



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2012

Datum: 27. Mai 2014

Nummer: 2014-185

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](#)

---



**2014/185**

**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

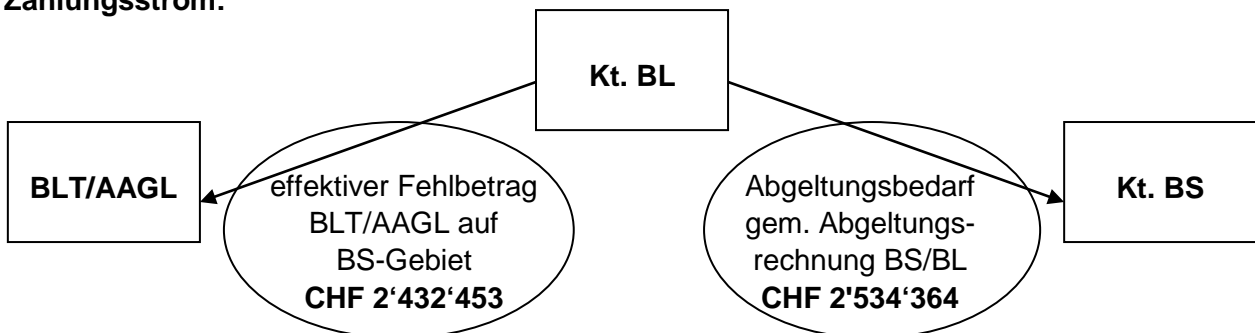
**Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2012**

vom 27. Mai 2014

## 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 2012 CHF 2'432'453. 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 2'534'364. 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 2012 für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL beträgt insgesamt **CHF 4'966'817** und liegt damit **15%** über dem Budget von **CHF 4'300'000**. Gegenüber dem Vorjahr (CHF 6'007'488) nahm der Abrechnungsbetrag um **CHF 1'040'671** ab. Die Hauptgründe dafür werden unter Punkt 5.4. der Vorlage erläutert.

|           |                                                                                                        |    |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>2.</b> | <b>Inhaltsverzeichnis</b>                                                                              |    |
| 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 2011</i>                                 | 7  |
| 6.        | Methodik der Abgeltungsrechnung                                                                        | 8  |
| 6.1.      | <i>Ermittlung der Kosten</i>                                                                           | 8  |
| 6.2.      | <i>Ermittlung der Erlöse</i>                                                                           | 9  |
| 6.3.      | <i>Ermittlung des Ergebnisses aus der Abgeltungsrechnung</i>                                           | 9  |
| 7.        | Ergebnis der Abgeltungsrechnung                                                                        | 9  |
| 7.1.      | <i>Veränderung Verkehrs- und Nebenerträge</i>                                                          | 10 |
| 7.2.      | <i>Veränderung der Tram- und Buskosten</i>                                                             | 11 |
| 7.3.      | <i>Zusammensetzung und Aufgabe der Prüfgruppe</i>                                                      | 11 |
| 8.        | Berechnung der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft | 12 |
| 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 2011 und 2012</i>                                | 13 |
|           | <i>Budget - Rechnung - Abrechnung 2012</i>                                                             | 14 |
| 9.        | Beitrag der Gemeinden                                                                                  | 14 |
| 10.       | Zuständigkeit des Landrates                                                                            | 15 |
| 11.       | Antrag                                                                                                 | 15 |
|           | Landratsbeschluss                                                                                      | 16 |
| 12.       | Anhang                                                                                                 | 17 |

### 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/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                 |                                                                                                   |                                                                                       |                                                                                                   |                                                                                                   |                                                                                                   |                                                                                                   |               |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1. Kosten-/Ertragsüberschuss<br>gem. Abgeltungsrechnung      | Tram                                                                                              |                                                                                       | Bus                                                                                               |                                                                                                   | Tram und Bus                                                                                      |                                                                                                   |               |
|                                                              | Kosten-<br>überschuss<br>der<br>BVB auf BL-<br>Gebiet<br><br>CHF 3.19 Mio.<br><br>(Nutzer ist BL) | Kosten-<br>überschuss<br>der BLT auf<br>BS-Gebiet<br>CHF 1.42 Mio.<br>(Nutzer ist BS) | Kosten-<br>überschuss<br>der<br>BVB auf BL-<br>Gebiet<br><br>CHF 3.06 Mio.<br><br>(Nutzer ist BL) | Kosten-<br>überschuss<br>der<br>BLT auf BS-<br>Gebiet<br><br>CHF 2.29 Mio.<br><br>(Nutzer ist BS) | Kosten-<br>überschuss<br>der<br>BVB auf BL-<br>Gebiet<br><br>CHF 6.25 Mio.<br><br>(Nutzer ist BL) | Kosten-<br>überschuss<br>der<br>BLT auf BS-<br>Gebiet<br><br>CHF 3.71 Mio.<br><br>(Nutzer ist BS) |               |
|                                                              | Überhang<br>zu Lasten<br>Kt. BL<br><br>CHF 1.77 Mio.                                              |                                                                                       | Überhang<br>zu Lasten<br>Kt. BL<br><br>CHF 0.76 Mio.                                              |                                                                                                   |                                                                                                   | Überhang<br>zu Lasten<br>Kt. BL<br><br>CHF 2.53 Mio.                                              |               |
|                                                              | Total Überhang zu Lasten BL                                                                       |                                                                                       | CHF 1.77 Mio.                                                                                     |                                                                                                   | CHF 0.76 Mio.                                                                                     |                                                                                                   | CHF 2.53 Mio. |
|                                                              |                                                                                                   |                                                                                       |                                                                                                   |                                                                                                   | Geldfluss BL an BS                                                                                |                                                                                                   |               |
| 2. Effektive Kosten der AAGL/BLT                             | Fehlbetrag BLT/AAGL auf BS-Gebiet                                                                 |                                                                                       | CHF 0.77 Mio.                                                                                     | CHF 1.67 Mio.                                                                                     | CHF 2.44 Mio.                                                                                     |                                                                                                   |               |
|                                                              |                                                                                                   |                                                                                       |                                                                                                   |                                                                                                   | Geldfluss BL an<br>BLT und AAGL                                                                   |                                                                                                   |               |
| 3. Gesamte Kosten BL für Grenz-<br>überschreitende ÖV-Linien | CHF 2.54 Mio.                                                                                     |                                                                                       | CHF 2.43 Mio.                                                                                     |                                                                                                   | CHF 4.97 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 2012 ergibt sich ein Überhang von CHF 2'534'364 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 3'712'825), höher ist als die effektiven Kosten, die der BLT und der AAGL abgegolten werden (CHF 2'432'453), entsteht für das Abrechnungsjahr 2012 ein Saldo aus Staatsvertrag zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft im Betrag von CHF 1'280'372. 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 626'831 zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft.
- Die Differenz im Bereich des Tramverkehrs resultiert vorwiegend aus dem bereits bekannten 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. Zusätzlich werden auch auf den Tramlinien gewisse Nebenerträge generiert, die nicht in die Abgeltungsrechnung einfließen. Daraus ergibt sich eine Differenz von CHF 653'541 zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft. Die Details 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 2'534'364) und den effektiven Fehlbeträgen der BLT und der AAGL auf baselstädtischem Gebiet (CHF 2'432'453) zusammen. Die gesamten Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien betragen somit CHF 4'966'817.

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 2012 auf CHF 6'247'189. 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 2011**

Der Abgeltungsbedarf hat sich gegenüber dem Vorjahr um gesamthaft CHF 1'040'671 verringert. Diese Veränderung ergibt sich einerseits aus dem um CHF 253'615 tieferen Beitrag aus der Abgeltungsrechnung, welchen der Kanton Basel-Landschaft an den Kanton Basel-Stadt entrichten muss und andererseits aus den tieferen Fehlbeträgen der BLT und AAGL auf den städtischen Linienabschnitten von gesamthaft CHF 787'056.

Die Minderkosten sind vorwiegend aus der zeitlich verschobenen Erfassung der sogenannten Mitbenützungsschädigung in der Abgeltungsrechnung und in der Betriebsrechnung der BLT entstanden. Dies auf Grund der nachfolgend dargelegten Problematik:

Die BVB stellt der BLT die sogenannte 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 Kosten gemäss den Schlussrechnungen fliessen vollumfänglich in die Abgeltungsrechnung ein. Damit wird in der Abgeltungsrechnung der Kanton Basel-Stadt belastet und der Kanton Basel-Landschaft entlastet. 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 des laufenden Jahres und den Saldo aus der Schlussrechnung des Vorjahres. Dies führte dazu, dass auf der einen Seite die gesamten Kosten der Mitbenützungsschädigung in die Abgeltungsrechnung einfliessen, dem Kanton Basel-Landschaft aber nur die der BLT zum Zeitpunkt des Jahresabschlusses bekannten Kosten belastet werden. Die Akontorechnung der BVB für das Jahr 2012 (CHF 3'700'000) war wieder zu tief angesetzt. Die Endabrechnung fiel deutlich höher aus (CHF 4'200'909). Daraus resultierten in der Abrechnung vermeintlich tiefere Gesamtkosten für den Kanton Basel-Landschaft. Diese Kosten werden aber nur in das Folgejahr verschoben. Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht den Sachverhalt.



| Abrechnungsjahr | MBE gem. BLT |                                     |                             | MBE gem. BVB | Saldo<br>+ = z.G. / - = z.L. BL |
|-----------------|--------------|-------------------------------------|-----------------------------|--------------|---------------------------------|
|                 | Akonto       | Saldo aus Schlussabrechnung Vorjahr | Total MBE in Abrechnung BLT |              |                                 |
| 2011            | 3'800'000    | 1'142'863                           | 4'942'863                   | 3'820'499    | -1'122'364                      |
| 2012            | 3'700'000    | 20'499                              | 3'720'499                   | 4'200'909    | 480'410                         |
| 2013            | 4'200'000    | 500'909                             | 4'700'909                   | 4'200'000*   | - 500'000*                      |

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

Weitere Erläuterungen folgen unter Punkt 8.2 „Finanzfluss zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft 2012 und 2013“

## 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.

<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.

## 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.

## 7. Ergebnis der Abgeltungsrechnung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Abgeltungsrechnungen 2011 und 2012.

|                               | 2011<br>CHF      | 2012<br>CHF      | Veränderung<br>CHF |
|-------------------------------|------------------|------------------|--------------------|
| <b>BLT/AAGL auf BS-Gebiet</b> |                  |                  |                    |
| Kostenüberschuss Tram         | 358'813          | 1'419'348        | 1'060'535          |
| Kostenüberschuss Bus          | 2'411'457        | 2'293'477        | -117'980           |
| <b>Total</b>                  | <b>2'770'270</b> | <b>3'712'825</b> | <b>942'555</b>     |
| <b>BVB auf BL-Gebiet</b>      |                  |                  |                    |
| Kostenüberschuss Tram         | 2'817'586        | 3'189'349        | 371'763            |
| Kostenüberschuss Bus          | 2'740'663        | 3'057'840        | 317'177            |
| <b>Total</b>                  | <b>5'558'249</b> | <b>6'247'189</b> | <b>688'940</b>     |
| <b>Abgeltung von BL an BS</b> | <b>2'787'979</b> | <b>2'534'364</b> | <b>-253'615</b>    |

Details zur Abgeltungsrechnung 2012 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 253'615 abgenommen. Nachfolgend sind die Gründe für die Abnahme dargelegt.

| Veränderung der Abgeltung gegenüber dem Vorjahr                                                                              | CHF      | CHF             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----------------|
| <b>Veränderung Verkehrs- und Nebenertrag</b>                                                                                 |          |                 |
| Abnahme Verkehrsertrag BVB in BL                                                                                             | 294'318  | 311'643         |
| Abnahme Nebenertrag BVB in BL                                                                                                | 17'325   |                 |
| Zunahme Verkehrsertrag BLT/AAGL in BS                                                                                        | 617'956  | 706'912         |
| Zunahme Nebenertrag BLT/AAGL in BS                                                                                           | 88'956   |                 |
|                                                                                                                              |          | 1'018'555       |
| <b>Veränderung der Tram- und Buskosten</b>                                                                                   |          |                 |
| Zunahme Kosten Unterhalt BVB in BL                                                                                           | 105'903  | 87'954          |
| Zunahme Kosten Bahnunterhalt BLT in BS                                                                                       | -17'949  |                 |
| Zunahme Energieaufwand u. Leitstelle BVB in BL                                                                               | 22'534   | 10'042          |
| Zunahme Energieaufwand u. Leitstelle BLT in BS                                                                               | -12'492  |                 |
| Abnahme direkte Trägerkosten + MBE BVB in BL                                                                                 | -132'815 | -726'143        |
| Zunahme direkte Trägerkosten + MBE BLT in BS                                                                                 | -593'328 |                 |
| Zunahme zeitabhängigen Kosten BVB in BL                                                                                      | 276'635  | -25'321         |
| Zunahme zeitabhängigen Kosten BLT/AAGL in BS                                                                                 | -301'956 |                 |
| Zunahme kilometerabhängige Kosten BVB in BL                                                                                  | 105'040  | -618'701        |
| Zunahme kilometerabhängige Kosten BLT/AAGL in BS                                                                             | -723'741 |                 |
| <b>= Veränderung der Abgeltung 2011-2012 zu Gunsten BL</b><br>(Siehe nachfolgende Erläuterungen zu den einzelnen Positionen) |          | <b>-253'614</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 sich im Vergleich zum Vorjahr um CHF 311'643 verringert. Bei der BLT/AAGL haben sich der Verkehrsertrag und die Nebenerträge auf baselstädtischem Gebiet um CHF 706'912 erhöht. Auf Grund der gesamthaft stark gestiegenen Erträge der BLT/AAGL und der rückläufigen Erträge der BVB wird der Kanton Basel-Landschaft in der Abgeltungsrechnung um CHF 1'018'555 mehr belastet. Die höheren Erträge der BLT/AAGL sind auf die immer noch steigenden Passagierzahlen zurückzuführen. Im Gegensatz dazu hat die BVB insbesondere auf der

Tramlinie 14 und den Buslinien 33, 34 und 38 deutliche Ertragsrückgänge verzeichnen müssen. Bei der Tramlinie 14 sind diese auf den Streckenunterbruch im Sommer zurückzuführen. Bei den BVB-Buslinien haben sich betriebliche Umstellungen auf den betroffenen Linien negativ auf die Fahrgastzahlen ausgewirkt.

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

Die Kosten der BVB für den Unterhalt auf basellandschaftlichem Gebiet haben gegenüber dem Vorjahr um CHF 105'903 zugenommen. Der Bahnunterhalt der BLT auf baselstädtischem Gebiet hat gegenüber dem Vorjahr um CHF 17'949 zugenommen. Der Kanton Basel-Landschaft wird dadurch in der Abgeltungsrechnung um CHF 87'954 mehr belastet.

Die Kosten "Energieaufwand und Leitstelle" haben bei der BVB um CHF 22'534 zugenommen. Bei der BLT/AAGL stiegen diese um CHF 12'492. Auf Grund der stärkeren Zunahmen bei der BVB wird der Kanton Basel-Landschaft in der Abgeltungsrechnung mit CHF 10'042 stärker belastet.

Die direkten Trägerkosten der BVB (Kontrolldienst, Leitstellenkosten Bus, Kürzung Vorsteuer etc. inkl. MBE) auf basellandschaftlichem Gebiet haben gegenüber dem Vorjahr um CHF 132'815 abgenommen. Dies auf Grund der tieferen Fahrleistungen infolge der Streckensperrung auf der Linie 14. Die direkten Trägerkosten der BLT auf baselstädtischem Gebiet (inkl. der Mitbenützungsschädigung an die BVB) haben um CHF 593'328 zugenommen. 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 726'143 entlastet.

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 stärker gestiegen (plus CHF 301'956) als die der BVB (plus CHF 276'635). Dadurch hat der Überhang zu Gunsten Basel-Landschaft um CHF 25'321 zugenommen und der Kanton Basel-Landschaft wird entsprechend tiefer belastet.

Bei den kilometerabhängigen Kosten besteht auch 2012 ein Überhang zu Gunsten der BLT/AAGL. Die kilometerabhängigen Kosten bei der BLT/AAGL sind um CHF 723'741 gestiegen. Die Kosten der BVB auf basellandschaftlichem Boden sind um CHF 105'040 gestiegen. Folglich wird der Kanton Basel-Landschaft in der Abgeltungsrechnung um CHF 618'701 weniger belastet.

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. September 2013 die Abgeltungsrechnung 2012 mit dem Ergebnis von CHF 2'534'364 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 765'807. In der Abgeltungsrechnung ergibt sich allerdings ein Fehlbetrag von CHF 1'419'348. Die Differenz ergibt den "Saldo aus Staatsvertrag Tram" von CHF 653'541 zu Gunsten des Kantons Basel-Landschaft. Die Gründe hierfür wurden bereits unter Punkt 5.2 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 ebenfalls kleiner als der mit BVB-Kostensätzen berechnete Fehlbetrag gemäss der Abgeltungsrechnung. Diese Differenz ergibt den "Saldo aus Staatsvertrag Bus" von CHF 626'831 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

|                                                                                                          | 2011      |                  | 2012      |                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------|-----------|------------------|
|                                                                                                          | CHF       | CHF              | CHF       | CHF              |
| Ergebnis der Abgeltungsrechnung BVB-Tramlinien auf BL-Gebiet, Kostenüberschuss<br>(aus Tabelle, Seite 9) | 2'817'586 |                  | 3'189'349 |                  |
| Saldo aus Staatsvertrag Tramlinien                                                                       | 1'017'752 |                  | - 653'541 |                  |
| Kosten Tramlinien zu Lasten BL                                                                           | 3'835'338 | <b>3'835'338</b> | 2'535'808 | <b>2'535'808</b> |
| Ergebnis der Abgeltungsrechnung BVB-Buslinien auf BL-Gebiet, Kostenüberschuss zu Lasten BL               | 2'740'663 |                  | 3'057'840 |                  |
| Saldo aus Staatsvertrag Buslinien zu Gunsten BL                                                          | - 568'513 |                  | - 626'831 |                  |
| Kosten Buslinien zu Lasten BL                                                                            | 2'172'150 | <b>2'172'150</b> | 2'431'009 | <b>2'431'009</b> |
| <b>Total Kosten zu Lasten BL</b>                                                                         |           | <b>6'007'488</b> |           | <b>4'966'817</b> |

### 8.2. Finanzfluss zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft 2012 und 2013

In der nachfolgenden Tabelle wird der Finanzfluss betreffend die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für die Abrechnung 2012 aufgezeigt.

|                                                                                                                                                        | 2012                 | 2013             | Total                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------------------|----------------------|
|                                                                                                                                                        | CHF                  | CHF              | CHF                  |
| Fehlbetrag Tram der BLT auf BS-Gebiet:<br>Zahlung Kanton BL an BLT<br>Rechnung BLT v. 2. April 2013                                                    |                      | 765'807          | 765'807              |
| Fehlbetrag Bus der BLT/AAGL auf BS-Gebiet:<br>Zahlung Kanton BL an BLT/AAGL<br>Rechnung BLT v. 11. Dezember 2012<br>Rechnung AAGL v. 30. November 2012 | 1'443'871<br>222'775 |                  | 1'443'871<br>222'775 |
| Überhang in CHF gemäss Abgeltungsrechnung:<br>Zahlung Kanton BL an Kanton BS                                                                           |                      | 2'534'364        | 2'534'364            |
| Finanzfluss 2012 und 2013                                                                                                                              | <b>1'666'646</b>     | <b>3'300'171</b> |                      |
| <b>Total Kosten zu Lasten BL</b>                                                                                                                       |                      |                  | <b>4'966'817</b>     |

**Budget - Rechnung - Abrechnung 2012****Konto 3634 0 000 Innenauftrag 501 115 "Beiträge an Basler Verkehrsbetriebe"**

| Budget<br>CHF | Rechnung                          | CHF       | Abrechnung<br>CHF |
|---------------|-----------------------------------|-----------|-------------------|
| 4'300'000     | Verbuchung für 2012               | 6'100'000 | <b>4'966'817</b>  |
|               | Nachbelastung aus Abrechnung 2011 | 907'488   |                   |
|               |                                   | 7'007'488 |                   |

Für die Abrechnung des Jahres 2012 wurden CHF 6'100'000 zu Lasten der Rechnung 2012 verbucht. Die Abrechnung gemäss vorliegender Landratsvorlage ist mit CHF 4'966'817 höher als budgetiert aber tiefer als die Abgrenzung von CHF 6'100'000. Die Differenz zwischen der Abrechnung 2012 (CHF 4'966'817) und der Verbuchung in der Rechnung 2012 (CHF 6'100'000) von CHF 1'133'183 wird auf die Rechnung 2013 übertragen. Die zu Lasten der Rechnung 2012 verbuchten CHF 907'488 sind die Differenz zwischen der Abrechnung 2011 von CHF 6'007'488 und der Abgrenzung in der Rechnung 2011 von CHF 5'100'000.

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. Auf Grund der in den vergangenen Jahren relativ stabilen Gesamtkosten von rund CHF 4 Mio. wurde das Budget 2012 auf CHF 4'300'000 gekürzt. Die Abrechnung 2011 lag zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor. Die sich aus der Abrechnung 2011 ergebenden Auswirkung auf die Abrechnung 2012 waren noch nicht absehbar. In der Folge übersteigt die Abrechnung 2012 die Budgetkosten deutlich. Weiter ist zu beachten, dass die eigentliche Abrechnungssumme wie unter Punkt 5.4. rund CHF 500'000 höher hätte ausfallen müssen. Diese Kosten fallen aber aus den bereits beschriebenen Gründen erst im Jahr 2013 an. Für die Abrechnung 2012 wurde, gestützt auf die zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Kenntnisse, mit Gesamtkosten von CHF 6'100'000 gerechnet und entsprechend in der Rechnung 2012 abgegrenzt. Die Differenz zwischen der Abgrenzung 2012 (CHF 6'100'000) und den Kosten gemäss der Abrechnung 2012 (CHF 4'966'817) von CHF 1'133'183 entlasten die Rechnung 2013 und decken die Mehrkosten von CHF 500'000 gem. Punkt 5.4., welche sich in der Abrechnung 2013 niederschlagen werden.

**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, 27. Mai 2014

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Urs Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber:

Peter Vetter

### Beilagen

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



**Landratsbeschluss****über Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2012****vom**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf die Vereinbarung vom 26. Januar 1982 [Fussnote: GS 28.323, SGS 480.1] 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 [Fussnote: GS 29.89, SGS 480] zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und auf einen Bericht des Regierungsrates, beschliesst:

Die Abrechnung 2012 über CHF 4'966'817 zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft wird genehmigt.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

## Anhang

- Tabelle 1: Linienabschnitte auf kantonsfremdem Gebiet (Stand: 31.12.2012)
- Tabelle 2: Linienänderungen im Betriebsjahr 2012
- 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 1992-2012

**Tabelle 1: Linienabschnitte auf kantonsfremdem Gebiet (Stand: 31.12.2012)**

| BVB auf BL-Gebiet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | BLT / AAGL auf BS-Gebiet                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Tramlinien:</b><br>02 Zoo Dorenbach - Kronenplatz Binningen<br>03 Breite - Birsfelden Hard<br>06 Morgartenring - Allschwil<br>14 Schänzli - Pratteln<br><br><b>Buslinien:</b><br>31 Bachgraben - Allschwil Dorf<br>33 Parkallee - Schönenbuch<br>34 Zoo Dorenbach - Bottmingen<br>38 Bachgraben - Allschwil Dorf<br>48 Parkallee - Bachgraben | <b>Tramlinien:</b><br>10 Dreispitz - Dorenbach<br>11 Dreispitz - St.Louis Grenze<br>17 Dorenbach - Wiesenplatz<br><br><b>Buslinien:</b><br>37 Bedrettostrasse - Aeschenplatz<br>47 Bedrettostrasse - St. Jakob<br>80 Breite - Aeschenplatz<br>81 Breite - Aeschenplatz |

**Tabelle 2: Linienänderungen im Betriebsjahr 2012 (resp. ab 11.12.11)**

Die Buslinie 70 der AAGL wurde per Fahrplanwechsel in die beiden Linien 70 (Reigoldswil-Liestal) und 81 (Liestal-Basel) aufgeteilt. Für die Abgeltungsrechnung ist nur die neue Linie 81 relevant.

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

| pro Jahr         | Tram                      |                           | Bus                       |                           |
|------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
|                  | 2011<br>gew.<br>Kurs-Std. | 2012<br>gew.<br>Kurs-Std. | 2011<br>gew.<br>Kurs-Std. | 2012<br>gew.<br>Kurs-Std. |
| BLT/AAGL (in BS) | <b>279'718</b>            | <b>308'968</b>            | 31'292                    | 31'311                    |
| BVB (in BL)      | 203'734                   | 211'938                   | <b>43'958</b>             | <b>47'247</b>             |
| Total            | -75'984                   | -97'030                   | 12'666                    | 15'936                    |
|                  | 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 |            |
|------------|---------------------|------------|-------------------|------------|-----------------------|------------|
|            | 2011                | 2012       | 2011              | 2012       | 2011                  | 2012       |
| 2          | 817'994             | 813'889    | 908'439           | 911'708    | 444'331               | 439'444    |
| 3          | 1'377'772           | 1'375'608  | 1'486'830         | 1'494'957  | 730'556               | 718'596    |
| 6          | 2'305'100           | 2'345'865  | 5'160'297         | 5'126'658  | 2'003'971             | 2'001'136  |
| 14         | 3'212'754           | 3'192'148  | 13'884'371        | 14'032'494 | 5'360'575             | 5'218'673  |
| Total Tram | 7'713'620           | 7'727'510  | 21'439'937        | 21'565'817 | 8'539'433             | 8'377'849  |
| 31         | 94'430              | 101'054    | 240'043           | 147'425    | 62'310                | 102'811    |
| 33         | 606'332             | 599'452    | 1'868'551         | 1'938'610  | 825'188               | 792'736    |
| 34         | 1'569'791           | 1'564'028  | 3'573'006         | 3'619'017  | 1'433'950             | 1'395'640  |
| 38         | 104'835             | 66'945     | 138'575           | 400'779    | 167'376               | 59'274     |
| 48         | 152'353             | 157'736    | 448'979           | 428'540    | 143'658               | 149'287    |
| Total Bus  | 2'527'741           | 2'489'215  | 6'269'154         | 6'534'371  | 2'632'482             | 2'499'748  |
| Gesamt     | 10'241'361          | 10'216'725 | 27'709'091        | 28'100'188 | 11'171'915            | 10'877'597 |

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

| 2012                                                                                        |                         |                              |                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------|
|                                                                                             | BVB<br>auf<br>BL-Gebiet | BLT/AAGL<br>auf<br>BS-Gebiet | Überhang<br>zu Lasten BL<br>zu Gunsten BL = ( ) |
| <b>TRAM</b>                                                                                 | CHF                     | CHF                          | CHF                                             |
| <b>Kosten</b>                                                                               |                         |                              |                                                 |
| Territorial zuscheidbar                                                                     | 3'704'493               | 5'524'368                    | (1'819'875)                                     |
| Zeitabhängig, Fahrpersonal                                                                  | 3'680'675               | 4'861'886                    | (1'181'211)                                     |
| Kilometerabhängig                                                                           | 5'050'212               | 6'286'116                    | (1'235'904)                                     |
| <b>Total Kosten</b>                                                                         | <b>12'435'380</b>       | <b>16'672'370</b>            | <b>(4'236'990)</b>                              |
| <b>Erlös</b>                                                                                |                         |                              |                                                 |
| Verkehrserlös                                                                               | 8'377'849               | 14'969'589                   | 6'591'740                                       |
| Nebenerlös                                                                                  | 868'182                 | 283'433                      | (584'749)                                       |
| <b>Total Erlös</b>                                                                          | <b>9'246'031</b>        | <b>15'253'022</b>            | <b>6'006'991</b>                                |
| <b>Kostenüberschuss</b>                                                                     | <b>3'189'349</b>        | <b>1'419'348</b>             | <b>1'770'001</b>                                |
| <b>BUS</b>                                                                                  |                         |                              |                                                 |
| Territorial zuscheidbar                                                                     | 534'257                 | 306'838                      | 227'419                                         |
| Zeitabhängig, Fahrpersonal                                                                  | 3'151'013               | 2'332'078                    | 818'935                                         |
| Kilometerabhängig                                                                           | 2'073'101               | 1'466'217                    | 606'884                                         |
| <b>Total Kosten</b>                                                                         | <b>5'758'371</b>        | <b>4'105'133</b>             | <b>1'653'238</b>                                |
| <b>Erlös</b>                                                                                |                         |                              |                                                 |
| Verkehrserlös                                                                               | 2'499'748               | 1'659'553                    | (840'195)                                       |
| Nebenerlös                                                                                  | 200'783                 | 152'103                      | (48'680)                                        |
| <b>Total Erlös</b>                                                                          | <b>2'700'531</b>        | <b>1'811'656</b>             | <b>(888'875)</b>                                |
| <b>Kostenüberschuss</b>                                                                     | <b>3'057'840</b>        | <b>2'293'477</b>             | <b>764'363</b>                                  |
| <b>Überhang Tram und Bus</b>                                                                | <b>6'247'189</b>        | <b>3'712'825</b>             | <b>2'534'364</b>                                |
|                                                                                             | Std. / km               | Std. / km                    | Std. / km                                       |
| <b>Kursstunden gewichtet</b><br>(für Bestimmung Kostensatz BLT oder BVB)                    |                         |                              |                                                 |
| Tram                                                                                        | 211'938                 | 308'968                      | (97'030)                                        |
| Bus                                                                                         | 47'247                  | 31'311                       | 15'936                                          |
| <b>Motorwagen-/Buskursstunden</b><br>(für Berechnung der zeitabhängigen Fahrpersonalkosten) |                         |                              |                                                 |
| Tram                                                                                        | 68'085                  | 89'935                       | (21'850)                                        |
| Bus                                                                                         | 40'901                  | 30'271                       | 10'630                                          |
| <b>Kilometer gewichtet</b><br>(für Berechnung der kilometerabhängigen Kosten)               |                         |                              |                                                 |
| Tram                                                                                        | 3'258'202               | 4'055'559                    | (797'357)                                       |
| Bus                                                                                         | 740'393                 | 523'649                      | 216'744                                         |

**Tabelle 6 a: Abgeltungsrechnung - Zusammenfassung**

## ZUSAMMENFASSUNG 2012

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

|              | Linie 2<br>CHF | Linie 3<br>CHF | Linie 6<br>CHF | Linie 14<br>CHF  | BVB auf<br>BL-Gebiet<br>CHF | Linie 10<br>CHF  | Linie 11<br>CHF | Linie 17<br>CHF | BLT auf<br>BS-Gebiet<br>CHF | Saldo<br>Tramlinien<br>CHF |
|--------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|----------------------------|
| AUFWAND      | 896'250        | 1'523'272      | 2'963'341      | 7'052'517        | 12'435'380                  | 6'501'813        | 8'925'129       | 1'245'428       | 16'672'370                  | -4'236'991                 |
| ERTRAG       | 499'747        | 822'916        | 2'263'278      | 5'660'090        | 9'246'031                   | 5'364'043        | 8'956'787       | 932'193         | 15'253'022                  | 6'006'991                  |
| <b>SALDO</b> | <b>396'503</b> | <b>700'356</b> | <b>700'063</b> | <b>1'392'427</b> | <b>3'189'349</b>            | <b>1'137'770</b> | <b>-31'657</b>  | <b>313'235</b>  | <b>1'419'348</b>            | <b>1'770'001</b>           |
| Vorjahr      | 382'700        | 748'157        | 545'470        | 1'141'259        | 2'817'586                   | 408'331          | -367'161        | 317'643         | 358'813                     | 2'458'773                  |

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

|              | Linie 31<br>CHF | Linie 33<br>CHF | Linie 34<br>CHF | Linie 38<br>CHF | Linie 48<br>CHF | Linie 37<br>CHF  | Linie 47<br>CHF | Linie 80<br>CHF | Linie 81<br>CHF | BLT/AAGL auf<br>BS-Gebiet<br>CHF | Saldo<br>Buslinien<br>CHF |
|--------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------------------------|---------------------------|
| AUFWAND      | 625'716         | 1'796'646       | 2'415'191       | 509'821         | 410'997         | 2'642'355        | 846'885         | 242'430         | 373'463         | 4'105'133                        | 1'653'238                 |
| ERTRAG       | 126'242         | 848'273         | 1'483'864       | 76'240          | 165'912         | 1'064'200        | 378'596         | 187'730         | 181'130         | 1'811'656                        | -888'875                  |
| <b>SALDO</b> | <b>499'474</b>  | <b>948'373</b>  | <b>931'327</b>  | <b>433'581</b>  | <b>245'085</b>  | <b>1'578'155</b> | <b>468'289</b>  | <b>54'700</b>   | <b>192'333</b>  | <b>2'293'477</b>                 | <b>764'363</b>            |
| Vorjahr      | 361'928         | 940'789         | 928'217         | 319'342         | 190'387         | 1'612'435        | 558'044         | 50'415          | 190'563         | 2'411'457                        | 329'206                   |

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

|              | BVB auf<br>BL-Gebiet<br>CHF | BLT/AAGL auf<br>BS-Gebiet<br>CHF | Saldo<br>CHF     |
|--------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------|
| <b>SALDO</b> | <b>6'247'189</b>            | <b>3'712'825</b>                 | <b>2'534'364</b> |
| Vorjahr      | 5'558'249                   | 2'770'270                        | 2'787'979        |

Legende Saldo:

z.L. BL / z. G. BS  
z.G. BL / z.L. BS ( )

Tabelle 6 b: Abgeltungsrechnung - Aufwand Tramlinien

| AUFWAND<br>TRAMLINIEN 2012                | BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet |                  |                  |                  | Total BVB<br>auf BL-Gebiet<br>(1) | BLT-Linien auf baselstädtischem Gebiet |                  |                  |                   | Total BLT<br>auf BS-Gebiet<br>(2) | Saldo<br>gemäss<br>Legende<br>(1) - (2) |
|-------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|-----------------------------------|-----------------------------------------|
|                                           | Linie 2                                     | Linie 3          | Linie 6          | Linie 14         |                                   | Linie 10                               | Linie 11         | Linie 17         |                   |                                   |                                         |
| 1. Direkt zuscheidbare Kosten             |                                             |                  |                  |                  |                                   |                                        |                  |                  |                   |                                   |                                         |
| 1.1. Bahnunterhalt                        | 96'663                                      | 149'970          | 274'275          | 61'061           | 581'969                           | 132'487                                | 0                | 0                | 132'487           | 449'482                           |                                         |
| 1.2. Besonderes                           |                                             |                  |                  | -35'232          | -35'232                           |                                        |                  |                  | 0                 | -35'232                           |                                         |
| 1.3. Energieaufwand gemäss Unterlagen BVB | 76'226                                      | 131'939          | 289'775          | 0                | 497'940                           | 0                                      | 0                | 0                | 0                 | 497'940                           |                                         |
| 1.4. Leistle                              | 19'296                                      | 33'015           | 52'091           | 126'406          | 230'808                           | 49'227                                 | 0                | 11'742           | 60'969            | 169'839                           |                                         |
| 1.5. Direkte Trägerkosten                 | 58'398                                      | 96'888           | 231'755          | 595'359          | 982'400                           | 690'475                                | 534'716          | 71'597           | 1'296'788         | -314'388                          |                                         |
| 1.6. Mitbenützungsschädigung              | 0                                           | 0                | 0                | 1'446'608        | 1'446'608                         | 1'273'127                              | 2'512'322        | 248'675          | 4'034'124         | -2'587'516                        |                                         |
| <b>Total 1.</b>                           | <b>250'583</b>                              | <b>411'812</b>   | <b>847'896</b>   | <b>2'194'202</b> | <b>3'704'493</b>                  | <b>2'145'316</b>                       | <b>3'047'038</b> | <b>332'014</b>   | <b>5'524'368</b>  | <b>-1'819'876</b>                 |                                         |
| 2. Zeitabhängige Aufwendungen             | 307'710                                     | 526'490          | 830'686          | 2'015'789        | 3'680'675                         | 1'867'719                              | 2'566'282        | 427'885          | 4'861'886         | -1'181'211                        |                                         |
| <b>Total 2.</b>                           | <b>307'710</b>                              | <b>526'490</b>   | <b>830'686</b>   | <b>2'015'789</b> | <b>3'680'675</b>                  | <b>1'867'719</b>                       | <b>2'566'282</b> | <b>427'885</b>   | <b>4'861'886</b>  | <b>-1'181'211</b>                 |                                         |
| 3. Kilometerabhängige Aufwendungen        | 337'957                                     | 584'970          | 1'284'759        | 2'842'526        | 5'050'212                         | 2'488'778                              | 3'311'809        | 485'529          | 6'286'116         | -1'235'904                        |                                         |
| <b>Total 3.</b>                           | <b>337'957</b>                              | <b>584'970</b>   | <b>1'284'759</b> | <b>2'842'526</b> | <b>5'050'212</b>                  | <b>2'488'778</b>                       | <b>3'311'809</b> | <b>485'529</b>   | <b>6'286'116</b>  | <b>-1'235'904</b>                 |                                         |
| <b>TOTAL AUFWAND</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>6'501'813</b>                       | <b>8'925'129</b> | <b>1'245'428</b> | <b>16'672'370</b> | <b>-4'236'991</b>                 |                                         |
| <b>TOTAL AUFWAND 2011</b>                 | <b>887'023</b>                              | <b>1'578'612</b> | <b>2'804'310</b> | <b>6'988'897</b> | <b>12'258'842</b>                 | <b>5'245'578</b>                       | <b>8'727'817</b> | <b>1'028'520</b> | <b>15'001'915</b> | <b>-2'743'074</b>                 |                                         |

|                               |       |         |         |        |         |           |         |         |           |            |
|-------------------------------|-------|---------|---------|--------|---------|-----------|---------|---------|-----------|------------|
| <b>Veränderung absolut</b>    | 9'227 | -55'340 | 159'031 | 63'620 | 176'538 | 1'256'235 | 197'312 | 216'908 | 1'670'455 | -1'493'917 |
| <b>Veränderung in Prozent</b> | 1.0%  | -3.5%   | 5.7%    | 0.9%   | 1.4%    | 23.9%     | 2.3%    | 21.1%   | 11.1%     | 54.5%      |

## Grundlagen (STD+KM) für Berechnungen Aufwand Tramlinien 2012

| Kriterien             | Linien  |         |         |           | Total BVB<br>auf baselland.<br>Gebiet | Linien    |           |         |           | Total BLT<br>auf baselstädt.<br>Gebiet | Saldo<br>gemäss<br>Legende |
|-----------------------|---------|---------|---------|-----------|---------------------------------------|-----------|-----------|---------|-----------|----------------------------------------|----------------------------|
|                       | 2       | 3       | 6       | 14        |                                       | 10        | 11        | 17      |           |                                        |                            |
| Stunden ungewichtet   | 17'076  | 29'217  | 15'366  | 111'864   | 173'523                               | 55'135    | 82'526    | 15'296  | 152'957   | 20'566                                 |                            |
| Motorwagenkursstunden | 5'692   | 9'739   | 15'366  | 37'288    | 68'085                                | 34'549    | 47'471    | 7'915   | 89'935    | -21'850                                |                            |
| Stunden gewichtet     | 17'076  | 29'217  | 53'781  | 111'864   | 211'938                               | 120'922   | 162'946   | 25'100  | 308'968   | -97'030                                |                            |
| Kilometer ungewichtet | 218'037 | 377'400 | 236'822 | 1'833'888 | 2'666'147                             | 732'061   | 1'082'140 | 189'697 | 2'003'898 | 662'249                                |                            |
| Kilometer gewichtet   | 218'037 | 377'400 | 828'877 | 1'833'888 | 3'258'202                             | 1'605'664 | 2'136'651 | 313'245 | 4'055'559 | -797'357                               |                            |

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



Tabelle 6 c: Abgeltungsrechnung - Ertrag Tramlinien

| ERTRAG<br>TRAMLINIEN 2012     | BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet |                |                  |                  | Total BVB<br>auf BL-Gebiet<br>(1) | BLT-Linien auf baselstädtischem Gebiet |                  |                 | Total BLT<br>auf BS-Gebiet<br>(2) | Saldo<br>gemäss<br>Legende<br>(2) - (1) |
|-------------------------------|---------------------------------------------|----------------|------------------|------------------|-----------------------------------|----------------------------------------|------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------------------------------|
|                               | Linie 2                                     | Linie 3        | Line 6           | Linie 14         |                                   | Linie 10                               | Linie 11         | Linie 17        |                                   |                                         |
| 1. Verkehrsertrag             |                                             |                |                  |                  |                                   |                                        |                  |                 |                                   |                                         |
| 1.1. Tarifverbund             | 439'444                                     | 718'596        | 2'001'136        | 5'218'673        | 8'377'849                         | 5'244'563                              | 8'812'211        | 9'128'16        | 14'969'589                        | 6'591'740                               |
| <b>Total Verkehrsertrag</b>   | <b>439'444</b>                              | <b>718'596</b> | <b>2'001'136</b> | <b>5'218'673</b> | <b>8'377'849</b>                  | <b>5'244'563</b>                       | <b>8'812'211</b> | <b>9'128'16</b> | <b>14'969'589</b>                 | <b>6'591'740</b>                        |
| 2. Nebenertrag                |                                             |                |                  |                  |                                   |                                        |                  |                 |                                   |                                         |
| 2.1. Mietzins für Kioske      | 0                                           | 0              | 32'956           |                  | 32'956                            | 21'351                                 | 0                | 0               | 21'351                            | -11'605                                 |
| 2.2. Reklameeinnahmen         | 60'303                                      | 104'320        | 229'186          | 441'417          | 835'226                           | 98'130                                 | 144'576          | 19'377          | 262'083                           | -573'143                                |
| <b>Total Nebenertrag</b>      | <b>60'303</b>                               | <b>104'320</b> | <b>262'142</b>   | <b>441'417</b>   | <b>868'182</b>                    | <b>119'481</b>                         | <b>144'576</b>   | <b>19'377</b>   | <b>283'434</b>                    | <b>-584'748</b>                         |
| <b>TOTAL ERTRAG</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>15'253'022</b>                 | <b>6'006'991</b>                        |
| <b>TOTAL ERTRAG 2011</b>      | <b>504'323</b>                              | <b>830'455</b> | <b>2'258'840</b> | <b>5'847'638</b> | <b>9'441'256</b>                  | <b>4'837'247</b>                       | <b>9'094'978</b> | <b>710'877</b>  | <b>14'643'102</b>                 | <b>5'201'846</b>                        |
| <b>Veränderung absolut</b>    | -4'576                                      | -7'539         | 4'438            | -187'548         | -195'225                          | 526'796                                | -138'191         | 221'316         | 609'920                           | 805'145                                 |
| <b>Veränderung in Prozent</b> | -0.9%                                       | -0.9%          | 0.2%             | -3.2%            | -2.1%                             | 10.9%                                  | -1.5%            | 31.1%           | 4.2%                              | 15.5%                                   |

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

Tabelle 6 d: Abgeltungsrechnung - Aufwand Buslinien

| AUFWAND<br>BUSLINIEN 2012                   | BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet |                  |                  |                | BLT-/AAGL-Linien auf baselstädtischem Gebiet |                  |                |                | Total BVB<br>auf BL-Gebiet<br>(1) | Total BLT/AAGL<br>auf BS-Gebiet<br>(2) | Saldo<br>gemäss<br>Legende<br>(1) - (2) |
|---------------------------------------------|---------------------------------------------|------------------|------------------|----------------|----------------------------------------------|------------------|----------------|----------------|-----------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                             | Linie 31                                    | Linie 33         | Linie 34         | Linie 38       | Linie 48                                     | Linie 37         | Linie 47       | Linie 80       |                                   |                                        |                                         |
| 1. Direkt zuscheidbare Aufwendungen         |                                             |                  |                  |                |                                              |                  |                |                |                                   |                                        |                                         |
| 1.1. Unterhalt Haltestellen und Schutzinsel | 21'972                                      | 47'658           | 54'172           | 22'055         | 19'805                                       | 0                | 0              | 0              | 0                                 | 0                                      | 165'662                                 |
| 1.2. Direkte Trägerkosten                   | 24'408                                      | 1'190'75         | 183'442          | 16'774         | 24'896                                       | 109'651          | 30'402         | 0              | 0                                 | 140'053                                | 228'542                                 |
| Mitberichtigungsentschädigung               | 0                                           | 0                | 0                | 0              | 0                                            | 12'4428          | 42'357         | 0              | 0                                 | 166'785                                | -166'785                                |
| <b>Total 1.</b>                             | <b>46'380</b>                               | <b>1'667'33</b>  | <b>237'614</b>   | <b>38'829</b>  | <b>44'701</b>                                | <b>234'079</b>   | <b>72'759</b>  | <b>0</b>       | <b>0</b>                          | <b>306'838</b>                         | <b>227'419</b>                          |
| 2. Zeitabhängige Aufwendungen               | 342'212                                     | 1'067'620        | 1'284'411        | 258'700        | 198'070                                      | 1'576'007        | 475'414        | 114'790        | 165'867                           | 2'332'078                              | 818'935                                 |
| <b>Total 2.</b>                             | <b>342'212</b>                              | <b>1'067'620</b> | <b>1'284'411</b> | <b>258'700</b> | <b>198'070</b>                               | <b>1'576'007</b> | <b>475'414</b> | <b>114'790</b> | <b>165'867</b>                    | <b>2'332'078</b>                       | <b>818'935</b>                          |
| 3. Kilometerabhängige Aufwendungen          | 237'124                                     | 562'293          | 893'166          | 212'292        | 168'226                                      | 832'269          | 298'712        | 127'640        | 207'596                           | 1'466'217                              | 606'884                                 |
| <b>Total 3.</b>                             | <b>237'124</b>                              | <b>562'293</b>   | <b>893'166</b>   | <b>212'292</b> | <b>168'226</b>                               | <b>832'269</b>   | <b>298'712</b> | <b>127'640</b> | <b>207'596</b>                    | <b>1'466'217</b>                       | <b>606'884</b>                          |
| <b>TOTAL AUFWAND</b>                        | <b>625'716</b>                              | <b>1'796'646</b> | <b>2'415'191</b> | <b>509'821</b> | <b>410'997</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>                        |
| <b>TOTAL AUFWAND 2011</b>                   | <b>438'970</b>                              | <b>1'819'743</b> | <b>2'447'175</b> | <b>502'873</b> | <b>348'851</b>                               | <b>2'674'701</b> | <b>846'118</b> | <b>225'557</b> | <b>379'746</b>                    | <b>4'126'122</b>                       | <b>1'431'490</b>                        |
| <b>Veränderung absolut</b>                  | 186'746                                     | -230'97          | -31'984          | 6'948          | 62'146                                       | 200'759          | 767            | 168'73         | -6'283                            | -20'989                                | 221'748                                 |
| <b>Veränderung in Prozent</b>               |                                             |                  |                  |                |                                              | 3,6%             |                |                |                                   | -0,5%                                  | 15,5%                                   |

## Grundlagen (STD-&gt;KM) für Berechnungen Aufwand Buslinien 2012

| Kriterien             | Linien |         |         |        | Linien |         |         |        | Total BLT/AAGL<br>auf baselstädt.<br>Gebiet | Saldo<br>gemäss<br>Legende |         |
|-----------------------|--------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|--------|---------------------------------------------|----------------------------|---------|
|                       | 31     | 33      | 34      | 38     | 48     | 37      | 47      | 80     |                                             |                            | 81      |
| Stunden gewichtet     | 4442   | 13'858  | 16'672  | 3'358  | 2'571  | 20'457  | 6'171   | 1'490  | 2'153                                       | 30'271                     | 10'630  |
| Stunden gewichtet     | 5'643  | 13'553  | 20'441  | 4'268  | 3'342  | 20'457  | 6'171   | 1'915  | 2'769                                       | 31'311                     | 15'936  |
| Kilometer ungewichtet | 66'652 | 206'112 | 260'691 | 59'629 | 46'216 | 297'239 | 106'683 | 35'475 | 57'608                                      | 497'005                    | 142'295 |
| Kilometer gewichtet   | 84'687 | 200'819 | 318'988 | 75'819 | 60'081 | 297'239 | 106'683 | 45'586 | 74'141                                      | 523'649                    | 216'744 |

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

Tabelle 6 e: Abgeltungsrechnung - Ertrag Buslinien

| ERTRAG<br>BUSLINIEN 2012                            | BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet |                |                  |                | BLT-/AAGL-Linien auf baselstädtischem Gebiet |                  |                |                | Total BVB<br>auf BL-Gebiet<br>(1) | Total<br>BLT/AAGL<br>Gebiet<br>(2) | Saldo<br>gemäss<br>Legende<br>(2) - (1) |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------|----------------|------------------|----------------|----------------------------------------------|------------------|----------------|----------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------|
|                                                     | Linie 31                                    | Linie 33       | Linie 34         | Linie 38       | Linie 48                                     | Linie 37         | Linie 47       | Linie 80       |                                   |                                    |                                         |
| 1. Verkehrsertrag                                   |                                             |                |                  |                |                                              |                  |                |                |                                   |                                    |                                         |
| 1.1. Tarifverbund, Spezialtarife, Taxzuschläge usw. | 102'811                                     | 792'736        | 1'395'640        | 59'274         | 149'287                                      | 1'043'742        | 285'863        | 153'697        | 176'251                           | 1'659'553                          | -840'195                                |
| <b>Total Verkehrsertrag</b>                         | <b>102'811</b>                              | <b>792'736</b> | <b>1'395'640</b> | <b>59'274</b>  | <b>149'287</b>                               | <b>1'043'742</b> | <b>285'863</b> | <b>153'697</b> | <b>176'251</b>                    | <b>1'659'553</b>                   | <b>-840'195</b>                         |
| 2. Nebenertrag                                      |                                             |                |                  |                |                                              |                  |                |                |                                   |                                    |                                         |
| 2.1. Mietzins für Kioske                            | 23'431                                      | 55'537         | 88'224           | 16'966         | 16'625                                       | 20'458           | 7'187          | 3'857          | 4'879                             | 36'381                             | -164'402                                |
| 2.2. Reklameeinnahmen                               |                                             |                |                  |                |                                              |                  | 85'546         | 30'176         |                                   | 115'722                            | 115'722                                 |
| 2.3. BAV Subventionen                               | 23'431                                      | 55'537         | 88'224           | 16'966         | 16'625                                       | 20'458           | 92'733         | 34'033         | 4'879                             | 152'103                            | -48'680                                 |
| <b>Total Nebenertrag</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>-888'875</b>                         |
| <b>TOTAL ERTRAG 2011</b>                            | <b>77'042</b>                               | <b>878'954</b> | <b>1'518'958</b> | <b>183'531</b> | <b>158'464</b>                               | <b>1'062'266</b> | <b>288'074</b> | <b>189'183</b> | <b>175'142</b>                    | <b>1'714'665</b>                   | <b>-1'102'284</b>                       |
| <b>Veränderung absolut</b>                          | 49'200                                      | -30'681        | -35'094          | -107'291       | 7'448                                        | 1'934            | 90'522         | -1'453         | 5'988                             | 96'991                             | -213'409                                |
| <b>Veränderung in Prozent</b>                       | 63,9%                                       | -3,5%          | -2,3%            | -58,5%         | 0,0%                                         | 0,2%             | 0,0%           | -0,8%          | 3,4%                              | 5,7%                               | 19,4%                                   |

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

# Entwicklung der Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien BS-BL 1992 - 2012

