

## Vorlage an den Landrat

**Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für die Jahre 2018, 2019 und 20202022/627**

vom 15. November 2022



## 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 1982<sup>1</sup>](#) über die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) und die BLT Baselland Transport AG (BLT). Darin ist festgelegt, dass der Kanton BL die ungedeckten Kosten der BLT und der Auto Bus AG Liestal (AAGL) auf dem Gebiet des Kantons BS übernimmt. Der Kanton BS bezahlt im Gegenzug der BVB die ungedeckten Kosten auf deren Linien auf basellandschaftlichem Territorium. Der Grundgedanke des Staatsvertrags ist, dass die BVB auf basellandschaftlichem Gebiet möglichst gleichviel Fahrleistung erbringt, wie die BLT/AAGL auf baselstädtischem Gebiet, gemessen an den Kilometer- und Stundenleistungen. Dies ist nie vollständig möglich. Daher wird eine Abgeltungsrechnung erstellt und aufgrund derer der Leistungsüberhang finanziell ausgeglichen. Die Trams der BLT erbringen 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 (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 zugunsten des Kantons BL. 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.

#### Kosten für den Kanton Basel-Landschaft aufgrund der Abrechnungen 2017–2020

Abrechnungsjahr	Fehlbetrag BLT/AAGL auf BS Gebiet	Abgeltung gemäss Abgeltungsrechnung an BS	Total Kosten für die grenzüberschreitenden Linien BL/BS
2017	3'463'195	3'976'484	7'439'679
2018	3'338'381	3'328'623	6'667'004
2019	5'254'055	3'834'060	9'088'115
2020	9'431'886	516'144	9'948'030

Angaben in Schweizer Franken

Die Veränderung der Kosten wird unter Punkt 2.8 und Punkt 2.9 erläutert.

Normalerweise wird die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien jährlich erstellt. Mit dem seit 2018 geltenden totalrevidierten Finanzhaushaltsgesetz stellte sich aber die Frage, ob diese Abrechnung weiterhin vom Parlament genehmigt werden muss oder ob diese vom Direktionsvorbereiter der Bau- und Umweltschutzdirektion genehmigt werden kann. Bis zur finanzrechtlichen Klärung dieser Frage wurde keine Vorlage erstellt. Nachdem festgestellt wurde, dass die Vorlage weiterhin dem Parlament vorzulegen ist, konnte diese, aufgrund der zusätzlichen Belastung infolge der Covid-19-Pandemie und wegen temporären personellen Ressourcenproblemen in der Abteilung Öffentlicher Verkehr, erst jetzt fertiggestellt werden. Schliesslich wurden aus Effizienzgründen die Abrechnungen 2018 – 2020 in einer Vorlage zusammengefasst.

<sup>1</sup> GS 28.323, SGS 480.1, Staatsvertrag

## 1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht .....	4
2.1.	Rechtliche Grundlagen	4
2.2.	Ziel der Vorlage	4
2.3.	Erläuterungen	4
2.3.1.	<i>Abgeltungsrechnung</i>	4
2.3.2.	<i>Fehlbeträge AAGL und BLT auf BS-Gebiet</i>	4
2.3.3.	<i>Total der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL (Total der Landratsvorlage)</i>	4
2.4.	Methodik der Abgeltungsrechnung	5
2.5.	Ermittlung der Kosten	5
2.6.	Ermittlung der Erlöse	5
2.7.	Ermittlung des Ergebnisses aus der Abgeltungsrechnung	5
2.8.	Veränderung der Tram- und Buskosten in der Abgeltungsrechnung	6
2.8.1.	<i>Veränderung Kostenüberschuss Tram BLT</i>	6
2.8.2.	<i>Veränderung Kostenüberschuss Bus BLT/AAGL</i>	6
2.8.3.	<i>Veränderung Kostenüberschuss Tram BVB</i>	7
2.8.4.	<i>Veränderung Kostenüberschuss Bus BVB</i>	7
2.9.	Effektive Kosten der BLT und AAGL	7
2.10.	Total der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL	8
3.	Anträge .....	9
3.1.	Beschluss	9
4.	Anhang .....	9

## **2. Bericht**

### **2.1. Rechtliche Grundlagen**

Die Vereinbarung vom 26. Januar 1982 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/AAGL 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 jeweils den effektiven Fehlbetrag ihrer Transportunternehmen auf dem jeweils anderen Kantonsgebiet übernehmen. Das heisst, BL bestellt die Leistungen der AAGL und der BLT und bezahlt die ungedeckten Kosten auf dem baselstädtischen Gebiet. BS bestellt die Leistungen der BVB und bezahlt die ungedeckten Kosten auf basellandschaftlichem Gebiet.

### **2.2. Ziel der Vorlage**

Mit dieser Vorlage nimmt der Landrat von den Abrechnungen der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für die Jahre 2018–2020 Kenntnis und stimmt diesen zu.

### **2.3. Erläuterungen**

Die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL setzt sich aus zwei Komponenten zusammen:

#### *2.3.1. Abgeltungsrechnung*

Der Saldo 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.

#### *2.3.2. Fehlbeträge AAGL und BLT auf BS-Gebiet*

Der Kanton BL bestellt die Leistungen der AAGL und der BLT auf baselstädtischem Gebiet und bezahlt die ungedeckten Kosten. Zwischen den ungedeckten Kosten gemäss der Abgeltungsrechnung und den effektiven Rechnungen der Transportunternehmen gibt es immer Differenzen. Dies da die Kosten in der Abgeltungsrechnung mittels durchschnittlichen Kostensätzen des betriebsführenden Unternehmens (vgl. Punkt 2.5 Ermittlung der Kosten) berechnet werden. Beim Trambetrieb sind dies die Kostensätze der BLT, beim Busbetrieb die der BVB. Diese stimmen nicht genau mit den effektiven Kosten der Transportunternehmen überein. Auch bei den Erträgen gibt es leichte Abweichungen zwischen den Erträgen gemäss Abgeltungsrechnung und den effektiven Erträgen der Transportunternehmen. Die Erlöse in der Abgeltungsrechnung werden über den einfachen Schlüssel der Personenkilometer verteilt. Die effektive Erlöszuscheidung ist etwas komplexer und erfolgt über mehrere Ertragsarten und Verteilschlüssel. Die aus diesen Abweichungen entstehende Differenz ergibt den "Saldo aus Staatsvertrag".

#### *2.3.3. 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 und den effektiven Fehlbeträgen der BLT und der AAGL auf baselstädtischem Gebiet zusammen. Daraus ergeben sich die gesamten Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien. 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 gemäss der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ([ARPV](#)) abgegolten. Bei den Tramlinien würden die Kosten für die von der BVB auf BL-Gebiet betriebenen Linien deutlich höher liegen, da die BVB ihre Leistungen aus verschiedenen Gründen zu höheren Preisen erbringt als die BLT.

#### **2.4. 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.

#### **2.5. Ermittlung der Kosten**

Die Kosten werden nach den folgenden drei Kategorien ermittelt:

- nach dem Territorialprinzip zuscheidbare Kosten<sup>1</sup>
- zeitabhängige Fahrpersonalkosten<sup>2</sup>
- kilometerabhängige Kosten<sup>3</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, gegenübergestellt. Die Gewichtung erfolgt aufgrund der Fahrzeuggrössen. Beim Trambetrieb liegt die Betriebsführung bei der BLT, beim Busbetrieb bei der BVB.

#### **2.6. Ermittlung der Erlöse**

Anders als in der Abgeltungsrechnung werden die effektiven Verkehrserlöse (Einnahmen TNW) aufgrund der beförderten Fahrgäste (Einsteiger), den Personenkilometern (Pkm) sowie weiterer Verteilschlüssel auf die einzelnen Linien(abschnitte) verteilt. In der Abgeltungsrechnung erfolgt die Aufteilung lediglich im Verhältnis der jeweiligen Pkm. Dadurch entstehen naturgemäss gewisse Differenzen zwischen den effektiv auf den jeweiligen Linienabschnitten erzielten und den in der Abgeltungsrechnung zugewiesenen Erträgen.

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 (Miete) bzw. ebenfalls nach PKM (Reklame) zu geschieden.

#### **2.7. 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 Franken zulasten oder zugunsten des Kantons BL ist das Ergebnis der Abgeltungsrechnung.

<sup>1</sup> Im Wesentlichen: Bahn-/Gleisunterhalt, Energie Tram, Mitbenützungsschädigung an BVB, Abschreibungen auf Anlagen, Mieten, Leitstelle.

<sup>2</sup> Die Fahrpersonalstundensätze (inkl. Sozialversicherungen) werden mit den entsprechenden Stunden multipliziert.

<sup>3</sup> Die kilometerabhängigen Fahrzeugkosten (Pflege- und Revisionsunterhalt Fahrzeuge, Energie Bus, Abschreibungen und Zinsen Fahrzeuge) errechnen sich aus der Multiplikation der gewichteten Fahrzeugkilometer mit dem Kilometersatz.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Abgeltungsrechnungen 2017–2020.

	2017	2018	2019	2020
<b>BLT/AAGL auf BS-Gebiet</b>				
Kostenüberschuss Tram	628'026	786'807	116'249	4'233'940
Kostenüberschuss Bus	2'787'639	2'525'474	2'591'330	2'941'832
<b>Total</b>	<b>3'415'665</b>	<b>3'312'281</b>	<b>2'707'579</b>	<b>7'175'772</b>
<b>BVB auf BL-Gebiet</b>				
Kostenüberschuss Tram	3'751'772	3'984'726	3'762'061	5'177'473
Kostenüberschuss Bus	3'640'377	2'656'178	2'779'578	2'514'443
<b>Total</b>	<b>7'392'149</b>	<b>6'640'904</b>	<b>6'541'639</b>	<b>7'691'916</b>
<b>Abgeltung von BL an BS</b>	<b>3'976'484</b>	<b>3'328'623</b>	<b>3'834'060</b>	<b>516'144</b>

Angaben in Schweizer Franken

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. Das Jahr 2017 ist nicht Bestandteil dieser Vorlage und dient nur dem Vergleich über die Jahre.

## 2.8. Veränderung der Tram- und Buskosten in der Abgeltungsrechnung

Die ungedeckten Kosten der Tram- und Busleistungen sind immer gewissen Schwankungen unterworfen. So haben z.B. temporäre baustellenbedingte Streckensperrungen oder Umleitungen direkten Einfluss auf die Kosten und Erträge der Linien. Die massiven Veränderungen von 2019 auf 2020 sind überwiegend auf die Ertragsausfälle infolge der COVID-19-Pandemie zurückzuführen. Ergänzend dazu werden nachfolgend die grössten Veränderungen erläutert.

### 2.8.1. Veränderung Kostenüberschuss Tram BLT

Von 2017 auf 2018 sind die ungedeckten Kosten der BLT-Tramlinien auf BS-Gebiet um rund 159'000 Franken gestiegen. 2017 war von Baustellen und Streckensperrungen in der Innenstadt und in der Folge etwas tieferen Fahrleistungen geprägt. 2018 wurde wieder das normale Angebot gefahren. Entsprechend flossen höheren Stunden- und Kilometerleistungen in die Abrechnung ein. Dabei vermochten die ebenfalls höheren Erträge die gesamthaft höheren Kosten nicht ganz zu kompensieren. Von 2018 auf 2019 sind die ungedeckten Kosten um rund 670'000 Franken gesunken. Dies ist grösstenteils auf ein erfreuliches Wachstum bei den Passagierzahlen auf der Linie 11 und entsprechend höheren Erträgen zurückzuführen. Von 2019 auf 2020 sind die Passagierzahlen pandemiebedingt zusammengebrochen und die BLT büsste auf den städtischen Linienabschnitten rund 4,8 Millionen Franken bzw. rund 20 % der Erträge ein. Entsprechend wird BS in der Abgeltungsrechnung stärker belastet. Da die BLT-Linien seit 2020 teilweise auch auf städtischen Linienabschnitten als Regionaler Personenverkehr anerkannt sind, werden diese vom Bund mitfinanziert. BS wird dadurch um rund 402'000 Franken entlastet. Unter Berücksichtigung der etwas tieferen Kosten für den Unterhalt etc. (-277'000 Franken) erhöhen sich die ungedeckten Kosten 2020 gesamthaft um rund 4,1 Millionen Franken.

### 2.8.2. Veränderung Kostenüberschuss Bus BLT/AAGL

Von 2017 auf 2018 sinken die ungedeckten Kosten um rund 262'000 Franken. Dies aufgrund der etwas tieferen direkten Trägerkosten und der Mitbenützungsentschädigung (MBE), welche die BVB der BLT in Rechnung stellt (-130'000 Franken) und den gleichzeitig höheren Erträgen (+132'000 Franken). 2019 haben sich die ungedeckten Kosten nur unwesentlich verändert (+66'000 Franken). Von 2019 auf 2020 sind pandemiebedingte Ertragsausfällen von rund 486'000 Franken zu verzeichnen. Gleichzeitig sind aber auch die Kosten bei der BLT und AAGL leicht tiefer ausgefallen (-136'000 Franken). Die ungedeckten Kosten für BS steigen in der Folge um rund 350'000 Franken.

### 2.8.3. Veränderung Kostenüberschuss Tram BVB

Von 2017 auf 2018 sind die ungedeckten Kosten der BVB um 233'000 Franken gestiegen. Die höheren Kosten (+790'000 Franken) resultieren aus dem erneuerten Rollmaterial (insbesondere auf der Linie 14) und etwas höheren Fahrleistungen infolge von baustellenbedingten Zusatzkursen. Gleichzeitig sind aber auch die Erträge erfreulich gestiegen (+557'000 Franken). Von 2018 auf 2019 sind die ungedeckten Kosten um rund 223'000 Franken gesunken. Auch das aufgrund einer Baustelle. Dabei entfielen einerseits die Zusatzkurse aus dem Vorjahr und andererseits wurde die Linie 3 zeitweise nicht auf der ganzen Strecke bedient. Entsprechend sind auch die Erträge leicht gesunken. 2020 sind die Erträge pandemiebedingt um rund 1.5 Millionen Franken zurückgegangen, was zu den erheblich höheren, ungedeckten Kosten der BVB führt.

### 2.8.4. Veränderung Kostenüberschuss Bus BVB

2018 verkehrte die Linie 38 nicht mehr auf BL-Gebiet. Entsprechend sind die ungedeckten Kosten gegenüber 2017 erheblich zurückgegangen (-984'000 Franken). 2019 sind die Fahrleistungen und in der Folge die ungedeckten Kosten wieder leicht gestiegen. Auf der Linie 48 sind diese einerseits durch eine Baustelle in Allschwil und damit verbunden einer längeren Umleitung zu begründen. Andererseits erbrachten die Linien 34 + 48 mehr Leistungen zur Kompensation der eingekürzten Linie 38. Auch die Buslinien der BVB haben 2020 unter den pandemiebedingten Einnahmehausfällen gelitten (-242'000 Franken). Seit 2020 ist die Linie 33 eine anerkannte Linie des regionalen Personenverkehrs (RPV), der Bund leistet daher neu einen Beitrag im Umfang von 556'000 Franken. Dank dieses Beitrags sind die ungedeckten Kosten in der Abgeltungsrechnung gesamthaft sogar um rund 265'000 Franken tiefer ausgefallen als im Vorjahr.

## 2.9. Effektive Kosten der BLT und AAGL

Wie unter 2.3.2 beschrieben bestellt und bezahlt der Kanton BL die Leistungen der BLT und der AAGL auf baselstädtischem Gebiet. Bei den Buslinien erfolgt dies analog den ordentlichen Bestellungen des Angebots aufgrund von Offerten und einer Angebotsvereinbarung, die im Voraus abgeschlossen wird. Die Abgeltungen für die Tramlinien werden hingegen erst nach Abschluss des Geschäftsjahres aufgrund der effektiven Kosten ermittelt. Für die Jahre 2017–2020 haben die BLT und AAGL folgenden Kosten geltend gemacht:

	2017	2018	2019	2020
BLT Tram	1'740'033	1'770'411	3'687'421	7'721'037
BLT Bus	1'575'106	1'432'876	1'436'488	1'614'712
AAGL Bus	148'056	135'094	130'146	96'137
<b>Total</b>	<b>3'463'195</b>	<b>3'338'381</b>	<b>5'254'055</b>	<b>9'431'886</b>

Angaben in Schweizer Franken

Die erhebliche Veränderung von 2019 auf 2020 bei den Tramkosten ist, wie sich das auch in der Abgeltungsrechnung gezeigt hat, auf die Ertragsausfälle infolge der COVID-19-Pandemie zurückzuführen. Bei den Busleistungen schlägt dieser Effekt noch nicht durch, da die Busleistungen gem. Offerten abgegolten werden. Die Ertragsausfälle mussten die Transportunternehmen über die vorhandenen Reserven tragen. Die Kostensteigerung der BLT von 2018 auf 2019 bei den Tramleistungen resultiert aus der Mitbenützungsschädigung (MBE), welche die BVB der BLT für die Mitbenützung der BVB Infrastruktur in Rechnung stellt. Die Mitbenützungsschädigung errechnet sich aus den effektiven Unterhaltskosten auf einzelnen Streckenabschnitten in Basel-Stadt. Diese können stark schwanken, da nicht jedes Jahr auf jeder Strecke im gleichen Umfang Unterhaltsarbeiten anfallen. Diese Kosten werden aufgrund der Nutzung der entsprechenden Tramlinie belastet. Dabei ist zu beachten, dass in der Abgeltungsrechnung jeweils die definitiven Zahlen der BVB berücksichtigt werden. Die BLT stellt dem Kanton BL hingegen die Kosten aus der Schlussrechnung des Vorjahres und den Akontorechnungen des laufenden Jahres in Rechnung. Daraus ergeben sich zeitliche Differenzen zwischen der Abrechnung gemäss Abgeltungsrechnung und den Kosten, welche die BLT dem Kanton BL in Rechnung stellt.

MBE BVB	2017	2018	2019	2020
Abgeltungsrechnung	3'967'035	4'714'252	4'088'735	4'865'000
Abrechnung der BLT	3'934'000	3'609'000	5'169'000	3'382'000
<b>Differenz</b>	<b>33'035</b>	<b>1'105'252</b>	<b>-1'080'265</b>	<b>1'483'000</b>

Angaben in Schweizer Franken

Die vorangehende Tabelle zeigt, dass die Rechnungen der BLT, im Vergleich mit der effektiven MBE, 2018 rund 1,1 Millionen Franken zu tief bzw. 2019 zu hoch waren, was die Differenz von rund 2 Millionen Franken zwischen 2018 und 2019 erklärt. Die Tabelle zeigt auch, dass aufgrund der Differenz zwischen der effektiven MBE und der Rechnungstellung der BLT die Gesamtkosten 2020 rund 1,5 Millionen Franken höher ausgefallen wären. Diese Differenz wirkt sich in der Abrechnung 2021 mit entsprechend höheren Kosten aus.

## 2.10. Total der Kosten der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL

Die Kosten für die grenzüberschreitenden ÖV-Linien setzen sich aus der Abgeltung an den Kanton Basel-Stadt gemäss der Abgeltungsrechnung und den Zahlungen an die BLT und die AAGL für die Leistungen auf baselstädtischem Gebiet zusammen. Die Kosten betragen:

	2017	2018	2019	2020
Abgeltungsrechnung (BS)	3'976'484	3'328'623	3'834'060	5'16'144
Abgeltungen an AAGL und BLT	3'463'195	3'338'381	5'254'055	9'431'886
<b>Total Kosten dieser Vorlage</b>	<b>7'439'679</b>	<b>6'667'004</b>	<b>9'088'115</b>	<b>9'948'030</b>

Angaben in Schweizer Franken

Dabei ist zu beachten, dass diese 2018 effektiv rund 1,1 Millionen Franken höher, 2019 1,1 Millionen Franken tiefer und 2020 wieder 1,5 Millionen Franken höher ausgefallen wären (siehe Punkt 2.9. Effektive Kosten der BLT und AAGL).

Die Kosten wurden unter folgendem Profit-Center, Kontengruppe und Kontierungsobjekt budgetiert bzw. verbucht.

Profitcenter	P2315
Kontengruppe	3634
Innenauftrag	501 602

	2017	2018	2019	2020
Effektive Kosten gem. Vorlage	7'439'679	6'667'004	9'088'115	9'948'030
Kosten gem. AFP	5'500'000	6'000'000	6'200'000	7'500'000
Im Rechnungsjahr verbuchte Kosten	6'124'207	8'939'679	6'667'004	14'302'038
<b>Abweichung ggü. AFP</b>	<b>624'207</b>	<b>2'939'679</b>	<b>467'004</b>	<b>6'802'038</b>

Angaben in Schweizer Franken

Die höheren Kosten der grenzüberschreitenden Linien BL/BS für die Jahre 2018 und 2019 konnten im Rahmen der Kontengruppen 36 (Beiträge an öffentliche Unternehmungen) und 46 (Übriger Transferertrag) kompensiert werden. Dabei waren Darlehensrückzahlungen der BLT ursprünglich als Aufwandminderungen in der Kontengruppe 36 budgetiert. Auf Antrag der Finanzkontrolle BL wurden diese in der Rechnung als Transferertrag verbucht. Für den Budgetvergleich müssen die Darlehensrückzahlungen daher hinzugerechnet werden.

2020 überstiegen die effektiven Kosten die im AFP erwarteten Abgeltungen erheblich, sodass die Mehrkosten nicht mehr innerhalb der Kontengruppe 36 kompensiert werden konnten. Aufgrund des speziellen Finanzierungsmechanismus der Abgeltungsrechnung, musste davon ausgegangen

werden, dass für den Kanton BL erhebliche Mehrkosten entstehen. Rückblickend kann festgehalten werden, dass die Abgrenzung für die grenzüberschreitenden Linien BL/BS rund 1,3 Millionen Franken zu hoch angesetzt wurden. Darin sind auch die 1,5 Millionen Franken aus der MBE enthalten, welche die BLT erst 2021 in Rechnung gestellt hat (siehe auch Punkt 2.9. Effektiven Kosten der BLT und AAGL).

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. In der Abgeltungsrechnung werden die ungedeckten Kosten der BVB mit den tieferen Stunden- und Kilometeransätzen der BLT berechnet. Die effektiven Kosten der BVB liegen deutlich höher als die der BLT. Ohne die Abgeltungsrechnung lägen die Kosten für BL daher deutlich höher.

## **2.11. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung**

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## **3. Anträge**

### **3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2018 über 6'667'004 Franken zulasten des Kantons BL wird genehmigt.
2. Die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2019 über 9'088'115 Franken zulasten des Kantons BL wird genehmigt.
3. Die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2020 über 9'948'030 Franken zulasten des Kantons BL wird genehmigt.

Liestal, 15. November 2022

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

## **4. Anhang**

- Entwurf Landratsbeschluss

## **Landratsbeschluss**

### **über die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für die Jahre 2018–2020**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf die Vereinbarung vom 26. Januar 1982 zwischen den Kantonen BL und BS über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG sowie auf das Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und auf einen Bericht des Regierungsrates, beschliesst:

1. Die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2018 über 6'667'004 Franken zulasten des Kantons BL wird genehmigt.
2. Die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2019 über 9'088'115 Franken zulasten des Kantons BL wird genehmigt.
3. Die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL für das Jahr 2020 über 9'948'030 Franken zulasten des Kantons BL wird genehmigt.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: