



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2013

Datum: 28. April 2015

Nummer: 2015-173

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](#)

---



**2015/173**

**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

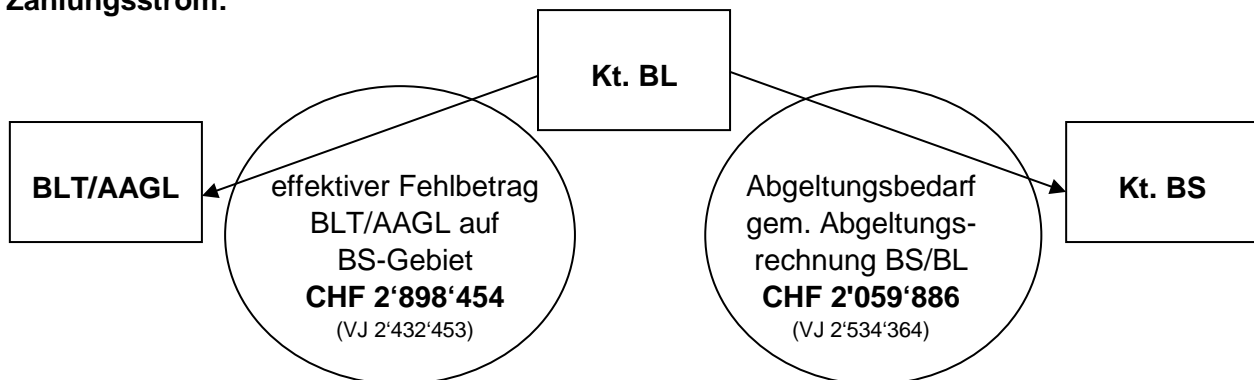
**Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2013**

vom 28. April 2015

## 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, GS 28.323). 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 2013 CHF 2'898'454. Der Kanton Basel-Stadt bezahlt im Gegenzug der BVB die ungedeckten Kosten auf deren Linien auf basellandschaftlichem Territorium. Der Staatsvertrag geht davon aus, dass die BVB auf basellandschaftlichem Gebiet möglichst gleichviel Fahrleistung wie die BLT/AAGL auf baselstädtischem Gebiet erbringt. Dies ist nie vollständig möglich. Daher 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 2'059'886. 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 2013 für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL beträgt insgesamt **CHF 4'958'340** und liegt damit **6%** unter dem Budget von **CHF 5'300'000**. Gegenüber dem Vorjahr (CHF 4'966'817) nahm der Abrechnungsbetrag um **CHF 8'477** ab.

## 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 2012</i>	7
6.	Methodik der Abgeltungsrechnung	9
6.1.	<i>Ermittlung der Kosten</i>	9
6.2.	<i>Ermittlung der Erlöse</i>	9
6.3.	<i>Ermittlung des Ergebnisses aus der Abgeltungsrechnung</i>	9
7.	Ergebnis der Abgeltungsrechnung	10
7.1.	<i>Veränderung Verkehrs- und Nebenerträge</i>	11
7.2.	<i>Veränderung der Tram- und Buskosten</i>	12
7.3.	<i>Zusammensetzung und Aufgabe der Prüfgruppe</i>	12
8.	Berechnung der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft	13
8.1.	<i>Darstellung der Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL</i>	13
8.2.	<i>Finanzfluss zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft 2013 und 2014</i>	14
8.3.	<i>Budget - Rechnung - Abrechnung 2013</i>	15
8.4.	<i>Finanzrechtliche Prüfung</i>	15
9.	Beitrag der Gemeinden	16
10.	Zuständigkeit des Landrates	16
11.	Antrag	16

Anhang 18

### 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 (SGS 480.1, GS 28.323) legt die Grundlagen der jährlich zu erstellenden Abgeltungsrechnung BVB/BLT/AAGL<sup>1</sup> 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.

---

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

## 4. Darstellung der Abrechnung

### Leistungen auf jeweils fremdem Kantonsgebiet 2013

#### 1. Kosten-/Ertragsüberschuss gem. Abgeltungsrechnung

	Tram	Bus	Tram und Bus
Kostenüberschuss der BVB auf BL-Gebiet CHF 2.75 Mio. (Nutzer ist BL)	Kostenüberschuss der BLT auf BS-Gebiet CHF 0.67 Mio. (Nutzer ist BS)	Kostenüberschuss der BVB auf BL-Gebiet CHF 2.59 Mio. (Nutzer ist BL)	Kostenüberschuss der BLT auf BS-Gebiet CHF 2.61 Mio. (Nutzer ist BS)
	Kostenüberschuss der BVB auf BL-Gebiet CHF 5.34 Mio. (Nutzer ist BL)		Kostenüberschuss der BLT auf BS-Gebiet CHF 3.28 Mio. (Nutzer ist BS)
	Überhang zu Lasten Kt. BL CHF 2.08 Mio.	Überhang zu Gunsten Kt. BL CHF 0.02 Mio.	Überhang zu Lasten Kt. BL CHF 2.06 Mio.
<b>Total Überhang zu Lasten BL</b>	<b>CHF 2.08 Mio.</b>	<b>- CHF 0.02 Mio.</b>	<b>CHF 2.06 Mio.</b>
			Geldfluss BL an BS

#### 2. Effektive Kosten der AAGL/BLT

Fehlbetrag BLT/AAGL auf BS-Gebiet

CHF 1.31 Mio.	CHF 1.58 Mio.	CHF 2.89 Mio.
		Geldfluss BL an BLT und AAGL

#### 3. Gesamte Kosten BL für Grenz-überschreitende ÖV-Linien

CHF 3.39 Mio.	CHF 1.56 Mio.	CHF 4.96 Mio.
---------------	---------------	---------------

## 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 2013 ergibt sich ein Überhang von CHF 2'059'886 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 3'276'293), höher ist als die effektiven Kosten, die der BLT und der AAGL abgegolten werden (CHF 2'898'454), entsteht für das Abrechnungsjahr 2013 ein Saldo aus Staatsvertrag zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft im Betrag von CHF 377'839. 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 CHF 1'025'317 zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft.
- Die Differenz im Bereich des Tramverkehrs resultiert vorwiegend aus dem Abgrenzungsproblem zwischen den in der Abgeltungsrechnung berücksichtigten Kosten für die Mitbenützungsschädigung der BLT auf baselstädtischem Gebiet und den in der Rechnung der BLT enthaltenen Kosten. Daraus ergibt sich eine Differenz von CHF 647'478 zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft. Die Details dazu werden unter Punkt 5.4 erläutert.

### 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 2'059'886) und den effektiven Fehlbeträgen der BLT und der AAGL auf baselstädtischem Gebiet (CHF 2'898'454) zusammen. Die gesamten Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien betragen somit CHF 4'958'340.

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 2013 auf CHF 5'336'179. 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 8'000'000 betragen. Dieser hohe Betrag resultiert daraus, dass die BVB ihre Leistungen zu deutlich höheren Preisen erbringt als die BLT und die AAGL.

Demgegenüber stellt sich auch die Frage, wie hoch die Kosten für den Kanton Basel-Landschaft wären, wenn die BVB ihre Leistungen zu ähnlichen Konditionen wie die BLT erbringen würde. Im Trambetrieb wäre mit keiner Kostenersparnis zu rechnen, da die Kilometer- und Stunden-Leistungen der BVB in der Abgeltungsrechnung bereits mit den Kostensätzen der BLT berechnet werden. Bei den Buslinien könnte gemäss einer groben Schätzung mit Minderkosten von +/- CHF 200'000 gerechnet werden. Wie weit sich die Kosten bei den direkten Trägerkosten (Energie, Leitstelle, Mitbenützungsschädigung, Bahnunterhalt etc.) reduzieren würden, kann nicht abgeschätzt werden.

#### **5.4. Veränderung des Abgeltungsbedarfs gegenüber der Abrechnung 2012**

Gesamthaft hat sich der Abgeltungsbedarf gegenüber dem Vorjahr um CHF 8'477 verringert. Auf den ersten Blick scheint es, als ob fast keine Veränderung stattgefunden hat. Effektiv sind aber die ungedeckten Kosten, welche die BVB auf basellandschaftlichem Boden geltend macht um CHF 911'010 gesunken. Die ungedeckten Kosten der BLT und der AAGL, welche in die Abgeltungsrechnung einfließen sind gegenüber 2012 ebenfalls um CHF 436'532 gesunken. Daraus resultiert in der Abgeltungsrechnung ein um CHF 474'478 tieferer Abgeltungsbedarf, welcher der Kanton BL an den Kanton BS abgelden muss. Die effektiven ungedeckten Kosten, welche die BLT und die AAGL gegenüber dem Kanton BL geltend machen sind um CHF 466'001 gestiegen. Daraus ergibt sich die Veränderung gegenüber dem Jahr 2012 von CHF 8'477.

Die Minderkosten aus der Abgeltungsrechnung sind auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. So konnten sowohl die BLT wie auch die BVB auf den Tramlinien deutlich höhere Erträge generieren. Dies in Folge der TNW-Tarifmassnahmen, die im Jahr 2013 ihre Wirkung entfaltet haben.

Bei der BLT und AAGL sind die Erträge um CHF 606'887 und die Kosten um CHF 170'355 gestiegen. Daraus ergibt sich die vorgenannte Veränderung von CHF 436'532 zu Gunsten des Kantons BS.

Die BVB konnte die Erträge auf den Tramlinien um CHF 305'112 und auf den Buslinien um CHF 67'358 steigern. Die Kosten sanken bei den Tramlinien um CHF 134'689 und bei den Buslinien um CHF 403'851. Daraus resultiert die Veränderung gegenüber der Abrechnung 2012 von CHF 911'010 zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft. Wobei CHF 316'084 auf eine ausserordentliche Korrektur bei den Buskosten zurückzuführen sind. Es hat sich gezeigt, dass sich bei der Datenerhebung durch die BVB für die Abrechnung 2012 ein Fehler eingeschlichen hat. Das heisst, die Abrechnung 2012 hätte rund CHF 158'042 tiefer ausfallen müssen bzw. die Abrechnung 2013 wäre ohne diese Korrektur CHF 158'042 höher ausgefallen. Entsprechend beträgt die effektive Veränderung gegenüber 2012 bei den Buskosten CHF 87'767 und über

alle BVB-Linien CHF 594'926 zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft. Damit liegen die Veränderungen der BLT/AAGL und der BVB in einem vergleichbaren Rahmen.

Auf den Tramlinien der BLT sind die effektiven ungedeckten Kosten, welche die BLT dem Kanton Basel-Landschaft in Rechnung stellt von CHF 765'807 (2012) auf CHF 1'313'987 (2013) um CHF 548'180 angestiegen. Dieser vermeintliche Anstieg ist auf folgenden Sachverhalt zurückzuführen:

Die BVB stellt der BLT die Mitbenützungsschädigung (MBE) für die Nutzung der Infrastruktur auf baselstädtischem Gebiet in Rechnung. Dies erfolgte jeweils in Form einer Akontorechnung im laufenden Jahr und der Endabrechnung anfangs des folgenden Jahres. Die BLT wiederum stellt dem Kanton Basel-Landschaft die "effektiven" Kosten der BLT auf den baselstädtischen Linienabschnitten in Rechnung. Zum Zeitpunkt der Rechnungsabschlüsse der BLT liegen die Endabrechnungen der BVB für das entsprechende Jahr noch nicht vor. Die BLT verrechnete dem Kanton daher die Akontorechnung aus dem aktuellen Jahr und den Saldo aus der Schlussrechnung des Vorjahres. Die Akontorechnung der BVB für das Jahr 2012 (CHF 3'700'000) war zu tief angesetzt. Die Endabrechnung fiel deutlich höher aus (CHF 4'200'909). Die Differenz von CHF 500'909 ist gemeinsam mit der Akontozahlung für das Jahr 2013 von CHF 4'200'000 in die Abrechnung 2013 eingeflossen. Auf Grund dieser stellte die BLT dem Kanton BL die ungedeckten Kosten für die baselstädtischen Linienabschnitte für das Jahr 2013 in Rechnung. Das heisst die effektiven Kosten der BLT hätten 2012 rund CHF 500'000 höher und 2013 dafür CHF 500'000 tiefer ausfallen sollen. Auf diesen Umstand wurde bereits in der Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2012 hingewiesen. Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht diesen Sachverhalt.

Abrechnungsjahr	MBE gem. BLT			MBE gem. BVB
	Akonto	Saldo aus Schlussabrechnung Vorjahr	Total MBE in Abrechnung BLT	
2012	3'700'000	20'499	3'720'499	4'200'909
2013	4'200'000	500'909	4'700'909	4'081'831
2014	4'200'000*	-118'169	4'081'831	4'200'000*

\* Annahme - die Abrechnung der BVB liegt noch nicht vor

Wenn man die zeitlich verschobene Erfassung der MBE ausblendet, haben die ungedeckten Kosten der BLT sogar abgenommen. Dies massgeblich auf Grund der höheren Erträge in Folge der Tarifierhöhung.

Weitere Erläuterungen folgen unter Punkt 8.2 „Finanzfluss zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft 2013 und 2014“

## 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 Kosten<sup>2</sup>
- zeitabhängige Fahrpersonalkosten<sup>3</sup>
- kilometerabhängige Kosten<sup>4</sup>

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 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.

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.

---

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

<sup>3</sup> Die Fahrpersonalstundensätze (inkl. Sozialversicherungen) werden mit den entsprechenden Stunden multipliziert.

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

## 7. Ergebnis der Abgeltungsrechnung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Abgeltungsrechnungen 2012 und 2013.

	2012 CHF	2013 CHF	Veränderung CHF
<b>BLT/AAGL auf BS-Gebiet</b>			
Kostenüberschuss Tram	1'419'348	666'509	-752'839
Kostenüberschuss Bus	2'293'477	2'609'784	316'307
Total	<b>3'712'825</b>	<b>3'276'293</b>	<b>-436'532</b>
<b>BVB auf BL-Gebiet</b>			
Kostenüberschuss Tram	3'189'349	2'749'548	-439'801
Kostenüberschuss Bus	3'057'840	2'586'631	-471'209
Total	<b>6'247'189</b>	<b>5'336'179</b>	<b>-911'010</b>
<b>Abgeltung von BL an BS</b>	<b>2'534'364</b>	<b>2'059'886</b>	<b>-474'478</b>

Die Abgeltung von BL an BS entspricht der Differenz der in der Abgeltungsrechnung ermittelten Leistungen bzw. der daraus resultierenden ungedeckten Kosten der BVB auf basellandschaftlichem und der BLT/AAGL auf baselstädtischem Gebiet.

Details zur Abgeltungsrechnung 2013 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 474'478 abgenommen. Nachfolgend sind die Gründe für die Abnahme dargelegt.

Veränderung der Abgeltung gegenüber dem Vorjahr	CHF	CHF
<b>Veränderung Verkehrs- und Nebenertrag</b>		
Zunahme Verkehrsertrag BVB in BL	-381'955	
Abnahme Nebenertrag BVB in BL	9'486	-372'469
Zunahme Verkehrsertrag BLT/AAGL in BS	450'200	
Zunahme Nebenertrag BLT/AAGL in BS	156'687	606'887
		234'418
<b>Veränderung der Tram- und Buskosten</b>		
Abnahme Kosten Unterhalt BVB in BL	-2'501	
Zunahme Kosten Bahnunterhalt BLT in BS	-50'366	-52'867
Abnahme Energieaufwand u. Leitstelle BVB in BL	-31'238	
Zunahme Energieaufwand u. Leitstelle BLT in BS	-11'860	-43'098
Abnahme direkte Trägerkosten + MBE BVB in BL	-35'161	
Abnahme direkte Trägerkosten + MBE BLT in BS	120'934	85'773
Abnahme zeitabhängigen Kosten BVB in BL	-198'116	
Zunahme zeitabhängigen Kosten BLT/AAGL in BS	-214'629	-412'745
Abnahme kilometerabhängige Kosten BVB in BL	-113'482	
Zunahme kilometerabhängige Kosten BLT/AAGL in BS	-14'435	-127'917
Korrektur Buslinien 31 + 38 aus Abrechnung 2012	-158'042	-158'042
<b>= Veränderung der Abgeltung 2012-2013 zu Gunsten BL</b> (Siehe nachfolgende Erläuterungen zu den einzelnen Positionen)		<b>-474'478</b>

- + = 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 im Vergleich zum Vorjahr um CHF 372'469 zugenommen. Bei der BLT/AAGL haben sich der Verkehrsertrag und die Nebenerträge auf baselstädtischem Gebiet um CHF 606'887 erhöht. Auf Grund der gesamthaft stärker gestiegenen Erträge der BLT/AAGL wird der Kanton Basel-

Landschaft in der Abgeltungsrechnung um CHF 234'418 mehr belastet. Die insgesamt höheren Erträge sind zum grössten Teil auf die Tarifmassnahmen des TNW zurückzuführen

## **7.2. Veränderung der Tram- und Buskosten**

Die Kosten der BVB für den Unterhalt auf basellandschaftlichem Gebiet haben sich gegenüber dem Vorjahr praktisch nicht verändert (-CHF 2'501). Der Bahnunterhalt der BLT auf baselstädtischem Gebiet hat gegenüber dem Vorjahr um CHF 50'366 zugenommen. Der Kanton Basel-Landschaft wird dadurch in der Abgeltungsrechnung um CHF 52'867 entlastet.

Die Kosten "Energieaufwand und Leitstelle" haben bei der BVB um CHF 31'238 abgenommen. Bei der BLT/AAGL stiegen diese um CHF 11'860. Da die Kosten bei der BVB gesunken und bei der BLT gestiegen sind, wird der Kanton Basel-Landschaft in der Abgeltungsrechnung um CHF 43'098 entlastet.

Die direkten Trägerkosten der BVB (Kontrolldienst, Leitstellenkosten Bus, Kürzung Vorsteuer etc. inkl. dem Trassenpreis auf der Linie 14 auf basellandschaftlichem Gebiet haben gegenüber dem Vorjahr um CHF 35'161 leicht abgenommen. Die direkten Trägerkosten der BLT auf baselstädtischem Gebiet (inkl. der MBE an die BVB) haben um CHF 120'934 abgenommen. Diese Kosten unterliegen starken Schwankungen und stehen in direktem Zusammenhang mit den getätigten Unterhaltsarbeiten auf dem städtischen Netz. Gesamthaft wird der Kanton Basel-Landschaft dadurch in der Abgeltungsrechnung um CHF 85'773 stärker belastet.

Bei den zeitabhängigen Kosten besteht ein Überhang zu Gunsten der BLT/AAGL bzw. des Kantons Basel-Landschaft. Das heisst, die BLT/AAGL machen mehr zeitabhängige Kosten auf baselstädtischem Gebiet geltend als die BVB auf basellandschaftlichem Gebiet. Die zeitabhängigen Kosten der BLT/AAGL sind im Vergleich zum Vorjahr um CHF 214'629 gestiegen. Die Kosten der BVB sind hingegen um CHF 198'116 gesunken. Dadurch hat der Überhang zu Gunsten Basel-Landschaft um CHF 412'745 zugenommen und der Kanton Basel-Landschaft wird entsprechend entlastet.

Bei den kilometerabhängigen Kosten besteht auch 2013 ein Überhang zu Gunsten der BLT/AAGL. Die kilometerabhängigen Kosten bei der BLT/AAGL sind um CHF 14'435 gestiegen. Die Kosten der BVB auf basellandschaftlichem Boden sind um CHF 113'482 gesunken. In der Folge wird der Kanton Basel-Landschaft in der Abgeltungsrechnung um CHF 127'917 entlastet.

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

## **7.3. Zusammensetzung und Aufgabe der Prüfgruppe**

Die Prüfgruppe der Paritätischen Kommission BVB/BLT, bestehend aus Vertretern der BVB, der BLT, dem Amt für Mobilität Basel-Stadt sowie dem Tiefbauamt, Geschäftsbereich Mobilität 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 Sitzung vom 20. Juni 2014 die Abgeltungsrechnung 2013 mit dem Ergebnis von CHF 2'059'886 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.).

Die BLT erwirtschaftet beim Trambetrieb auf baselstädtischem Gebiet einen Verlust von CHF 1'313'987. In der Abgeltungsrechnung ergibt sich allerdings ein Fehlbetrag von nur CHF 666'509. Die Differenz ergibt den "Saldo aus Staatsvertrag Tram" von CHF 647'478 zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft. Die Gründe hierfür wurden bereits unter Punkt 5.2 bzw. 5.4 erläutert. 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, 47, 80 und 81) auf baselstädtischem Gebiet kleiner als der mit BVB-Kostensätzen berechnete Fehlbetrag gemäss der Abgeltungsrechnung. Diese Differenz ergibt den "Saldo aus Staatsvertrag Bus" von CHF 1'025'317 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

	2012		2013	
	CHF	CHF	CHF	CHF
Ergebnis der Abgeltungsrechnung BVB-Tramlinien auf BL-Gebiet, Kostenüberschuss (aus Tabelle, Seite 10)	3'189'349		2'749'548	
Saldo aus Staatsvertrag Tramlinien	- 653'541		647'478	
Kosten Tramlinien zu Lasten BL	2'535'808	<b>2'535'808</b>	3'397'026	<b>3'397'026</b>
Ergebnis der Abgeltungsrechnung BVB-Buslinien auf BL-Gebiet, Kostenüberschuss zu Lasten BL	3'057'840		2'586'631	
Saldo aus Staatsvertrag Buslinien zu Gunsten BL	- 626'831		- 1'025'317	
Kosten Buslinien zu Lasten BL	2'431'009	<b>2'431'009</b>	1'561'314	<b>1'561'314</b>
<b>Total Kosten zu Lasten BL</b>		<b>4'966'817</b>		<b>4'958'340</b>

## 8.2. Finanzfluss zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft 2013 und 2014

In der nachfolgenden Tabelle wird der Finanzfluss betreffend der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für die Abrechnung 2013 aufgezeigt.

	2013	2014	Total
	CHF	CHF	CHF
Fehlbetrag Tram der BLT auf BS-Gebiet: Zahlung Kanton BL an BLT Rechnung BLT v. 1. April 2014		1'313'987	1'313'987
Fehlbetrag Bus der BLT/AAGL auf BS-Gebiet: Zahlung Kanton BL an BLT/AAGL Rechnung BLT v. 29. Oktober 2013 Rechnung AAGL v. 6. November 2013	1'387'058 197'409		1'387'058 197'409
Überhang in CHF gemäss Abgeltungsrechnung: Zahlung Kanton BL an Kanton BS		2'059'886	2'059'886
Finanzfluss 2013 und 2014	<b>1'584'467</b>	<b>3'373'873</b>	
Total Kosten zu Lasten BL			<b>4'958'340</b>

### 8.3. Budget - Rechnung - Abrechnung 2013

#### Konto 3634 0 000 Innenauftrag 501 115 "Beiträge an Basler Verkehrsbetriebe"

Budget CHF	Rechnung	CHF	Abrechnung CHF
	Verbuchung für 2013	6'300'000	
	Gutschrift aus Abrechnung 2012	- 1'133'183	
5'300'000		5'166'817	<b>4'958'340</b>

Für die Abrechnung des Jahres 2013 wurden CHF 6'300'000 zu Lasten der Rechnung 2013 verbucht. Die Abrechnung gemäss vorliegender Landratsvorlage ist mit CHF 4'958'340 tiefer als budgetiert und auch tiefer als die Abgrenzung von CHF 6'300'000. Die Differenz zwischen der Abrechnung 2013 (CHF 4'958'340) und der Verbuchung in der Rechnung 2013 (CHF 6'300'000) von CHF 1'341'660 wird auf die Rechnung 2014 übertragen. Die zu Gunsten der Rechnung 2013 verbuchten CHF 1'133'183 sind die Differenz zwischen der Abrechnung 2012 von CHF 4'966'817 und der Abgrenzung in der Rechnung 2012 von CHF 6'100'000.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Budgets kann die Veränderung in der Abgeltungsrechnung nur geschätzt werden. Eine Berechnung der Veränderungen ist in dieser komplexen Abrechnung nahezu unmöglich. Auf das Ergebnis der Abrechnung haben viele Faktoren Einfluss: Von der Verteilung der Einnahmen bis zum teilweise stark schwankenden Aufwand für den Bahn- und Linienunterhalt. Die Veränderungen auf den einzelnen Linien können sich im Idealfall gegenseitig ausgleichen oder im schlechteren Fall kumulieren. Dies kann zu grossen Schwankungen in der Abrechnungssumme führen. Für das Jahr 2013 wurden CHF 5'300'000 budgetiert. Die effektiven Kosten gemäss Staatsrechnung 2013 belaufen sich auf CHF 5'166'817. Diese setzen sich aus der Abgrenzung für die Abrechnung 2013 von CHF 6'300'000 und dem "Guthaben" aus der Abrechnung 2012 von CHF 1'133'183 zusammen. Die Abgrenzung von CHF 6'300'000 beruht darauf, dass für das Jahr 2013 mit einer deutlichen Kostensteigerung auf den grenzüberschreitenden Linien gerechnet wurde und zusätzlich CHF 500'000 aus der Abrechnung 2012 zu berücksichtigen sind. Dies wurde unter Punkt 5.4 bereits erläutert. Die Differenz zwischen der Abgrenzung 2013 (CHF 6'300'000) und den Kosten gemäss der Abrechnung 2013 (CHF 4'958'340) von CHF 1'341'660 entlasten die Rechnung 2014.

### 8.4. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. c des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## **9. Beitrag der Gemeinden**

Gemäss dem seit 1. Januar 2010 in Kraft gesetzten Finanzausgleichsgesetz (SGS 185) beteiligen sich die Gemeinden nicht mehr an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs.

## **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, 28. April 2015

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter

### **Beilagen**

⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

⌘ Anhang

Entwurf

**Landratsbeschluss****über Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2013****vom**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf die Vereinbarung vom 26. Januar 1982 (SGS 480.1, GS 28.323) zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt betreffend die Basler Verkehrsbetriebe und die BLT Baselland Transport AG sowie auf das Gesetz vom 18. April 1985 (SGS 480, GS 29.89) zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und auf einen Bericht des Regierungsrates, beschliesst:

Die Abrechnung 2013 über CHF 4'958'340 zulasten des Kantons Basel-Landschaft wird genehmigt.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

## Anhang

- Tabelle 1: Linienabschnitte auf kantonsfremdem Gebiet (Stand: 31.12.2013)
- Tabelle 2: Linienänderungen im Betriebsjahr 2013
- 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: Entwicklung der Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien BS-BL 1992-2013

**Tabelle 1: Linienabschnitte auf kantonsfremdem Gebiet (Stand: 31.12.2013)**

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 80 Breite - Aeschenplatz 81 Breite - Aeschenplatz

**Tabelle 2: Linienänderungen im Betriebsjahr 2013 (resp. ab 09.12.12)**

Keine relevanten Änderungen
-----------------------------

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

pro Jahr	Tram		Bus	
	2012 gew. Kurs-Std.	2013 gew. Kurs-Std.	2012 gew. Kurs-Std.	2013 gew. Kurs-Std.
BLT/AAGL (in BS)	<b>308'968</b>	<b>309'830</b>	31'311	34'905
BVB (in BL)	211'938	208'515	<b>47'247</b>	<b>44'459</b>
Total	-97'030	-101'315	15'936	9'554
	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 (Einsteiger), Personenkilometer und Verkehrsertrag auf den basellandschaftlichen Streckenabschnitten**

Linie	Passagierfrequenzen		Personenkilometer		Verkehrsertrag in CHF	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
2	813'889	816'557	911'708	911'837	439'444	451'036
3	1'375'608	1'410'833	1'494'957	1'511'437	718'596	751'782
6	2'345'865	2'410'016	5'126'658	5'340'254	2'001'136	2'106'316
14	3'192'148	3'168'867	14'032'494	13'830'230	5'218'673	5'361'555
Total Tram	7'727'510	7'806'273	21'565'817	21'593'758	8'377'849	8'670'689
31	101'054	113'022	147'425	236'073	102'811	105'237
33	599'452	606'142	1'938'610	1'831'689	792'736	802'969
34	1'564'028	1'596'898	3'619'017	3'603'516	1'395'640	1'459'553
38	66'945	50'248	400'779	146'731	59'274	65'218
48	157'736	162'619	428'540	457'784	149'287	155'887
Total Bus	2'489'215	2'528'929	6'534'371	6'275'793	2'499'748	2'588'864
Gesamt	10'216'725	10'335'202	28'100'188	27'869'551	10'877'597	11'259'553

Für das Jahr 2011 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.

Die Verteilung auf die Linienabschnitte erfolgt auf Grund der Personenkilometer.

Tabelle 6: Abgeltungsrechnung - Details

2013			
	BVB auf BL-Gebiet	BLT/AAGL auf BS-Gebiet	Überhang zu Lasten BL zu Gunsten BL = ( )
	CHF	CHF	CHF
<b>TRAM</b>			
<b>Kosten</b>			
Territorial zuscheidbar	3'582'612	5'444'449	(1'861'837)
Zeitabhängig, Fahrpersonal	3'639'422	4'861'256	(1'221'834)
Kilometerabhängig	5'078'657	6'295'712	(1'217'055)
<b>Total Kosten</b>	<b>12'300'691</b>	<b>16'601'417</b>	<b>(4'300'726)</b>
<b>Erlös</b>			
Verkehrserlös	8'670'689	15'499'855	6'829'166
Nebenerlös	880'454	435'053	(445'401)
<b>Total Erlös</b>	<b>9'551'143</b>	<b>15'934'908</b>	<b>6'383'765</b>
<b>Kostenüberschuss</b>	<b>2'749'548</b>	<b>666'509</b>	<b>2'083'039</b>
<b>BUS</b>			
Territorial zuscheidbar	429'196	328'049	101'147
Zeitabhängig, Fahrpersonal	2'994'150	2'547'337	446'813
Kilometerabhängig	1'931'174	1'471'056	460'118
<b>Total Kosten</b>	<b>5'354'520</b>	<b>4'346'442</b>	<b>1'008'078</b>
<b>Erlös</b>			
Verkehrserlös	2'588'864	1'579'486	(1'009'378)
Nebenerlös	179'025	157'171	(21'854)
<b>Total Erlös</b>	<b>2'767'889</b>	<b>1'736'658</b>	<b>(1'031'231)</b>
<b>Kostenüberschuss</b>	<b>2'586'631</b>	<b>2'609'784</b>	<b>(23'153)</b>
<b>Überhang Tram und Bus</b>	<b>5'336'179</b>	<b>3'276'293</b>	<b>2'059'886</b>
	Std. / km	Std. / km	Std. / km
<b>Kursstunden gewichtet</b> (für Bestimmung Kostensatz BLT oder BVB)			
Tram	208'515	309'830	(101'315)
Bus	44'459	34'905	9'554
<b>Motorwagen-/Buskursstunden</b> (für Berechnung der zeitabhängigen Fahrpersonalkosten)			
Tram	66'975	89'460	(22'485)
Bus	38'880	33'078	5'802
<b>Kilometer gewichtet</b> (für Berechnung der kilometerabhängigen Kosten)			
Tram	3'255'550	4'035'713	(780'163)
Bus	689'705	525'377	164'328

Tabelle 6 a: Abgeltungsrechnung - Zusammenfassung

## ZUSAMMENFASSUNG 2013

### 1. BVB / BLT - TRAMLINIEN AUF AUSSERKANTONALEM GEBIET

	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	895'901	1'560'755	2'852'097	6'991'938	12'300'691	6'687'460	8'602'168	1'311'789	16'601'417	-4'300'726
ERTRAG	509'137	849'891	2'353'098	5'839'017	9'551'143	5'682'890	9'359'904	892'114	15'934'908	6'383'765
<b>SALDO</b>	<b>386'764</b>	<b>710'864</b>	<b>498'999</b>	<b>1'152'921</b>	<b>2'749'548</b>	<b>1'004'570</b>	<b>-757'736</b>	<b>419'675</b>	<b>666'509</b>	<b>2'083'039</b>
Vorjahr	396'503	700'356	700'063	1'392'427	3'189'349	1'137'770	-3'1'657	313'235	1'419'348	1'770'001

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

	Linie 31 CHF	Linie 33 CHF	Linie 34 CHF	Linie 38 CHF	Linie 48 CHF	Linie 37 CHF	Linie 47 CHF	Linie 80 CHF	Linie 81 CHF	BLT/AAGL auf BS-Gebiet CHF	Saldo Buslinien CHF
AUFWAND	669'161	1'817'989	2'398'325	59'866	409'179	2'660'171	862'130	334'952	489'189	4'346'442	1'008'078
ERTRAG	128'119	855'715	1'540'946	72'272	170'837	1'053'939	350'173	168'756	163'790	1'736'658	-1'031'231
<b>SALDO</b>	<b>541'042</b>	<b>962'274</b>	<b>857'379</b>	<b>-12'406</b>	<b>238'342</b>	<b>1'606'232</b>	<b>511'957</b>	<b>166'196</b>	<b>325'399</b>	<b>2'609'784</b>	<b>-23'153</b>
Vorjahr	499'474	948'373	931'327	433'581	245'085	1'578'155	468'289	54'700	192'333	2'293'477	764'363

### 3. SALDO TRAM UND BUS AUF AUSSERKANTONALEM GEBIET

	BVB auf BL-Gebiet CHF	BLT/AAGL auf BS-Gebiet CHF	Saldo CHF
<b>SALDO</b>	<b>5'336'179</b>	<b>3'276'293</b>	<b>2'059'886</b>
Vorjahr	6'247'189	3'712'825	2'534'364

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

Tabelle 6 b: Abgeltungsrechnung - Aufwand Tramlinien

AUFWAND TRAMLINIEN 2013	BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet				BLT-Linien auf baselstädtischem Gebiet			Total BVB auf BL-Gebiet (1)	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		Linie 10	Linie 11	Linie 17		
1. Direkt zuschreibbare Kosten	79'603	188'927	164'494	67'835	182'853	-	-	500'859	-	-	182'853	318'006	
1.1. Bahnunterhalt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1.2. Besonderes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1.3. Energieaufwand gemäss Unterlagen BVB	73'937	124'842	274'364	-	473'143	-	-	473'143	-	-	-	473'143	
1.4. Leistelle	19'397	32'445	50'853	121'672	224'367	-	-	224'367	-	-	72'829	151'538	
1.5. Direkte Trägerkosten	60'817	101'475	247'935	624'053	1'034'280	528'262	597'55	1'349'963	1'390'180	2'220'648	1'286'232	(251'952)	
1.6. Mitbenützungsschädigung	-	-	-	1'349'963	1'349'963	2'220'648	291'707	3'582'612	2'329'787	3'657'52	5'444'449	(2'552'572)	
<b>Total 1.</b>	<b>233'754</b>	<b>447'689</b>	<b>737'646</b>	<b>2'163'523</b>	<b>3'582'612</b>	<b>2'748'910</b>	<b>3'657'52</b>	<b>12'300'691</b>	<b>6'687'460</b>	<b>8'602'168</b>	<b>1'311'789</b>	<b>(4'300'726)</b>	
2. Zeitabhängige Aufwendungen	314'629	526'283	824'881	1'973'629	3'639'422	2'572'673	420'048	3'639'422	1'868'535	2'572'673	420'048	(1'221'834)	
<b>Total 2.</b>	<b>314'629</b>	<b>526'283</b>	<b>824'881</b>	<b>1'973'629</b>	<b>3'639'422</b>	<b>2'572'673</b>	<b>420'048</b>	<b>3'639'422</b>	<b>1'868'535</b>	<b>2'572'673</b>	<b>420'048</b>	<b>(1'221'834)</b>	
3. Kilometerabhängige Aufwendungen	347'518	586'783	1'289'570	2'854'786	5'078'657	2'489'138	525'989	5'078'657	2'489'138	3'280'585	525'989	(1'217'055)	
<b>Total 3.</b>	<b>347'518</b>	<b>586'783</b>	<b>1'289'570</b>	<b>2'854'786</b>	<b>5'078'657</b>	<b>2'489'138</b>	<b>525'989</b>	<b>5'078'657</b>	<b>2'489'138</b>	<b>3'280'585</b>	<b>525'989</b>	<b>(1'217'055)</b>	
<b>TOTAL AUFWAND</b>	<b>895'901</b>	<b>1'560'755</b>	<b>2'852'097</b>	<b>6'991'938</b>	<b>12'300'691</b>	<b>8'602'168</b>	<b>1'311'789</b>	<b>12'300'691</b>	<b>6'687'460</b>	<b>8'602'168</b>	<b>1'311'789</b>	<b>(4'300'726)</b>	
<b>TOTAL AUFWAND 2012</b>	<b>896'250</b>	<b>1'523'272</b>	<b>2'963'341</b>	<b>7'052'517</b>	<b>12'435'380</b>	<b>8'925'129</b>	<b>1'245'428</b>	<b>12'435'380</b>	<b>6'501'813</b>	<b>8'925'129</b>	<b>1'245'428</b>	<b>(4'236'990)</b>	
<b>Veränderung absolut</b>	(349)	37'483	(111'244)	(60'579)	(134'689)	185'647	66'361	(134'689)	185'647	(322'961)	66'361	(63'736)	
<b>Veränderung in Prozent</b>	0%	2%	-4%	-1%	-1%	3%	5%	-1%	3%	-4%	5%	2%	
<b>Grundlagen (STD+KM) für Berechnungen Aufwand Tramlinien 2013</b>													
Kriterien	Linien						Total BVB auf baselländ. Gebiet			Total BLT auf baselstädt. Gebiet			Saldo gemäss Legende
	2	3	6	14	10	11	17	10	11	17	10	11	
Stunden ungewichtet	17'370	29'055	15'180	108'960	170'565	53'029	78'268	14'369	78'268	14'369	145'666	24'899	
Motorwagenkursstunden	5'790	9'685	15'180	36'320	66'975	34'386	47'344	7'730	47'344	7'730	89'460	-22'485	
Stunden gewichtet	17'370	29'055	53'130	108'960	208'515	120'351	162'424	27'055	162'424	27'055	309'830	-101'315	
Kilometer ungewichtet	222'768	376'143	236'185	1'829'991	2'665'067	703'013	1'013'364	177'220	1'013'364	177'220	1'893'597	771'490	
Kilometer gewichtet	222'768	376'143	826'648	1'829'991	3'255'550	1'595'601	2'102'939	337'173	2'102'939	337'173	4'035'713	-780'163	

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

Tabelle 6 c: Abteilungsrechnung - Ertrag Tramlinien

ERTRAG TRAMLINIEN 2013	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 (2) - (1)
	Linie 2	Linie 3	Line 6	Linie 14		Linie 10	Linie 11	Linie 17		
1. Verkehrsertrag										
1.1. Tarifverbund	451'036	751'782	2'106'316	5'361'555	8'670'689	5'501'220	9'142'727	855'908	15'499'855	6'829'166
<b>Total Verkehrsertrag</b>	<b>451'036</b>	<b>751'782</b>	<b>2'106'316</b>	<b>5'361'555</b>	<b>8'670'689</b>	<b>5'501'220</b>	<b>9'142'727</b>	<b>855'908</b>	<b>15'499'855</b>	<b>6'829'166</b>
2. Nebenertrag										
2.1. Mietzins für Kioske	-	-	31'113		31'113	21'116	-	-	21'116	(9'997)
2.2. Reklameeinnahmen	58'101	98'109	215'669	477'462	849'341	160'554	217'177	36'206	413'937	(435'404)
<b>Total Nebenertrag</b>	<b>58'101</b>	<b>98'109</b>	<b>246'782</b>	<b>477'462</b>	<b>880'454</b>	<b>181'670</b>	<b>217'177</b>	<b>36'206</b>	<b>435'053</b>	<b>(445'401)</b>
<b>TOTAL ERTRAG</b>	<b>509'137</b>	<b>849'891</b>	<b>2'353'098</b>	<b>5'839'017</b>	<b>9'551'143</b>	<b>5'682'890</b>	<b>9'359'904</b>	<b>892'114</b>	<b>15'934'908</b>	<b>6'383'765</b>
<b>TOTAL ERTRAG 2012</b>	<b>499'747</b>	<b>822'916</b>	<b>2'263'278</b>	<b>5'660'090</b>	<b>9'246'031</b>	<b>5'364'043</b>	<b>8'956'787</b>	<b>932'193</b>	<b>15'253'023</b>	<b>6'006'992</b>
<b>Veränderung absolut</b>	9'390	26'975	89'820	178'927	305'112	318'847	403'117	(40'079)	681'885	376'773
<b>Veränderung in Prozent</b>	1.9%	3.3%	4.0%	3.2%	3.3%	5.9%	4.5%	-4.3%	4.5%	6.3%

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

Tabelle 6 d: Abgeltungsrechnung - Aufwand Buslinien

AUFWAND BUSLINIEN 2013	BYB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet				Total EVB 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 47	Linie 80	Linie 81					
1. Direkt zurechenbare Aufwendungen														
1.1. Unterhalt Haltestellen und Schutziseln	23'483	60'127	70'229	26'956	28'344	209'039	-	-	-	-	-	-	-	209'039
1.2. Direkte Trägerkosten	25'668	123'377	194'598	11'059	23'497	378'199	119'617	29'136	-	148'753	29'446	-	-	229'446
Mitbenützungsschuldung	-	-	-	-	-	-	132'486	46'810	-	179'296	-	-	-	(179'296)
1.3. Besonderes	16'093	-	-	(174'135)	-	(158'042)	-	-	-	-	-	-	-	(158'042)
<b>Total 1.</b>	<b>65'244</b>	<b>183'504</b>	<b>264'827</b>	<b>(136'220)</b>	<b>51'841</b>	<b>429'196</b>	<b>252'103</b>	<b>75'946</b>	-	<b>328'049</b>	-	-	-	<b>101'147</b>
2. Zeitabhängige Aufwendungen														
Total 2.	358'328	1'068'360	1'259'961	110'663	196'838	2'994'150	1'572'929	485'702	207'542	281'164	2'547'337	-	-	446'813
3. Kilometerabhängige Aufwendungen														
Total 3.	245'589	566'125	873'537	85'423	160'500	1'931'174	835'139	300'482	127'410	208'025	1'471'056	-	-	460'118
<b>TOTAL AUFWAND</b>	<b>669'161</b>	<b>1'817'989</b>	<b>2'398'325</b>	<b>59'866</b>	<b>409'179</b>	<b>5'354'520</b>	<b>2'660'171</b>	<b>862'130</b>	<b>334'952</b>	<b>489'189</b>	<b>4'346'442</b>	-	-	<b>1'008'078</b>
<b>TOTAL AUFWAND 2012</b>	<b>625'716</b>	<b>1'796'646</b>	<b>2'415'191</b>	<b>509'821</b>	<b>410'997</b>	<b>5'758'371</b>	<b>2'642'355</b>	<b>846'885</b>	<b>242'430</b>	<b>373'463</b>	<b>4'105'133</b>	-	-	<b>1'653'238</b>
Veränderung absolut	43'445	21'343	(16'866)	(449'955)	(1'818)	(403'851)	17'816	15'245	92'522	115'726	241'309	-	-	(645'160)
Veränderung in Prozent	6.9%	1.2%	-0.7%	-86.3%	-0.4%	-7.0%	0.7%	1.8%	38.2%	31.0%	5.9%	-	-	-39.0%
<b>Grundlagen (STD+KM) für Berechnungen Aufwand Buslinien 2013</b>														
Kriterien	Linien												Total BLT/AAGL auf baselstädt. Gebiet	Saldo gemäss Legende
	31	33	34	38	48	37	47	80	81					
Stunden ungewichtet	4'653	13'873	16'361	1'437	2'556	39'880	20'425	2'695	3'651	33'078	-	-	-	5'802
Stunden gewichtet	5'838	13'571	20'055	1'742	3'254	44'459	20'425	6'307	4'705	34'905	-	-	-	9'554
Kilometer ungewichtet	69'939	207'469	255'425	24'829	45'136	602'798	298'264	107'315	35'346	57'643	498'568	-	-	104'230
Kilometer gewichtet	87'710	202'187	311'977	30'508	57'321	689'705	298'264	107'315	45'503	74'295	525'377	-	-	164'328

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

Tabelle 6 e: Abgeltungsrechnung - Ertrag Buslinien

ERTRAG BUSLINIEN 2013	BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet				Total BVB auf BL-Gebiet (1)				BLT-/AAGL-Linien auf baselstädtischem Gebiet				Total BLT/AAGL Gebiet (2)	Saldo gemäss Legende (2) - (1)
	Linie 31	Linie 33	Linie 34	Linie 38	Linie 48	Linie 37	Linie 47	Linie 80	Linie 81					
1. Verkehrsertrag														
1.1. Tarifverbund, Spezialtarife, Taxzuschläge usw.	105'237	802'969	1'459'553	65'218	155'887	1'019'763	260'821	140'211	158'692	1'579'486				
<b>Total Verkehrsertrag</b>	<b>105'237</b>	<b>802'969</b>	<b>1'459'553</b>	<b>65'218</b>	<b>155'887</b>	<b>1'019'763</b>	<b>260'821</b>	<b>140'211</b>	<b>158'692</b>	<b>1'579'486</b>				
2. Nebenertrag														
2.1. Mietzinse für Kloske	22'882	52'746	81'393	7'054	14'950	34'176	10'359	3'926	5'098	53'559				
2.2. Reklameeinnahmen							76'983	24'619		103'612				
2.3. BAV Subventionen	22'882	52'746	81'393	7'054	14'950	34'176	89'352	28'545	5'098	157'171				
<b>Total Nebenertrag</b>	<b>128'119</b>	<b>855'715</b>	<b>1'540'946</b>	<b>72'272</b>	<b>170'837</b>	<b>1'053'939</b>	<b>350'173</b>	<b>168'756</b>	<b>163'790</b>	<b>1'736'658</b>				
<b>TOTAL ERTRAG 2012</b>	<b>126'242</b>	<b>848'273</b>	<b>1'483'864</b>	<b>76'240</b>	<b>165'912</b>	<b>1'064'200</b>	<b>378'596</b>	<b>187'730</b>	<b>181'130</b>	<b>1'811'656</b>				
<b>Veränderung absolut</b>	1'877	7'442	57'082	(3'968)	4'925	(10'261)	(28'423)	(18'974)	(17'340)	(74'996)				
<b>Veränderung in Prozent</b>	1.5%	0.9%	3.8%	-5.2%	3.0%	-1.0%	-7.5%	-10.1%	-9.6%	-4.1%				-16.0%

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

# Entwicklung der Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien BS-BL 1992 - 2013

