

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung Interpellation [2009/175](#) von Hans-Jürgen Ringgenberg betreffend "Kostendeckungsgrad beim Oeffentlichen Verkehr"

Datum: 15. Dezember 2009

Nummer: 2009-175

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](#)



2009/175

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung Interpellation [2009/175](#) von Hans-Jürgen Ringgenberg betreffend

"Kostendeckungsgrad beim Oeffentlichen Verkehr"

vom 15. Dezember 2009

Am 11. Juni 2009 reichte Hans-Jürgen Ringgenberg die [Interpellation](#) betreffend "Kostendeckungsgrad im Oeffentlichen Verkehr" mit folgendem Wortlaut ein:

Während beim Individualverkehr die Frage des finanziellen Deckungsgrades permanent diskutiert wird, scheint sich diese Frage beim Oeffentlichen Verkehr nur zweitrangig zu stellen. Man hat den Eindruck, das Kostenbewusstsein in Bezug auf den OeV ist in der breiten Oeffentlichkeit nur bedingt vorhanden. Nur so ist erklärbar, dass laufend neue Tram- und Busverbindungen und Zusatzleistungen gefordert werden, ohne sich über die zusätzlichen Infrastruktur-, Betriebs- und Beschaffungskosten immer bewusst zu sein.

Beim Strassenverkehr (z.T. sogar für einzelne Projekte) sind zahlreiche Steuern und Abgaben (u.a. Treibstoffsteuer, LSVA, Autobahnvignette, Motorfahrzeugsteuer, Rabattaufhebung und Parkgebühren) eingeführt worden, um möglichst einen hohen Kostendeckungsgrad zu erreichen. Beim öffentlichen Tram- und Busverkehr hingegen werden zusätzliche Leistungen und Angebote, wie u.a. Neue Linien, Verdichtungen des Taktfahrplans und Vergünstigungen, nicht immer kostendeckend auf die Nutzer, sondern zunehmend auf den Staat und somit auf die Steuerzahler oder sogar auf die Autofahrer abgewälzt (z.B. wegen unrentablen Strecken oder dem geforderten Wegfall des Nachtzuschlags). Eine Verschlechterung des Kostendeckungsgrades wird unbesehen in Kauf genommen

Es ist klar, dass der OeV nicht zum 0-Tarif zu haben ist. Dennoch muss bewusst werden, dass auch der OeV hohe Kosten verursacht und sich die für die Allgemeinheit anfallenden Kosten im Interesse von gesunden Staatsfinanzen in einem einigermaßen klar abgesteckten Rahmen resp. definierten Verhältnis zu den Gesamtausgaben bewegen sollten. Eine möglichst hohe Selbstfinanzierung muss deshalb auch für den OeV gelten. Es stellen sich deshalb in diesem Zusammenhang folgende Fragen:

1. *Wie hoch sind im Kanton Basel-Landschaft die gesamten zu Lasten des Kantons und der Gemeinden anfallenden Kosten für den Oeffentlichen Verkehr?*
 2. *Wie haben sich diese Kosten in den letzten 5 Jahren entwickelt?*
 3. *Wie hoch ist heute die Selbstfinanzierung resp. der Kostendeckungsgrad in %?*
 4. *Wie hat sich dieser Kostendeckungsgrad in % in den letzten 5 Jahren entwickelt?*
 5. *Wie werden die Fahrpreise an diese Entwicklung angepasst?*
 6. *Welcher Kostendeckungsgrad in % sollte mindestens erreicht werden?*
 7. *Welche Massnahmen sind aus Sicht des Regierungsrates zu ergreifen?*
- Ich bitte den Regierungsrat um schriftliche Beantwortung dieser Fragen.*

Die mit der Interpellation gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. Wie hoch sind im Kanton Basel-Landschaft die gesamten zu Lasten des Kantons und der Gemeinden anfallenden Kosten für den Oeffentlichen Verkehr?

Der Regionalverkehr ist im Unterschied zum Fernverkehr eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Kantonen. Der Kanton hat für die Bestellung des Angebotes 2009 CHF 40'587'889 abzugelten (inkl. Abgeltung gemäss Staatsvertrag an den Kanton Basel-Stadt).

Um die Preise niedrig zu halten, werden zudem die Umweltschutz-Abonnemente des Tarifverbundes Nordwestschweiz TNW mit CHF 25 pro Monat subventioniert. Dafür werden durch den Kanton Basel-Landschaft 2009 insgesamt CHF 22'800'000 aufgewendet.

Im Kanton Basel-Landschaft beteiligten sich die Gemeinden bis anhin mit 50% am kantonalen Finanzierungsanteil.

Die Ausbauten Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr werden durch den Kanton (und allenfalls weiteren Stellen) aufgrund von Landratsbeschlüssen umgesetzt. Der dafür aufgewendete Betrag schwankt jährlich zwischen CHF 10 - 30 Mio. Diese Ausbauten umfassen beispielsweise den Ausbau der Regio-S-Bahn und den Bau der Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim. Diese Ausgaben werden jeweils aus der laufenden Rechnung entnommen, da es sich um Beihilfen handelt und das Eigentum nicht direkt beim Kanton liegt. Lediglich Investitionen, welche direkt den Strassenbereich betreffen, werden als solche behandelt.

2. Wie haben sich diese Kosten in den letzten 5 Jahren entwickelt?

Die Entwicklung der Kosten zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft und der Gemeinden kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Angaben in CHF 1'000	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	Ist	Ist	Ist	Ist	Prognose	Budget
Abgeltungen an die TU						
<i>Regionaler Personenverkehr</i>	21'045	20'641	21'809	28'364	29'528	37'900
<i>Betrieb, Unterhalt und Abschreibung der Infrastruktur</i>	4'201	4'165	4'342	4'149	5'160	6'000
Abgeltungen gem. Staatsvertrag an den Kanton Basel-Stadt	6'495	3'530	6'243	4'415	5'900	6'100
Beiträge an das TNW U-Abo	20'302	20'938	21'288	21'229	22'800	23'200
Beiträge und Subventionen an TU's, TNW und Kt. BS	52'044	49'275	53'682	58'157	63'388	73'200
Beiträge an Investitionen Dritter	0	26'801	16'548	8'404	20'310	23'082
Invest. gem. Investitionsrechnung	26'885	0	221	184	3'200	6'400
Abschreibung Verwaltungsvermögen	5'908	0	0	22	100	81
Investitionen, Abschreibungen in bzw. auf Verwaltungsvermögen und Beiträge an Invest. Dritter	32'793	26'801	16'769	8'610	23'610	29'563
Gesamtausgaben ÖV	84'837	76'076	70'451	66'767	86'998	102'763

3. Wie hoch ist heute die Selbstfinanzierung resp. der Kostendeckungsgrad in %?

Beim Kostendeckungsgrad gilt es zwischen dem Fahrbetrieb und dem Betrieb, dem Unterhalt und den Abschreibungen auf der Infrastruktur zu unterscheiden. Beim Fahrbetrieb fallen in erster Linie Kosten für das Personal, den Unterhalt und die Abschreibung des Rollmaterials, den Energiebedarf und den Verwaltungsapparat an. Beim schienengebundenen Verkehr fallen zusätzlich die sogenannten Trassekosten an, welche dem Fahrbetrieb für die Benützung der Schieneninfrastruktur belastet werden. Die Trassekosten werden auf Grund der Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr (BAV) errechnet. Auf der Ertragsseite stehen in erster Linie die Einnahmen aus Ticket- und Abonnementsverkäufen. Der Kostendeckungsgrad für den Bereich der Infrastruktur ergibt sich im Wesentlichen aus den Kosten für Personal, Unterhalt und Abschreibung der Anlagen sowie einem Anteil an den Verwaltungskosten. Ausser gewissen Nebenerträgen wie Reklame und Mieteinnahmen beschränken sich die Einnahmen auf die vom Fahrbetrieb zu tragenden Benützungsschädigung.

Für das Jahr 2009 liegen die Kostendeckungsgrade im Fahrbetrieb bei 57% und im Bereich der Infrastruktur bei 45% bzw. 44% (unter Berücksichtigung der Abschreibungen des Verwaltungsvermögens). Bei der Berechnung wurden die Resultate aller Linien, inkl. der ausserkantonalen Abschnitte, welche ganz oder teilweise im Kanton Basel-Landschaft liegen, miteinbezogen. Davon ausgenommen sind die Linien, welche durch die BVB bedient werden. Zur Ermittlung des Kostendeckungsgrades wurden die Angaben aus den Offerten der Transportunternehmungen vor Abzug der Bundesanteile herangezogen.

4. Wie hat sich dieser Kostendeckungsgrad in % in den letzten 5 Jahren entwickelt?

Der Kostendeckungsgrad im Fahrbetrieb ist von 60% im Jahr 2005 auf 57% im Jahr 2009 gesunken. Der Rückgang ist vorwiegend auf den Einsatz des neuen Rollmaterials auf den Linien der Regio-S-Bahn zurückzuführen. Die höheren Fahrzeugkosten konnten noch nicht durch die Fahrgastzunahme ausgeglichen werden. Im Bereich der Infrastruktur stieg indes der Kostendeckungsgrad von 34% bzw. 25% (unter Berücksichtigung der Abschreibungen des Verwaltungsvermögens) im Jahr 2005 auf 45% bzw. 44% im Jahr 2009. Dies ist einerseits auf veränderte Vorgaben des BAV zur Berechnung der Trassenpreise zurückzuführen und andererseits können die Kosten für den Unterhalt der Bahninfrastruktur stark schwanken. Zusätzlich wurden im Jahr 2005 ausserordentliche Abschreibungen getätigt. Die genauen Zahlen sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Angaben in CHF 1'000	Kosten	Ertrag	Abgeltungsbedarf	Kostendeckung in %
Fahrbetrieb				
2005	132'709	79'354	53'355	60%
2009	158'756	89'874	68'882	57%
Veränderung	26'047	10'520	15'527	-3%
Infrastruktur				
2005	16'485	5'634	10'851	34%
inkl. Abschreibungen VV	22'393	5'634	16'759	25%
2009	15'578	6'943	8'635	45%
inkl. Abschreibungen VV	15'678	6'943	8'735	44%
Veränderung	-907	1'309	-2'216	11%
inkl. Abschreibungen VV	-6'715	1'309	-8'024	20%

Bemerkung: Die Tabelle enthält die Kosten und Erträge aller Linien die ganz oder teilweise im Kanton Basel-Landschaft verlaufen inkl. der ausserkantonalen Steckenabschnitte. Davon ausgenommen sind die Linien der BVB.

Abschliessend muss festgehalten werden, dass sich der effektive Abgeltungsbedarf aufgrund neuer Angebote und der geringeren Beteiligung durch den Bund (NFA) für den Kanton Basel-Landschaft deutlich erhöht hat.

5. Wie werden die Fahrpreise an diese Entwicklung angepasst?

Die Tarifhoheit liegt bei den Transportunternehmen. Diese haben die Kompetenz teilweise an den TNW abgetreten. Periodische Tarifierhöhungen sind unumgänglich um die teuerungsbedingten Mehrkosten der Transportunternehmen ausgleichen zu können. Entsprechend orientiert sich der TNW bei den Tarifanpassungen an der allgemeinen Preisentwicklung. Bei der öffentlichen Hand verbleiben jene Kostensteigerungen, welche durch Mehrleistungen verursacht werden. Um die Stellung der Kantone, welche die Differenz aus Aufwand und Ertrag tragen, zu stärken, besteht seit 2008 eine TNW-Vollversammlung, bei welcher auch die Kantone ein Mitentscheidungsrecht haben. Dadurch konnte die Stellung der Kantone im Bereich der Tarife deutlich gestärkt werden. Dabei hat der Kanton Basel-Landschaft aufgrund des Leistungsaufbaus durch den 6. GLA eine leicht forcierte Tarifierhöhung angeregt, um eine angemessene Mitbeteiligung der Fahrgäste am ausgebauten Angebot zu erreichen.

6. Welcher Kostendeckungsgrad in % sollte mindestens erreicht werden?

Neue Angebote, welche in den Generellen Leistungsauftrag übernommen werden sollen, müssen einen Kostendeckungsgrad von 25-30% erreichen (§ 2 Angebotsdekret, SGS [483.1](#)). Die Untersuchungen zum 6. GLA haben zudem gezeigt, dass auch fast alle bestehenden Linien dieses Kriterium erfüllen. Im Weiteren besteht eine Verpflichtung zur Erschliessung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten sobald die Kriterien nach § 7 Angebotsdekret erfüllt sind (mehr als 600 Personen in einem Gebiet von sechs Hektaren). Diese rechtlichen Vorgaben lassen dem Regierungsrat jeweils wenig Spielraum für Anpassungen.

Das Bundesamt für Verkehr erhebt jährlich Kennzahlen zu allen Linien des Regionalverkehrs. Dabei schneiden die Baselbieter öV-Linien im schweizerischen Vergleich bezüglich Kostendeckung gut ab. Als Richtwert gilt, dass der Durchschnitt der Angebote eine Kostendeckung von ca. 50% erreichen sollte. Da insbesondere die gewichtigen Tramlinien der BLT einen Kostendeckungsgrad zwischen 90% und 115% aufweisen, ist auch das Gesamtergebnis für das ganze Baselbiet vergleichsweise gut. Zum Vergleich sind nachfolgend die Deckungsbeiträge der einzelnen Linien im Baselbiet und als Vergleich die vom Bundesamt für Verkehr aufbereiteten Kennzahlen zum Kostendeckungsgrad in sechs Kategorien als Box Plots dargestellt. Sie basieren auf den Offerten der Schweizer Transportunternehmen für das Fahrplanjahr 2008.

Linie		Angebotsbereich ¹⁾	Fahrgäste im stärksten QS ²⁾ 2007	Kostendeckungsgrad ²⁾ 2005	Kostendeckungsgrad ²⁾ 2009	Veränderung prozentual 2005 - 2009
Normalspurlinien:						
S3	Basel - Laufen	A	8'900	48 %	43 %	-5 %
S3	Basel - Olten	A	10'900	63 %	57 %	-6 %
S9	Sissach - Olten	A	690	19 %	19 %	0 %
S1	Basel - Frick/Laufenburg	A	9'500	52 %	50 %	-2 %
Tram - und Schmalspurlinien:						
10	Basel - Dornach	A	10'723	71 %	77 %	6 %
10	Basel - Flüh/Rodersdorf	A	15'928	82 %	99 %	17 %
17	Basel - Ettingen	A	3'458	82 %	111 %	29 %
11	Basel - Aesch	A	18'221	84 %	100 %	16 %
19	Liestal - Waldenburg	A	3'893	51 %	60 %	9 %
Buslinien:						
37	Bottrmingen - Aeschenplatz	A	1'528	41 %	44 %	3 %
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	A	1'875	34 %	49 %	15 %
61	Allschwil - Oberwil	B	770	41 %	44 %	3 %
62	Dornach - Kägen - Reinach	B			27 %	
63	Bottrmingen - Muttenz	B	589	41 %	45 %	4 %
64	Biel-Benken - Arlesheim	A	2'247	41 %	46 %	5 %
65	Pfeffingen - Dornach	B	861	38 %	46 %	8 %
67	Liestal - Seewen - Dornach	B	839	30 %	35 %	5 %
68	Flüh - Ettingen	B	314	23 %	35 %	12 %
69	Flüh - Mariastein - Burg (- Laufen)	B	646		33 %	
70	Basel - Liestal - Reigoldswil	A	2'037	73 %	68 %	-5 %
71	Bubendorf - Reigoldswil	B	250	24 %	20 %	-4 %
72	Liestal - Lupsingen - Büren	A	1'376	32 %	40 %	8 %
76	Lausen - Liestal - Füllinsdorf	B	1'315			
78	Lausen - Liestal - Frenkendorf	B	1'124	53 %	52 %	-1 %
80	Aeschenplatz - Liestal	B	1'092	50 %	56 %	6 %
83	Pratteln - Kaiseraugst - Liestal	A	1'062	44 %	55 %	11 %
84	Rheinfelden - Schweizerhalle	B	2'132	52 %	47 %	-5 %
91	Bretzwil - Reigoldswil - Waldenburg	B	390	17 %	21 %	4 %
92	Hölstein - Bennwil	B	131	15 %	17 %	2 %
93	Lampenberg - Ramlinsburg - Talhaus	B	503	20 %	22 %	2 %
94	Waldenburg - Balsthal	B	678	25 %	29 %	4 %
100	Gelterkinder - Rheinfelden	A	1'302	35 %	41 %	6 %
101	Gelterkinder - Wegenstetten	B	275	30 %	34 %	4 %
102	Gelterkinder - Kienberg	A	986	24 %	31 %	7 %
103	Gelterkinder - Oltingen	B	739	25 %	38 %	13 %
104	Gelterkinder - Zeglingen	B	493	21 %	30 %	9 %
106	Sissach - Wintersingen	B	434	24 %	32 %	8 %
107	Sissach - Eptingen - Böckten	A	1'565	57 %	51 %	-6 %
108	Sissach - Thürnen - Wittinsburg	B	697	48 %	40 %	-8 %
109	Rümlingen - Häfelfingen	B	115	17 %	41 %	24 %
111	Laufen - Nunningen	A	1'872	38 %	43 %	5 %
112	Laufen - Kleinlützel - Roggenburg	B	1'404	33 %	38 %	5 %
113	Laufen - Flüh	B	145	51 %	54 %	3 %
114	Laufen - Bärschwil	B	993	28 %	31 %	3 %
115	Zwingen - Erschwil - Passwang	A	1'694	30 %	37 %	7 %
116	Grellingen - Bretzwil - Nunningen	B	333	19 %	18 %	-1 %
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	B	355	22 %	20 %	-2 %
118	Laufen - Liesberg	B	565	23 %	28 %	5 %
119	Laufen - Zwingen - Nenzlingen	B	333	21 %	23 %	2 %
214	Roggenburg - Delémont	B	165	17 %	15 %	-2 %

¹⁾ A=Hauptangebot, B=Grundangebot (gemäss Angebotsdekret); Stand 2009

²⁾ Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Offerten

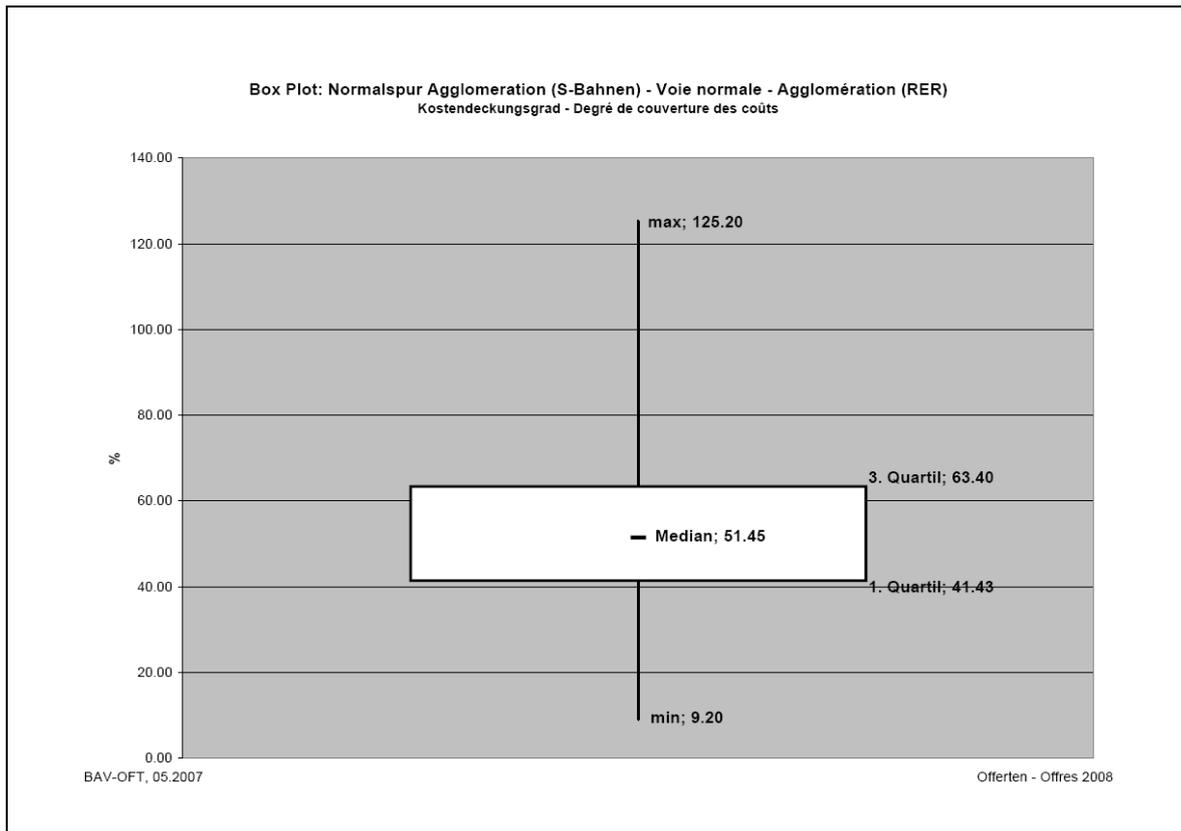


Abbildung 1: Verteilung der Kostendeckung der Normalspurlinien in den Agglomerationen der Schweiz

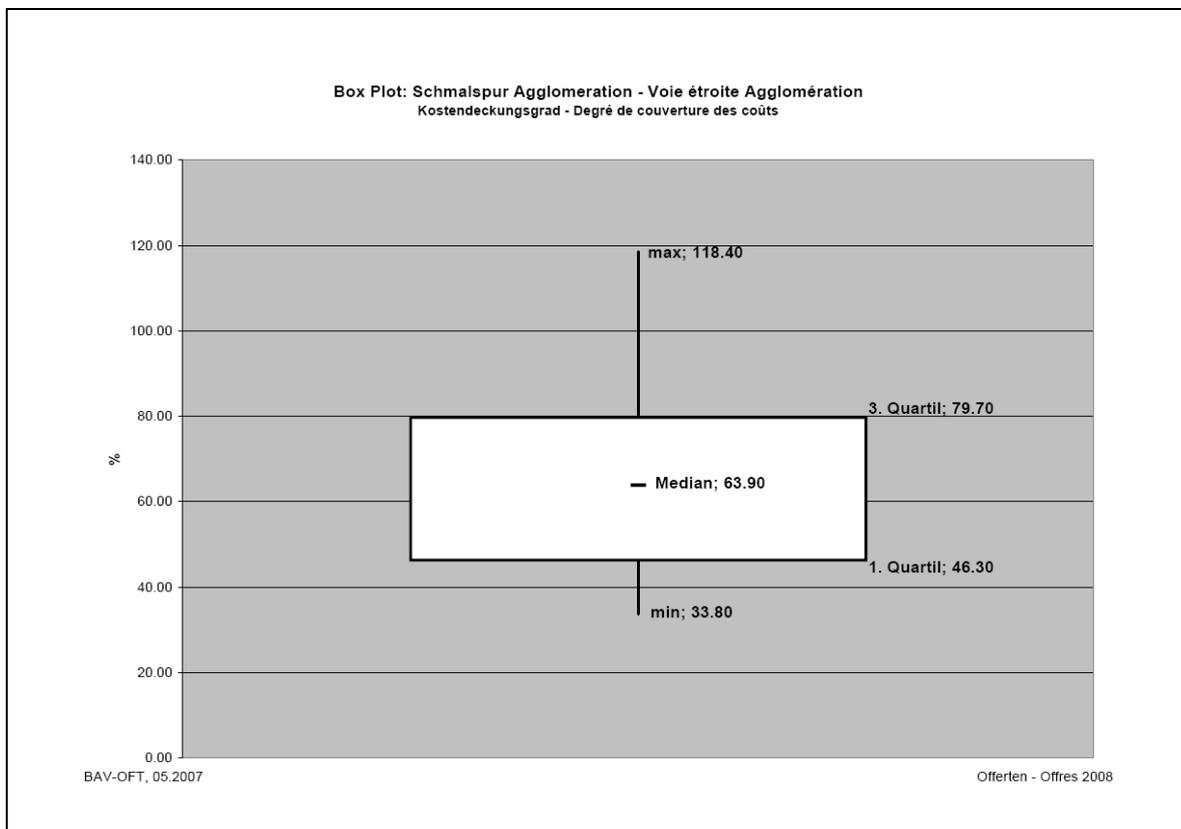


Abbildung 2: Verteilung der Kostendeckung der Schmalspurlinien in den Agglomerationen der Schweiz

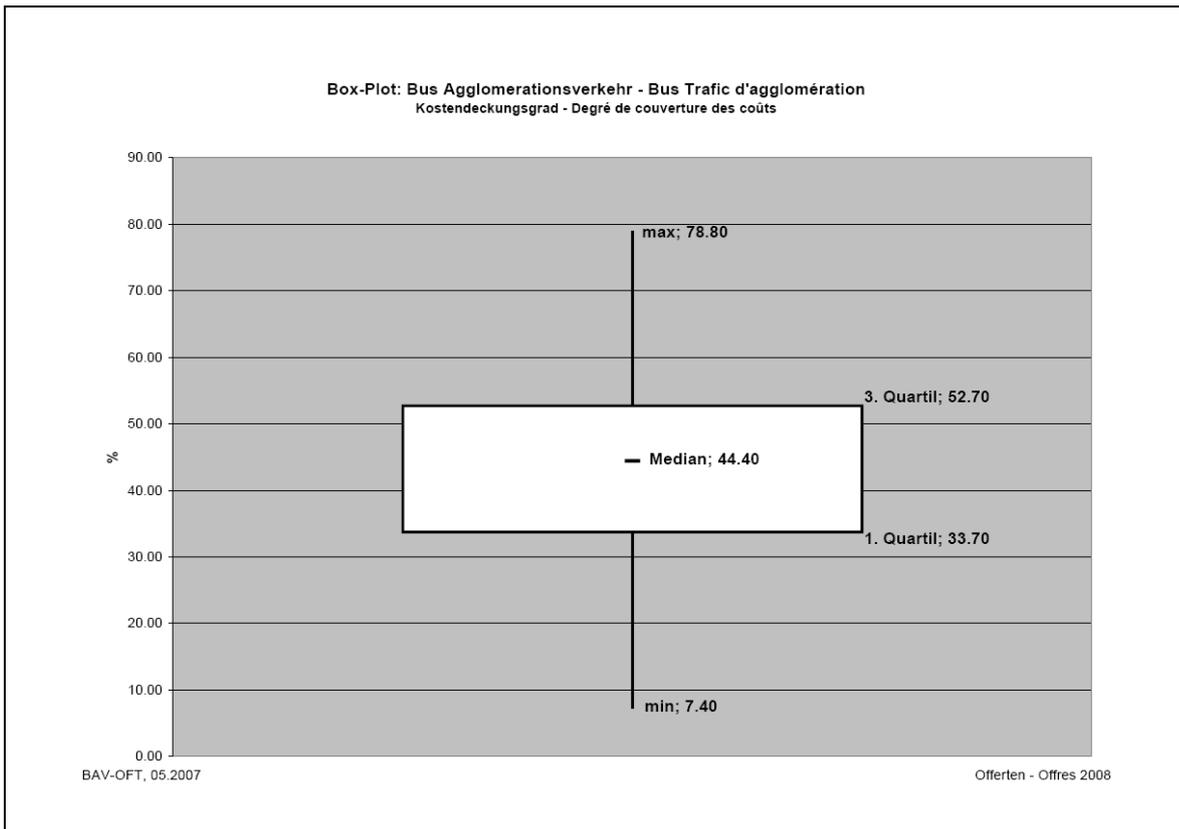


Abbildung 3: Verteilung der Kostendeckungsgrade der Buslinien in den Agglomerationen der Schweiz

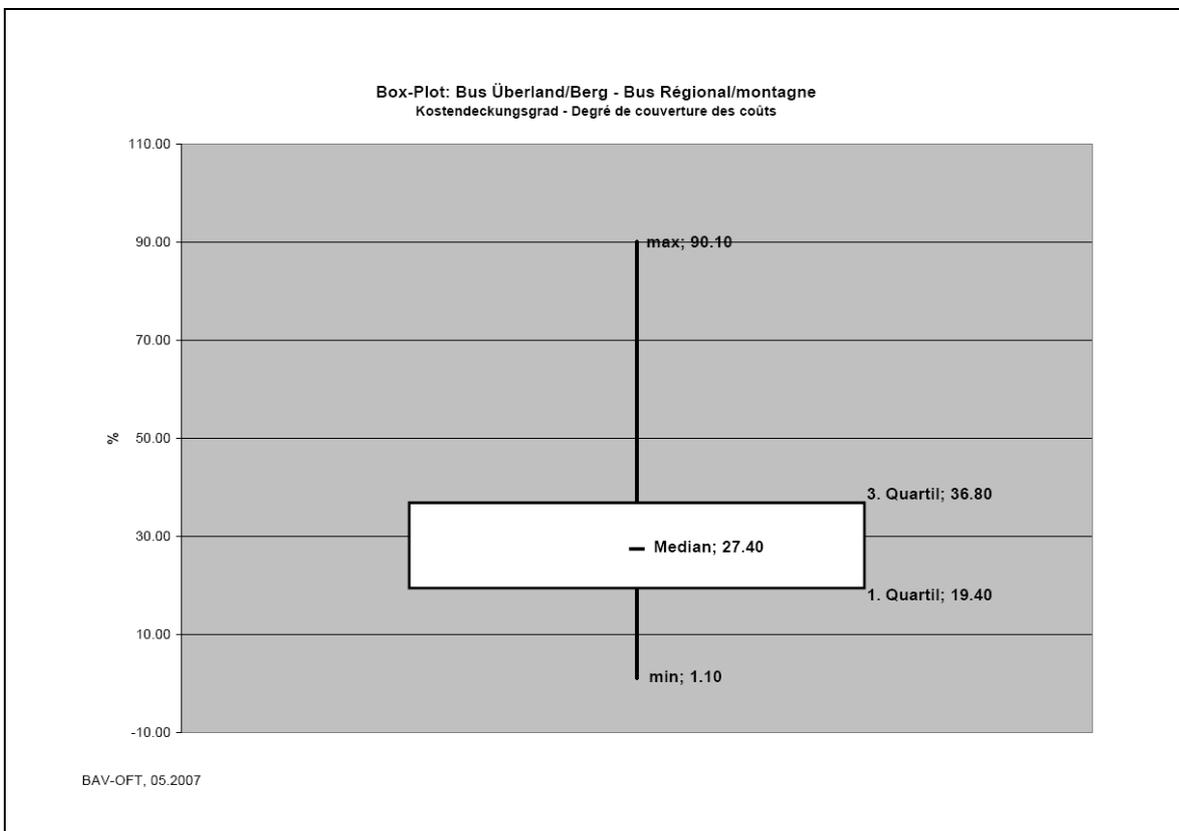


Abbildung 4: Verteilung der Kostendeckungsgrade der Buslinien Überland/Berg der Schweiz

7. Welche Massnahmen sind aus Sicht des Regierungsrates zu ergreifen?

Auf Linien mit einem schlechten Kostendeckungsgrad hat der Regierungsrat in seiner Vorlage zum 6. GLA Leistungsreduktionen beantragt. Diese wurden jedoch im Rahmen der Beratungen weitgehend abgelehnt. Die zukünftige Herausforderung besteht nun darin, dass kein unkontrolliertes Kostenwachstum entsteht. Der GLA ist dabei ein gutes Instrument, damit die mittelfristige Finanzplanung geordnet ablaufen kann. Der 6. GLA sieht dabei eine erhebliche Kostensteigerung vor, namentlich durch den teilweisen Ersatz der bis zu 40 Jahre alten Tramflotte der BLT sowie der nicht mehr zeitgemässen Fahrzeuge der WB. Da diese Fahrzeuge zum Beschaffungswert abgeschrieben werden, tritt beim Ersatz einer Fahrzeugflotte jeweils ein Kostensprung auf. Solche Kostensprünge wurden in der Vergangenheit jeweils nach wenigen Jahren durch steigende Erträge wieder wett gemacht. Der Regierungsrat wird gemeinsam mit dem TNW darum besorgt sein, dass dies auch in Zukunft möglichst der Fall sein wird.

Im Rahmen der 2010 anstehenden Revision der kantonalen öV-Erlasse werden neben der Anpassung an das Bundesrecht (Bahnreform 2) auch die Anforderungen für die Anerkennung von Linien als abgeltungsberechtigtem Regionalverkehr einer Prüfung unterzogen (siehe auch Frage 6).

Liestal, 15. Dezember 2009

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Mundschin

:

