



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2009

Datum: 5. April 2011

Nummer: 2011-104

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2011/104

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

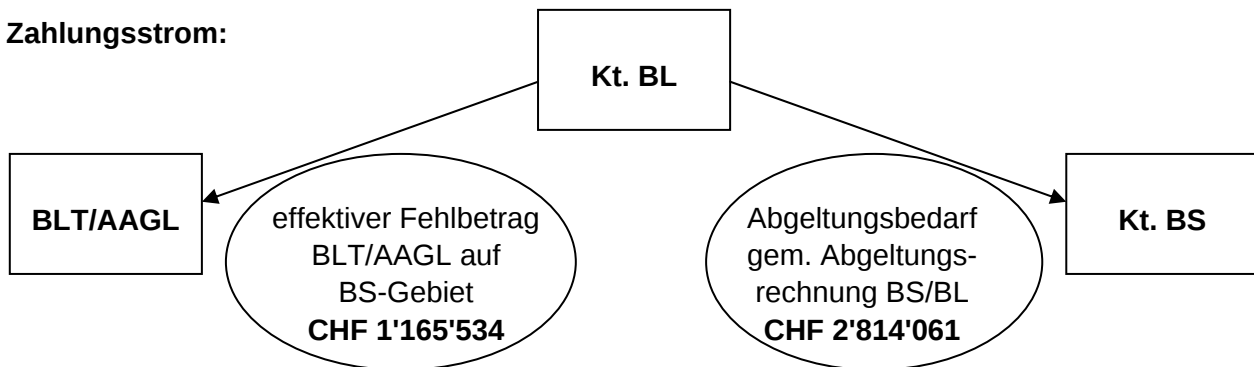
Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2009

vom 5. April 2011

1. Zusammenfassung

Die Abrechnung der Geldflüsse zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft im Bereich des öffentlichen Verkehrs basiert auf der Vereinbarung über die Basler Verkehrsbetriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982 (Staatsvertrag, SGS 480.1). Darin ist festgelegt, dass der Kanton Basel-Landschaft den erwirtschafteten Fehlbetrag der BLT und der AAGL auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt übernimmt. Dieser beträgt im Abrechnungsjahr 2009 CHF 1'165'534. Umgekehrt bezahlt der Kanton Basel-Stadt der BVB auch den nötigen Zuschuss für die BVB-Linien auf basellandschaftlichem Territorium. Im Weiteren geht der Staatsvertrag davon aus, dass die BVB auf basellandschaftlichem Gebiet gleichviel Fahrleistung wie die BLT/AAGL auf baselstädtischem Gebiet erbringt. Da dies nie vollständig möglich ist, wird eine Abgeltungsrechnung erstellt und auf Grund derer der Leistungsüberhang finanziell ausgeglichen. Derzeit erbringen die Trams der BLT mehr Leistungen im Kanton Basel-Stadt als die der BVB auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft. Bei den Buslinien ist das Verhältnis umgekehrt. Neben den Fahrleistungen fliessen auch die direkten Kosten und die Erträge der Transportunternehmen in die Berechnung mit ein. Obwohl die BLT und die AAGL gesamthaft mehr Leistungen auf baselstädtischem Gebiet erbringen als die BVB auf basellandschaftlichem Gebiet ergibt sich aus der Abgeltungsrechnung ein Saldo zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft von CHF 2'814'061. Dieser Saldo entsteht massgeblich auf Grund der Tatsache, dass die städtischen Streckenabschnitte der BLT und AAGL viel ertragsreicher sind als die basellandschaftlichen Abschnitte der BVB. Die bekanntermassen höheren Produktionskosten der BVB spielen hierbei zwar auch eine Rolle, allerdings nur zu einem geringen Anteil.

Zahlungsstrom:



Der zu genehmigende Abrechnungsbetrag 2009 für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL beträgt insgesamt **CHF 3'979'595** und liegt damit **33%** unter dem Budget von **CHF 5'900'000**. Gegenüber dem Vorjahr (CHF 3'785'243) nahm der Abrechnungsbetrag um **CHF 194'352** zu. Die Hauptgründe dafür werden unter Punkt 5.4. der Vorlage erläutert.

2.	Inhaltsverzeichnis	
1.	Zusammenfassung	2
2.	Inhaltsverzeichnis	3
3.	Rechtliche Grundlagen	4
4.	Darstellung der Abrechnung	5
5.	Kommentar zur Abrechnung	6
5.1.	<i>Abgeltungsrechnung</i>	6
5.2.	<i>Saldo aus Staatsvertrag</i>	6
5.3.	<i>Total der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL (Total der Landratsvorlage)</i>	6
5.4.	<i>Veränderung des Abgeltungsbedarfs gegenüber der Abrechnung 2008</i>	7
6.	Methodik der Abgeltungsrechnung	7
6.1.	<i>Ermittlung der Kosten</i>	7
6.2.	<i>Ermittlung der Erlöse</i>	7
6.3.	<i>Ermittlung des Ergebnisses aus der Abgeltungsrechnung</i>	8
7.	Ergebnis der Abgeltungsrechnung	8
7.1.	<i>Veränderung Verkehrs- und Nebenerträge</i>	9
7.2.	<i>Veränderung der Tram- und Buskosten</i>	10
7.3.	<i>Zusammensetzung und Aufgabe der Prüfgruppe</i>	10
8.	Berechnung der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft	11
8.1.	<i>Darstellung der Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL</i>	12
8.2.	<i>Finanzfluss zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft 2009 und 2010</i>	12
8.3.	<i>Budget - Rechnung - Abrechnung 2009</i>	13
9.	Beitrag der Gemeinden	13
10.	Zuständigkeit des Landrates	14
11.	Antrag	14
12.	Anhang	14

3. Rechtliche Grundlagen

Die Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982 (GS 28.323, SGS 480.1) legt die Grundlagen der jährlich zu erstellenden Abgeltungsrechnung BVB/BLT/AAGL¹ fest.

Gemäss § 7 der Vereinbarung (Staatsvertrag) sollen grundsätzlich alle von der BVB auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft betriebenen Linien erfasst und nach Tram und Bus getrennt verrechnet werden. Das Gleiche gilt für die BLT und die AAGL auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt. Ziel des Staatsvertrages ist es, dass die Fahrleistungen der Transportunternehmen auf kantonsfremdem Gebiet gegenseitig ausgeglichen werden. Ein allfälliger Leistungsüberhang ist abzugelten. Die gegenseitige Abgeltung wird mit kalkulatorischen Kostenelementen berechnet.

Es ist zu berücksichtigen, dass beide Kantone auch den effektiven Fehlbetrag ihrer Transportunternehmen auf jeweils kantonsfremdem Gebiet übernehmen.

In dieser Vorlage sind entsprechend auch beide Sachverhalte dargestellt.

- **Sachverhalt 1: Abgeltungsrechnung BS-BL**

Kapitel 6: Die Methodik der Abgeltungsrechnung

Kapitel 7: Das Ergebnis der Abgeltungsrechnung BS-BL gemäss Staatsvertrag

- **Sachverhalt 2: Verhältnis Kanton Basel-Landschaft zur BLT und zur AAGL (Saldo aus Staatsvertrag)**

Kapitel 8: Das Verhältnis des Kantons Basel-Landschaft zur BLT und zur AAGL. Dieses betrifft einerseits die in den Kapiteln 6 und 7 dargestellte Abgeltungsrechnung mit dem Kanton Basel-Stadt und andererseits die im Kapitel 8 dargestellte Kantonsabgeltung der effektiven Fehlbeträge, welche die BLT und die AAGL auf baselstädtischem Gebiet erwirtschaften.

¹ BVB: Basler Verkehrs-Betriebe, Basel
 BLT: BLT Baselland Transport AG, Oberwil
 AAGL: Autobus AG Liestal, Liestal

5. Kommentar zur Abrechnung

Die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL setzt sich wie folgt zusammen:

5.1. Abgeltungsrechnung

Der Saldo aus der Abgeltungsrechnung ergibt sich aus der Verrechnung der Fehlbeträge der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet und der Fehlbeträge der BLT und der AAGL auf baselstädtischem Gebiet. Für die Berechnung der Fehlbeträge werden sowohl effektive Kosten und Erträge als auch kalkulatorische Werte eingesetzt. Für das Abgeltungsjahr 2009 ergibt sich ein Überhang von CHF 2'814'061 zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft.

5.2. Saldo aus Staatsvertrag

Zwischen den Ergebnissen gemäss der Abgeltungsrechnung und den effektiven Ergebnissen gemäss den Betriebsrechnungen der BLT und der AAGL für die Linien auf baselstädtischem Gebiet besteht eine Differenz. Die Abgeltungsrechnung wird gemäss Staatsvertrag auf Grund von durchschnittlichen Kostensätzen der betriebsführenden Unternehmung berechnet. Diese stimmen nicht mit den effektiven Kosten der Transportunternehmungen überein. Die daraus entstehende Differenz ergibt den "Saldo aus Staatsvertrag". Da der Fehlbetrag, welchen der Kanton Basel-Landschaft in der Abgeltungsrechnung geltend machen kann (CHF 2'516'983), höher ist als die effektiven Kosten, die der BLT und der AAGL abgegolten werden (CHF 1'165'534), entsteht für das Abrechnungsjahr 2009 ein Saldo aus Staatsvertrag zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft im Betrage von CHF 1'351'449. Die Differenz zwischen der Abgeltungsrechnung und den effektiven Kosten ist unter anderem auf folgende Punkte zurückzuführen:

- Beim Busverkehr werden in der Abgeltungsrechnung die Kosten aus den Kilometer- und Stundenleistungen mit den Kostensätzen der BVB berechnet. Da diese höher sind als die effektiven Ansätze der BLT und AAGL entsteht hier eine Differenz zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft. Zusätzlich fließen gewisse Nebenerträge, welche auf den Buslinien generiert werden, nicht in die Abgeltungsrechnung ein. Daraus ergibt sich eine Differenz gegenüber dem effektiven Fehlbetrag von rund CHF 707'000.
- Im Bereich des Tramverkehrs ist die Differenz vorwiegend auf die Zinserträge der BLT zurückzuführen, welche den Linien gutgeschrieben werden aber nicht in die Abgeltungsrechnung einfließen. Zusätzlich werden auch auf den Tramlinien gewisse Nebenerträge generiert, die nicht in die Abgeltungsrechnung einfließen. Daraus ergibt sich eine Differenz von rund CHF 644'000 gegenüber dem effektiven Fehlbetrag.

5.3. Total der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL (Total der Landratsvorlage)

Die Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien setzen sich aus dem Überhang aus der Abgeltungsrechnung zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft (CHF 2'814'061) und den effektiven Fehlbeträgen der BLT und der AAGL auf baselstädtischem Gebiet (CHF 1'165'534) zusammen. Die gesamten Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien betragen somit CHF 3'979'595.

Ohne die Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG (Staatsvertrag) würden der BVB

deren Leistungen auf basellandschaftlichem Gebiet im ordentlichen Verfahren abgegolten. Die Kosten der BVB belaufen sich gemäss Abgeltungsrechnung 2009 auf rund CHF 5'331'000. Dieser Wert wurde beim Trambetrieb mit den tieferen Stunden- und Kilometeransätzen der BLT berechnet. Die effektiven Kosten liegen nochmals deutlich höher. Der Abgeltungsbedarf welcher der Kanton Basel-Landschaft an die BVB entrichten müsste, dürfte schätzungsweise mehr als CHF 7'000'000 betragen. Dieser hohe Betrag würde daraus resultieren, dass die BVB ihre Leistungen zu deutlich höheren Preisen erbringt als die BLT und die AAGL.

5.4. Veränderung des Abgeltungsbedarfs gegenüber der Abrechnung 2008

Der Abgeltungsbedarf hat sich gegenüber dem Vorjahr um gesamthaft CHF 194'352 erhöht. Diese Veränderung ergibt sich einerseits aus dem um CHF 102'561 höheren Beitrag aus der Abgeltungsrechnung welchen der Kanton Basel-Landschaft an den Kanton Basel-Stadt entrichten muss und andererseits aus den höheren Fehlbeträgen der BLT und AAGL auf den städtischen Linienabschnitten von gesamthaft CHF 91'791.

6. Methodik der Abgeltungsrechnung

Für alle Linienabschnitte auf kantonsfremdem Gebiet werden Linienrechnungen erstellt. Für jeden Abschnitt wird das finanzielle Resultat als Saldo ausgewiesen.

Bei der Erstellung der Abgeltungsrechnung werden die Kosten und Erlöse den einzelnen Linienabschnitten zugeteilt.

6.1. Ermittlung der Kosten

Die Kosten werden nach folgenden drei Kategorien ermittelt:

- nach dem Territorialprinzip zuscheidbare Kosten²
- zeitabhängige Fahrpersonalkosten³
- kilometerabhängige Kosten⁴

Es gilt der Kostensatz der betriebsführenden Unternehmung. Betriebsführend ist jene Unternehmung, welche im kantonsfremden Gebiet mehr Leistungen erbringt. Zur Ermittlung der Betriebsführerschaft werden die gewichteten Kursstunden der BLT/AAGL und der BVB, getrennt nach Bus und Tram, gegenüber gestellt (vgl. Anhang/Tabelle 3). Die Gewichtung erfolgt aufgrund der Fahrzeuggrössen (vgl. Anhang/ Tabelle 4). Beim Trambetrieb liegt die Betriebsführung bei der BLT, beim Busbetrieb bei der BVB.

6.2. Ermittlung der Erlöse

Die Verteilung der Verkehrserlöse (Einnahmen TNW) auf die einzelnen Linien erfolgt durch den Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) aufgrund der beförderten Fahrgäste (Einsteiger) und

² Im Wesentlichen: Bahn-/Gleisunterhalt, Energie Tram, Mitbenützungsschädigung an BVB, Abschreibungen auf Anlagen, Mieten, Leitstelle.

³ Die Fahrpersonalstundensätze (inkl. Sozialversicherungen) werden mit den entsprechenden Stunden multipliziert.

⁴ Die kilometerabhängigen Fahrzeugkosten (Pflege- und Revisionsunterhalt Fahrzeuge, Energie Bus, Abschreibungen und Zinsen Fahrzeuge) errechnen sich aus der Multiplikation der gewichteten Fahrzeugkilometern mit dem Kilometersatz.

Personenkilometer (Pkm). Die Aufteilung auf die einzelnen Linienabschnitte wird im Verhältnis der jeweiligen Personenkilometer (Pkm) vorgenommen. Zu beachten ist, dass sich die TNW-Erträge auf das Fahrplanjahr beziehen. Das Fahrplanjahr dauert jeweils von Mitte Dezember bis Mitte Dezember des Folgejahres. Den mit Fahrplanwechsel 2009/2010 eingeführten Buslinien 47 und 48 wurden daher im Jahr 2009 noch keine Erträge zugeschrieben

Als Nebenerträge werden nur Erlöse berücksichtigt, die mit dem Betrieb der Linie direkt in Zusammenhang stehen wie die Mieteinnahmen der Kioske oder Reklameeinnahmen. Sie werden nach dem Territorialprinzip zugeschrieben.

6.3. Ermittlung des Ergebnisses aus der Abgeltungsrechnung

Die Kosten und Erlöse der Linienabschnitte auf dem jeweils kantonsfremden Gebiet werden erfasst, saldiert und gegenseitig verrechnet. Der Überhang in CHF zu Lasten oder zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft ist das Ergebnis der Abgeltungsrechnung.

7. Ergebnis der Abgeltungsrechnung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Abgeltungsrechnungen 2008 und 2009.

	2008 CHF	2009 CHF	Veränderung CHF
BLT/AAGL auf BS-Gebiet			
Ertragsüberschuss Tram	-149'415	-218'171	-68'756
Kostenüberschuss Bus	2'477'247	2'735'154	257'907
Total	2'327'832	2'516'983	189'151
BVB auf BL-Gebiet			
Kostenüberschuss Tram	2'154'588	2'735'687	581'099
Kostenüberschuss Bus	2'884'744	2'595'357	-289'387
Total	5'039'332	5'331'044	291'712
Abgeltung von BL an BS	-2'711'500	-2'814'061	-102'561

Details zur Abgeltungsrechnung 2009 sind im Anhang in den Tabellen 6 - 6e ersichtlich. Die auf kantonsfremdem Gebiet betriebenen Linienabschnitte sind im Anhang in der Tabelle 1 aufgeführt.

Gegenüber dem Vorjahr hat die Abgeltungssumme, welche der Kanton Basel-Landschaft an den Kanton Basel-Stadt bezahlen muss, um CHF 102'561 zugenommen. Nachfolgend sind die Gründe für die Zunahme dargelegt.

Veränderung der Abgeltung gegenüber dem Vorjahr zu Lasten BL	CHF	CHF
Veränderung Verkehrs- und Nebenertrag		
Abnahme Verkehrsertrag BVB in BL	325'991	80'495
Abnahme Verkehrsertrag BLT/AAGL in BS	-245'496	
Abnahme Nebenertrag BVB in BL	96'474	95'192
Abnahme Nebenertrag BLT/AAGL in BS	-1'282	
Veränderung der Tram- und Buskosten		
Zunahme Kosten Unterhalt BVB in BL	55'449	31'009
Zunahme Kosten Bahnunterhalt BLT in BS	-24'440	
Zunahme Energieaufwand u. Leitstelle BVB in BL	160'413	154'226
Zunahme Energieaufwand u. Leitstelle BLT in BS	-6'187	
Abnahme Direkte Trägerkosten BVB in BL	-376'665	-247'356
Abnahme Direkte Trägerkosten + MBE BLT in BS	129'309	
Abnahme des Überhangs der BVB bei den zeitabhängigen Kosten	-22'186	-11'005
Zunahme des Überhangs der BVB bei den kilometerabhängigen Kosten	8'352	
Abnahme Kosten BLT Spätbetrieb L 37 auf BS-Gebiet	2'829	
= Veränderung der Abgeltung 2008-2009 zu Lasten BL (Siehe nachfolgende Erläuterungen zu den einzelnen Positionen)		102'561

+ = Veränderung zu Lasten Kanton Basel-Landschaft

- = Veränderung zu Gunsten Kanton Basel-Landschaft

Die Zu- und Abnahmen der Kosten und Erträge der Transportunternehmungen auf dem jeweils kantonsfremden Gebiet wirken sich in der Abgeltungsrechnung wie folgt aus:

- Höhere Kosten der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet erhöhen, tiefere Kosten verringern den Abgeltungsbedarf an den Kanton Basel-Stadt.
- Höhere Erträge der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet verringern, tiefere Erträge erhöhen den Abgeltungsbedarf an den Kanton Basel-Stadt.
- Höhere Kosten der BLT/AAGL auf baselstädtischem Gebiet verringern, tiefere Kosten erhöhen den Abgeltungsbedarf an den Kanton Basel-Stadt.
- Höhere Erträge der BLT/AAGL auf baselstädtischem Gebiet erhöhen, tiefere Erträge verringern den Abgeltungsbedarf an den Kanton Basel-Stadt

7.1. Veränderung Verkehrs- und Nebenerträge

Der Verkehrsertrag und die Nebenerträge der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet haben sich im Vergleich zum Vorjahr um CHF 422'465 verringert. Bei der BLT/AAGL haben sich der Verkehrsertrag und die Nebenerträge auf baselstädtischem Gebiet um CHF 246'776 verringert. Der Ertragsrückgang bei der BVB hat schwergewichtig auf den Tramlinien 6 und 14 stattgefunden. Bei der Linie 6 ist seit längerem eine Verlagerung auf die diversen Buslinien im Raum Allschwil festzustellen. Die rückläufigen Passagierzahlen auf der Linie 14 sind wohl grösstenteils auf den attraktiven Viertelstundentakt der S-Bahnen S1 und S3 zwischen Pratteln und Basel zurückzuführen. Im Weiteren ist auf Grund der starken Zuwachsraten der S-Bahnen

eine Verschiebung der Einnahmen aus dem TNW-Topf zugunsten der SBB festzustellen. Dies belastet sowohl die Einnahmen der BVB wie auch der BLT und AAGL. Die tieferen Erträge der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet belasten den Kanton Basel-Landschaft. Umgekehrt entlasten die ebenfalls tieferen Erträge der BLT/AAGL auf baselstädtischem Gebiet den Kanton Basel-Landschaft. Auf Grund der tieferen Erträge wird der Kanton Basel-Landschaft in der Abgeltungsrechnung um CHF 175'687 mehr belastet.

7.2. Veränderung der Tram- und Buskosten

Die Kosten der BVB für den Unterhalt auf basellandschaftlichem Gebiet hat gegenüber dem Vorjahr um CHF 55'449 zugenommen. Der Bahnunterhalt der BLT auf baselstädtischem Gebiet hat gegenüber dem Vorjahr um CHF 24'440 zugenommen. Der Kanton Basel-Landschaft wird in der Abgeltungsrechnung um CHF 31'009 mehr belastet.

Die Kosten "Energieaufwand und Leitstelle" haben sowohl bei der BLT wie bei der BVB zugenommen. Da die Zunahme bei der BVB höher war als die bei der BLT und AAGL wird der Kanton Basel-Landschaft in der Abgeltungsrechnung mit CHF 154'226 mehr belastet.

Die direkten Trägerkosten der BVB (Kontrolldienst, Leitstellenkosten Bus, Kürzung Mehrwertsteuer usw.) auf basellandschaftlichem Gebiet haben gegenüber dem Vorjahr um CHF 376'665 abgenommen. Die direkten Trägerkosten der BLT auf baselstädtischem Gebiet (inkl. der Mitbenützungsentschädigung an die BVB) haben um CHF 129'309 abgenommen. Gesamthaft wird der Kanton Basel-Landschaft dadurch um CHF 247'356 mehr belastet.

Die Kosten Bahnunterhalt, Energieaufwand und Leitstelle sowie die direkten Trägerkosten sind im Anhang, Tabelle 6 unter "Territorial zuscheidbar" enthalten.

Bei den zeitabhängigen Kosten besteht ein Überhang zu Gunsten der BVB bzw. des Kantons Basel-Stadt. Das heisst, die BVB macht mehr zeitabhängige Kosten auf basellandschaftlichem Gebiet geltend als die BLT/AAGL auf baselstädtischem Gebiet. Die zeitabhängigen Kosten der BLT/AAGL sind im Vergleich zum Vorjahr stärker gestiegen als die der BVB. Dadurch hat der Überhang zu Gunsten Basel-Stadt um CHF 22'186 abgenommen.

Bei den kilometerabhängigen Kosten besteht ebenfalls ein Überhang zu Gunsten der BVB bzw. des Kantons Basel-Stadt. Hier haben die Kosten allerdings sowohl bei der BLT/AAGL als auch bei der BVB leicht abgenommen. Die kilometerabhängigen Kosten bei der BLT/AAGL sind um CHF 134'048 gesunken. Die Kosten der BVB auf basellandschaftlichem Boden sind um CHF 125'696 gesunken. Der Kanton Basel-Landschaft wird in der Abgeltungsrechnung dadurch um CHF 8'352 mehr belastet.

Die Kosten der BLT für den Spätbetrieb auf der Linie 37 (MAB Margarethen Bus AG) haben leicht abgenommen. Dadurch wird der Kanton Basel-Landschaft in der Abgeltungsrechnung um CHF 2'829 mehr belastet.

7.3. Zusammensetzung und Aufgabe der Prüfgruppe

Die Prüfgruppe der Paritätischen Kommission BVB/BLT, bestehend aus Vertretern von BVB, BLT, Amt für Mobilität Basel-Stadt sowie dem Amt für Raumplanung / Abteilung Öffentlicher Verkehr des Kantons Basel-Landschaft prüfte die Abgeltungsrechnung auf die Plausibilität der Daten und die Richtigkeit der Berechnungen und der Ergebnisse. Die Abgeltungsrechnung wird im Anschluss der Paritätischen Kommission BVB/BLT zur Kenntnis gebracht.

Diese hat an ihrer 200. Sitzung vom 22. Juni 2010 die Abgeltungsrechnung 2009 mit dem Ergebnis von CHF 2'814'061 zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft zur Kenntnis genommen.

8. Berechnung der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft

Zwischen den Ergebnissen (Fehlbeträgen) gemäss der Abgeltungsrechnung und den effektiven Ergebnissen der zuständigen Transportunternehmungen gemäss deren Betriebsrechnungen bestehen Differenzen. Die Abgeltungsrechnung wird auf Grund von durchschnittlichen Kostensätzen der betriebsführenden Unternehmung berechnet. Diese stimmen nicht mit den effektiven Kosten der Transportunternehmungen überein. Diese Differenzen ergeben den "Saldo aus Staatsvertrag" (vgl. Punkt 5.2.).

Dass die BLT beim Trambetrieb auf baselstädtischem Gebiet einen Gewinn erwirtschaftet liegt daran, dass der Kanton Basel-Stadt seit 2007 der BLT die Infrastrukturkosten von rund CHF 3 Mio. nicht mehr belastet. Dadurch resultiert in der Abgeltungsrechnung ein Ertragsüberschuss von CHF 218'171. Der "effektive" Überschuss gemäss der Betriebsrechnung der BLT beträgt sogar CHF 862'451. Die Differenz ergibt den "Saldo aus Staatsvertrag Tram" von CHF 644'280 zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft. Der Kanton Basel-Stadt trägt beim Tram (Linien 2, 3, 6, 14) die Differenz aus den effektiven Fehlbeträgen gemäss der Betriebsrechnung der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet und den geringeren Fehlbeträgen, die in der Abgeltungsrechnung berücksichtigt werden.

Beim Bus ist der vom Kanton Basel-Landschaft an die BLT und AAGL bezahlte tatsächliche Fehlbetrag (Buslinie 37, 70 und 80) auf baselstädtischem Gebiet kleiner als der mit BVB-Kostensätzen berechnete Fehlbetrag gemäss der Abgeltungsrechnung. Diese Differenz ergibt den "Saldo aus Staatsvertrag Bus" von CHF 707'169 zu Gunsten des Kantons BL. Auch beim Bus geht die Differenz zwischen den effektiven Fehlbeträgen gemäss Betriebsrechnung der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet (Linien 31, 33, 34, 38, 48) und den Fehlbeträgen gemäss Abgeltungsrechnung zu Lasten des Kantons Basel-Stadt.

8.1. Darstellung der Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL

	2008		2009	
	CHF	CHF	CHF	CHF
Ergebnis der Abgeltungsrechnung BVB-Tramlinien auf BL-Gebiet, Kostenüberschuss (aus Tabelle, Seite 8)	2'154'588		2'735'687	
Saldo aus Staatsvertrag Tramlinien zu Gunsten BL	- 436'313		- 644'280	
Kosten Tramlinien zu Lasten BL	1'718'275	1'718'275	2'091'407	2'091'407
Ergebnis der Abgeltungsrechnung BVB-Buslinien auf BL-Gebiet, Kostenüberschuss (aus Tabelle, Seite 8)	2'884'744		2'595'357	
Saldo aus Staatsvertrag Buslinien zu Gunsten BL	- 817'776		- 707'169	
Kosten Buslinien zu Lasten BL	2'066'968	2'066'968	1'888'188	1'888'188
Total Kosten zu Lasten BL		3'785'243		3'979'595

8.2. Finanzfluss zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft 2009 und 2010

In der nachfolgenden Tabelle wird der Finanzfluss betreffend der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2009 aufgezeigt.

	Datum Buchung	CHF		
		2009	2010	Total
Effektiver Überschuss Tram der BLT auf BS-Gebiet: Zahlung BLT an Kanton BL Gutschrift BLT v. 18.3.2010	26.03.10		- 862'451	- 862'451
Fehlbetrag Bus der BLT/AAGL auf BS-Gebiet: Zahlung Kanton BL an BLT/AAGL Rechnung BLT v. 22.9.2009 Rechnung AAGL v. 23.11.2009	15.10.09 30.11.09	1'812'629 215'356		1'812'629 215'356
Überhang in CHF gemäss Abgeltungsrechnung: (Vergleiche Tabelle Ergebnis Abgeltungsrechnung, Seite 8) Zahlung Kanton BL an Kanton BS	offen		2'814'061	2'814'061
Finanzfluss 2009 und 2010		2'027'985	1'951'610	
Total Kosten zu Lasten BL				3'979'595

8.3. Budget - Rechnung - Abrechnung 2009

Konto 2357.361.10 "Beiträge an Basel-Stadt"

Budget CHF	Rechnung	CHF	Abrechnung CHF
5'900'000	Verbuchung für 2009 Gutschrift aus Abrechnung 2008	5'900'000	3'979'595
		- 1'914'757	
		3'985'243	

Für die Abrechnung des Jahres 2009 wurden CHF 5'900'000 zu Lasten der Rechnung 2009 verbucht. Die Abrechnung gemäss vorliegender Landratsvorlage ist mit CHF 3'979'595 tiefer als budgetiert. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Budgets 2009 konnte die Veränderung in der Abgeltungsrechnung nur geschätzt werden. Eine Berechnung der Veränderungen ist in dieser sehr komplexen Abrechnung sehr schwierig. Auf das Ergebnis der Abrechnung haben auch die Verteilung der TNW-Einnahmen und die Beschlüsse der Paritätischen Kommission BVB/BLT über Anpassungen in den Linien und im Bahnunterhalt der BVB auf den basellandschaftlichen Linienabschnitten Einfluss.

Die Paritätische Kommission BVB/BLT hat sich Ende 2006 mit der Problematik der Budgetierung dieser Kosten befasst. Jeweils im Frühjahr muss in den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft das Budget für das Folgejahr erstellt werden. Zu diesem Zeitpunkt liegt die Abrechnung für das Vorjahr noch nicht vor. Die Erstellung von Budgetprognosen auf Grund der jeweils bekannten, gegenüber dem Budgetjahr drei Kalenderjahre zurückliegenden Abgeltungsrechnung und unter Berücksichtigung bereits bekannter und möglicher Veränderungen würde einen sehr grossen Arbeitsaufwand erforderlich machen. Deshalb wird von der Einführung eines komplizierten Budgetprozesses abgesehen.

Die Differenz zwischen der Abrechnung 2009 (CHF 3'979'595) und der Verbuchung in der Rechnung 2009 (CHF 5'900'000) von CHF 1'920'405 wird in der Rechnung 2010 gutgeschrieben. Die zu Gunsten der Rechnung 2009 verbuchten CHF 1'914'757 sind die Differenz zwischen der Abrechnung 2008 von CHF 3'985'243 und der Verbuchung in der Rechnung 2008 von CHF 5'700'000.

9. Beitrag der Gemeinden

Gemäss dem seit 1. Januar 1998 gültigen kantonalen Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Gesetz) beteiligen sich die Gemeinden mindestens zur Hälfte am Gesamtbetrag der ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs. Die budgetierten Beiträge wurden den Gemeinden im Frühjahr 2009 in Rechnung gestellt. Gestützt auf den Regierungsratsbeschluss Nr. 1593 vom 3. November 2009 zum neuen, per 1. Januar 2010 in Kraft gesetzten Finanzausgleichsgesetz (SGS 185) wird auf die Schlussabrechnung der Abgeltung der ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs verzichtet. Es wird festgehalten, dass die Gemeinden im Jahr 2010 keine Nachzahlungen, respektive keine Rückzahlungen für die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs des Jahres 2009 zu leisten haben. Dies auf Grund der Tatsache, dass die Kostenneutralität zwischen dem Kanton und den Gemeinden

beim Wechsel vom bisherigen zum neuen Finanzausgleich nicht mehr gewährleistet gewesen wäre, wenn man diese Zahlungen im Jahr 2010 nachträglich belastet hätte.

10. Zuständigkeit des Landrates

Gemäss § 14 des Staatsvertrages sind dem Landrat als zuständiges Organ des Kantons die Abrechnungen und die finanziellen Leistungen zur Genehmigung vorzulegen.

11. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 5. April 2011

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:
Krähenbühl

der Landschreiber:
Mundschin

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzausgleichsgesetzes)

12. Anhang

Tabelle 1: Linienabschnitte auf kantonsfremdem Gebiet (Stand: 31.12.2009)

Tabelle 2: Linienänderungen im Betriebsjahr 2009

Tabelle 3: Leistungsüberhang Tram und Bus in gewichteten Kursstunden auf kantonsfremdem Gebiet

Tabelle 4: Gewichtung (Äquivalenzziffer) nach Fahrzeuggrösse

Tabelle 5: Passagierfrequenzen, Personalkilometer und Verkehrsertrag auf den basellandschaftlichen Streckenabschnitten

Tabelle 6: Abgeltungsrechnung - Details

Tabelle 6 a: Abgeltungsrechnung - Zusammenfassung

Tabelle 6 b: Abgeltungsrechnung - Aufwand Tramlinien

Tabelle 6 c: Abgeltungsrechnung - Ertrag Tramlinien

Tabelle 6 d: Abgeltungsrechnung - Aufwand Buslinien

Tabelle 6 e: Abgeltungsrechnung - Ertrag Buslinien

Grafik: Darstellung Abgeltungsrechnung 2009 - Kostengrenzüberschreitende ÖV-Linien BS-BL 2009

Grafik: Entwicklung der Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien BS-BL 1992-2009

Tabelle 1: Linienabschnitte auf kantonsfremdem Gebiet (Stand: 31.12.2009)

BVB auf BL-Gebiet	BLT / AAGL auf BS-Gebiet
Tramlinien: 02 Zoo Dorenbach - Kronenplatz Binningen 03 Breite - Birsfelden Hard 06 Morgartenring - Allschwil 14 Schänzli - Pratteln Buslinien: 31 Bachgraben - Allschwil Dorf 33 Parkallee - Schönenbuch 34 Zoo Dorenbach - Bottmingen 38 Bachgraben - Allschwil Dorf 48 Parkallee - Bachgraben	Tramlinien: 10 Dreispitz - Dorenbach 11 Dreispitz - St.Louis Grenze 17 Dorenbach - Wiesenplatz Buslinien: 37 Bedrettostrasse - Aeschenplatz 47 Bedrettostrasse - St. Jakob 70 Breite - Aeschenplatz 80 Breite - Aeschenplatz

Tabelle 2: Linienänderungen im Betriebsjahr 2009 (resp. ab 14.12.08)

Buslinie 31	ab 14.Dezember 2008	Neue Linie von Allschwil in Richtung Claraplatz
Buslinie 38	ab 14.Dezember 2008	Die Fahrten der Linie 38 von Allschwil nach Claraplatz werden ausgedünnt bzw. durch die Linie 31 übernommen
Buslinie 47	ab 13.Dezember 2009	Neue Verbindung von Bottmingen via Basel St. Jakob nach Muttenz
Buslinie 48	ab 13.Dezember 2009	Neue Verbindung von Bahnhof SBB via Allschwil nach Bachgraben

Tabelle 3: Leistungsüberhang Tram und Bus in gewichteten Kursstunden auf kantonsfremdem Gebiet (Grundlage zur Bestimmung der betriebsführenden Unternehmung)

	Tram		Bus	
	2008 gew. Kurs-Std.	2009 gew. Kurs-Std.	2008 gew. Kurs-Std.	2009 gew. Kurs-Std.
pro Jahr				
BLT/AAGL (in BS)	275'672	261'914	26'906	29'255
BVB (in BL)	204'082	206'724	40'017	39'006
Total	-71'590	-55'190	13'111	9'751
	zu Gunsten BL		zu Lasten BL	

Bestimmung der betriebsführenden Unternehmung:

beim Tram: Leistungsüberhang BLT → Kostensätze BLT
 beim Bus: Leistungsüberhang BVB → Kostensätze BVB

Tabelle 4: Gewichtung (Äquivalenzziffer) nach Fahrzeuggrösse

Tram / Bus	Gefässart	Gewichtung
Tram	Be 4	1.0
	Be 4/4	1.0
	Be 4/6	1.5
	Be 4/8	2.0
	Be 4/6 S	2.1
	Be 6/8 / Be 6/10	3.5
Bus	Minibus	0.5
	Midibus	0.8
	Normalbus	1.0
	Gelenkbus	1.3

Tabelle 5: Passagierfrequenzen, Personenkilometer und Verkehrsertrag auf den basellandschaftlichen Streckenabschnitten

Linie	Passagierfrequenzen		Personenkilometer		Verkehrsertrag in Fr.	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
2	682'363	718'701	806'834	781'212	396'322	407'737
3	1'353'446	1'378'844	1'469'417	1'529'306	720'329	732'561
6	2'403'550	2'356'145	5'536'005	5'053'370	2'154'729	2'016'521
14	3'138'972	3'016'503	13'703'459	12'347'590	5'282'352	4'891'438
Total Tram	7'578'331	7'470'193	21'515'715	19'711'478	8'553'732	8'048'257
31	0	127'858	0	137'412	0	57'496
33	491'550	582'719	1'596'863	1'845'522	697'173	787'034
34	1'386'220	1'504'497	3'351'858	3'559'623	1'341'430	1'400'036
38	249'098	147'188	516'728	461'098	218'904	192'425
Total Bus	2'126'868	2'362'262	5'465'449	6'003'655	2'257'507	2'436'991
Gesamt	9'705'199	9'832'455	26'981'164	25'715'133	10'811'239	10'485'248

Für das Jahr 2009 wurden die Verkehrseinnahmen TNW wiederum mit dem Schlüssel Personenkilometer = 40% - beförderte Fahrgäste (Einsteiger) = 60% verteilt. Wie unter Punkt 6.2. erläutert beziehen sich die TNW Erträge auf das Fahrplanjahr. Den mit Fahrplanwechsel 2009/2010 eingeführten Buslinien 47 und 48 wurden daher im Jahr 2009 noch keine Erträge zugeschrieben

Die Verteilung auf die Linienabschnitte erfolgt auf Grund der Personenkilometer.

Die TNW-Tarife bei den Einzelbilletten, Mehrfahrten- und Tageskarten wurden letztmals per 12. Dezember 2004, die Monatsabonnemente per 01. Juli 2007 und die Jahresabonnemente per 01. Januar 2008 erhöht.

Tabelle 6: Abgeltungsrechnung - Details

2009			
	BVB auf BL-Gebiet	BLT/AAGL auf BS-Gebiet	Überhang zu Lasten BL zu Gunsten BL = ()
TRAM	Fr.	Fr.	Fr.
Kosten			
Territorial zuscheidbar	2'953'992	4'149'052	(1'195'060)
Zeitabhängig, Fahrpersonal	3'676'044	4'461'368	(785'324)
Kilometerabhängig	4'912'641	5'224'692	(312'051)
Total Kosten	11'542'677	13'835'112	(2'292'435)
Erlös			
Verkehrserlös	8'048'257	13'703'023	5'654'766
Nebenerlös	758'733	350'260	(408'473)
Total Erlös	8'806'990	14'053'283	5'246'293
Kostenüberschuss	2'735'687	(218'171)	2'953'858
BUS			
Kosten			
Territorial zuscheidbar	453'061	600'619	(147'558)
Zeitabhängig, Fahrpersonal	2'752'275	2'171'425	580'850
Kilometerabhängig	1'955'029	1'363'260	591'769
Total Kosten	5'160'365	4'135'304	1'025'061
Erlös			
Verkehrserlös	2'436'991	1'365'128	(1'071'863)
Nebenerlös	128'017	35'022	(92'995)
Total Erlös	2'565'008	1'400'150	(1'164'858)
Kostenüberschuss	2'595'357	2'735'154	(139'797)
Überhang Tram und Bus			2'814'061

	Std. / km	Std. / km	Std. / km
Kursstunden gewichtet (für Bestimmung Kostensatz BLT oder BVB)			
Tram	206'724	261'914	(55'190)
Bus	39'006	29'255	9'751
Motorwagen-/Buskursstunden (für Berechnung der zeitabhängigen Fahrpersonalkosten)			
Tram	66'104	80'226	(14'122)
Bus	35'893	28'318	7'575
Kilometer gewichtet (für Berechnung der kilometerabhängigen Kosten)			
Tram	3'270'733	3'478'490	(207'757)
Bus	601'547	419'464	182'083

Tabelle 6 a: Abgeltungsrechnung - Zusammenfassung

ZUSAMMENFASSUNG 2009

1. BVB / BLT - TRAMLINIEN AUF AUSSERKANTONALEM GEBIET 2009

	Linie 2 CHF	Linie 3 CHF	Linie 6 CHF	Linie 14 CHF	BVB auf BL-Gebiet CHF	Linie 10 CHF	Linie 11 CHF	Linie 17 CHF	BLT auf BS-Gebiet CHF	Saldo Tramlinien CHF
AUFWAND	1'066'970	1'402'960	2'873'771	6'198'976	11'542'677	4'873'143	7'976'499	985'470	13'835'112	(2'292'435)
ERTRAG	448'579	861'847	2'220'684	5'275'880	8'806'990	4'606'209	8'700'433	746'641	14'053'283	5'246'293
SALDO	618'391	541'113	653'087	923'096	2'735'687	266'934	(723'934)	238'829	(218'171)	2'953'858
Vorjahr	400'382	616'230	364'553	773'423	2'154'588	284'174	(736'222)	302'633	(149'415)	2'304'003

2. BVB / BLT / AAGL - BUSLINIEN AUF AUSSERKANTONALEM GEBIET 2009

	Linie 31 CHF	Linie 33 CHF	Linie 34 CHF	Linie 38 CHF	Linie 48 CHF	BVB auf BL-Gebiet CHF	Linie 37 CHF	Linie 70 CHF	Linie 80 CHF	BLT/AAGL auf BS-Gebiet CHF	Saldo Buslinien CHF
AUFWAND	236'464	1'874'689	2'488'917	543'838	16'457	5'160'365	3'557'760	367'680	209'864	4'135'304	1'025'061
ERTRAG	62'693	829'920	1'465'939	206'456	0	2'565'008	1'161'679	132'375	106'096	1'400'150	(1'164'858)
SALDO	173'771	1'044'769	1'022'978	337'382	16'457	2'595'357	2'396'081	235'305	103'768	2'735'154	(139'797)
Vorjahr	0	1'110'136	1'124'359	650'249		2'884'744	2'232'115	174'228	70'904	2'477'247	407'497

3. SALDO TRAM UND BUS AUF AUSSERKANTONALEM GEBIET 2009

	BVB auf BL-Gebiet CHF	BLT/AAGL auf BS-Gebiet CHF	Saldo CHF
SALDO	5'331'044	2'516'983	2'814'061
Vorjahr	5'039'332	2'327'832	2'711'500

Legende Saldo:
z.L. BL / z. G. BS
z.G. BL / z.L. BS ()

Tabelle 6 b: Abgeltungsrechnung - Aufwand Tramlinien

AUFWAND TRAMLINIEN 2009										
	BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet				Total BVB auf BL-Gebiet (1)	BLT-Linien auf baselstädtischem Gebiet			Total BLT auf BS-Gebiet (2)	Saldo gemäss Legende (1) - (2)
	Linie 2	Linie 3	Linie 6	Linie 14		Linie 10	Linie 11	Linie 17		
1. Direkt zuscheidbare Kosten										
1.1. Bahnunterhalt	232'233	90'509	295'423	294'125	912'290	107'336	0	22'913	130'249	782'041
1.2. Besonderes					0			0	0	0
1.3. Energieaufwand gemäss Unterlagen BVB	79'085	121'086	268'836	600'195	1'069'202	0	0	0	0	1'069'202
1.4. Leitstelle	16'652	26'673	42'188	99'579	185'092	40'125	0	8'641	48'766	136'326
1.5. Direkte Trägerkosten	44'917	78'600	194'232	469'659	787'408	478'726	379'795	84'108	942'629	(155'221)
1.6. Mitbenützungsentanschädigung	0	0	0	0	0	891'293	1'961'288	174'827	3'027'408	(3'027'408)
Total 1.	372'887	316'868	800'679	1'463'558	2'953'992	1'517'480	2'341'083	290'489	4'149'052	(1'195'060)
2. Zeitabhängige Aufwendungen	330'713	529'741	837'876	1'977'714	3'676'044	1'525'215	2'570'962	365'191	4'461'368	(785'324)
Total 2.	330'713	529'741	837'876	1'977'714	3'676'044	1'525'215	2'570'962	365'191	4'461'368	(785'324)
3. Kilometerabhängige Aufwendungen	363'370	556'351	1'235'216	2'757'704	4'912'641	1'830'448	3'064'454	329'790	5'224'692	(312'051)
Total 3.	363'370	556'351	1'235'216	2'757'704	4'912'641	1'830'448	3'064'454	329'790	5'224'692	(312'051)
Total AUFWAND	1'066'970	1'402'960	2'873'771	6'198'976	11'542'677	4'873'143	7'976'499	985'470	13'835'112	(2'292'435)
TOTAL AUFWAND 2008	846'088	1'479'232	2'745'971	6'479'202	11'550'493	4'973'029	8'080'913	1'003'301	14'057'243	(2'506'750)
Veränderung absolut	220'882	(76'272)	127'800	(280'226)	(7'816)	(99'886)	(104'414)	(17'831)	(222'131)	214'315
Veränderung in Prozent	26.1%	-5.2%	4.7%	-4.3%	-0.1%	-2.0%	-1.3%	-1.8%	-1.6%	-8.5%
Grundlagen (STD+KM) für Berechnungen Aufwand Tramlinien 2008										
Kriterien	Linien				Total BVB auf auf baselländ. Gebiet	Linien			Total BLT auf baselstätt. Gebiet	Saldo gemäss Legende
	2	3	6	14		10	11	17		
Stunden ungewichtet	11'894	28'578	15'067	106'976	162'515	48'960	84'218	12'892	146'070	16'445
Motorwagenkursstunden	5'947	9'526	15'067	35'564	66'104	27'427	46'232	6'567	80'226	(14'122)
Stunden gewichtet	18'436	28'578	52'735	106'976	206'724	89'755	152'337	19'822	261'914	(55'189)
Kilometer ungewichtet	156'080	370'407	234'966	1'836'021	2'597'474	664'796	1'127'931	142'802	1'935'529	661'945
Kilometer gewichtet	241'924	370'407	822'381	1'836'021	3'270'733	1'218'674	2'040'249	219'567	3'478'490	(207'757)
Legende Saldo: z.L. BL / z.G. BS z.G. BL / z.L. BS ()										

Tabelle 6 d: Abgeltungsrechnung - Aufwand Buslinien

AUFWAND BUSLINIEN 2009	BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet				Total BVB auf BL-Gebiet (1)	BLT-/AAGL-Linien auf baselstädtischem Gebiet			Total BLT/AAGL auf BS-Gebiet (2)	Saldo gemäss Legende (1) - (2)
	Linie 31	Linie 33	Linie 34	Linie 38	Linie 48	Linie 37	Linie 70	Linie 80		
1. Direkt zuscheidbare Aufwendungen										
1.1. Unterhalt Haltestellen und Schutzinseln	21'424	51'066	62'158	21'687	0	0	0	0	0	156'335
1.2. Direkte Trägerkosten	9'238	125'737	135'443	26'308	0	129'674	0	0	129'674	167'052
1.3. Mitbenützungsschädigung	0	0	0	0	0	138'312	0	0	138'312	(138'312)
1.4. Spätbetrieb Margarethen-Bus AG	0	0	0	0	0	332'633	0	0	332'633	(332'633)
Total 1.	30'662	176'803	197'601	47'995	0	600'619	0	0	600'619	(147'558)
2. Zeitabhängige Aufwendungen										
Total 2.	125'218	1'058'184	1'268'824	290'924	9'125	1'895'070	181'885	94'470	2'171'425	580'850
3. Kilometerabhängige Aufwendungen										
Total 3.	80'584	639'702	1'022'492	204'919	7'332	1'062'071	185'795	115'394	1'363'260	591'769
TOTAL AUFWAND	236'464	1'874'689	2'488'917	543'838	16'457	3'557'760	367'680	209'864	4'135'304	1'025'061
TOTAL AUFWAND 2008	0	1'879'245	2'513'436	890'621	0	3'431'291	375'701	163'808	3'970'800	1'312'502
Veränderung absolut	236'464	(4'556)	(24'519)	(346'783)	16'457	126'469	(8'021)	46'056	164'504	(287'441)
Veränderung in Prozent						-2.3%			4.1%	-21.9%

Grundlagen (STD+KM) für Berechnungen Aufwand Buslinien 2009

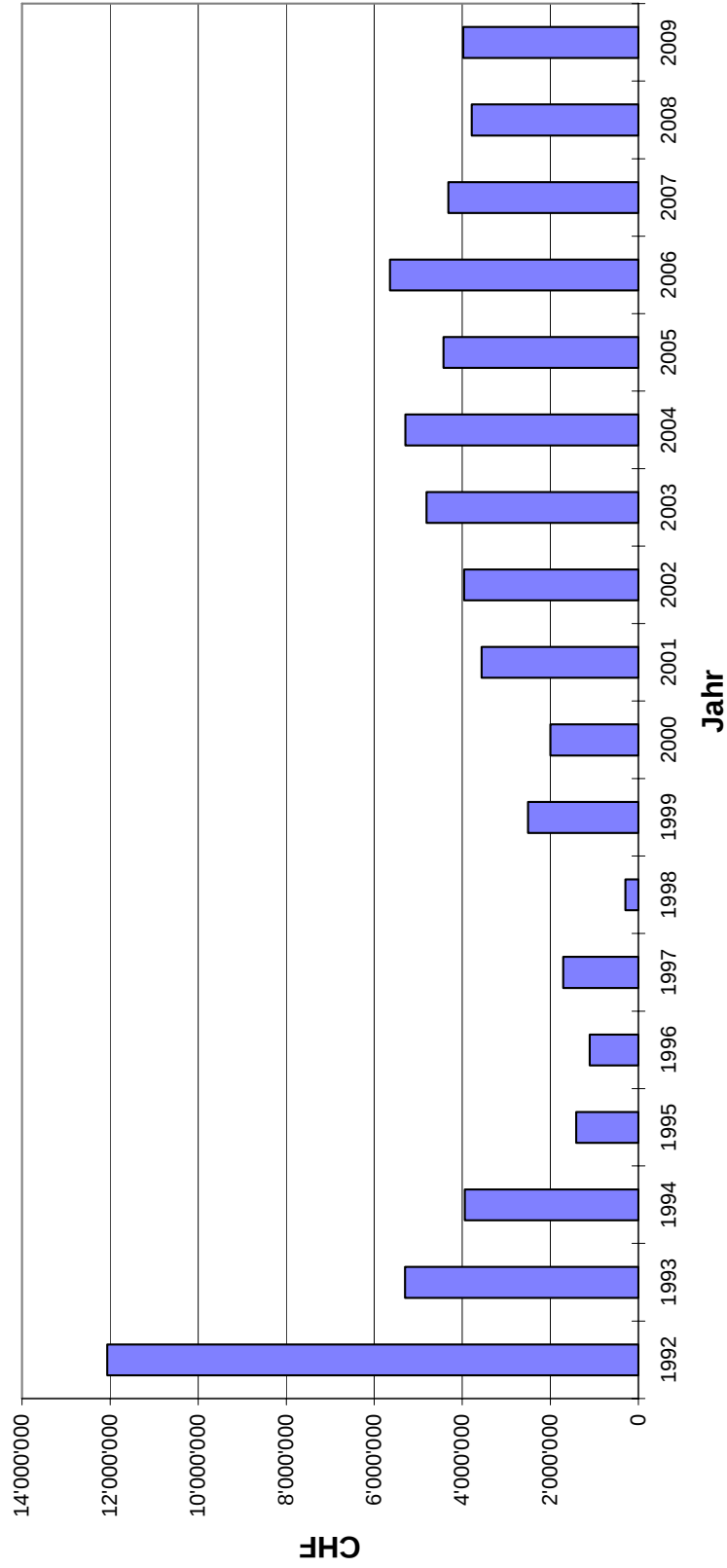
Kriterien	Linien					Total BVB auf auf baselland. Gebiet	Linien			Total BLT/AAGL auf baselstädt. Gebiet	Saldo gemäss Legende
	31	33	34	38	48		37	70	80		
Stunden ungewichtet	1633	13'900	16'547	3'794	119	35'893	24'714	2'372	1'232	28'318	7'575
Stunden gewichtet	1633	13'330	20'129	3'794	119	39'006	24'714	3'016	1'525	29'255	9'751
Kilometer ungewichtet	24'795	204'704	257'703	63'052	2'256	552'510	326'791	44'861	28'747	400'399	152'111
Kilometer gewichtet	24'795	196'831	314'613	63'052	2'256	601'547	326'791	57'168	35'506	419'464	182'083

Legende Saldo: z.L. BL / z. G. BS
z.G. BL / z.L. BS ()

Tabelle 6 e: Abgeltungsrechnung - Ertrag Buslinien

ERTRAG BUSLINIEN 2009	BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet					Total BVB auf BL-Gebiet (1)	BLT-/AAGL-Lini Linie 37
	Linie 31	Linie 33	Linie 34	Linie 38	Linie 48		
1. Verkehrsertrag							
1.1. Tarifverbund, Spezialtarife, Taxzuschläge usw.	57'496	787'034	1'400'036	192'425	0	2'436'991	1'134'252
Total Verkehrsertrag	57'496	787'034	1'400'036	192'425	0	2'436'991	1'134'252
2. Nebenertrag							
2.1. Reklameeinnahmen	5'197	42'886	65'903	14'031	0	128'017	27'427
Total Nebenertrag	5'197	42'886	65'903	14'031	0	128'017	27'427
TOTAL ERTRAG	62'693	829'920	1'465'939	206'456	0	2'565'008	1'161'679
TOTAL ERTRAG 2008	0	769'109	1'389'077	240'372	0	2'398'558	1'199'176
Veränderung absolut		60'811	76'862	(33'916)		103'757	(37'497)
Veränderung in Prozent		7.9%	5.5%	-14.1%		4.3%	-3.1%

Entwicklung der Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien BS-BL 1992 - 2008



Landratsbeschluss

über Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2009

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf die Vereinbarung zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt betreffend die Basler Verkehrsbetriebe 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, beschliesst:

1. Die Abrechnung 2009 über CHF 3'979'595 zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft wird genehmigt.
2. Der Landrat nimmt zur Kenntnis, dass den Gemeinden der budgetierte Anteil an den Kosten des öffentlichen Verkehrs für das Jahr 2009 im Frühjahr 2009 belastet wurde. Auf Grund des neuen Finanzausgleichsgesetzes entfällt im Jahr 2010 die Schlussabrechnung über die Gemeindebeiträge an den öffentlichen Verkehr für das Jahr 2009.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: