BVB	250'079	146'783	149'374	156'412	167'316	197'825
BLT	99'438	238'868	228'407	230'626	228'477	251'545
Saldo	150'641	-92'085	-79'033	-74'214	-61'161	-53'720
Bemerkung	Linie 11 BVB	ab 1995 Linie 11 BLT				

Beim Busbetrieb besteht hingegen nach wie vor ein deutlicher Leistungsüberhang der BVB.

1.3.3 Berechnungsgrundlage für die finanzielle Abgeltung der Mehrleistung

Als Berechnungsgrundlage für die finanzielle Abgeltung der Mehrleistungen gilt die Kostenstruktur der betriebsführenden Unternehmung. Die Bestimmung des anzuwendenden Kostensatzes (BVB oder BLT) ist somit entscheidend für das finanzielle Ergebnis der Abgeltungsrechnung. Aufgrund der im Jahre 1999 erbrachten Leistungen gelangen folgende Kostensätze zur Anwendung:

- Tramlinien: Leistungsüberhang BLT → Kostenstruktur BLT
- Buslinien: Leistungsüberhang BVB → Kostenstruktur BVB

1.3.4 Saldo aus dem Staatsvertrag

Es ist offensichtlich, dass der Staatsvertrag auf Rechnungselementen basiert (Kostensätze, massgebende Grundgrössen wie gewichtete Fahrzeiten, Umlaufzeit etc.), die zwangsläufig zu einer (systembedingten) Differenz zu den Betriebsrechnungen der Transportunternehmungen führt.

Solange in der Abgeltungsrechnung der günstigere BLT-Kostensatz durch den teureren BVB-Kostensatz ersetzt werden konnte (bis 1994), wirkte sich die Differenz zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft aus, indem der Kanton Basel-Stadt dadurch einen grösseren Anteil an die BLT-Linien leistete als gemäss Betriebsrechnung der BLT zu erwarten gewesen

wäre. In der Abgeltungsrechnung pro 1996 musste zum ersten Mal eine Differenz zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft ausgewiesen werden:

bis 1996

	Differenz zu Gunsten Kanton BL
Fehlbetrag der BLT auf baselstädtischem Gebiet gemäss Staatsvertrag	effektiver Fehlbetrag der BLT auf baselstädtischem Gebiet gemäss Betriebsrechnung BLT

ab 1996

Differenz zu Lasten Kanton BL	
Fehlbetrag der BLT auf baselstädtischem Gebiet gemäss Staatsvertrag	effektiver Fehlbetrag der BLT auf baselstädtischem Gebiet gemäss Betriebsrechnung BLT

Tabelle 2: Saldo aus Staatsvertrag im Betriebsjahr 1999 - Tram

Mit den BVB-Leistungen verrechneter Fehlbetrag der BLT-Linien 10, 11 und 17 auf baselstädtischem Gebiet pro 1999 gemäss Staatsvertrag	Fr.	3'833'444.--
Tatsächlicher Fehlbetrag der BLT-Linien 10, 11 und 17 auf baselstädtischem Gebiet für das Jahr 1999	Fr.	4'704'625.--
Differenz zu Lasten Kanton Basel-Landschaft	Fr.	871'181.--

Der Beitrag des Kantons Basel-Landschaft erhöht sich somit, da ein Teil des effektiv auf baselstädtischem Gebiet anfallenden Fehlbetrages der BLT-Tramlinien - aufgrund der Modalitäten des Staatsvertrages - vom Kanton Basel-Landschaft übernommen werden muss. Die im Jahre 1999 ausgewiesene Differenz zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft für die Tramlinien in der Höhe von Fr. 871'181.-- fällt höher aus als im Vorjahr (Fr. 438'213.--).

Tabelle 3: Saldo aus Staatsvertrag im Betriebsjahr 1999 - Tram / Nachweis Abweichungen gegenüber 1998

	1998	1999	Abweichung
--	------	------	------------

	Fr.	Fr.	Fr.
Mit den BVB-Leistungen verrechneter Fehlbetrag der BLT-Linien 10, 11 und 17 auf baselstädtischem Gebiet gemäss Staatsvertrag	2'789'049.--	3'833'444.--	1'044'395.--
Tatsächlicher Fehlbetrag der BLT-Linien 10, 11 und 17 auf baselstädtischem Gebiet	3'227'262.--	4'704'625.--	1'477'363.--
Differenz zu Lasten Kanton Basel-Landschaft	438'213.--	871'181.--	432'968.--

Die Erhöhung des Saldos aus Staatsvertrag um Fr. 432'968.-- ist somit auf 2 Effekte zurückzuführen:

- Erhöhung des Fehlbetrags der BLT-Linien auf BS-Gebiet gemäss Abgeltungsrechnung um Fr. 1'044'395.--

[Gründe dafür sind u.a. tiefere Nebenerträge aufgrund geringerer Versicherungsleistungen aus Unfällen sowie höhere kilometerabhängige Kosten in Form von Mehrabschreibungen auf Ersatzstücken.] sowie

- Erhöhung des Fehlbetrags der BLT-Linien auf baselstädtischem Gebiet gemäss Betriebsrechnung BLT um Fr. 1'477'363.--

[Gründe dafür sind u.a. höhere Löhne und Sachkosten aufgrund der neuen Einsatzlinie E 11 Aeschenplatz-Reinach in der Abendspitze sowie die Korrektur der Mitbenützungsentschädigung, welche das Resultat 1998 positiv beeinflusste.]

Tabelle 4: Saldo aus Staatsvertrag im Betriebsjahr 1999 – Bus

Mit den BVB-Leistungen verrechneter Fehlbetrag der AAGL-Linie 70 auf baselstädtischem Gebiet pro 1999 gemäss Staatsvertrag	Fr. 104'409.--
Tatsächlicher Fehlbetrag der AAGL-Linie 70 auf baselstädtischem Gebiet für das Jahr 1999	Fr. --.--
Differenz zu Gunsten Kanton Basel-Landschaft	Fr. 104'409.--

Der Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an die BVB verringert sich, da vom Kanton Basel-Stadt für die Linie 70 auf BS-Gebiet - aufgrund der Modalitäten des Staatsvertrages - ein Anteil in der Höhe von Fr. 104'409.-- übernommen werden muss.

Im Sinne der Leistungsverrechnung werden diese Anteile nicht ausbezahlt, sondern an die Leistungen der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet angerechnet.

1.3.5 Zusammenfassung "Elemente der Abrechnung gemäss Staatsvertrag"

Die in den vorhergehenden Kapiteln 1.2 (Abbildung "Gegenstand LRV") sowie 1.3.2 bis 1.3.4 dargestellten Elemente der Abrechnung gemäss Staatsvertrag lassen sich - anhand der Zahlen 1999 (Details siehe Kapitel 2) - wie folgt zusammenfassen:

+ Ergebnis der BVB Tram-Linien auf BL-Gebiet (Aufwandüberschuss)	→	Fr. 275'327.--
+ Saldo aus Staatsvertrag Tramlinien zu Lasten BL (Aufwandüberschuss)	→	<u>Fr. 871'181.--</u>
= Subtotal Tramlinien - Abgeltung an BVB (Aufwandüberschuss)		Fr. 1'146'508.--
+ Ergebnis der BVB Bus-Linie 37 auf BL-Gebiet (Aufwandüberschuss)	→	Fr. 1'467'388.--
- Saldo aus Staatsvertrag Buslinien zu Gunsten BL (Ertragsüberschuss)	→	<u>Fr. - 104'409.--</u>
= Subtotal Buslinien - Abgeltung an BVB (Aufwandüberschuss)		Fr. 1'362'979.--
Total Beitrag Kanton BL an BVB pro 1999		<u>Fr. 2'509'487.--</u>

2. Das Betriebsjahr 1999

2.1 Zusammenfassung

Der vom Kanton Basel-Landschaft zu tragende Aufwandüberschuss beträgt für das Betriebsjahr 1999 2.5 Mio. Franken (1998: 0,3 Mio. Franken). Diese Verschlechterung des Betriebsergebnisses ist im wesentlichen auf tiefere TNW- und Nebenerträge sowie höhere direkt zuscheidbare Kosten (für Energie und Leitstelle¹) zurückzuführen.

Die Details zur Betriebsrechnung 1999 können der nachfolgenden Gesamtübersicht für jede Linie separat entnommen werden (siehe Tabelle 5 auf Seite 12), die Zusammenfassung inkl. Vorjahre findet sich in Tabelle 6.

Tabelle 5: Gesamtübersicht Betriebsrechnung pro Linie 1999

→ siehe folgende Seite

Tabelle 6: Zusammenfassung Betriebsrechnung 1999

	1995 Fr.	1996 Fr.	1997 Fr.	1998 Fr.	1999 Fr.
Total Ertrag	12'922'427	12'881'564	12'544'721	13'089'687	12'530'426
Total Kosten	15'840'521	13'325'838	13'483'218	13'143'014	14'273'141
Kostenüberschuss	2'918'094	444'274	938'497	53'327	1'742'715
Anteil Kanton Basel-Landschaft	2'918'094	444'274	938'497	53'327	1'742'715
Korrektur Revision Fiko BS	281'707	0	0	0	0
Saldo aus Staatsvertrag (in Klammern = zu Lasten BL)	1'784'955	(661'571)	(769'322)	(242'253)	(766'772)
Total Anteil Kanton Basel-Landschaft	1'414'846	1'105'845	1'707'819	295'580	2'509'487

Eine grafische Darstellung der Beiträge an die BVB in den Jahren 1990 bis 1999 befindet sich im Anhang.

¹ Das 1999 eingeführte neue Betriebsleitsystem wirkt sich kostensteigernd aus, ermöglicht aber gleichzeitig eine spürbare Komfortsteigerung in vielerlei Hinsicht (Erfassung der augenblicklichen Position der Fahrzeuge, objektorientiertes Arbeiten, Aufzeichnung und automatische Wiedergabe von Durchsagen, dynamische Fahrgast-Information usw.).

(Tabelle 4 einfügen)

2.2. Ertragsrechnung

2.2.1 Tarif

Das Betriebsjahr 1999 ist das zwölfte volle Betriebsjahr seit Einführung des integralen Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW. Die Tarife wurden erstmals per 1. Januar 1990 erhöht, die nächsten Erhöhungen erfolgten auf den 1. Mai 1991, auf den 1. Mai 1992, und auf den 1. Mai 1994. Infolge der Einführung der Mehrwertsteuer passte der TNW seine Tarife per 1. Januar 1995 zum fünften Mal an. 1996 und 1997 fanden aufgrund der geringen Teuerung keine Tarifierhöhungen statt, im Berichtsjahr 1998 wurden - mit Ausnahme des Kurzstreckentarifs - sämtliche Tarife der Teuerung angepasst.

2.2.2 Passagierfrequenzen und Verkehrsertrag

Auf den basellandschaftlichen Streckenabschnitten haben sich die Frequenzen wie folgt entwickelt:

Tabelle 7: Passagierfrequenzen 1995 - 1999

Linie	1995/96	1996	1997	1998	1999
2	1'013'739	851'309	709'411	732'364	733'341
3	1'480'972	1'410'198	1'345'202	1'353'744	1'358'153
6	3'226'931	2'785'085	2'365'313	2'357'539	2'319'294
14	3'687'694	3'589'136	3'449'657	3'365'663	3'322'002
37	1'508'371	1'578'013	1'625'823	1'601'325	1'600'398
Total	10'917'707	10'213'741	9'495'406	9'410'635	9'333'188

Die Passagierfrequenzen 1999 basieren auf Auswertungen des neuen Fahrgastzählsystems, welches die Grundlage für die nachfragebezogene Einnahmenverteilung im TNW bildet. Ab Fahrplanjahr 1995/96 werden bei den BVB die Frequenzen von Bündelitag zu Bündelitag (letzter Samstag vor den Schulsommerferien) gezählt (Beschluss des Koordinationsausschusses [KOA] TNW vom 15. Dezember 1995). Die für 1999 aufgeführten Zahlen entsprechen den Auswertungen der Periode 27.6.1998 - 27.6.1999.

Der basellandschaftliche Anteil an den daraus resultierenden Verkehrseinnahmen hat sich seit 1995 wie folgt entwickelt:

Tabelle 8: Verkehrsertrag 1995 - 1999

Linie	1995 Fr.	1996 Fr.	1997 Fr.	1998 Fr.	1999 Fr.
2	347'408.--	286'701.--	285'395.--	296'009.--	295'355.--
3	713'453.--	767'899.--	630'810.--	647'001.--	651'564.--
6	2'424'985.--	2'330'421.--	2'088'465.--	2'110'354.--	2'056'157.--
14	5'927'103.--	5'491'530.--	5'371'731.--	5'349'487.--	5'008'660.--
<i>Tram</i>	9'412'949.--	8'876'551.--	8'376'401.--	8'402'851.--	8'011'736.--
37	1'557'842.--	1'533'723.--	1'697'887.--	1'602'837.--	1'674'678.--
Total	10'970'791.--	10'410'274.--	10'074'288.--	10'005'688.--	9'686'414.--

1999 wurden die Verkehrseinnahmen aufgrund eines Schlüssels verteilt, bei dem die geleisteten Personenkilometer zu 40%, die beförderte Fahrgastzahl mit 60% berücksichtigt wurden.

Neben dem Verkehrsertrag als Hauptertragsbestandteil werden den einzelnen Linien noch anteilige Mietzinserträge für Kioske, Reklameeinnahmen sowie allgemeine Erträge zugeschrieben. Im Jahre 1999 beliefen sich diese Nebenerträge auf insgesamt **Fr. 2'844'012.-** - (Tram Fr. 2'727'025.--; Bus Fr. 116'987.--, siehe Tabelle 5, Seite 12).

2.3 Aufwandsrechnung

2.3.1 Bauliche Massnahmen (direkt zuscheidbare Kosten)

Neben kleineren Unterhaltsarbeiten sind als wesentliche Bauarbeiten zu erwähnen:

- **Linie 2:**
 - Geleiseerneuerung Hauptstrasse Binningen, inkl. Erneuerung aller Leitungen
 - Setzen vier neue Masten Hauptstrasse Binningen
- **Linie 14:**
 - Inbetriebnahme der Schrankenanlagen Schulstrasse und Moosjurtenstrasse in MuttENZ
 - Installation von Anmeldeantennen und eines 600 Volt-Schalters für die Notstromversorgung an der Schrankenanlage Burggartenstrasse in Pratteln

Tabelle 9: Bahnunterhaltskosten (Bus: Haltestellen und Schutzinseln) 1995 - 1999

Linie	1995 Fr.	1996 Fr.	1997 Fr.	1998 Fr.	1999 Fr.
2	46'334.--	34'306.--	59'432.--	33'092.--	54'750.--
3	117'353.--	78'289.--	96'533.--	101'539.--	124'039.--
6	387'619.--	417'020.--	291'782.--	235'832.--	180'050.--
14	929'751.--	807'698.--	624'805.--	636'905.--	743'046.--
<i>Tram</i>	<i>1'481'057.--</i>	<i>1'337'313.--</i>	<i>1'072'552.--</i>	<i>1'007'368.--</i>	<i>1'101'885.--</i>
37	56'613.--	85'800.--	40'319.--	28'532.--	43'068.--
Total	1'537'670.--	1'423'113.--	1'112'871.--	1'035'900.--	1'144'953.--

Neben dem Bahnunterhalt als Hauptbestandteil der direkt zuscheidbaren Kosten werden den einzelnen Linien noch anteilige Aufwendungen für Energie sowie den Betrieb der Leitstelle belastet. Im Jahre 1999 beliefen sich diese Kosten auf insgesamt Fr. 1'668'598.-- (Tram Fr. 1'174'709.--; Bus Fr. 493'889.--²). Die gesamten direkt zuscheidbaren Kosten betragen für das Betriebsjahr 1999 somit **Fr. 2'813'551.--** (Tram Fr. 2'276'595.--; Bus Fr. 536'956.--, siehe Tabelle 5, Seite 12).

²

Aufwand für den Spätbetrieb der Taxizentrale sowie der Linie 37 A (Bottmingen - Kantonsspital Bruderholz - Jakobsberg ab 13. September 1999, durch die BLT gefahren)

2.3.2 Zeitabhängige Kosten

Die Basler Verkehrs-Betriebe haben 1999 auf basellandschaftlichem Gebiet eine Fahrleistung von 97'366 Stunden (Tram 68'563 Std.; Bus 28'803 Std.) erbracht. Dies entspricht - gegenüber dem Vorjahr - einer Zunahme von 19 %.

Tabelle 10: Fahrleistung in Std. (Motorwagen-Std.) 1995 - 1999

Linie	1995 Std.	1996 Std.	1997 Std.	1998 Std.	1999 Std.
2	6'750	6'747	6'812	7'095	7'135
3	9'462	9'564	8'207	8'706	8'627
6	14'464	14'592	14'646	14'696	15'704
14	24'980	25'280	24'743	27'640	37'097
<i>Tram</i>	55'656	56'183	54'408	58'137	68'563
37	23'924	24'123	23'759	23'698	28'803 ³
Total	79'580	80'306	78'167	81'835	97'366

Die Zunahme der Fahrleistung - gemessen in Motorwagenstunden - ist v.a. eine Folge

- des Abtauschs der Linien 8 und 14 (Verlängerung L 8 bis Kleinhüningen, L 14 bis Messeplatz), welche sich zum ersten Mal im ganzen Betriebsjahr auswirkt,
- der Verlängerung des 7 ½ Minuten-Takts an Donnerstagabenden auf den Linien 14 (bis Muttenz) und 37
- sowie der Taktverdichtung auf der Linie 37 bzw. 37 A (7 ½ Minuten-Intervall auf dem Abschnitt Bottmingen - Jakobsberg ab Fahrplanwechsel im Sommer 1999).

Der (BLT-) Kostensatz für die Entschädigung der zeitabhängigen Aufwendungen für den Trambetrieb beläuft sich für das Betriebsjahr 1999 auf Fr. 60.33 pro Stunde, bezogen auf die

³ Inkl. Vertragslinien (ohne Vertragslinien = 22'006 Std.)

Fahrleistung Tram von 68'563 Stunden ergeben sich zeitabhängige Kosten in der Höhe von Fr. 4'136'692.-- (siehe Tabelle 5, Seite 12).

Beim Busbetrieb ergeben sich - bei einem (BVB-) Kostensatz von Fr. 73.27 pro Stunde und einer Fahrleistung von 22'006 Std.⁴ - zeitabhängige Kosten in der Höhe von Fr. 1'612'338.-- (siehe Tabelle 5, Seite 12).

Tabelle 11: Zeitabhängige Kosten 1996 - 1999

Linie	1995	1996 Fr.	1997 Fr.	1998 Fr.	1999 Fr.
2	Aufgrund einer neuen Berechnungsweise beim Aufwand sind keine vergleichbaren Vorjahreszahlen vorhanden (siehe S. 4).	421'338.--	434'938.--	470'301.--	430'484.--
3		597'255.--	524'007.--	577'088.--	520'503.--
6		911'245.--	935'130.--	974'142.--	947'488.--
14		1'578'691.--	1'579'812.--	1'832'151.--	2'238'217.--
Tram		3'508'529.--	3'473'887.--	3'853'682.--	4'136'692.--
37		1'498'245.--	1'894'531.--	1'636'491.--	1'612'338.--
Total		5'006'774.--	5'368'418.--	5'490'173.--	5'749'030.--

2.3.3 Kilometerabhängige Kosten

Im Berichtsjahr 1999 stieg die gesamte ungewichtete Kilometerleistung der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet um 263'196 Km auf 3'257'283 Km (Tram 240'684 Km, Bus 22'512 Km).

Tabelle 12: Fahrleistung in Km (Motorwagen- und Anhängewagen-KM) 1995 - 1999

Linie	1995 Km	1996 Km	1997 Km	1998 Km	1999 Km
2	148'206	149'664	157'992	163'542	179'668

⁴ Exkl. Vertragslinien; der Aufwand für den Spätbetrieb der Taxizentrale in der Höhe von Fr. 159'886.-- sowie der Linie 37 A (Bottmingen - Kantonsspital Bruderholz - Jakobsberg ab 13. September 1999, durch die BLT gefahren) in der Höhe von Fr. 334'002.-- ist in den örtlich zuscheidbaren Kosten enthalten.

3	261'264	264'518	340'164	357'786	336'504
6	688'030	700'802	778'551	770'541	492'564
14	1'162'525	1'251'686	1'251'870	1'261'550	1'785'367
<i>Tram</i>	2'260'025	2'366'670	2'528'577	2'553'419	2'794'103
37	395'176	388'064	437'441	440'668	463'180 ⁵
Total	2'655'201	2'754'734	2'966'018	2'994'087	3'257'283

Die Linie 2 wurde neu mit Be 4/6 bedient, was die gewichteten km und damit die km-abhängigen Kosten erhöhte. Auf der Linie 6 fielen weniger Kilometer an, da grössere Gefässe eingesetzt wurden (Be 4/6S als Motorwagen gegenüber Be 4/4 als Motorwagen und B 4 als Anhängewagen). Auf der Linie 14 kamen vorwiegend Be 4/4 als Motorwagen und B 4 als Anhänger zum Einsatz (statt Be 4/6 in Doppeltraktion).

Der (BLT-) Kostensatz für die Entschädigung der kilometerabhängigen Aufwändungen für den Trambetrieb beläuft sich für das Betriebsjahr 1999 auf Fr. 1.49 pro km, bezogen auf die nach Fahrzeugtyp gewichtete Fahrleistung Tram⁶ von 3'093'177 km ergeben sich kilometerabhängige Kosten in der Höhe von Fr. 4'600'801.-- (siehe Tabelle 5, Seite 12).

Beim Busbetrieb ergeben sich - bei einem (BVB-) Kostensatz von Fr. 3.28 pro Kilometer und einer gewichteten Fahrleistung von 338'522 Kilometer⁷ - kilometerabhängige Kosten in der Höhe von Fr. 1'109'759.-- (siehe Tabelle 5, Seite 12).

⁵ Inkl. Vertragslinien (ohne Vertragslinien = 338'522 km)

⁶ Die Kilometer-Leistungen gemäss Tabelle 11 werden nach Fahrzeugtyp gewichtet: Vierachser = 1.0, Sechssachser = 1.5, Sechssachser S(änften) = 2.1, Achtachser = 2.0. Gesamthaft verminderte sich die gewichtete Kilometerleistung der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet von 3'184'194 auf 3'093'177.

⁷ Die Kilometer-Leistungen gemäss Tabelle 11 werden nach Fahrzeugtyp gewichtet: Normalbusse = 0.8, Gelenkbusse = 1.4. Da auf der Linie 37 von Schiffflände bis Bottmingen ab Fahrplanwechsel im Herbst 1999 neu Gelenkbusse eingesetzt wurden, erhöht sich die gewichtete Kilometerleistung der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet von 298'442 auf 338'522.

Tabelle 13: Kilometerabhängige Kosten 1996 - 1999

Linie	1995	1996 Fr.	1997 Fr.	1998 Fr.	1999 Fr.
2	Aufgrund einer neuen Berechnungsweise beim Aufwand sind keine vergleichbaren Vorjahreszahlen vorhanden (siehe S. 4).	234'987.--	228'670.--	209'293.--	300'644.--
3		415'319.--	492'337.--	457'877.--	500'517.--
6		1'164'031.--	1'126'837.--	986'101.--	1'135'594.--
14		2'947'906.--	2'717'844.--	2'421'706.--	2'664'046.--
Tram		4'762'243.--	4'565'688.--	4'074'977.--	4'600'801.--
37		654'996.--	1'122'228.--	1'294'467.--	1'109'759.--
Total		5'417'239.--	5'687'916.--	5'369'444.--	5'710'560.--

2.4 Betriebsrechnung 1999 für die basellandschaftlichen Strecken der BVB

Die Details zur Betriebsrechnung 1999 können der Tabelle 5, Seite 12 sowie den Kapiteln 2.2 (Ertragsrechnung) und 2.3 (Aufwandsrechnung) für jede Linie separat entnommen werden. Die Zusammenfassung findet sich in Kapitel 1.3.5 auf Seite 10 sowie auf Seite 12 in der Tabelle 6.

Gemäss der von der Paritätischen BVB/BLT-Kommission mit Beschluss vom 8. Dezember 2000 genehmigten Betriebsrechnung der BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet beträgt der vom Kanton Basel-Landschaft zu tragende Aufwandüberschuss pro 1999 Fr. 1'742'715.--.

Ebenfalls ist der Saldo aus der Verrechnung der Leistungen der BLT-Linien 10, 11 und 17 sowie der AAGL-Linie 70 für das Betriebsjahr 1999 in der Höhe von total Fr. 766'772.-- zu berücksichtigen.

Exkl. Vertragslinien; der Aufwand für den Spätbetrieb der Taxizentrale in der Höhe von Fr. 159'886.-- sowie der Linie 37 A (Bottmingen - Kantonsspital Bruderholz - Jakobsberg ab 13. September 1999, durch die BLT gefahren) in der Höhe von Fr. 334'002.-- ist in den örtlich zuscheidbaren Kosten enthalten.

Insgesamt sind auf der Grundlage der Vereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG Fr. 2'509'487.-- an die Basler Verkehrs-Betriebe für das Betriebsjahr 1999 auszurichten.

Für das Rechnungsjahr 1999 werden den Basler Verkehrs-Betrieben Fr. 2'213'907.-- mehr als 1998 abgegolten.

Diese höhere Abgeltung pro 1999 ist, wie bereits unter Ziffer 2.1 ausgeführt, in erster Linie auf tiefere TNW- und Nebenerträge sowie höhere direkt zuscheidbare Kosten zurückzuführen.

2.5 Gesamtdefizit der BVB

Die Entwicklung der BVB-Unternehmenserfolgsrechnung präsentiert sich wie folgt:

Tabelle 14: Unternehmenserfolgsrechnung BVB 1996 - 1999

	1996 Fr.	1997 Fr.	1998 Fr.	1999 Fr.
Total Aufwand	176'422'639.--	163'575'296.--	155'782'715.--	163'751'792.--
Betriebsertrag	100'212'103.--	100'875'122.--	99'654'849.--	98'646'608.--
Nebenertrag	28'998'773.--	32'687'857.--	38'718'959.--	48'394'136.--
Total Ertrag	129'210'833.--	133'562'979.--	138'373'808.--	147'040'744.--
Aufwandüberschuss	47'211'806.--	30'012'317.--	17'408'907.--	16'711'048.--

Das Defizit der BVB hat sich gegenüber dem Vorjahr von 17.4 Mio. Franken um 0.7 Mio. Franken auf 16.7 Mio. Franken vermindert. Dieser Effekt basiert u.a. auf tieferen Personalkosten und Abschreibungen.

3. Beitrag der Gemeinden

Per 1. Januar 1998 wurde das revidierte Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (OeV-Gesetz) in Kraft gesetzt, damit wurde u.a. die Berechnung der Gemeindebeiträge auf eine neue Basis gestellt (gewichtete Verkehrsbedienung der Stationen als Grundlage für die Berechnung der Beiträge an die Abgeltung ungedeckter Kosten). Da sich durch diese Änderung die Anteile der einzelnen Gemeinden nicht mehr direkt aus den Ergebnissen "ihrer" Linie(n) ableiten, bildet die Ermittlung der Gemeindebeiträge nicht mehr Bestandteil dieser Vorlage, diese werden im Rahmen der Abrechnung des Generellen Leistungsauftrages gesamthaft abgerechnet.

4. Zuständigkeit des Landrates

Gemäss § 11 Absatz 1 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sind dem Landrat Abrechnungen über die Angebotsvereinbarungen zur Genehmigung vorzulegen. Der vorliegenden Abrechnung liegen zwar keine Angebotsvereinbarungen gemäss Eisenbahngesetz zugrunde, schliesslich geht es aber um denselben Gegenstand, nämlich Beiträge an ein Transportunternehmen für die Abgeltung ungedeckter Kosten.

Da es sich bei den zu beschliessenden Beiträgen weder um neue einmalige noch um neue jährlich wiederkehrende Ausgaben gemäss § 31 der Staatsverfassung handelt, ist auf die Unterstellung unter das fakultative Referendum zu verzichten.

5. Antrag

Aufgrund des vorliegenden Berichtes beantragen wir Ihnen, dem beiliegenden Entwurf zu einem Landratsbeschluss zuzustimmen.

Liestal, den 4. September 2001

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident: Schmid

Der Landschreiber: Mundschin

Beilage:

- Anhang
- Entwurf eines Landratsbeschlusses

Landratsbeschluss

betreffend Beiträge an die Basler Verkehrs-Betriebe für das Jahr 1999

Vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf den Vertrag zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt betreffend die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982 sowie auf das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 und auf einen Bericht des Regierungsrates vom _____, beschliesst:

1. Den Basler Verkehrs-Betrieben wird für das Jahr 1999 ein Staatsbeitrag von **Fr. 2'509'487.--** ausgerichtet.
2. Die Gemeinden werden verpflichtet, den gesetzlichen Mindestbeitrag von total Fr. 1'254'744.-- (50 % von Fr. 2'509'487.--) zu leisten.