

Vorlage an den Landrat

2017-357

Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2015

vom 26. September 2017

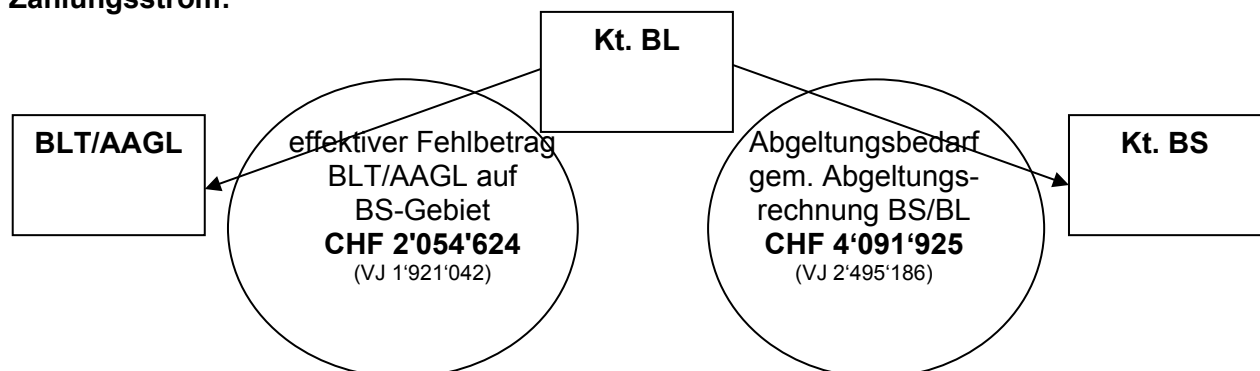


1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die Abrechnung der Geldflüsse zwischen den Kantonen Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL) im Bereich des öffentlichen Verkehrs basiert auf der Vereinbarung vom 26. Januar 1982¹ über die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) und die BLT Baselland Transport AG (BLT). Darin ist festgelegt, dass der Kanton BL den erwirtschafteten Fehlbetrag der BLT und der Autobus AG Liestal (AAGL) auf dem Gebiet des Kantons BS übernimmt. Dieser beträgt im Abrechnungsjahr 2015 CHF 2'054'624. Der Kanton BS 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 aufgrund derer der Leistungsüberhang finanziell ausgeglichen. Derzeit erbringen die Trams der BLT mehr Leistungen im Kanton BS als die der BVB auf dem Gebiet des Kantons BL. Bei den Buslinien ist das Verhältnis umgekehrt. Nebst 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 zugunsten des Kantons BL von CHF 4'091'925. Dieser Saldo entsteht massgeblich aufgrund 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 2015 für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL beträgt insgesamt **CHF 6'146'549** und liegt damit rund **2.4 %** über dem Budget von **CHF 6'000'000**. Gegenüber dem Vorjahr (CHF 4'416'228) stieg der Abrechnungsbetrag um **CHF 1'730'321**.

¹ GS 28.323, SGS 480.1, Staatsvertrag

| | | |
|-------------|--|----|
| 1.2. | Inhaltsverzeichnis | |
| 1. | Übersicht..... | 2 |
| 1.1. | Zusammenfassung | 2 |
| 1.2. | Inhaltsverzeichnis | 3 |
| 2. | Rechtliche Grundlagen..... | 4 |
| 3. | Darstellung der Abrechnung | 5 |
| 4. | Kommentar zur Abrechnung | 6 |
| 4.1. | Abgeltungsrechnung | 6 |
| 4.2. | Risikobeurteilung | 6 |
| 4.3. | Total der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL (Total der Landratsvorlage) | 6 |
| 4.4. | Veränderung des Abgeltungsbedarfs gegenüber der Abrechnung 2014 | 7 |
| 4.5. | Abgeltung des Kantons BL an die BLT und AAGL | 8 |
| 5.1. | Ermittlung der Kosten | 9 |
| 5.2. | Ermittlung der Erlöse | 9 |
| 5.3. | Ermittlung des Ergebnisses aus der Abgeltungsrechnung | 9 |
| 5.4. | Veränderung Verkehrs- und Nebenerträge | 11 |
| 5.5. | Veränderung der Tram- und Buskosten | 12 |
| 5.6. | Zusammensetzung und Aufgabe der Prüfgruppe | 12 |
| 6. | Berechnung der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL zulasten des Kantons BL..... | 13 |
| 6.1. | Darstellung der Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL | 13 |
| 6.2. | Finanzfluss zulasten des Kantons BL 2015 und 2016 | 14 |
| 6.3. | Budget – Rechnung – Abrechnung 2015 | 14 |
| 6.4. | Finanzrechtliche Prüfung | 15 |
| 7. | Zuständigkeit des Landrates | 15 |
| 8. | Antrag..... | 15 |
| 8.1. | Beschluss | 15 |
| 9. | Anhang..... | 15 |
| 9.1. | Weitere Beilagen | 17 |

2. Rechtliche Grundlagen

Die [Vereinbarung vom 26. Januar 1982](#)² zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG legt die Grundlagen der jährlich zu erstellenden Abgeltungsrechnung BVB/BLT/AAGL³ fest.

Gemäss § 7 der Vereinbarung (Staatsvertrag) sollen grundsätzlich alle von der BVB auf Gebiet des Kantons BL betriebenen Linien erfasst und nach Tram und Bus getrennt verrechnet werden. Das Gleiche gilt für die BLT und die AAGL auf Gebiet des Kantons BS. 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 BL zu BLT und AAGL (Saldo aus Staatsvertrag)**

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

² GS 28.323, SGS 480.1

³ BVB: Basler Verkehrs-Betriebe, Basel
 BLT: BLT Baselland Transport AG, Oberwil
 AAGL: Autobus AG Liestal, Liestal

3. Darstellung der Abrechnung

| Leistungen auf jeweils fremdem Kantonsgebiet 2015 | | | | | | |
|--|---|---|--|--|--|--|
| 1. Kosten-/Ertragsüberschuss gem. Abgeltungsrechnung | | | | | | |
| | Tram | | Bus | | Tram und Bus | |
| Kostenüberschuss der BVB auf BL-Gebiet | | | Kostenüberschuss der BVB auf BL-Gebiet | Kostenüberschuss der BLT auf BS-Gebiet | Kostenüberschuss der BVB auf BL-Gebiet | Kostenüberschuss der BLT auf BS-Gebiet |
| CHF 3.28 Mio. (Nutzer ist BL) | | | CHF 3.21 Mio. (Nutzer ist BL) | CHF 2.64 Mio. (Nutzer ist BS) | CHF 6.49 Mio. (Nutzer ist BL) | CHF 2.41 Mio. (Nutzer ist BS) |
| | | Überhang zu Gunsten Kt. BS CHF 3.51 Mio. | | CHF 0.58 Mio. | | Überhang zu Lasten Kt. BL CHF 4.09 Mio. |
| | CHF 0.23 Mio. | | | ↑ Überhang zu Gunsten Kt. BS | | |
| | ↑ Ertragsüberschuss z.G. Kt. BL (Nutzer ist BS) | | | | | |
| Total Überhang zu Lasten BL | | CHF 3.51 Mio. | | CHF 0.58 Mio. | | CHF 4.09 Mio. |
| | | | | | | ↑ <i>Geldfluss BL an BS</i> |
| 2. Effektive Kosten der AAGL/BLT | | | | | | |
| Fehlbetrag BLT/AAGL auf BS-Gebiet | | CHF 0.45 Mio. | | CHF 1.60 Mio. | | CHF 2.05 Mio. |
| | | | | | | ↑ <i>Geldfluss BL an BLT und AAGL</i> |
| 3. Gesamte Kosten BL für Grenzüberschreitende ÖV-Linien | | CHF 3.96 Mio. | | CHF 2.18 Mio. | | CHF 6.14 Mio. |

4. Kommentar zur Abrechnung

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

4.1. 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 2015 ergibt sich ein Überhang von CHF 4'091'925 zulasten des Kantons BL.

4.2. Risikobeurteilung

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 aufgrund 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 BL in der Abgeltungsrechnung geltend machen kann (CHF 2'404'664), höher ist als die effektiven Kosten, die der BLT und der AAGL abgegolten werden (CHF 2'054'624), entsteht für das Abrechnungsjahr 2015 ein Saldo aus Staatsvertrag zugunsten des Kantons BL im Betrag von CHF 350'040. 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 zugunsten des Kantons BL. Zusätzlich fließen gewisse Nebenerträge, welche auf den Buslinien generiert werden, nicht in die Abgeltungsrechnung ein. Daraus ergibt sich eine Differenz gegenüber dem effektiven Fehlbetrag von CHF 1'040'539 zugunsten des Kantons BL.
- Die Differenz im Bereich des Tramverkehrs resultiert vorwiegend aus dem Abgrenzungsproblem zwischen den in der Abgeltungsrechnung berücksichtigten Kosten für die Mitbenützungsschädigung der BLT auf baselstädtischem Gebiet und den in der Rechnung der BLT enthaltenen Kosten. Daraus ergibt sich eine Differenz von CHF 690'499 zulasten des Kantons BL. Die Details dazu werden unter Punkt 5.5 erläutert.

4.3. 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 zulasten des Kantons BL (CHF 4'091'925) und den effektiven Fehlbeträgen der BLT und der AAGL auf baselstädtischem Gebiet (CHF 2'054'624) zusammen. Die gesamten Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien betragen somit CHF 6'146'549.

Ohne die Vereinbarung zwischen den Kantonen BS und BL 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 2015 auf CHF 6'496'589. 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 BL 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.

Wenn die BVB ihre Leistungen zu ähnlichen Konditionen wie die BLT erbringen würde, hätte dies relativ kleine Auswirkungen. 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.

4.4. Veränderung des Abgeltungsbedarfs gegenüber der Abrechnung 2014

Gesamthaft hat sich der Abgeltungsbedarf gegenüber dem Vorjahr um rund CHF 1'730'000 erhöht. Die ungedeckten Kosten, welche die BVB auf basellandschaftlichem Boden geltend machen, sind um CHF 347'000 gestiegen. Die ungedeckten Kosten der BLT und der AAGL, welche in die Abgeltungsrechnung einfließen, sind gegenüber 2014 um rund CHF 1'250'000 gesunken. Da die ungedeckten Kosten der BVB gestiegen und die der BLT/AAGL gesunken sind, steigt die Abgeltung von BL an BS um CHF 1'597'000. Dem gegenüber sind die effektiven ungedeckten Kosten, welche die BLT und die AAGL gegenüber dem Kanton BL geltend machen, um CHF 134'000 gestiegen. Daraus ergibt sich die Veränderung gegenüber dem Jahr 2014 von rund CHF 1'730'000.

Die gemäss Abgeltungsrechnung gestiegenen Kosten sind auf verschiedene Ursachen zurückzuführen:

Beim Trambetrieb der BVB sind die grössten Veränderungen auf den Linien 3 und 14 zu verzeichnen. Bei der Linie 3 erklärt sich der Rückgang der ungedeckten Kosten dadurch, dass in der Abrechnung 2014 ausserordentliche Kosten von rund CHF 300'000 für dringende Sanierungsmassnahmen enthalten waren. Diese entfallen 2015. Auf der Ertragsseite ist festzustellen, dass auf dem basellandschaftlichen Abschnitt sowohl die Personenkilometer wie auch die Anzahl Einsteiger gestiegen sind. In der Folge steigen die Erträge in BL um rund CHF 130'000. Auf der Linie 14 führte eine Baustelle dazu, dass ein Kurs mehr gefahren werden musste um die längeren Umlaufzeiten aufzufangen. Auf der Ertragsseite hat sich die Baustelle dahingehend ausgewirkt, dass die Einnahmen um rund CHF 225'000 gesunken sind. Auch die Linien 2 und 6 mussten Ertragsrückgänge hinnehmen. Auf der Linie 6 ist dies auf die Verschiebung zugunsten der Buslinie 48 zurückzuführen. Gesamthaft heben sich die Verschiebungen bei der BVB beinahe auf. Der Kanton BL wird mit rund CHF 61'000 stärker belastet.

Bei den Buslinien der BVB sind die ungedeckten Kosten um CHF 286'000 gestiegen. Die Mehrkosten sind vorwiegend auf die Mehrleistungen in Folge der Angebotsausbauten auf den Linien 38 und 48 zurückzuführen (+CHF 914'000). Ein Teil dieser Mehrkosten wird durch höhere Erträge auf diesen Linien kompensiert (+CHF 394'000). Im Gegensatz dazu haben die Kilometer- und Stundenleistungen auf den BL-Abschnitten der Linie 34 abgenommen. Durch eine Neuvermessung der geografischen Daten im Kanton BS, haben sich die der Rechnung zugrunde liegenden Distanzen in BS vergrössert. Dadurch hat sich der prozentuale Anteil des Kantons BL an der Buslinie 34 verkleinert. Aufgrund der Neustrukturierung der Buslinien 31 und 34 im Kanton BS haben sich die Endaufenthaltszeiten tendenziell verringert. Am Samstag wurden vier und am Sonntag zwei Fahrten aufgrund veränderter Garagen Ein- und Ausfahrten gestrichen. Dadurch sinken die Kosten auf BL-Gebiet deutlich (-CHF 242'000). Auf der Linie 33 sind die Kosten in Folge der veränderten Verteilung der Endaufenthaltszeiten etwas gestiegen (+CHF 51'000). Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Fahrleistungen auf der Linie 48 wurden die Fahrleistungen der Linie 33 auf dem städtischen Abschnitt ausgedünnt. In der Folge stieg der Anteil von BL an den Endaufenthaltszeiten. Weiter haben sich auf den Linien 33 und 34 die Erträge leicht erhöht (+CHF 43'000). Diese Erträge entlasten BL wiederum.

Die ungedeckten Kosten der BLT haben im Bereich der Tramlinien markant abgenommen. Auf der Aufwandseite ist dies darauf zurückzuführen, dass die Mitbenützungsschädigung (MBE) 2015 rund CHF 600'000 tiefer ausgefallen ist als 2014. Die Höhe der MBE steht in direktem Zusammenhang mit effektiv ausgeführten Arbeiten auf dem Netz der BVB. In der MBE 2014 waren zudem noch Kosten aus dem Jahr 2013 enthalten, welche die BVB der BLT nachbelasten mussten. Die MBE 2014 fiel daher überdurchschnittlich hoch aus. Die MBE 2015 bewegt sich wieder im üblichen Rahmen. Die BLT konnte auf allen städtischen Linienabschnitten Mehrerträge

verbuchen. Insgesamt haben die Kosten um rund CHF 700'000 abgenommen und die Erträge sind um CHF 410'000 gestiegen. BS wird dadurch beim Trambetrieb um rund CHF 1'110'000 entlastet.

Bei den Buslinien der BLT und AAGL profitiert BS von den etwas höheren Erträgen (+CHF 85'000) und den leicht tieferen Kosten (- CHF 51'000). BS wird dadurch um CHF 136'000 entlastet.

4.5. Abgeltung des Kantons BL an die BLT und AAGL

Gesamthaft sind die ungedeckten Kosten, welche die BLT und AAGL dem Kanton Basel-Landschaft in Rechnung stellen, um rund CHF 134'000 gestiegen (Bus +CHF 14'900 / Tram +CHF 114'600). Davon resultieren rund CHF 317'000 aus der sogenannten Mitbenützungsschädigung (MBE), welche die BLT an die BVB entrichten muss. Konkret waren in der Abrechnung der BLT für das Jahr 2014 CHF 4'082'000 und für das Jahr 2015 CHF 4'399'000 enthalten. Die MBE wird aufgrund der effektiven Kosten der BVB ermittelt und kann von Jahr zu Jahr erheblich schwanken. Die MBE wird der BLT von der BVB in Rechnung gestellt. Die BLT wiederum stellt diese Kosten dem Kanton BL in Rechnung. Über die Abgeltungsrechnung werden diese Kosten letztlich dem Kanton BS belastet. Da diese Kosten letztendlich von BS getragen werden, sind diese für den Kanton BL kostenneutral. Es gibt aber Verschiebungen zwischen den Abrechnungsjahren. In der Abgeltungsrechnung wird die MBE periodengerecht berücksichtigt. Das heisst, es fliesst die definitive Abrechnung der BVB für das entsprechende Jahr in die Abgeltungsrechnung ein. Da die BLT, auf Grund des Jahresabschlusses, nicht auf die definitive Abrechnung der BVB warten kann, stellt diese dem Kanton BL jeweils die Akontorechnung aus dem Abrechnungsjahr und den Saldo aus der Schlussrechnung des voran gegangenen Jahres in Rechnung. Dadurch entstehen hier immer Differenzen. Das genaue Zusammenspiel wurde bereits in früheren Vorlagen (LRV 2014-185 und LRV 2015-173) erläutert. Es wird daher an dieser Stelle darauf verzichtet. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Differenz zwischen den Kosten, die in die Abgeltungsrechnung eingeflossen sind (MBE gem. BVB) und den Kosten, welche die BLT dem Kanton belastet hat (Total MBE in Abrechnung BLT) und die sich daraus ergebenden Verschiebungen zwischen den Jahren auf. Es ist ersichtlich, dass der Kanton BL 2014 in der Abgeltungsrechnung CHF 317'240 mehr Kosten aus der MBE geltend machen konnte, als die BLT ihm belastete. Dadurch wurde BL 2014 entsprechend entlastet. In der Abrechnung 2015 verhält es sich genau umgekehrt. Die Kosten, die in der Abgeltungsrechnung geltend gemacht werden können (CHF 3'838'092) sind CHF 560'979 tiefer, als die Kosten, welche die BLT für 2015 gegenüber BL geltend macht (CHF 4'399'071). Daraus ergibt sich gegenüber 2014 eine Verschiebung von CHF 878'219 zulasten des Kantons BL.

| Jahr | MBE gem. BLT | | | MBE gem. BVB | Differenz Akonto zu Schlussabrechnung | Differenz Abgeltungsrechnung zu Abrechnung BLT |
|------|--------------|-------------------------------------|-----------------------------|--------------|---------------------------------------|--|
| | Akonto | Saldo aus Schlussabrechnung Vorjahr | Total MBE in Abrechnung BLT | | | |
| 2012 | 3'700'000 | 20'499 | 3'720'499 | 4'200'909 | 500'909 | 480'410 |
| 2013 | 4'200'000 | 500'909 | 4'700'909 | 4'081'831 | -118'169 | -619'078 |
| 2014 | 4'200'000 | -118'169 | 4'081'831 | 4'399'071 | 199'071 | 317'240 |
| 2015 | 4'200'000 | 199'071 | 4'399'071 | 3'838'092 | -361'908 | -560'979 |
| 2016 | 3'837'963 | -361'908 | 3'476'055 | 3'815'257 | -22'706 | 339'202 |

Weitere Erläuterungen folgen unter Punkt 7.2 „Finanzfluss zulasten des Kantons BL 2014 und 2015“

5. 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.

5.1. Ermittlung der Kosten

Die Kosten werden nach folgenden drei Kategorien ermittelt:

- nach dem Territorialprinzip zuscheidbare Kosten⁴
- zeitabhängige Fahrpersonalkosten⁵
- kilometerabhängige Kosten⁶

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.

5.2. 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.

5.3. 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 zulasten oder zugunsten des Kantons BL ist das Ergebnis der Abgeltungsrechnung.

⁴ Im Wesentlichen: Bahn-/Gleisunterhalt, Energie Tram, Mitbenützungsschädigung an BVB, Abschreibungen auf Anlagen, Mieten, Leitstelle.

⁵ Die Fahrpersonalstundensätze (inkl. Sozialversicherungen) werden mit den entsprechenden Stunden multipliziert.

⁶ Die kilometerabhängigen Fahrzeugkosten (Pflege- und Revisionsunterhalt Fahrzeuge, Energie Bus, Abschreibungen und Zinsen Fahrzeuge) errechnen sich aus der Multiplikation der gewichteten Fahrzeugkilometern mit dem Kilometersatz.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Abgeltungsrechnungen 2014 und 2015.

| | 2014 CHF | 2015 CHF | Veränderung CHF |
|-------------------------------|------------------|------------------|--------------------|
| BLT/AAGL auf BS-Gebiet | | | |
| Kostenüberschuss Tram | 880'880 | -232'547 | -1'113'427 |
| Kostenüberschuss Bus | 2'773'587 | 2'637'211 | -136'376 |
| Total | 3'654'467 | 2'404'664 | -1'249'803 |
| BVB auf BL-Gebiet | | | |
| Kostenüberschuss Tram | 3'221'256 | 3'282'045 | 60'789 |
| Kostenüberschuss Bus | 2'928'397 | 3'214'544 | 286'147 |
| Total | 6'149'653 | 6'496'589 | 346'936 |
| Abgeltung von BL an BS | 2'495'186 | 4'091'925 | 1'596'739 |

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

Details zur Abgeltungsrechnung 2015 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 BL an den Kanton BS bezahlen muss, um CHF 1'596'739 zugenommen. Nachfolgend sind die Gründe für die Zunahme dargelegt.

| | | |
|--|----------|------------------|
| Veränderung Verkehrs- und Nebenertrag | | |
| Zunahme Verkehrsertrag BVB in BL | -75'951 | |
| Zunahme Nebenertrag BVB in BL | -79'787 | -155'738 |
| Zunahme Verkehrsertrag BLT/AAGL in BS | 471'517 | |
| Zunahme Nebenertrag BLT/AAGL in BS | 25'434 | 496'951 |
| | | 341'213 |
| Veränderung der Tram- und Buskosten | | |
| Abnahme Kosten Unterhalt BVB in BL | -255'891 | |
| Zunahme Kosten Bahnunterhalt BLT in BS | -7'629 | -263'520 |
| Abnahme Energieaufwand u. Leitstelle BVB in BL | -21'003 | |
| Zunahme Energieaufwand u. Leitstelle BLT in BS | -20'986 | -41'989 |
| Abnahme direkte Trägerkosten + MBE BVB in BL | -60'431 | |
| Abnahme direkte Trägerkosten + MBE BLT in BS | 798'999 | 738'568 |
| Zunahme zeitabhängigen Kosten BVB in BL | 466'852 | |
| Zunahme zeitabhängigen Kosten BLT/AAGL in BS | -2'654 | 464'198 |
| Zunahme kilometerabhängige Kosten BVB in BL | 373'147 | |
| Zunahme kilometerabhängige Kosten BLT/AAGL in BS | -14'878 | 358'269 |
| | | |
| = Veränderung der Abgeltung 2014-2015 zu Lasten BL | | 1'596'739 |
| (Siehe nachfolgende Erläuterungen zu den einzelnen Positionen) | | |

- + = Veränderung zulasten Kanton Basel-Landschaft
 - = Veränderung zugunsten 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 BS.
- Höhere Erträge der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet verringern, tiefere Erträge erhöhen den Abgeltungsbedarf an den Kanton BS.
- Höhere Kosten der BLT/AAGL auf baselstädtischem Gebiet verringern, tiefere Kosten erhöhen den Abgeltungsbedarf an den Kanton BS.
- Höhere Erträge der BLT/AAGL auf baselstädtischem Gebiet erhöhen, tiefere Erträge verringern den Abgeltungsbedarf an den Kanton BS

5.4. Veränderung Verkehrs- und Nebenerträge

Der Verkehrsertrag und die Nebenerträge der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet haben im Vergleich zum Vorjahr um CHF 155'738 zugenommen. Dies, da die BVB die Erträge bei den Buslinien halten oder gar merklich steigern konnten. Die Mehrerträge auf den Buslinien 38 und 48 vermochten gar die Ertragsrückgänge auf den Tramlinien zu kompensieren. Bei der BLT/AAGL haben sich die Verkehrs- und Nebenerträge auf baselstädtischem Gebiet um CHF 496'951 erhöht. Erfreulicherweise stiegen die Personenkilometer (PKM) auf fast allen Linien. Dadurch sind die Erträge auf den städtischen Linienabschnitten der BLT bzw. AAGL teilweise deutlich gestiegen.

Aufgrund der stärker gestiegenen Erträge der BLT/AAGL wird der Kanton BL in der Abgeltungsrechnung um CHF 341'951 mehr belastet.

5.5. Veränderung der Tram- und Buskosten

Die Kosten der BVB für den Unterhalt auf basellandschaftlichem Gebiet sind gegenüber dem Vorjahr um CHF 255'891 gesunken.

Dies ist vorwiegend auf ausserordentliche Unterhaltsarbeiten im Jahr 2014 auf der Linie 3 im Raum Birsfelden (+CHF 300'000) zurückzuführen. Diese entfallen im Jahr 2015. Der Bahnunterhalt der BLT auf baselstädtischem Gebiet hat gegenüber dem Vorjahr minimal um CHF 7'629 zugenommen. Der Kanton BL wird dadurch in der Abgeltungsrechnung um CHF 263'520 entlastet.

Die Kosten "Energieaufwand und Leitstelle" haben bei der BVB um CHF 21'003 abgenommen. Bei der BLT/AAGL stiegen diese um CHF 20'986. Da die Kosten bei der BVB gesunken und bei der BLT gestiegen sind, wird der Kanton BL in der Abgeltungsrechnung um CHF 41'989 entlastet.

Die direkten Trägerkosten der BVB (Kontrolldienst, Leitstellenkosten Bus, Kürzung Vorsteuer etc. inkl. dem Trassenpreis auf der Linie 14) auf basellandschaftlichem Gebiet haben gegenüber dem Vorjahr um CHF 60'431 abgenommen. Die direkten Trägerkosten der BLT auf basel-städtischem Gebiet (inkl. der MBE an die BVB) haben um CHF 798'999 abgenommen. Diese Kosten unterliegen starken Schwankungen und stehen in direktem Zusammenhang mit den getätigten Unterhaltsarbeiten auf dem städtischen Netz. Gesamthaft wird der Kanton BL dadurch in der Abgeltungsrechnung um CHF 738'568 belastet.

Bei den zeitabhängigen Kosten besteht ein Überhang zugunsten der BLT/AAGL bzw. des Kantons BL. Das heisst, die BLT/AAGL machen mehr zeitabhängige Kosten auf baselstädtischem Gebiet geltend als die BVB auf basellandschaftlichem Gebiet. Die zeitabhängigen Kosten der BVB sind im Vergleich zum Vorjahr um CHF 466'852 gestiegen. Die Mehrleistungen der BVB sind auf die Bautätigkeit auf der Linie 14 zurückzuführen. Hier musste ein Kurs mehr gefahren werden um die längeren Umlaufzeiten zu kompensieren. Bei den Buslinien sind die Mehrleistungen auf die Angebotsausbauten auf den Linien 38 und 48 zurückzuführen. Die Kosten der BLT/AAGL sind minimal um CHF 2'654 gestiegen. Dadurch hat der Überhang zugunsten BL um CHF 464'198 abgenommen und der Kanton BL wird entsprechend stärker belastet.

Auch bei den kilometerabhängigen Kosten besteht 2015 ein Überhang zugunsten der BLT/AAGL. Bei der BVB sind diese Kosten um CHF 373'147 gestiegen. Auch das ist auf die Baustelle auf der Linie 14 und auf die Angebotsausbauten auf den Linien 38 und 48 zurückzuführen. Die Kosten der BLT/AAGL auf baselstädtischem Boden sind um CHF 14'878 gestiegen. In der Folge wird der Kanton BL in der Abgeltungsrechnung um CHF 358'269 stärker belastet.

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

5.6. Zusammensetzung und Aufgabe der Prüfgruppe

Die Prüfgruppe der Paritätischen Kommission BVB/BLT, bestehend aus Vertretern der BVB, der BLT, dem Amt für Mobilität BS sowie dem Tiefbauamt, Geschäftsbereich Mobilität BL, 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 die Abgeltungsrechnung 2015 mit dem Ergebnis von CHF 4'091'925 zulasten des Kantons BL zur Kenntnis genommen und mit Zirkularbeschluss im Dezember 2016 verabschiedet.

6. Berechnung der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL zulasten des Kantons BL

Zwischen den Ergebnissen (Fehlbeträgen) gemäss der Abgeltungsrechnung und den effektiven Ergebnissen der zuständigen Transportunternehmungen gemäss deren Betriebsrechnungen bestehen Differenzen. Die Abgeltungsrechnung wird aufgrund 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 4.2.)

Die BLT erwirtschaftet beim Trambetrieb auf baselstädtischem Gebiet einen Verlust von CHF 457'952. In der Abgeltungsrechnung ergibt sich allerdings ein Überschuss von CHF 232'547. Die Differenz ergibt den "Saldo aus Staatsvertrag Tram" von CHF 690'499 zulasten des Kantons BL. Die Gründe hierfür wurden bereits unter Punkt 4.2 bzw. 4.4 erläutert. Der Kanton BS 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 BL an die BLT und AAGL bezahlte tatsächliche Fehlbetrag (CHF 1'596'672) auf baselstädtischem Gebiet kleiner als der mit BVB-Kostensätzen berechnete Fehlbetrag gemäss der Abgeltungsrechnung (CHF 2'637'211). Diese Differenz ergibt den "Saldo aus Staatsvertrag Bus" von CHF 1'040'539 zugunsten des Kantons BL. Auch beim Bus geht die Differenz zwischen den effektiven Fehlbeträgen gemäss Betriebsrechnung der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet (Linien 33, 34, 38, 48) und den Fehlbeträgen gemäss Abgeltungsrechnung zulasten des Kantons BS.

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

| | 2014 | | 2015 | |
|--|-------------|------------------|-------------|------------------|
| | CHF | CHF | CHF | CHF |
| Ergebnis der Abgeltungsrechnung BVB-Tramlinien auf BL-Gebiet, Kostenüberschuss (aus Tabelle, Seite 10) | 3'221'256 | | 3'282'045 | |
| Saldo aus Staatsvertrag Tramlinien | - 541'632 | | 690'499 | |
| Kosten Tramlinien zu Lasten BL | 2'679'624 | 2'679'624 | 3'972'544 | 3'972'544 |
| Ergebnis der Abgeltungsrechnung BVB-Buslinien auf BL-Gebiet, Kostenüberschuss zu Lasten BL | 2'928'397 | | 3'214'544 | |
| Saldo aus Staatsvertrag Buslinien zu Gunsten BL | - 1'191'793 | | - 1'040'539 | |
| Kosten Buslinien zu Lasten BL | 1'736'604 | 1'736'604 | 2'174'005 | 2'174'005 |
| Total Kosten zu Lasten BL | | 4'416'228 | | 6'146'549 |

6.2. Finanzfluss zulasten des Kantons BL 2015 und 2016

In der nachfolgenden Tabelle wird der Finanzfluss betreffend der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für die Abrechnung 2015 aufgezeigt.

| | 2015 | 2016 | Total |
|--|----------------------|------------------|----------------------|
| | CHF | CHF | CHF |
| Fehlbetrag Tram der BLT auf BS-Gebiet: Zahlung Kanton BL an BLT Rechnung BLT v. 29. März 2016 | | 457'952 | 457'952 |
| Fehlbetrag Bus der BLT/AAGL auf BS-Gebiet: Zahlung Kanton BL an BLT/AAGL Rechnung BLT v. 13. Oktober 2015 Rechnung AAGL v. 4. November 2015 | 1'426'598 170'074 | | 1'426'598 170'074 |
| Überhang in CHF gemäss Abgeltungsrechnung: Zahlung Kanton BL an Kanton BS | | 4'091'925 | 4'091'925 |
| Finanzfluss 2015 und 2016 | 1'596'672 | 4'549'877 | |
| Total Kosten zu Lasten BL | | | 6'146'549 |

6.3. Budget – Rechnung – Abrechnung 2015

Konto 3634 0 000 Innenauftrag 501115 „Beiträge an Basler Verkehrsbetriebe“

| Budget CHF | Rechnung | CHF | Abrechnung CHF |
|---------------|--------------------------------|-----------|-------------------|
| | Verbuchung für 2015 | 6'000'000 | |
| | Gutschrift aus Abrechnung 2014 | - 883'772 | |
| 6'000'000 | | 5'116'228 | 6'146'549 |

Für die Abrechnung des Jahres 2015 wurden CHF 6'000'000 zulasten der Rechnung 2015 verbucht. Die Abrechnung gemäss vorliegender Landratsvorlage ist mit CHF 6'146'549 höher als budgetiert und auch höher als die Abgrenzung von CHF 5'300'000. Die Differenz zwischen der Abrechnung 2015 (CHF 6'146'549) und der Verbuchung in der Rechnung 2015 (CHF 6'000'000) von CHF 146'549 wird auf die Rechnung 2016 übertragen. Die zugunsten der Rechnung 2015 verbuchten CHF 883'772 sind die Differenz zwischen der Abrechnung 2014 von CHF 4'416'228 und der Abgrenzung in der Rechnung 2014 von CHF 5'300'000.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Budgets kann die Veränderung in der Abgeltungsrechnung nur geschätzt werden. Eine Berechnung der Veränderungen ist in dieser komplexen Abrechnung nahezu unmöglich. Auf das Ergebnis der Abrechnung haben viele Faktoren Einfluss: Von der Verteilung der Einnahmen bis zum teilweise stark schwankenden Aufwand für den Bahn- und Linienunterhalt. Die Veränderungen auf den einzelnen Linien können sich im Idealfall gegenseitig ausgleichen oder im schlechteren Fall kumulieren. Dies kann zu grossen Schwankungen in der Abrechnungssumme führen. Für das Jahr 2015 wurden CHF 6'000'000 budgetiert. Die effektiven Kosten gemäss Staatsrechnung 2015 belaufen sich auf CHF 5'116'228. Diese setzen sich aus der Abgrenzung für die Abrechnung 2015 von CHF 6'000'000 und dem "Guthaben" aus der Abrechnung 2015 von CHF 883'772 zusammen. Die Differenz zwischen der Abgrenzung 2015 (CHF 6'000'000) und den Kosten gemäss der Abrechnung 2015 (CHF 6'146'549) von CHF 146'549 belasten die Rechnung 2016.

6.4. Finanzrechtliche Prüfung

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

7. Zuständigkeit des Landrates

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

8. Antrag

8.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

Die Abrechnung 2015 über CHF 6'146'549 zulasten des Kantons BL wird genehmigt.

Liestal, 26. September 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Vize-Präsidentin:

Monica Gschwind

Der Landschreiber:

Peter Vetter

9. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Weitere Beilagen gemäss Aufstellung

Landratsbeschluss

über Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2015

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf die Vereinbarung vom 26. Januar 1982⁷ zwischen den Kantonen BL und BS über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG sowie auf das Gesetz vom 18. April 1985⁸ zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und auf einen Bericht des Regierungsrates, beschliesst:

Die Abrechnung 2015 über CHF 6'146'549 zulasten des Kantons BL wird genehmigt.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

Der Landschreiber:

⁷ GS 28.323, SGS 480.1

⁸ GS 29.89, SGS 480

9.1. Weitere Beilagen

- Tabelle 1: Linienabschnitte auf kantonsfremdem Gebiet (Stand: 31.12.2015)
- Tabelle 2: Linienänderungen im Betriebsjahr 2015
- 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 1992-2015

Tabelle 1: Linienabschnitte auf kantonsfremdem Gebiet (Stand: 31.12.2015)

| BVB auf BL-Gebiet | BLT / AAGL auf BS-Gebiet |
|---|--|
| Tramlinien: 2 Zoo Dorenbach - Kronenplatz Binningen 3 Breite - Birsfelden Hard 6 Morgartenring - Allschwil 14 Schänzli - Pratteln Buslinien: 33 Parkallee - Schönenbuch 34 Zoo Dorenbach - Bottmingen 38 Bachgraben - Allschwil Dorf 48 Parkallee - Bachgraben | Tramlinien: 10 Dreispitz - Dorenbach 11 Dreispitz - St.Louis Grenze 17 Dorenbach - Wiesenplatz Buslinien: 37 Bedrettostrasse - Aeschenplatz 47 Bedrettostrasse - St. Jakob 80 Breite - Aeschenplatz 81 Breite - Aeschenplatz |

Tabelle 2: Linienänderungen im Fahrplanjahr 2015

| | |
|-------------------|---|
| BVB L38 und 48 | Die Linie 38 wurde von Allschwil Zentrum zur Neuweilerstrasse an die Endstation der Tramlinie 8 verlängert. Die Buslinie 48 verkehrt neu von Montag bis Freitag und zusätzlich auch am Samstag durchgehend. |
|-------------------|---|

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

| pro Jahr | Tram | | Bus | |
|------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | 2014 gew. Kurs-Std. | 2015 gew. Kurs-Std. | 2014 gew. Kurs-Std. | 2015 gew. Kurs-Std. |
| BLT/AAGL (in BS) | 312'715 | 313'606 | 38'578 | 40'774 |
| BVB (in BL) | 206'726 | 207'799 | 46'543 | 53'703 |
| Total | -105'989 | -105'807 | 7'965 | 12'929 |
| | 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 | |
|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 |
| 2 | 824'503 | 613'755 | 915'762 | 756'324 | 441'819 | 373'464 |
| 3 | 1'411'229 | 1'490'189 | 1'508'919 | 1'719'531 | 753'082 | 883'992 |
| 6 | 2'318'654 | 2'169'680 | 5'192'702 | 4'866'583 | 2'038'670 | 1'942'384 |
| 14 | 3'106'331 | 3'380'822 | 13'630'042 | 12'669'545 | 5'299'776 | 5'083'078 |
| Total Tram | 7'660'717 | 7'654'446 | 21'247'425 | 20'011'983 | 8'533'347 | 8'282'918 |
| 33 | 678'097 | 658'087 | 2'013'570 | 2'055'463 | 857'433 | 857'861 |
| 34 | 1'583'878 | 1'573'759 | 3'543'722 | 3'574'561 | 1'420'578 | 1'466'759 |
| 38 | 167'534 | 280'509 | 384'855 | 861'884 | 169'911 | 380'427 |
| 48 | 171'504 | 255'242 | 527'766 | 794'270 | 176'196 | 289'632 |
| Total Bus | 2'601'013 | 2'767'597 | 6'469'913 | 7'286'178 | 2'624'118 | 2'994'679 |
| Gesamt | 10'261'730 | 10'422'043 | 27'717'338 | 27'298'161 | 11'157'465 | 11'277'597 |

Für das Jahr 2015 wurden die Verkehrseinnahmen TNW wiederum mit dem Schlüssel Personenkilometer = 40% - beförderte Fahrgäste (Einsteiger) = 60% verteilt. Wie unter Punkt 5.2. erläutert, beziehen sich die TNW Erträge auf das Fahrplanjahr.

Die Verteilung auf die Linienabschnitte erfolgt aufgrund der Personenkilometer.

Tabelle 6: Abgeltungsrechnung - Details

| 2015 | | | |
|---|-------------------------|------------------------------|---|
| | BVB auf BL-Gebiet | BLT/AAGL auf BS-Gebiet | Überhang zu Lasten BL zu Gunsten BL = () |
| TRAM | CHF | CHF | CHF |
| Kosten | | | |
| Territorial zuscheidbar | 3'494'635 | 5'207'380 | (1'712'745) |
| Zeitabhängig, Fahrpersonal | 3'599'205 | 4'881'895 | (1'282'690) |
| Kilometerabhängig | 5'313'172 | 6'616'376 | (1'303'204) |
| Total Kosten | 12'407'012 | 16'705'651 | (4'298'639) |
| Erlös | | | |
| Verkehrserlös | 8'282'918 | 16'499'556 | 8'216'638 |
| Nebenerlös | 842'049 | 438'642 | (403'407) |
| Total Erlös | 9'124'967 | 16'938'198 | 7'813'231 |
| Kostenüberschuss | 3'282'045 | (232'547) | 3'514'592 |
| BUS | | | |
| Kosten | | | |
| Territorial zuscheidbar | 628'093 | 391'007 | 237'086 |
| Zeitabhängig, Fahrpersonal | 3'605'583 | 3'135'758 | 469'825 |
| Kilometerabhängig | 2'221'324 | 1'262'706 | 958'618 |
| Total Kosten | 6'455'000 | 4'789'471 | 1'665'529 |
| Erlös | | | |
| Verkehrserlös | 2'994'679 | 1'854'044 | (1'140'635) |
| Nebenerlös | 245'777 | 298'216 | 52'439 |
| Total Erlös | 3'240'456 | 2'152'260 | (1'088'196) |
| Kostenüberschuss | 3'214'544 | 2'637'211 | 577'333 |
| Überhang Tram und Bus | 6'496'589 | 2'404'664 | 4'091'925 |
| | Std. / km | Std. / km | Std. / km |
| Kursstunden gewichtet (für Bestimmung Kostensatz BLT oder BVB) | | | |
| Tram | 207'799 | 313'606 | (105'807) |
| Bus | 53'703 | 40'774 | 12'929 |
| Motorwagen-/Buskursstunden (für Berechnung der zeitabhängigen Fahrpersonalkosten) | | | |
| Tram | 66'788 | 90'590 | (23'802) |
| Bus | 46'844 | 40'740 | 6'104 |
| Kilometer gewichtet (für Berechnung der kilometerabhängigen Kosten) | | | |
| Tram | 3'259'615 | 4'059'126 | (799'511) |
| Bus | 867'705 | 493'244 | 374'461 |

Tabelle 6 a: Abgeltungsrechnung - Zusammenfassung

ZUSAMMENFASSUNG 2015

1. BVB / BLT - TRAMLINIEN AUF AUSSERKANTONALEM GEBIET

| | Linie 2 CHF | Linie 3 CHF | Linie 6 CHF | Linie 14 CHF | BVB auf BL-Gebiet CHF | Linie 10 CHF | Linie 11 CHF | Linie 17 CHF | BLT auf BS-Gebiet CHF | Saldo Tramlinien CHF |
|--------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------------------|----------------------------|
| AUFWAND | 905'514 | 1'550'791 | 2'954'268 | 6'996'439 | 12'407'012 | 6'637'833 | 8'714'727 | 1'353'091 | 16'705'651 | -4'298'639 |
| ERTRAG | 431'304 | 977'759 | 2'172'546 | 5'543'358 | 9'124'967 | 5'998'328 | 9'822'804 | 1'117'066 | 16'938'198 | 7'813'231 |
| SALDO | 474'210 | 573'032 | 781'722 | 1'453'081 | 3'282'045 | 639'505 | -1'108'077 | 236'025 | -232'547 | 3'514'592 |
| Vorjahr | 467'771 | 1'028'801 | 692'465 | 1'032'219 | 3'221'256 | 1'028'538 | -508'617 | 360'959 | 880'880 | 2'340'376 |

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

| | Linie 33 CHF | Linie 34 CHF | Linie 38 CHF | Linie 48 CHF | BVB auf BL-Gebiet CHF | Linie 37 CHF | Linie 47 CHF | Linie 80 CHF | Linie 81 CHF | BLT/AAGL auf BS-Gebiet CHF | Saldo Buslinien CHF |
|--------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------------------------|---------------------------|
| AUFWAND | 2'048'080 | 2'192'287 | 1'323'266 | 891'367 | 6'455'000 | 2'007'692 | 2'000'050 | 324'859 | 456'870 | 4'789'471 | 1'665'529 |
| ERTRAG | 918'912 | 1'541'819 | 459'420 | 320'305 | 3'240'456 | 856'416 | 926'804 | 190'272 | 178'768 | 2'152'260 | -1'088'196 |
| SALDO | 1'129'168 | 650'468 | 863'846 | 571'062 | 3'214'544 | 1'151'276 | 1'073'246 | 134'587 | 278'102 | 2'637'211 | 577'333 |
| Vorjahr | 1'086'657 | 926'713 | 632'635 | 282'392 | 2'928'397 | 1'156'666 | 1'160'782 | 136'335 | 319'804 | 2'773'587 | 154'810 |

3. SALDO TRAM UND BUS AUF AUSSERKANTONALEM GEBIET

| | BVB auf BL-Gebiet CHF | BLT/AAGL auf BS-Gebiet CHF | Saldo CHF |
|--------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------|
| SALDO | 6'496'589 | 2'404'664 | 4'091'925 |
| Vorjahr | 6'149'653 | 3'654'467 | 2'495'186 |

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

Tabelle 6 b: Abgeltungsrechnung - Aufwand Tramlinien

| AUFWAND TRAMLINIEN 2015 | BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet | | | | BLT-Linien auf baselstädtischem Gebiet | | | Total BLT auf BS-Gebiet (2) | Saldo gemäss Legende (1) - (2) |
|---|---|------------------|------------------|------------------|--|------------------|--|-----------------------------------|---|
| | Linie 2 | Linie 3 | Linie 6 | Linie 14 | Total BVB auf BL-Gebiet (1) | Linie 10 | Linie 11 | | |
| 1. Direkt zuscheidbare Kosten | 68'088 | 153'886 | 297'852 | 60'417 | 580'243 | 203'096 | - | 203'096 | 377'147 |
| 1.1. Bahnerhalt | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1.2. Besonderes | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 1.3. Energieaufwand gemäss Unterlagen BVB | 77'181 | 125'001 | 270'364 | - | 472'546 | - | - | - | 472'546 |
| 1.4. Leitstelle | 19'795 | 33'019 | 50'707 | 124'226 | 227'747 | 87'508 | - | 20'202 | 120'037 |
| 1.5. Direkte Trägerkosten | 50'165 | 105'750 | 211'787 | 546'270 | 913'972 | 661'352 | 515'566 | 54'690 | (317'636) |
| 1.6. Mitbenützungsentanschädigung | - | - | - | 1'300'127 | 1'300'127 | 1'220'090 | 2'143'938 | 300'938 | (2'364'839) |
| Total 1. | 215'229 | 417'656 | 830'710 | 2'031'040 | 3'494'635 | 2'172'046 | 2'659'504 | 375'830 | (1'712'745) |
| 2. Zeitabhängige Aufwendungen | 312'831 | 521'817 | 801'344 | 1'963'213 | 3'599'205 | 1'864'917 | 2'596'097 | 420'881 | (1'282'690) |
| Total 2. | 312'831 | 521'817 | 801'344 | 1'963'213 | 3'599'205 | 1'864'917 | 2'596'097 | 420'881 | (1'282'690) |
| 3. Kilometerabhängige Aufwendungen | 377'454 | 611'318 | 1'322'214 | 3'002'186 | 5'313'172 | 2'600'870 | 3'459'126 | 556'380 | (1'303'204) |
| Total 3. | 377'454 | 611'318 | 1'322'214 | 3'002'186 | 5'313'172 | 2'600'870 | 3'459'126 | 556'380 | (1'303'204) |
| TOTAL AUFWAND | 905'514 | 1'550'791 | 2'954'268 | 6'996'439 | 12'407'012 | 6'637'833 | 8'714'727 | 1'353'091 | (4'298'639) |
| TOTAL AUFWAND 2014 | 969'964 | 1'879'044 | 2'978'737 | 6'799'110 | 12'626'855 | 6'940'239 | 9'110'097 | 1'356'821 | (4'780'302) |
| Veränderung absolut | (64'450) | (328'253) | (24'469) | 197'329 | (219'843) | (302'406) | (395'370) | (37'300) | 481'663 |
| Veränderung in Prozent | -7% | -17% | -1% | 3% | -2% | -4% | -4% | 0% | -10% |
| Grundlagen (STD+KM) für Berechnungen Aufwand Tramlinien 2015 | | | | | | | | | |
| Kriterien | Linien | | | | | | Total BLT auf baselstädt. Gebiet | | Saldo gemäss Legende |
| | 2 | 3 | 6 | 14 | 10 | 11 | 17 | | |
| Stunden ungewichtet | 17'415 | 29'049 | 14'870 | 109'290 | 170'624 | 52'819 | 70'535 | 14'048 | 33'222 |
| Motorwagenkursstunden | 5'805 | 9'683 | 14'870 | 36'430 | 66'788 | 34'606 | 48'174 | 7'810 | -23'802 |
| Stunden gewichtet | 17'415 | 29'049 | 52'045 | 109'290 | 207'799 | 121'121 | 165'233 | 27'253 | -105'807 |
| Kilometer ungewichtet | 231'567 | 375'042 | 231'764 | 1'841'832 | 2'680'205 | 695'821 | 905'923 | 176'273 | 902'188 |
| Kilometer gewichtet | 231'567 | 375'042 | 811'174 | 1'841'832 | 3'259'615 | 1'595'626 | 2'122'163 | 341'338 | -799'511 |

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

Tabelle 6 c: Abgeltungsrechnung - Ertrag Tramlinien

| ERTRAG TRAMLINIEN 2015 | BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet | | | | Total BVVB auf BL-Gebiet (1) | | | BLT-Linien auf baselstädtischem Gebiet | | | Total BLT auf BS-Gebiet (2) | Saldo gemäss Legende (2) - (1) |
|-------------------------------|---|----------------|------------------|------------------|------------------------------------|------------------|------------------|--|------------------|------------------|-----------------------------------|---|
| | Linie 2 | Linie 3 | Line 6 | Linie 14 | Linie 10 | Linie 11 | Linie 17 | Linie 10 | Linie 11 | Linie 17 | | |
| 1. Verkehrsertrag | | | | | | | | | | | | |
| 1.1. Tarifverbund | 373'464 | 883'992 | 1'942'384 | 5'083'078 | 8'282'918 | 9'607'200 | 1'078'527 | 5'813'829 | 9'607'200 | 1'078'527 | 16'499'556 | 8'216'638 |
| Total Verkehrsertrag | 373'464 | 883'992 | 1'942'384 | 5'083'078 | 8'282'918 | 9'607'200 | 1'078'527 | 5'813'829 | 9'607'200 | 1'078'527 | 16'499'556 | 8'216'638 |
| 2. Nebenertrag | | | | | | | | | | | | |
| 2.1. Mietzins für Kloske | - | - | 27'395 | - | 27'395 | - | - | 20'418 | - | - | 20'418 | (6'978) |
| 2.2. Reklameeinnahmen | 57'840 | 93'767 | 202'767 | 460'280 | 814'654 | 215'604 | 38'539 | 164'082 | 215'604 | 38'539 | 418'225 | (396'429) |
| Total Nebenertrag | 57'840 | 93'767 | 230'162 | 460'280 | 842'049 | 215'604 | 38'539 | 184'500 | 215'604 | 38'539 | 438'643 | (403'407) |
| TOTAL ERTRAG | 431'304 | 977'759 | 2'172'546 | 5'543'358 | 9'124'967 | 9'822'804 | 1'117'066 | 5'998'328 | 9'822'804 | 1'117'066 | 16'938'198 | 7'813'231 |
| TOTAL ERTRAG 2014 | 502'193 | 850'243 | 2'286'272 | 5'766'891 | 9'405'599 | 9'618'714 | 995'862 | 5'911'701 | 9'618'714 | 995'862 | 16'526'277 | 7'120'678 |
| Veränderung absolut | (70'889) | 127'516 | (113'726) | (223'533) | (280'632) | 86'627 | 12'1204 | 86'627 | 204'090 | 12'1204 | 411'921 | 692'553 |
| Veränderung in Prozent | -14,1% | 15,0% | -5,0% | -3,9% | -3,0% | 1,5% | 2,1% | 1,5% | 2,1% | 12,2% | 2,5% | 9,7% |

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

Tabelle 6 d: Abgeltungsrechnung - Aufwand Buslinien

| AUFWAND BUSLINIEN 2015 | BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet | | | | Total BVB auf BL-Gebiet (1) | BLT-/AAGL-Linien auf baselstädtischem Gebiet | | | | Total BLT/AAGL auf BS-Gebiet (2) | Saldo gemäss Legende (1) - (2) |
|--|---|------------------|------------------|----------------|---------------------------------------|--|------------------|----------------|----------------|---|---|
| | Linie 33 | Linie 34 | Linie 38 | Linie 48 | | Linie 37 | Linie 47 | Linie 80 | Linie 81 | | |
| 1. Direkt zuschreibbare Aufwendungen | | | | | | | | | | | |
| 1.1. Unterhalt Haltestellen und Schutzinseih | 73'503 | 81'986 | 35'176 | 29'892 | 220'557 | - | - | - | - | - | 220'557 |
| 1.2. Direkte Trägerkosten | 126'647 | 175'582 | 63'644 | 41'663 | 407'536 | 131'662 | 86'218 | - | - | 217'880 | 189'656 |
| Mitberütungsentschädigung | - | - | - | - | - | 88'490 | 84'637 | - | - | 173'127 | (173'127) |
| 1.3. Besonderes | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Total 1. | 200'150 | 257'568 | 98'820 | 71'555 | 628'093 | 220'152 | 170'855 | - | - | 391'007 | 237'086 |
| 2. Zeitabhängige Aufwendungen | 1'222'822 | 1'166'019 | 710'972 | 505'770 | 3'605'583 | 1'366'987 | 1'265'926 | 216'671 | 286'174 | 3'135'758 | 469'825 |
| Total 2. | 1'222'822 | 1'166'019 | 710'972 | 505'770 | 3'605'583 | 1'366'987 | 1'265'926 | 216'671 | 286'174 | 3'135'758 | 469'825 |
| 3. Kilometerabhängige Aufwendungen | 625'108 | 768'700 | 513'474 | 314'042 | 2'221'324 | 420'553 | 563'269 | 108'188 | 170'696 | 1'262'706 | 958'618 |
| Total 3. | 625'108 | 768'700 | 513'474 | 314'042 | 2'221'324 | 420'553 | 563'269 | 108'188 | 170'696 | 1'262'706 | 958'618 |
| TOTAL AUFWAND | 2'048'080 | 2'192'287 | 1'323'266 | 891'367 | 6'455'000 | 2'007'692 | 2'000'050 | 324'859 | 456'870 | 4'789'471 | 1'665'529 |
| TOTAL AUFWAND 2014 | 1'997'021 | 2'434'553 | 825'808 | 475'101 | 5'732'483 | 1'963'652 | 2'051'039 | 336'059 | 490'056 | 4'840'816 | 891'667 |
| Veränderung absolut | 51'059 | (242'266) | 497'458 | 416'266 | 722'517 | 44'040 | (50'989) | (11'210) | (33'186) | (51'345) | 773'862 |
| Veränderung in Prozent | 2.6% | -10.0% | 60.2% | 87.6% | 12.6% | 2.2% | -2.5% | -3.3% | -6.8% | -1.1% | 86.8% |
| Grundlagen (STD+KM) für Berechnungen Aufwand Buslinien 2015 | | | | | | | | | | | |
| Kriterien | Linien | | | | Total BVB auf baselland. Gebiet | Linien | | | | Total BLT/AAGL auf baselstädt. Gebiet | Saldo gemäss Legende |
| | 33 | 34 | 38 | 48 | | 37 | 47 | 80 | 81 | | |
| Stunden ungewichtet | 15'887 | 15'149 | 9'237 | 6'571 | 46'844 | 17'760 | 16'447 | 2'815 | 3'718 | 40'740 | 6'104 |
| Stunden gewichtet | 15'496 | 18'534 | 11'450 | 8'222 | 53'703 | 15'912 | 16'447 | 3'623 | 4'792 | 40'774 | 12'929 |
| Kilometer ungewichtet | 250'698 | 245'434 | 161'590 | 98'041 | 755'763 | 187'605 | 220'027 | 32'827 | 51'729 | 492'188 | 263'575 |
| Kilometer gewichtet | 244'183 | 300'273 | 200'576 | 122'673 | 867'705 | 164'279 | 220'027 | 42'261 | 66'678 | 493'244 | 374'461 |

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

Tabelle 6 e: Abteilungsrechnung - Ertrag Buslinien

| ERTRAG BUSLINIEN 2015 | BVB-Linien auf basellandschaftlichem Gebiet | | | | Total BVB auf BL-Gebiet (1) | BL T-/AA GL-Linien auf baselstädtischem Gebiet | | | | Total BL T-/AA GL Gebiet (2) | Saldo gemäss Legende (2) - (1) |
|---|---|------------------|----------------|----------------|-----------------------------------|--|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------|---|
| | Linie 33 | Linie 34 | Linie 38 | Linie 48 | | Linie 37 | Linie 47 | Linie 80 | Linie 81 | | |
| 1. Verkehrsertrag | | | | | | | | | | | |
| 1.1. Tarifverbund, Spezialtarife, Taxzuschläge usw. | 857'861 | 1'466'759 | 380'427 | 289'632 | 2'994'679 | 824'889 | 693'120 | 163'055 | 172'981 | 1'854'044 | (1'140'635) |
| Total Verkehrsertrag | 857'861 | 1'466'759 | 380'427 | 289'632 | 2'994'679 | 824'889 | 693'120 | 163'055 | 172'981 | 1'854'044 | (1'140'635) |
| 2. Nebenentrag | | | | | | | | | | | |
| 2.1. Mietzinse für Kloske | 61'051 | 75'060 | 78'993 | 30'673 | 245'777 | 31'527 | 27'648 | 4'545 | 5'787 | 69'507 | (176'270) |
| 2.2. Reklameeinnahmen | | | | | | | 206'036 | 22'672 | | 228'708 | 228'708 |
| 2.3. BAV Subventionen | 61'051 | 75'060 | 78'993 | 30'673 | 245'777 | 31'527 | 233'684 | 27'217 | 5'787 | 298'215 | 52'438 |
| Total Nebenentrag | 122'102 | 150'120 | 157'986 | 61'346 | 245'777 | 63'054 | 261'332 | 29'762 | 11'574 | 298'215 | 52'438 |
| TOTAL ERTRAG | 918'912 | 1'541'819 | 459'420 | 320'305 | 3'240'456 | 856'416 | 926'804 | 190'272 | 178'768 | 2'152'260 | (1'088'196) |
| TOTAL ERTRAG 2014 | 910'364 | 1'507'840 | 193'173 | 192'709 | 2'804'086 | 806'986 | 890'257 | 199'734 | 170'252 | 2'067'229 | (736'857) |
| Veränderung absolut | 8'548 | 33'979 | 266'247 | 127'596 | 436'370 | 49'430 | 36'547 | (9'462) | 8'516 | 85'031 | 351'339 |
| Veränderung in Prozent | 0.9% | 2.3% | 137.8% | 66.2% | 15.6% | 6.1% | 4.1% | -4.7% | 5.0% | 4.1% | -47.7% |

Entwicklung der Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien BS-BL 1992 - 2015

