

6.4. Finanzprogramm

Das Finanzprogramm (Beilage C) gibt eine Übersicht über die Abgeltungen der ungedeckten Kosten an die Transportunternehmen, welche von der öffentlichen Hand zu entrichten sind. Die Gesamtausgaben für den öffentlichen Verkehr liegen allerdings höher. Insbesondere die Beiträge an Tarifverbundabonnemente des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) und die Investitionsbeiträge an die konzessionierten Transportunternehmen (KTU) sind im Generellen Leistungsauftrag nicht enthalten. Letztere beschliesst der Landrat in separaten Vorlagen.

Die Verkehrsleistungen der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) sind dem Generellen Leistungsauftrag nicht unterstellt. Die Finanzierung dieser Leistungen ist staatsvertraglich geregelt. Danach besteht für die beiden Kantone eine Verpflichtung zur Defizitübernahme. Die finan-

ziellen Leistungen werden in der "Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL" festgestellt und jährlich in separaten Vorlagen dem Landrat zum Entscheid unterbreitet.

Die Erstellung des Finanzprogramms basiert auf folgenden **Grundlagen und Annahmen**:

- Die Entwicklung der Abgeltungen der Transportunternehmen ist den Planrechnungen der Transportunternehmen bis 2008 entnommen. Für das Jahr 2009 wurde von einer Teuerungsrate von 1 % ausgegangen.
- Die neuen Angebote basieren auf Richtofferten der Transportunternehmen.
- Für die neuen Angebote und die gestrichenen Angebote (Sparmassnahmen) wurde ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 1,3 % angenommen.
- Die verkehrs- und finanzpolitischen Massnahmen des Bundes (Entlastungsprogramm 04, Neuer Finanzausgleich, Bahnreform 2) sind nach dem Wissensstand von anfangs Juni 2005 berücksichtigt.

Das Finanzprogramm (Zusammenzug) zeigt in der nachstehenden Tabelle, dass die Gesamtkosten des bisherigen Angebots von CHF 45.4 Mio. auf CHF 47.2 Mio. steigen. Die geschätzte durchschnittliche Teuerungsrate aufgrund der Angaben der Transportunternehmen beträgt 1.3 %. Die neuen Angebote kosten im Ausgangsjahr 2006 CHF 1.6 Mio., und steigen - bedingt durch den Einsatz des neuen Rollmaterials für die Regio-S-Bahn (Flirt) und zusätzlichen Trams auf der Linie 17 - auf fast CHF 5.0 Mio.. Die vorgeschlagenen Sparmassnahmen in der Höhe von CHF 1.4 Mio. fangen diese Mehrkosten der zusätzlichen Angebote nur teilweise auf.

Die Finanzierungsseite ist durch die geplanten verkehrs- und finanzpolitischen Massnahmen des Bundes (Entlastungsprogramm 04, Bahnreform 2, NFA) geprägt. Finanziell wirken sich diese Massnahmen mit mindestens CHF 0.3 Mio. (2006) bis maximal CHF 5.6 Mio. (2008/9) verteuernd auf den öffentlichen Verkehr in unserem Kanton aus. Diese Massnahmen und die Mehrkosten für das Rollmaterial für die Regio-S-Bahn von CHF 2.9 Mio. sind in erster Linie für das sehr deutliche Ansteigen des Finanzbedarfs für die Abgeltungen bei den Transportunternehmen von CHF 27.8 Mio. im Referenzjahr (2005) auf CHF 38.4 Mio. im Schlussjahr 2009 des 5. Generellen Leistungsauftrages verantwortlich. **Der zusätzliche Finanzbedarf von CHF 10.6 Mio. ab 2005 bis 2009 ist grösstenteils (zu 81 %) auf die erwähnten Bundesmassnahmen (insbesondere auf den NFA) und auf das Rollmaterial für die Regio-S-Bahn (Flirt) zurückzuführen.**

	2006 MCHF	2007 MCHF	2008 MCHF	2009 MCHF
Kosten Angebot				
• status quo	45.4	46.0	46.6	47.2
• neue	1.6	4.6	5.0	5.0
abz. Sparmassnahmen	- 1.4	- 1.4	- 1.4	- 1.4
Kosten, total	45.7	49.2	50.2	50.8
abz. Bundesabgeltung	- 17.8	- 17.9	- 18.0	- 18.0
+ Bundesmassnahm.	0.3	0.9	5.6	5.6
Abgeltung des Kantons brutto	28.2	32.2	37.8	38.4
Abgeltung des Kantons netto (nach Abzug der Gemeindebeiträge)	14.1	16.1	18.9	19.2

Abbildung 34: Finanzprogramm²², für Details siehe Anhang C

²² Die Abgeltungen für die Jahre des 4. GLA sind in Kapitel 4.4 dargestellt.

Der 5. Generelle Leistungsauftrag kann im Rahmen der im Finanzplan 2005 bis 2008 aufgezeigten Verschuldung des Kantons realisiert werden.

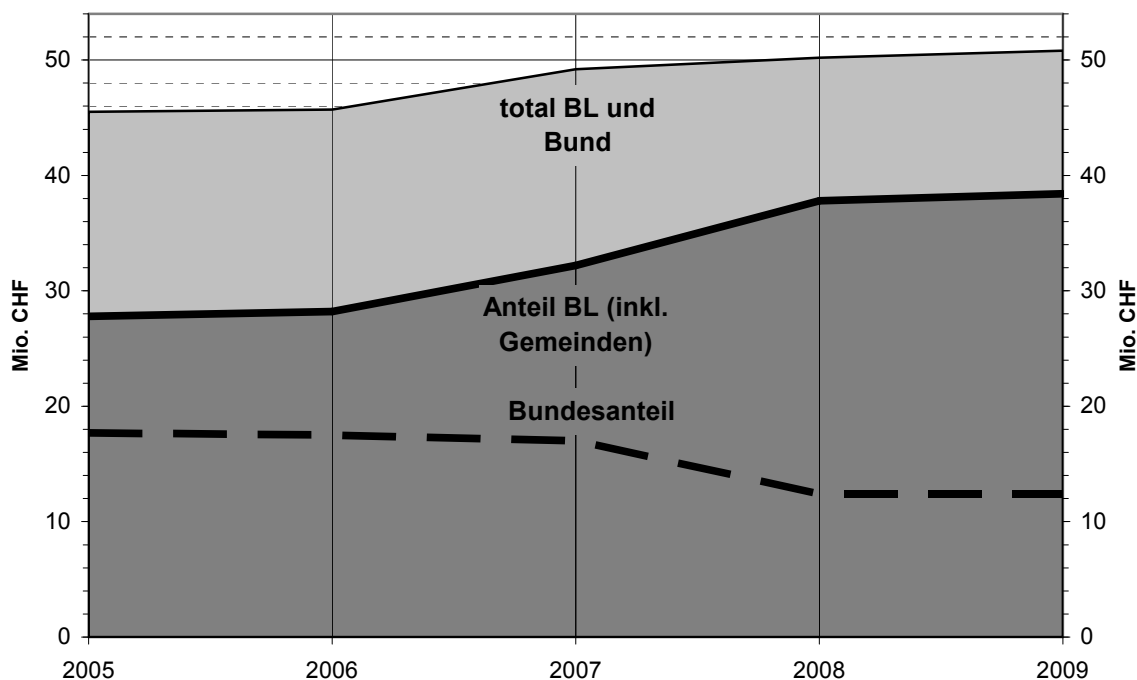


Abbildung 35: Entwicklung der Abgeltung

Als Ergänzung zum Finanzprogramm zeigt Beilage D eine Schätzung der Gemeindebeiträge auf der Basis des Jahres 2006. Die Gemeindebeiträge sind provisorisch, weil die Grundlagen zu ihrer genauen Berechnung heute noch nicht vorliegen. Die Berechnungen basieren auf den Bestimmungen des geltenden Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Angebotdekrets.

Zurzeit befasst sich eine von der Bau- und Umweltschutzdirektion eingesetzte Arbeitsgruppe mit einer Überprüfung des **Gemeindeverteilungsschlüssels**. Die Arbeitsgruppe umfasst 12 Mitglieder, wovon 8 Mitglieder durch den Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) gestellt wurden. Ob die Ergebnisse schon ab Anfangsjahr des 5. Generellen Leistungsauftrages oder erst später umgesetzt werden können, hängt davon ab, wann die Überprüfungsarbeiten abgeschlossen werden können und welche Revisionserfordernisse die Ergebnisse verlangen (Gesetzesrevision ja oder nein).