



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Abrechnung des 5. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009 und Rechenschaftsberichte der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs über die Erfüllung des 5. Generellen Leistungsauftrags 2006 - 2009

Datum: 19. April 2011

Nummer: 2011-117

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](#)



2011/117

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Abrechnung des 5. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009 und Rechenschaftsberichte der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs über die Erfüllung des 5. Generellen Leistungsauftrags 2006 - 2009

vom 19. April 2011

1 Zusammenfassung

Der Landrat hat mit Beschluss 1409 vom [27. Oktober 2005](#) (LRV 2005/196) dem 5. Generellen Leistungsauftrag (GLA) für die Jahre 2006 bis 2009 und mit Beschluss 2103 vom [16. November 2006](#) (LRV 2006/95) der Weiterführung der S9 für die Jahre 2007 bis 2009 zugestimmt.

Die Abrechnungen über die Angebotsvereinbarungen und die Rechenschaftsberichte der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs über die Erfüllung des generellen Leistungsauftrages sind dem Landrat zur Genehmigung vorzulegen.

Das vom Landrat im 5. Generellen Leistungsauftrag beschlossene Finanzprogramm konnte trotz den vom Regierungsrat beschlossenen Probetrieben eingehalten resp. unterschritten werden.

Die Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL werden nach dem gültigen Staatsvertrag vom 26. Januar 1982 abgerechnet und dem Landrat pro Kalenderjahr in einer separaten Vorlage zum Beschluss vorgelegt. Diese sind nicht Bestandteil dieser Vorlage.

2 Rechtliche Grundlagen

Seit dem 1. Januar 1986 ist das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖVG) vom 18. April 1985 (SGS 480) in Kraft. Der Leistungsauftrag, die Mitwirkung des Landrates und die Beitragshöhe der Gemeinden sind darin wie folgt geregelt:

§ 4 Leistungsauftrag

- Der Landrat beschliesst nach Vernehmlassung bei den Gemeinden einen generellen Leistungsauftrag.
- Im generellen Leistungsauftrag werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik, sowie die Grundzüge des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms festgelegt.
- Eine Linie hat regionale Bedeutung, sofern sie im öffentlichen Interesse liegt und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dient.
- Gestützt auf den Generellen Leistungsauftrag schliesst der Regierungsrat mit den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Angebotsvereinbarungen ab.
- Wünsche von Gemeinden, die über den vom Landrat beschlossenen generellen Leistungsauftrag hinausgehen, werden zwischen Gemeinden und Unternehmen zusätzlich vereinbart.

§ 5 Abgeltung ungedeckter Kosten

- Mit den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs vereinbarte Leistungen, für die sich keine kostendeckenden Erträge erzielen lassen, sind als ungedeckte Kosten abzugelten.

§ 11 Mitwirkung des Landrates

- Dem Landrat sind Abrechnungen über die Angebotsvereinbarungen und die Rechenschaftsberichte der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs über die Erfüllung des generellen Leistungsauftrages zur Genehmigung vorzulegen.

§ 8 Beitragshöhe der Gemeindebeiträge

- Die begünstigten Gemeinden beteiligen sich je zur Hälfte an der Finanzierung der Abgeltung der ungedeckten Kosten.
- Die Höhe der Beiträge der einzelnen Gemeinden richtet sich nach der gewichteten Verkehrsbedienung der Stationen auf dem Gemeindegebiet.

Die Bestimmungen gemäss § 8 ÖVG wurde mit Beschluss vom 25. Juni 2009 (GS 36.1180), mit Wirkung ab 1. Januar 2010 aufgehoben. Während der Dauer des 5. GLA galten diese noch.

Die Ermittlung der Verkehrsbedienung, resp. die Gewichtung der Verkehrsmittel ist im Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr vom 17. Mai 1990, in Kraft seit 1. Januar 1990 (SGS 483.1) geregelt.

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes (EBG, 742.101) per 1. Januar 1996 erfolgte auch ein Systemwechsel bei der Ermittlung der Abgeltungsbeiträge. Die Details sind in der Abgeltungsverordnung geregelt.

Pro Fahrplanjahr wird ein Offert- und Bestellverfahren durchgeführt. Die öffentliche Hand (Kantone und Bund) bestellt auf Grund dieser Offerten und Verhandlungen die Leistungen (Leistungsvereinbarung) bei den Transportunternehmen. Die Abgeltung dafür wird ebenfalls zum voraus vereinbart (Angebotsvereinbarung).

3 Zielsetzungen des 5. Generellen Leistungsauftrages

Mit dem 5. Generellen Leistungsauftrag wurden folgende Ziele verfolgt:

1. Der Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsvolumen soll gehalten oder leicht erhöht werden.
2. Auf Linien mit nachweisbarem Nachfragepotenzial wird das Angebot in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ausgebaut.
3. Angebote ohne entsprechende Nachfrage werden nach Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden reduziert oder ganz aufgehoben.
4. Die Summe der Abgeltungen der ungedeckten Kosten an den öffentlichen Verkehr soll möglichst auf dem Stand des Jahres 2006 stabilisiert werden.

4 Zustimmung des Landrates

Der Landrat hat mit Beschluss 1409 vom 27. Oktober 2005 (LRV 2005/196) dem 5. Generellen Leistungsauftrag (GLA) für die Jahre 2006 bis 2009 und mit Beschluss 2103 vom 16. November 2006 (LRV 2006/95) der Weiterführung der S9 für die Jahre 2007 bis 2009 zugestimmt. Damit wurden für 4 Jahre Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie das Betriebsangebot und das Finanzprogramm festgelegt.

5 Materielle Erfüllung des Leistungsauftrages

Im Rahmen des 5. GLA konnten die folgenden Angebotsverbesserungen umgesetzt werden:

- Die Regio-S-Bahn hat sich erfolgreich etabliert. Der Aus- und Neubau von Haltestellen ist weit fortgeschritten. Ein Grossteil der neuen Triebzüge "Flirt" konnte in Betrieb genommen werden.
- Die Neukonzeption des Regionalbuses Liestal, Lausen, Frenkendorf, Füllinsdorf wurde mit dem Fahrplanwechsel 2004/05 umgesetzt. Auf Wunsch der betroffenen Gemeinden hat dieses mit dem Fahrplanwechsel 2008/09 weitreichende Änderungen erfahren. Einzelne Gemeinden drängen auf weitere Anpassungen zur Optimierung des Regionalbuses.
- Die Neukonzeption der Buslinien 83 und 84 im Raum Pratteln - Augst wurde mit dem Fahrplanwechsel 2004/05 umgesetzt.
- Die Linie 33 wird seit dem Fahrplanwechsel 2005/06 via Allschwil nach Schönenbuch geführt. Die neuen Haltestellen im Quartier Bettenacker wurden in Betrieb genommen.
- Die Buslinie 61 verkehrt seit dem Fahrplanwechsel 2004/05 bis nach Oberwil.
- Im Laufental wurde auf den Fahrplanwechsel 2006/07 das neue Buskonzept umgesetzt. Die Region Laufen erhielt ein strukturiertes Liniennetz mit regelmässigen Taktzeiten und fahrplanmässigen Anschlüssen an die Regio-S-Bahn.
- Auf der Waldenbugerbahn verkehren seit dem Fahrplanwechsel 2005/06 vier neue Kurspaare zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend.

Die Verlängerung der Buslinien 70 und 80 vom Aeschenplatz zum Bahnhof SBB konnte nicht realisiert werden. Der Grund dafür sind die schwierigen Verhandlungen mit dem Kanton Basel-

Stadt. Als Teilerfolg kann die auf den Fahrplanwechsel 2009/10 eingeführte Verlängerung dieser Linien bis zur neuen Haltestelle vor der Migrosbank gewertet werden.

Im Trendbericht 2009 über die Benützung des öV-Angebots im Kanton Basel-Landschaft betreffend dem 5. Generellen Leistungsauftrags 2006 - 2009 sind weitere Angaben über die Entwicklungen und Auswirkungen im öV in der betreffenden Periode enthalten.

6 Probetriebe

Nach Inkrafttreten des 5. GLA hat der Landrat bzw. der Regierungsrat (auf Grundlage von § 3 im Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret SGS 483.1)) folgende, zusätzliche Angebote und Probetriebe beschlossen:

- Die S 9 (Sissach - Läuelfingen - Olten) wurde aufgrund der Diskussion um die Weiterführung des Bahnbetriebes nicht in den 5. Generellen Leistungsauftrag einbezogen. Der Landrat hat die Weiterführung des Bahnbetriebes bewilligt (Landratsvorlage 2006/095 und Beschluss 2006/2108 vom 16. November 2006).
- Das Gebiet Reinach Kägen wies eine Erschliessungslücke gemäss § 6 Abs. 1 des Dekrets über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret) auf. Mit dem Regierungsratsbeschluss 2006/1214 vom 18. Juli 2006 wurde diese Lücke durch Einführung eines Probetriebs geschlossen. Die so geschaffene Linie 62 ist für die Fahrplanjahre 2007 bis 2009 Bestandteil des Angebotes.
- Die vom Landrat bereits für das Jahr 2007 geforderte Erhöhung der Taktdichte auf der Linie 37 (Antrag [2006/219-08](#)) wurde nach Verhandlungen mit dem Kanton Basel-Stadt und einem entsprechenden Entscheid der Paritätischen Kommission per Fahrplanwechsel 2007 umgesetzt.
- Die vom Parlament in der Budgetdebatte geforderte Erhöhung der Taktdichte auf der Linie 61 (Antrag [2007/223-13](#)) wurde nach den Sommerferien 2008 umgesetzt.
- Mit dem RRB 2007/1364 hat der Regierungsrat zusätzliche Verdichtungskurse auf der Buslinie 70 (Basel - Liestal - Reigoldswil) als Probebetrieb für 2008 und 2009 beschlossen. Dies aufgrund der grossen Nachfrage und zur Beseitigung von Taktlücken.
- Aufgrund der Überlastung der Tramlinien 10 und 17 zwischen Oberwil und Basel während der Hauptverkehrszeit am Morgen hat der Regierungsrat auf Antrag der Paritätischen Kommission mit dem RRB 2007/1370 die Einführung von zusätzlichen Tramkursen beschlossen. Dies als Probebetrieb für die Jahre 2008 und 2009.
- Mit dem neuen Fernverkehrskonzept der SBB mussten die Buslinien ab den Knotenbahnhöfen Liestal, Sissach und Gelterkinden neu geplant werden. Insbesondere die Linien der AAGL wurden mit dem RRB 2008/1608 vom 18. November 2008 weitgehend neu organisiert.
- Ergänzend zum ordentlichen Angebot im öffentlichen Verkehr hat der Regierungsrat mit dem Beschluss 2008/1395 am 14. Oktober 2008 die Einführung eines Nachtnetzes an Wochenenden genehmigt. Dies als Probebetrieb über fünf Jahre.

- Die Linie 61 sollte zwischen Allschwil Fabrikstrasse und Allschwil Dorfplatz bereits mit der Einführung des 5. GLA durch die Linie 33 ersetzt werden. Der Landrat hat diese Einkürzung nach Vorliegen der Fahrgastzahlen nachträglich für das Fahrplanjahr 2009 beschlossen (Landratsvorlage 2008/164 und Beschluss 2008/738 vom [16. Oktober 2008](#)).

7 Tarif

7.1 Tarifpolitik

Mit dem 5. GLA wurden zwei tarifpolitische Ziele definiert.

1. Die Tarifierpassungen bis 2009 und allfällige zusätzliche Nebenerträge der Transportunternehmen sollen mindestens die teuerungsbedingten Mehrkosten bei den ungedeckten Betriebskosten der Transportunternehmen kompensieren.
2. Der Landrat begrüsst die Planungen des TNW zur Beschaffung moderner Automaten, die Einführung eines effizienten Abrechnungsprozederes und das mit weiteren Transportunternehmungen koordinierte Vorgehen. Der Landrat ist bereit, die daraus entstehenden Kosten von ca. CHF 2.5 Mio. im Rahmen der Abgeltungen des Kantons der ungedeckten Kosten mitzutragen (im Finanzprogramm berücksichtigt).

Zum tarifpolitischen Ziel 1 kann folgendes festgehalten werden:

Während der Dauer des 5. GLA wurden die Tarife für die Monatsabonnemente letztmals per 1. Juli 2007 und für die Jahresabonnemente per 1. Januar 2008 erhöht. Gleichzeitig wurde eine Preisdifferenzierung zwischen übertragbaren und nicht übertragbaren Abonnements eingeführt. Die Preise für Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten und Tageskarten blieben seit 12. Dezember 2004 unverändert. Die letzte Anpassung für diese Tarifgruppe erfolgte per 1. Juni 2010. Die Preise für die Monatsabonnemente wurden per 1. Juli 2010 und die der Jahresabonnemente per 1. Januar 2011 erhöht.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Tarifentwicklung bei den Abonnements in den letzten zwölf Jahren.

Entwicklung der U-Abo-Preise seit 1.1.1998 bis 31.12.2009

U-Abo-Verkaufspreise 2. Klasse						
	01.01.1998	01.07.2001	01.01.2005	01.07.2007	Erhöhungen seit 1.1.1998	
	CHF	CHF	CHF	CHF	CHF	%
Erwachsene (nicht übertragbar)	59.00	62.00	64.00	67.00	8.00	13.56
Erwachsene (übertragbar)	59.00	62.00	64.00	77.00	18.00	30.51
Junioren / IV	38.00	39.00	41.00	43.00	5.00	13.16
Senioren	38.00	42.00	48.00	51.00	13.00	34.21

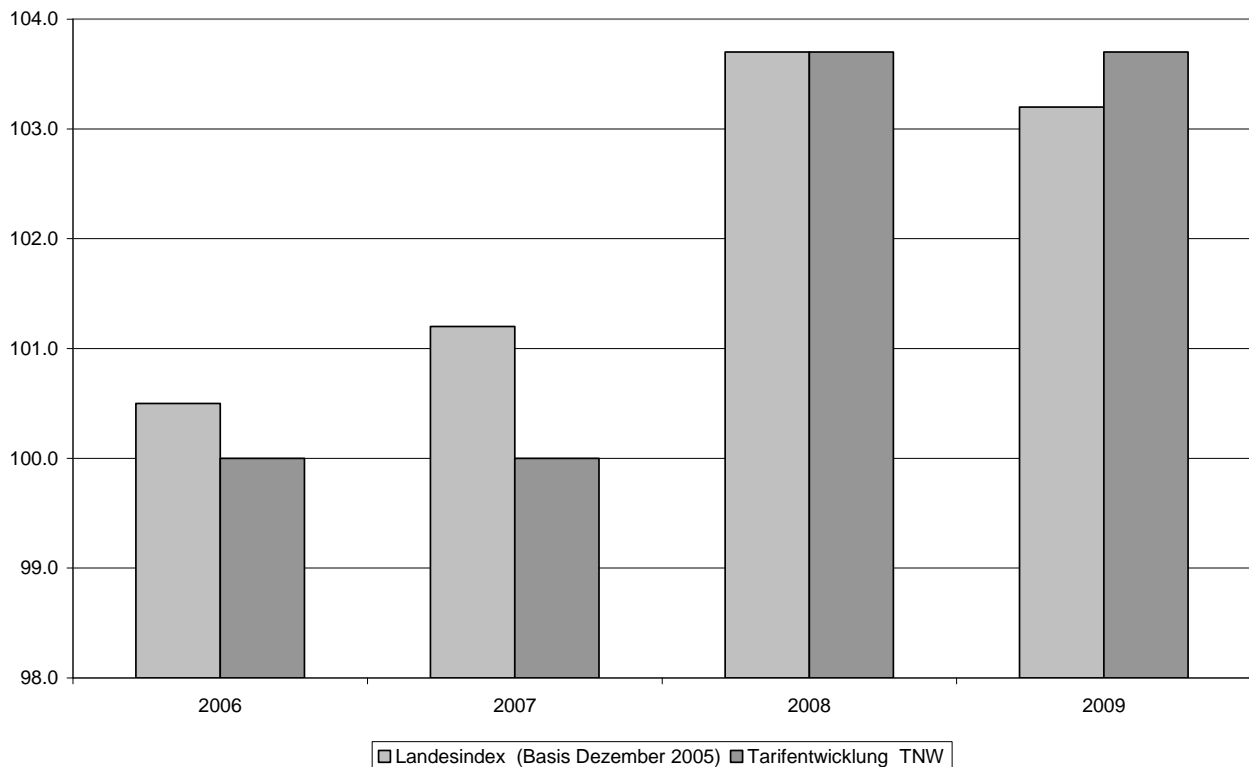
Der Preis eines Jahres-Abonnements entspricht dem Preis von zehn Monats-Abonnements.

Bei der Tarifierhöhung per 1. Juli 2007 wurden die Preise für die 1. Klasse U-Abonnemente nicht erhöht. Analog den übrigen Abonnements wurde aber die preisliche Differenzierung zwischen übertragbaren und nicht übertragbaren U-Abonnements von CHF 10.00 pro Monat eingeführt.

Wie aus der vorangegangenen Tabelle ersichtlich ist, wurden die Tarife bei den umsatzstärksten Abonnements (nicht übertragbare Erwachsene und Junioren) seit 1998 um jeweils rund 13% erhöht. Die Preise für Senioren Abonnemente, welche rund einen Viertel der Verkäufe ausmachen, wurden um 34% erhöht. Unter Berücksichtigung der Häufigkeit der einzelnen Abonnementstypen ergibt sich eine Erhöhung der Abopreise von rund 19%. Die Teuerung gemäss Landesindex der Konsumentenpreise betrug in der gleichen Zeit rund 11%.

Betrachtet man nur den Zeitraum des 5. GLA von 2006 - 2009 ergibt sich bei den Abonnements ein ähnliches Bild. Betrug die Teuerung seit 2005 (Indexstand 99.4) rund 3.8% stiegen die Abonnementspreise im Durchschnitt um rund 7%. Unter Berücksichtigung der Tarife für Einzelbillette, welche in dieser Periode nicht angepasst wurden, ergibt sich für die Jahre 2006 - 2009 eine Entwicklung gemäss der nachfolgenden Tabelle.

Entwicklung der TNW-Tarife im Vergleich mit dem Landesindex der Konsumentenpreise



Wie aus obiger Grafik ersichtlich ist, haben sich die Tarife des TNW gesamthaft ungefähr im Rahmen der allgemeinen Teuerung entwickelt. Die Einnahmen der Transportunternehmungen aus dem Verkauf von Billetten und Abonnements decken aber nur rund die Hälfte der anfallenden Kosten. Um die teuerungsbedingten Mehrkosten decken zu können müssten die Tarifierhöhungen deutlich über der Teuerung liegen. Ansonsten muss die öffentliche Hand einen Teil der teuerungsbedingten Mehrkosten tragen. Dies sei anhand von zwei einfachen Rechenbeispielen verdeutlicht.

Beispiel 1: Die Tarifierhöhungen bewegen sich auf dem Niveau der allgemeinen Teuerung

	Jahr 00	Teuerung in 5 Jahren	Jahr 05
Jährliche Kosten des ÖV in CHF	200 Mio.	10%	220 Mio.
Verkehrsertrag In CHF	100 Mio.		110 Mio.
Ungedeckte Kosten in CHF	100 Mio.		110 Mio.

Beispiel 2: Die Tarifierhöhungen liegen deutlich über dem Niveau der allgemeinen Teuerung

Jährliche Kosten des ÖV in CHF	200 Mio.	10%	220 Mio.
Verkehrsertrag In CHF	100 Mio.	20%	120 Mio.
Ungedeckte Kosten in CHF	100 Mio.		100 Mio.

Um die teuerungsbedingten Mehrkosten von rund 4% kompensieren zu können hätten sich die Tarife also durchschnittlich um rund 8% erhöhen müssen.

Das tarifpolitische Ziel 1 konnte somit nur teilweise erfüllt werden. Während dem die Tarifanpassungen bei den Abonnements deutlich über der allgemeinen Teuerung lagen, wurden die Tarife bei den Einzelbilletten, Tageskarten etc. während der Dauer des 5. GLA nicht angepasst. Erst mit den Tarifierhöhungen im Jahr 2010 von durchschnittlich 5% tragen die ÖV-Nutzer nun einen substantiellen Teil an die teuerungsbedingten Mehrkosten bei.

Dabei ist zu beachten, dass die Festlegung der Tarife nicht dem Kanton Basel-Landschaft alleine obliegt sondern von der TNW-Vollversammlung beschlossen wird. Diese setzt sich aus Vertretern der Transportunternehmen und der Partnerkantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura zusammen.

Das tarifpolitische Ziel 2 wurde mit der Inbetriebnahme der letzten Automaten im Mai 2009 erfüllt. Die neuen Billettautomaten halten nicht nur das gesamte Tarifsortiment (Mehrfahrtenkarten, Tageskarten, Gruppenbillette und grenzüberschreitende Billette) bereit. Sie verfügen neu über ein Bezahlterminal mit Kartenleser (Postcard, Maestro-Karte) und akzeptieren neben Schweizer Franken auch Euro. Ausserdem ist die Menüführung mehrsprachig (deutsch, französisch, italienisch und englisch). Mit der U-ABO-Card können die Abonnements direkt an den Billettautomaten bezogen oder erneuert werden.

7.2 Entwicklung Umweltschutzabonnemente und TNW-Einnahmen

Die Anzahl der verkauften Umweltschutzabonnemente hat auch in den letzten Jahren stetig zugenommen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung sowohl im ganzen TNW als auch auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft.

Anzahl verkaufter Umweltschutzabonnemente

	2005	2006	2007	2008	2009
Im ganzen TNW	1'965'595	2'008'500	2'037'972	2'048'277	2'065'834
Im Kanton Basel-Landschaft verkauft					
Subventionierte Abonnemente an Einwohner mit Wohnsitz BL	821'758	846'316	863'752	868'826	874'618
Abonnemente an Wochenaufenthalter etc.	3'827	4'097	5'602	3'897	4'286
Total	825'585	850'413	869'354	872'723	878'904

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der TNW-Einnahmen auf. Die Einnahmen aus den Umweltschutzabonnementen setzen sich zusammen aus den Verkaufspreisen der Abonnemente und aus der Subvention durch die öffentliche Hand von CHF 25 pro Monat. Die Subventionsbeiträge werden für jedes an Kantonseinwohner/-innen verkaufte Tarifverbundabonnement entrichtet. Die übrigen Einnahmen aus dem Verkauf von Einzelbilletten, Mehrfahrten- und Tageskarten sowie der Anteil aus dem gesamtschweizerischen GA- und Halbtaxabo-Topf sind in der Position "Andere" zusammengefasst.

		TNW-Einnahmen in Mio. CHF					
		2004	2005	2006	2007	2008	2009
U-ABO	Abonnent	88.80	95.10	98.00	100.00	106.30	107.60
	Subvention	46.50	46.80	47.70	48.30	48.40	48.70
	Total	135.30	141.90	145.70	148.30	154.70	156.30
Andere		61.90	63.60	65.60	66.90	69.20	68.80
Gesamt		197.20	205.50	211.30	215.20	223.90	225.10

Es ist zu beachten, dass es sich hierbei um Bruttoeinnahmen handelt. Die TNW-Einnahmen unterliegen der Mehrwertsteuer. Die Transportunternehmungen müssen auf die ihnen zugeschiedenen Einnahmen die Mehrwertsteuer entrichten.

8 Erfüllung des Finanzprogramms

Abgeltungen

Gemäss Artikel 51 des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) und Artikel 20 der Abgeltungsverordnung (ADFV, SR 742.101.1) werden die Angebote im Regionalverkehr und die entsprechenden Abgeltungsbeiträge mittels **Angebotsvereinbarungen** zwischen dem Bund, den beteiligten Kantonen und den Transportunternehmen im Voraus verbindlich festgelegt. In Anwendung von Artikel 49 EBG sowie Artikel 8 und 11 des Transportgesetzes (TG, SR 742.40) sind Angebote des Ortsverkehrs, vom Kanton verlangte Zusatzleistungen sowie Tarifierleichterungen (TNW) von Bundesleistungen ausgeschlossen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der effektiven Beiträge, welche der Kanton Basel-Landschaft an die Transportunternehmungen geleistet hat, im Vergleich zu den im Finanzprogramm des 5. GLA aufgeführten Beträgen.

	Position	2006 CHF	2007 CHF	2008 CHF	2009 CHF
Genereller Leistungsauftrag Weiterführung S9 (LRB 2108/06)	1	29'200'000	31'700'000 1'500'000	37'300'000 1'500'000	37'900'000 1'500'000
Total GLA inkl. Ergänzung		29'200'000	33'200'000	38'800'000	39'400'000
Abgeltungen brutto effektiv	2	27'418'204	29'505'765	35'836'272	38'232'737
Verr. Darlehensrückzahlungen an Kanton	3	- 2'612'469	- 3'354'721	- 3'354'721	- 3'354'721
Abgeltungen netto effektiv	4 (2+3)	24'805'735	26'151'044	32'481'551	34'878'016
Abweichung (- = Minderkosten) (Abgeltungen netto - brutto gem. GLA)	5 (4-1)	- 4'394'265	- 7'048'956	- 6'318'449	- 4'521'984
Abweichung (- = Minderkosten) (Abgeltungen brutto - brutto gem. GLA)	6 (2-1)	- 1'781'796	- 3'694'235	- 2'963'728	- 1'167'263

Das Finanzprogramm des 5. GLA wurde in den Jahren 2006 - 2009 trotz der vom Parlament oder der Regierung gewünschten Probestriebe und der Einführung des Nachnetzes deutlich unterschritten. Auf den gesamten Zeitraum des 5. GLA betrachtet, betragen die Minderkosten CHF 9'607'022. Die vorsichtigen Kostenschätzungen, welche dem 5. GLA zugrunde lagen, haben sich im Nachhinein als zu pessimistisch erwiesen.

Im GLA werden die Abgeltungen brutto, also ohne die Darlehensrückzahlungen, beschlossen. Diese Darlehensrückzahlungen, welche BLT Basellandtransport AG und Waldenburgerbahn AG an Bund und Kantone leisten, beruhen auf früheren Investitionshilfen, welche den Transportunternehmen als rückzahlbare Darlehen gewährt wurden. Die Kontrolle dieser Rückzahlungen obliegt dem Bund. Die Darlehensrückzahlungen an den Kanton werden mit den Abgeltungen verrechnet. In den Jahre 2006 - 2009 leisteten die Transportunternehmen Rückzahlungen gemäss der nachfolgenden Tabelle:

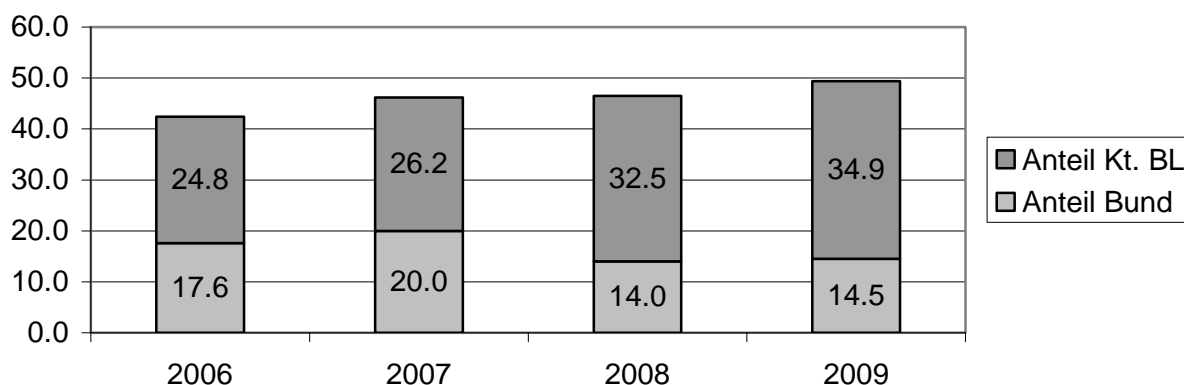
Rückzahlungen von Darlehen zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft

	2006	2007	2008	2009
BLT Baselland Transport AG	1'943'799	2'686'051	2'686'051	2'686'051
Waldenburgerbahn AG	668'670	668'670	668'670	668'670
Total Rückzahlungen	2'612'469	3'354'721	3'354'721	3'354'721

9 Bundesbeteiligung

Wie dies im 5. GLA angekündigt wurde, hat der Bund, gestützt auf den neuen Finanzausgleich (NFA), seine Beteiligung an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs ab dem Jahr 2008 substantiell gekürzt. Das nachfolgende Diagramm veranschaulicht dies eindrücklich.

Kantons- und Bundesbeteiligung an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft in CHF Mio.



Der Bund hat sich in den Jahren 2006 - 2009 mit folgenden Beträgen an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs beteiligt:

2006	CHF	17'642'185
2007	CHF	20'026'637
2008	CHF	13'957'559
2009	CHF	14'498'777

Mit dem 2008 in Kraft getretenen Neuen Finanzausgleich (NFA) ist der Bundesanteil an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs gesamtschweizerisch von 75% auf 50% gesenkt worden. Die Verteilung auf die einzelnen Kantone erfolgt in Form eines Schlüssels der sich aus der Wirtschaftskraft und der Bevölkerungsstruktur der einzelnen Kantone errechnet. Auf Grund der wirtschaftlichen Stärke des Kantons Basel-Landschaft sank der Bundesanteil von 54% auf 39%. Im Bereich der Infrastruktur sank der Anteil des Bundes sogar auf 33%. Die Mehrbelastung wurde bereits im Finanzplan des 5. GLA berücksichtigt.

Die Reduktion des Bundesanteils an den Kosten des öffentlichen Verkehrs ist Bestandteil eines Gesamtpaketes und kann nicht isoliert betrachtet werden.

10 Abgeltungen des Kantons Basel-Landschaft

Gestützt auf den GLA schliesst der Regierungsrat mit den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Angebotsvereinbarungen ab (siehe auch 2 Rechtliche Grundlagen). Diese enthalten das Leistungsangebot und die Abgeltung der ungedeckten Kosten. Folgende Beschlüsse bilden die Grundlage:

RRB Nr.	192	vom 7. Februar 2006	Fahrplanjahr 2006
RRB Nr.	901	vom 12. Juni 2007	Fahrplanjahr 2007
RRB Nr.	1038	vom 15. Juli 2008	Fahrplanjahr 2008
RRB Nr.	1511	vom. 20. Oktober 2009	Fahrplanjahr 2009

Im Weiteren sind die Beschlüsse des Landrates und des Regierungsrates gemäss Kapitel 6 zu beachten.

Die SBB erhielten zusätzlich zu den ordentlichen Abgeltungen die betrieblichen Mehrkosten auf der S1 und die Infrastrukturfolgekosten der Regio-S-Bahn vergütet.

In der folgenden Tabelle sind die Vergütungen an die Transportunternehmen zusammengefasst. Die Details pro Linie und Transportunternehmung sind im Anhang ersichtlich:

	2006	2007	2008	2009
Kto. 2357.364.00				
Autobus AG Liestal	3'856'530	3'935'875	4'502'029	5'538'666
Automobilgesellschaft Sissach-Eptingen	10'120	15'000	15'600	0
Baselland Transport AG	8'510'862	8'013'024	9'700'234	9'584'661
PostAuto Nordwestschweiz	4'083'145	4'140'241	5'061'946	5'887'465
PostAuto West	12'730	12'773	16'850	24'816
Waldenburgerbahn AG	1'132'746	1'121'365	1'775'628	1'891'714
Kto. 2357.360.00				
Schweiz. Bundesbahnen	7'199'602	8'912'766	11'409'264	11'950'694
Total Abgeltungen*	24'805'735	26'151'044	32'481'551	34'878'016

*inkl. Investitionsfolgekosten Regio-S-Bahn und betriebliche Mehrkosten S1

11 Leistungen der öffentlichen Hand (Kanton BL und Bund)

Wie aus der folgende Tabelle ersichtlich ist, stiegen die Bruttokosten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft in den Jahren 2006 - 2009 um rund 15% von CHF 105 Mio. auf CHF 122 Mio. Die höheren Kosten entstanden einerseits auf Grund der allgemeinen Teuerung und andererseits in Folge des verbesserten Angebots wie dies mit dem 5. GLA beschlossen wurde. Dem gegenüber stehen die ebenfalls höheren Verkehrserträge. Diese erhöhten sich von rund CHF 60 Mio. auf CHF 69 Mio. was ebenfalls einer Steigerung von rund 15% entspricht. Der Deckungsbeitrag verharrte in der Folge relativ stabil bei knapp 57%. In absoluten Zahlen stieg der Anteil der öffentlichen Hand allerdings um fast CHF 8 Mio. Auf Grund des neuen Finanzausgleichs hat sich der Anteil des Kantons sogar um rund CHF 11 Mio. erhöht. Der Anteil des Bundes reduzierte sich demgegenüber um rund CHF 3 Mio.

	2006 CHF	2007 CHF	2008 CHF	2009 CHF
Bruttokosten ÖV	105'096'127	111'950'940	113'479'740	121'913'125
Verkehrserträge der TU	-60'035'738	-62'418'538	-63'685'909	-69'181'611
Ungedeckte Kosten der TU	45'060'389	49'532'402	49'793'831	52'731'514
Bundesbeiträge	-17'642'185	-20'026'637	-13'957'559	-14'498'777
Ungedeckte Kosten zu Lasten BL	27'418'204	29'505'765	35'836'272	38'232'737
Darlehensrückzahlungen der TU	-2'612'469	-3'354'721	-3'354'721	-3'354'721
Total Abgeltungen zu Lasten BL	24'805'735	26'151'044	32'481'551	34'878'016
U-Abo-Subventionen	20'899'874	21'316'843	21'267'122	21'420'838
Total Beiträge an den ÖV BL	45'705'609	47'467'887	53'748'673	56'298'854
Deckungsbeitrag	57.1%	55.8%	56.1%	56.7%

Der Kanton Basel-Landschaft subventioniert die U-Abo's mit über CHF 21 Mio. pro Jahr. Diese Subventionen fliessen teilweise in die Verkehrserträge welche die Transportunternehmen auf basellandschaftlichem Gebiet generieren. Hinzu kommen noch die Abgeltungen auf Grund des Staatsvertrags mit dem Kanton Basel-Stadt für die grenzüberschreitenden Bus- und Tramlinien im Betrag von CHF 4 - 6 Mio. pro Jahr. Die Beiträge an die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL wurden mit separaten Landratsvorlagen beschlossen und sind nicht Bestandteil dieser Vorlage.

12 Gemeindebeiträge

Gemäss §8 ÖVG BL beteiligen sich die begünstigten Gemeinden ab 1998 je zur Hälfte an der Finanzierung der Abgeltung der ungedeckten Kosten. Die Höhe der Beiträge der einzelnen Gemeinden richtet sich nach der gewichteten Verkehrsbedienung der Stationen auf dem Gemeindegebiet (siehe auch Punkt 1, Rechtliche Grundlagen).

Die Gemeindebeiträge für die Jahre 2006 - 2009 wurden den Gemeinden bereits belastet. Den Gemeinden entstehen durch diesen Beschluss keine weiteren Kosten. Auf Grund des neuen kantonalen Finanzhaushaltgesetzes und mit Inkrafttreten des 6. GLA entfällt der Gemeindeanteil ab dem Jahr 2010 vollständig.

13 Rechenschaftsberichte der Transportunternehmen

Gemäss §11 Abs. 1 ÖVG BL sind dem Landrat neben den Abrechnungen über die Angebotsvereinbarungen ebenfalls die Rechenschaftsberichte der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs über die Erfüllung des generellen Leistungsauftrages zur Genehmigung vorzulegen. Die entsprechenden Unterlagen wurden von der Bau- und Umweltschutzdirektion eingefordert.

Die Rechenschaftsberichte der Transportunternehmen mit Angaben bezüglich Konzession, Wagenkilometer, beförderte Personen, Aufwand und Ertrag können durch die Mitglieder des Landrates bei der Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Raumplanung, Abteilung Öffentlicher Verkehr (Rheinstrasse 29, Büro 220) eingesehen werden.

14 Zuständigkeit des Landrates

Gemäss §11 ÖVG BL sind dem Landrat die Abrechnungen über die Angebotsvereinbarungen und die Rechenschaftsberichte der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs über die Erfüllung des generellen Leistungsauftrages zur Genehmigung vorzulegen (siehe auch Punkt 1, Rechtliche Grundlagen).

15 Antrag

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

Liestal, 19. April 2011

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Krähenbühl

der Landschreiber:

Mundschin

Beilage

- Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss**über die Abrechnung des 5. Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009 und Rechenschaftsberichte der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs über die Erfüllung des 5. Generellen Leistungsauftrags 2006 - 2009****vom**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf § 11 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 und auf einen Bericht des Regierungsrates, beschliesst:

1. Die Abgeltungen der ungedeckten Kosten an die Transportunternehmen werden gemäss nachfolgender Aufstellung genehmigt.

Unternehmen	2006	2007	2008	2009
Autobus AG Liestal	3'856'530	3'935'875	4'502'029	5'538'666
Automobilgesellschaft Sissach-Eptingen	10'120	15'000	15'600	0
Baselland Transport AG	8'510'862	8'013'024	9'700'234	9'584'661
PostAuto Nordwestschweiz	4'083'145	4'140'241	5'061'946	5'887'465
PostAuto West	12'730	12'773	16'850	24'816
Waldenburgerbahn AG	1'132'746	1'121'365	1'775'628	1'891'714
Schweiz. Bundesbahnen	7'199'602	8'912'766	11'409'264	11'950'694
Total Abgeltungen	24'805'735	26'151'044	32'481'551	34'878'016

2. Die Gemeinden werden verpflichtet, den Anteil von 50% an die ungedeckten Kosten zu leisten. Die Beiträge wurden bereits eingefordert und von den Gemeinden geleistet. Dieser Beschluss hat für die Gemeinden keine weiteren Kosten zur Folge.
3. Die Abrechnung des 5. Generellen Leistungsauftrags 2006-2009 wird genehmigt.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: