

## **Bericht der Finanzkommission an den Landrat**

**betreffend Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2017**  
2020/434

vom 4. Januar 2021

### **1. Ausgangslage**

Nach einer Vereinbarung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft (SGS [480.1](#)) übernimmt der Kanton Basel-Landschaft den Fehlbetrag, den die Baselland Transport AG (BLT) und die Auto Bus AG Liestal (AAGL) auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt erwirtschaften. Umgekehrt trägt der Kanton Basel-Stadt die ungedeckten Kosten der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) auf basellandschaftlichem Gebiet. Die Vereinbarung geht davon aus, dass die Betriebe jeweils etwa gleich viel Fahrleistung auf dem Gebiet des anderen Kantons erbringen. Ist dies nicht der Fall, wird der Leistungsüberhang errechnet und zwischen den Kantonen ausgeglichen.

Derzeit erbringen die Trams der BLT mehr Leistungen auf baselstädtischem Territorium als die Trams der BVB auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft. Bei den Buslinien ist das Verhältnis umgekehrt. Neben den Fahrleistungen fliessen auch die direkten Kosten (Unterhalt Infrastruktur, Leitstelle, Energie etc.) 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 zulasten des Kantons Basel-Landschaft. 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.

Der dem Landrat zur Genehmigung unterbreitete Abrechnungsbetrag für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2017 setzt sich aus dem Fehlbetrag von BLT und AAGL auf baselstädtischem Gebiet (CHF 3,46 Mio.) und dem errechneten Leistungsüberhang zulasten des Kantons Basel-Landschaft (CHF 3,98 Mio.) zusammen. Gesamthaft sind für das Jahr 2017 somit CHF 7,44 Mio. zu genehmigen. Der Betrag liegt rund 20 % über dem Budget (CHF 6,2 Mio.) und stieg auch gegenüber dem Vorjahr stark an (um CHF 6,12 Mio.). Die höheren ungedeckten Kosten dieser Abrechnung sind vorwiegend auf Ertragsrückgänge im Trambereich zurückzuführen. Die Differenz zwischen der Abgrenzung und den Kosten gemäss Abrechnung 2017 belastete die Rechnung 2018.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

### **2. Kommissionsberatung**

#### **2.1. Organisatorisches**

Die Finanzkommission beriet die Vorlage am 9. Dezember 2020 in Anwesenheit von Regierungspräsident Anton Lauber, Finanzverwalter Tobias Beljean und Barbara Gafner, Vorsteherin der Finanzkontrolle. Eva Juhasz, Leiterin der Abteilung öffentlicher Verkehr BUD, und Bruno Schmutz, Betriebswirtschaftler der Abteilung öffentlicher Verkehr BUD, stellten ihr das Geschäft vor.

#### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Die Finanzkommission äusserte Unverständnis darüber, dass diese Abrechnung dem Landrat wie bereits in den vergangenen Jahren erst mit grosser Verzögerung vorgelegt wird. Dies sei inakzeptabel. Anhand der Abrechnungen wären Veränderungen des Mobilitätsverhaltens oder veränderte Kostensätze der BVB etc. erkennbar, die wiederum einen Einfluss auf künftige Entscheide des Landrats haben könnten, wie beispielsweise zu Investitionen in Tramlinien. Entsprechend wurde mit Nachdruck der Wunsch eingebracht, die Abrechnung jeweils bereits im Folgejahr zu erhalten. Die Verwaltung nahm den Wunsch entgegen, legte aber auch die Komplexität des ganzen Prozesses dar. So dauere es jeweils mehrere Monate, bis die BUD über die Zahlen aller Transportunternehmen verfüge. Danach müssten diese überprüft sowie allenfalls korrigiert und vervollständigt werden. Die Befürchtung, dass wichtige Entwicklungen des Mobilitätsverhaltens aufgrund der späten Abrechnung übersehen werden könnten, wurde insofern entkräftet, als der BUD alle wichtigen Angaben in anderer Form bereits vorliegen würden und die Abrechnung effektiv nur die Berechnung der Abgeltungen zwischen den beiden Kantonen enthalte.

Auf eine Frage zum Kostenanstieg bei der BLT erklärte die Verwaltung, dass einerseits die neuen Fahrzeuge grundsätzlich teurer seien, da die alten Schindler-Fahrzeuge grösstenteils abgeschrieben waren. Andererseits würden die Erträge insgesamt zurückgehen, da viele Personen auf E-Bikes etc. umsteigen würden. Die Frage, weshalb die Unterhaltskosten für das Tangotram deutlich tiefer ausgefallen seien, wurde damit begründet, dass die LifeCycle-Kosten ursprünglich zu hoch angesetzt und in der Kalkulation hinterlegt worden seien. Die Finanzkontrolle des Kantons Basel-Stadt sei auf diese Abweichung gestossen.

Die Kommission interessierte sich ferner für die Ausgestaltung der angedachten Ablösung der bisherigen Abgeltungsrechnung durch eine Abrechnung nach dem interkantonalen Verteilschlüssel. Die Verwaltung erläuterte, es sei ein analoges System zu demjenigen mit den anderen Kantonen vorgesehen, mit denen grenzüberschreitende Linien bestehen (AG, JU, SO). Die Abrechnung basiere dort auf der Anzahl Personenkilometer und der Anzahl Haltestellen. Der Verteilschlüssel werde bei Änderungen der Haltestellen oder Linienführungen jeweils angepasst. Da es relativ viele grenzüberschreitende Linien mit dem Kanton Basel-Stadt gebe, sei der Systemwechsel nicht ganz einfach. Weiter sei davon auszugehen, dass der Wechsel erst erfolgen könne, wenn auch die Subventionierung des U-Abos geändert werde. Das heisst, die U-Abo-Subvention müsste aufgehoben respektive in eine Subvention über die normale Abgeltung überführt werden. Damit würde auch diese Spezialregelung wegfallen. Diese Änderung müsste von beiden Kantonsparlamenten genehmigt werden. Sie soll den Preis des U-Abos nicht tangieren, somit würde sich für die Kundinnen und Kunden nichts ändern.

Auf die Frage nach den mit dem Systemwechsel einhergehenden zu erwartenden Kosten für die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, wurde erklärt, dass der Kanton Basel-Landschaft mit noch höheren Kosten zu rechnen hätte, würde er die Leistungen direkt bei der BVB bestellen. Grund dafür sei, dass die BVB aktuell teurer produziere als die BLT. Beim U-Abo würden hingegen höhere Kosten für den Kanton Basel-Stadt resultieren. Bis der Wechsel des Abrechnungssystems vollzogen werden könne, werde es noch einige Jahre dauern.

Schliesslich stellte die Kommission fest, dass der in Kapitel 8.1 formulierte Antrag des Regierungsrats an den Landrat und der Entwurf des Landratsbeschlusses nicht übereinstimmen. In Letzterem ist von «Zustimmung» des Landrats zur Abrechnung die Rede. Dies entspricht weder dem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS [480](#)) noch dem Finanzhaushaltsgesetz (SGS [310](#)), wonach der Landrat Abrechnungen «genehmigt». Die Finanzkommission beschloss deshalb stillschweigend, die Formulierung aus dem Kapitel 8.1 zu übernehmen.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die Finanzkommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen, die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2017 zu genehmigen.

04.01.2021 / cr, pw

**Finanzkommission**

Laura Grazioli, Präsidentin

**Beilage**

- Landratsbeschluss (von der Kommission geänderter Entwurf)

## **Landratsbeschluss**

### **betreffend Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2017**

vom Datum wird von der LKA eingesetzt

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Landrat genehmigt die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2017 über CHF 7'439'679.– zulasten des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: