

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Im Generellen Leistungsauftrag (GLA) werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms für den öffentlichen Verkehr (ÖV) festgelegt. Das Finanzprogramm entspricht einer Ausgabenbewilligung gemäss Finanzhaushaltsgesetz. Der GLA ist alle vier Jahre zu erneuern. Der aktuell laufende 8. GLA war für die Dauer von Ende 2017 bis Ende 2021 (jeweils per Fahrplanwechsel) vorgesehen. Gegen die Finanzbeschlüsse für die Jahre 2020 und 2021 wurde jedoch ein Referendum ergriffen, welches an der Volksabstimmung vom 26. November 2017 gutgeheissen wurde. Für die Jahre 2020 und 2021 muss ein neuer GLA erarbeitet werden. Grundlage des GLA ist das [Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs](#)¹ (ÖVG) sowie das durch den Landrat beschlossene [Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr](#)² (Angebotsdekret).

Angebotsverbesserungen und -optimierungen

Die wichtigsten vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen sind:

- Betriebsoptimierung Knoten Dornach

Aufgrund unstabiler Fahrplanumläufe mit regelmässigen Verspätungen werden die Linien in Dornach neu verknüpft. Anstelle der Linie 64 wird neu die Linie 65 den Abschnitt Dornach – Arlesheim bedienen. Dadurch können Nachfrage und Busgrösse besser aufeinander abgestimmt, die Fahrplanstabilität verbessert und für Pfeffingen ein integraler Halbstundentakt sichergestellt werden.

Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 470'000

- Umsetzung 1. Etappe Weiterentwicklung Stadtbus Liestal

Aufgrund der starken Siedlungsentwicklung im Gebiet Heidenloch wird der Takt der Linie 78 verdichtet. Um die Voraussetzung für künftige Durchmesserlinien zu schaffen, bedient die Linie 80 neu in beide Richtungen dieselben Haltestellen. Dies führt zu einer besseren Verständlichkeit des Angebotes, zu kürzeren Fahrzeiten, zu einer höheren Fahrplanstabilität und zu einer Entlastung des Bahnhofplatzes und des Wasserturmplatzes in Liestal.

Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 180'000

- Linienkonzept hintere Frenkentäler

Mit der Verdichtung des Angebots auf den Buslinien 70 und 71 können Synergieeffekte genutzt werden. Die Linie 71 wird bis Lauwil verlängert werden und im Gegenzug wird die Linie 91 eingestellt. Die Schülerverbindungen zwischen Bretzwil und Reigoldswil werden mittels Schulbus weiterhin angeboten.

Minderabgeltungen pro Jahr: - CHF 160'000

Neues Rollmaterial

- Auf der S1 und S3 werden sämtliche sechs HVZ-Züge ersetzt. Die Investitionskosten für Rollmaterial werden über die Abgeltungsrechnung finanziert.

Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 1'800'000

¹ SGS 480 vom 18.04.1985 (Stand 01.01.2018)

² SGS 483.1 vom 17.05.1990 (Stand 01.01.1998)

Finanzprogramm

Nach Realisierung der obengenannten Massnahmen betragen die Jahreskosten für den Kanton BL zwischen CHF 41,1 Mio. und 43 Mio. Die Zunahme ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen. Nebst den neuen Angeboten und neuem Rollmaterial führen nicht realisierte Tarifierhöhungen, ein neuer Einnahmeverteilschlüssel beim TNW, ein allgemeiner Rückgang der U-Abo-Verkäufe, eine Reduktion der Bundesbeteiligung sowie der Verzicht auf Sparmassnahmen zu höheren Abgeltungen.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Ausgangslage	6
2.1.	Rechtliche Grundlagen	6
2.2.	Finanzpolitische Rahmenbedingungen	6
2.2.1.	Finanzstrategie des Regierungsrates	6
2.2.2.	Bundesbeteiligung	7
2.3.	Angebot und Nachfrage	7
2.3.1.	Gliederung des Angebotes	7
2.3.2.	Fahrplanangebot: Montag - Freitag	8
2.3.3.	Erschliessungswirkung	8
2.3.4.	Nachfrage und Angebot	9
2.3.5.	Modal-Split	10
2.4.	Erfolgskontrolle Nachfrageentwicklung	11
2.4.1.	S-Bahn	11
2.4.2.	Tramlinien und Waldenburgerbahn	12
2.4.3.	Buslinien	13
2.5.	Erfolgskontrolle Kostendeckung (Wirtschaftlichkeitsprüfung)	18
2.5.1.	Übersicht	18
2.5.2.	Überprüfung nach Linien	19
2.6.	Entwicklung der Abgeltung	22
3.	Zielsetzung	24
3.1.	Übergeordnete Planungsgrundsätze und Ziele	24
3.1.1.	Gesetzlicher Auftrag und übergeordnete Planungsinstrumente	24
3.1.2.	Planungsgrundsätze	24
3.1.3.	Strategie, Leitsätze und Zielsetzungen	25
3.1.4.	Massnahmen und mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen	25
3.2.	Kundenanforderungen	26
3.2.1.	Pünktlichkeit	26
3.2.2.	Komfort	26
3.2.3.	Fahrgast-Information	26
3.2.4.	Ticketing	26
3.2.5.	Qualitätsmesssystem für den Regionalen Personenverkehr Schweiz (QMS RPV CH)	26
3.3.	Umweltpolitische Ziele	27
3.4.	Finanzziele	27
4.	Grundsätze der Angebotsgestaltung	29
4.1.	Leistungsbereiche und Angebotssegmente	29
4.2.	Betriebszeit und Angebotsniveau	30
4.3.	Vorgaben Bundesamt für Verkehr (BAV)	31
5.	ÖV-Angebot 2020 – 2021	33
5.1.	Handlungsbedarf	33
5.2.	Angebotsverbesserung und –optimierung	35
5.2.1.	Integration Tramlinie E11 in Stammstrecke Tramlinie 11	35
5.2.2.	Betriebsoptimierung Knoten Dornach	35
5.2.3.	ÖV-Optimierung im Raum Pratteln	36

5.2.4.	Weiterentwicklung Stadtbus Liestal	37
5.2.5.	Linienkonzept hintere Frenkentäler	39
5.3.	Neues Rollmaterial	40
5.4.	Sparmassnahmen	40
6.	Finanzen.....	41
6.1.	Finanzprogramm	41
6.2.	Tarifpolitik	43
6.2.1.	Tarifverbund Nordwestschweiz TNW	43
6.2.2.	Tarifentwicklung bisher	43
6.2.3.	Erwartung an die zukünftige Tarifentwicklung	43
6.2.4.	Tarifpolitische Ziele	44
6.3.	Investitionen	44
6.4.	Zielvereinbarungen und Benchmarking	45
6.5.	Finanzrechtliche Prüfung	45
7.	Ausblick	46
7.1.	Entwicklung Bahn	46
7.1.1.	STEP 2025	47
7.1.2.	STEP 2030/35	47
7.1.3.	STEP 2040	48
7.2.	Tramnetzentwicklung Region Basel	48
7.3.	Entwicklungen Bus	48
8.	Ergebnisse aus dem Vernehmlassungsverfahren	50
8.1.	Gemeinden	50
8.2.	Nachbarkantone und BAV	53
8.3.	Transportunternehmen	54
8.4.	Parteien	56
8.5.	Interessensverbände	60
8.6.	Änderungen gegenüber Vernehmlassungsentwurf	63
9.	Abkürzungsverzeichnis	64
10.	Antrag	65
11.	Anhang	65

2. Ausgangslage

2.1. Rechtliche Grundlagen

Der aktuell laufende 8. GLA war für die Dauer von Ende 2017 bis Ende 2021 (jeweils per Fahrplanwechsel) vorgesehen. Gegen die Finanzbeschlüsse für die Jahre 2020 und 2021 wurde ein Referendum ergriffen, welches an der Volksabstimmung vom 26. November 2017 gutgeheissen wurde. Für die Jahre 2020 und 2021 muss deshalb ein neuer GLA erarbeitet werden.

Die Rechtsgrundlagen für den GLA finden sich im Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (nachfolgend: ÖVG). In [§ 4 Absatz 2 ÖVG](#) ist der Inhalt des GLA festgelegt:

- Im Generellen Leistungsauftrag werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms festgelegt.

In den GLA werden Linien von regionaler Bedeutung aufgenommen, die im öffentlichen Interesse liegen und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dienen ([§ 4 Absatz 3 ÖVG](#)). Der GLA ist in der Regel alle vier Jahre neu zu beschliessen ([§ 2 Absatz 1 Angebotsdekret](#)). Für den Beschluss ist der Landrat zuständig ([§ 4 Absatz 1 ÖVG](#)). Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Die ausführenden Bestimmungen über die Ausgestaltung des GLA sind im Angebotsdekret festgelegt. Das Angebotsdekret wird zurzeit überarbeitet. Die überarbeitete Version des Angebotsdekrets soll ab dem 9. GLA für die Jahre 2022 – 2025 zur Anwendung kommen.

2.2. Finanzpolitische Rahmenbedingungen

2.2.1. Finanzstrategie des Regierungsrates

Der Finanzhaushalt des Kantons Basel-Landschaft wies über mehrere Jahre ein hohes strukturelles Defizit auf. Der Regierungsrat hat deshalb im Rahmen der Finanzstrategie für die Jahre 2016 – 2019 132 Massnahmen vorgestellt, mit denen der Staatshaushalt um CHF 188 Mio. entlastet werden sollte.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2018 – 2021 sind folgende Sparmassnahmen vorgesehen, die den ÖV betreffen und direkten Einfluss auf den 8. GLA haben:

- BUD-WOM 11
Senkung des Angebots auf wenig wirtschaftlichen ÖV-Linien
⇒ CHF 0.9 Mio. ab 2020
- BUD-WOM 13
Tarifmassnahmen im TNW
⇒ CHF 1.5 Mio. ab 2020

Die Massnahmen gemäss BUD-WOM 11 wurden soweit möglich mit einem Entlastungsbetrag von CHF 125'000.- umgesetzt (im AFP 2018-2021 eingeplant). Mit dem JA des Stimmvolks zum Referendum gegen die Finanzbeschlüsse 2020 und 2021 des 8. GLA können die zusätzlich vorgesehenen Einsparungen der Massnahme BUD-WOM-11 ab 2020 nicht umgesetzt werden. Die Tarifmassnahmen im TNW im Umfang von CHF 1.5 Mio. (BUD-WOM 13) sind in der Planung weiterhin enthalten, wobei festzuhalten ist, dass eine Tariferhöhung im TNW derzeit nicht einfach durchzusetzen ist.

Vor diesem Hintergrund müssen die verfügbaren Finanzmittel noch effizienter eingesetzt werden. Allerdings stehen die Zielsetzungen und positiven Wirkungen des ÖV (beispielsweise effiziente Beförderung gebündelter Passagierströme und damit Entlastung der Strassen) in einem permanenten Spannungsfeld mit den finanzpolitischen Rahmenbedingungen. Das Wünschbare ist noch stärker vom Notwendigen zu trennen, Prioritätensetzungen und teilweise auch ein Verzicht sind unabdingbar.

2.2.2. Bundesbeteiligung

Mit Inkrafttreten von FABI per 1. Januar 2016 hat sich die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs teilweise geändert. Der Bund beteiligt sich seither weniger stark an den ungedeckten Kosten des von ihm anerkannten Regionalen Personenverkehrs (RPV). Im Gegenzug fiel die direkte Beteiligung der Kantone an der Finanzierung der Infrastruktur der Eisenbahnen weg. Die Kantone beteiligen sich aber in Form einer Pauschale an diesen Kosten. Die Beteiligung des Bundes sieht neu konkret wie folgt aus:

- RPV: Der Bund beteiligt sich im Kanton Basel-Landschaft zu 38 % an den ungedeckten Kosten des von ihm anerkannten RPV, was einem Gesamtbetrag von rund CHF 17 Mio. entspricht. Gegenüber dem Vorjahr wurde der Bundesbeitrag schweizweit um 2 % gekürzt, damit möglichst alle neuen Angebote mitfinanziert werden können.
- Infrastruktur: Der Bund trägt die ungedeckten Kosten für Betrieb, Abschreibungen und Instandhaltung der Bahninfrastruktur. Davon ausgenommen sind Linien, die der Feinerschliessung dienen (städtischer Trambetrieb etc.). Im Gegenzug leisten die Kantone einen Beitrag von jährlich CHF 500 Mio. in den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Beiträge der Kantone wie auch der des Bundes werden mit Wirkung ab 2019 indexiert. Grundlage dafür bilden der Bauteuerungsindex (BTI) und das Wirtschaftswachstum (BIP). Aufgrund der Indexierung steigt der Anteil der Kantone für das Jahr 2019 auf CHF 536.5 Mio. Der Anteil des Kantons Basel-Landschaft erhöht sich daher von CHF 17.45 Mio. (2018) auf voraussichtlich 18.57 Mio. (2019). Dieser Beitrag steigt auch in den kommenden Jahren um durchschnittlich 3.3 %. Für den Kanton Basel-Landschaft entspricht dies höheren Kosten von rund CHF 0.65 Mio. pro Jahr.

Der Bund hat sich in den letzten Jahren an allen vom Kanton bestellten Leistungen beteiligt. Ausnahmen bilden diejenigen Angebote auf RPV-erkannten Linien, die der Bund aufgrund des Verhältnisses zwischen Nachfrage und Angebot als Überangebot einstuft (siehe Kap. 4.3).

Für die Jahre 2020 und 2021 hat das BAV die Beteiligung des Bundes noch nicht kommuniziert. Gemäss Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) werden die Anteile der Kantone mindestens alle vier Jahre neu festgelegt. Die Neuberechnung ist daher für das Jahr 2020 vorgesehen. Bei der Berechnung werden die strukturellen Voraussetzungen der Kantone berücksichtigt. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass hier Verschiebungen von 2 % realistisch sind. Im Finanzplan wurde die Bundesbeteiligung daher von aktuell 38 % auf 36 % gesenkt.

2.3. Angebot und Nachfrage

2.3.1. Gliederung des Angebotes

Die Gesamtverkehrsnachfrage resultiert aus den Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzialen sowie dem spezifischen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Damit der umweltfreundliche ÖV einen hohen Anteil dieser Gesamtverkehrsnachfrage übernehmen kann, ist ein flächendeckendes, quantitativ und qualitativ hochwertiges ÖV-Angebot erforderlich, wobei die verschiedenen Netzelemente in Abhängigkeit der Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale unterschiedliche Funktionen übernehmen. Die Netz- und Angebotsstruktur im Kanton Basel-Landschaft wird gemäss § 5 Angebotsdekret in die zwei Angebotsbereiche A und B unterteilt:

- A Hauptangebot
Das Hauptangebot stellt das Basisnetz des RPV dar. Es strebt einen zweckmässigen Aufbau der Transportketten mit hoher Attraktivität an. Das Hauptangebot umfasst Linien, welche mindestens 2'000 Einwohnern direkte Verbindungen zu regionalen, zentralörtlichen Einrichtungen sicherstellen, ohne die Systematik der Transportkette zu durchbrechen. Im aktuellen, 8. GLA (Laufzeit 2018 – 2019) sind dem Hauptangebot alle Bahn- und Tramlinien sowie die Buslinien 33, 34, 47, 60, 64, 65, 70, 72, 81, 83, 100, 102, 107, 111, 112, 114 und 115 zugeordnet.

- B Grundangebot
 Das Grundangebot stellt für jede Gemeinde eine Minimalerschliessung im Sinne der Mobilitätssicherung sicher. Angebote, welche der Schliessung von Lücken gemäss Kap. 2.3.3 dienen, werden ebenfalls zum Grundangebot gezählt.

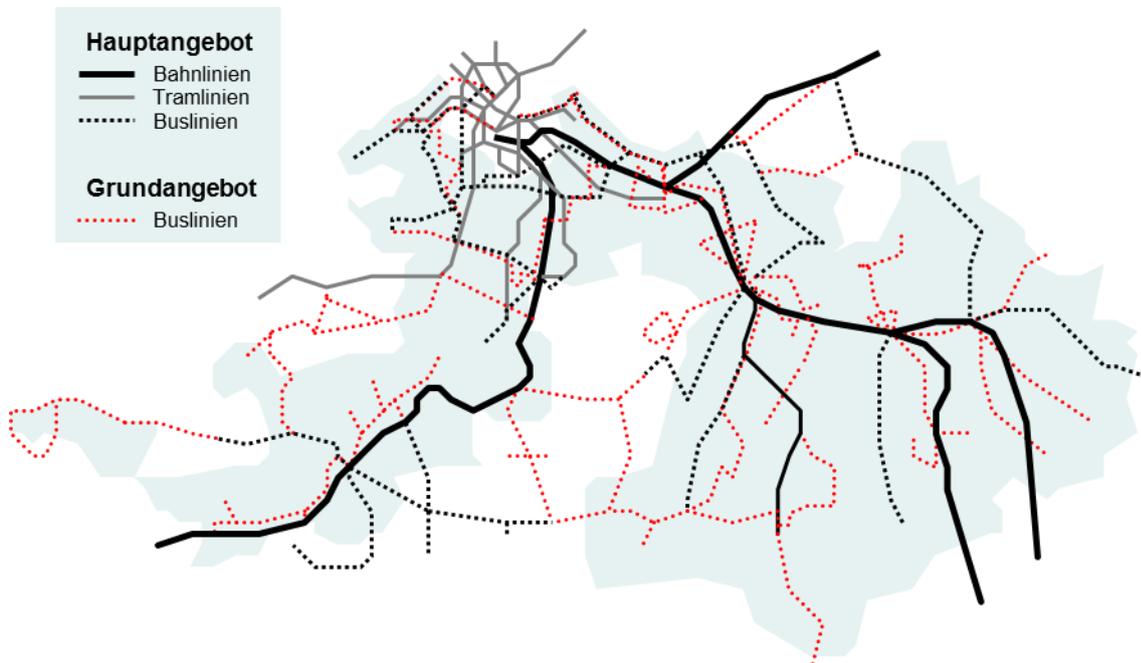


Abbildung 1: Haupt- und Grundangebot im 8. GLA

2.3.2. Fahrplanangebot: Montag - Freitag

Das heutige Fahrplanangebot für die Wochentage Montag bis Freitag entspricht seit dem 7. GLA überall dem Angebotsniveau gemäss entsprechendem Marktsegment (Haupt- resp. Grundangebot). Bereits seit dem 6. GLA werden alle Gemeinden mit mehr als 1'000 Einwohnern von Montag bis Freitag bis nach 23 Uhr mit dem ÖV bedient (nicht überall durchgehender Stundentakt, zum Teil Führung von Spätkursen nach Taktlücken).

2.3.3. Erschliessungswirkung

Gemäss § 7 Angebotsdekret sind ausserhalb der Angebotsbereiche A und B liegende, zusammenhängende Baugebiete durch den ÖV zu erschliessen, wenn sie eine Fläche von mindestens 6 Hektaren umfassen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen. Noch nicht überbaute Bauzonen sind in der Netz- und Linienplanung zu berücksichtigen. Siedlungsgebiete gelten nach § 6 Angebotsdekret als erschlossen, wenn die Luftliniendistanz zum nächsten Haltepunkt kleiner ist als:

- 350 m bei Haltestellen von Bus-, Tram- und schmalspurigen Vorortslinien
- 600 m bei Haltestellen, Stationen und Bahnhöfen der SBB

Für den 8. GLA für die Jahre 2018 – 2021 wurde die Erschliessungswirkung des öffentlichen Verkehrs untersucht. Erwartungsgemäss waren alle Siedlungsschwerpunkte mit dem ÖV gut erschlossen.

Nicht oder nur ungenügend erschlossen sind Wohngebiete vor allem in grösseren Gemeinden in Randlage. Häufig handelt es sich dabei um Einfamilienhausquartiere mit geringem ÖV-Nachfragepotenzial, welche die Erschliessungsvoraussetzungen gemäss Angebotsdekret nicht erfüllen und daher keinen gesetzlichen Anspruch auf eine vom Kanton mitfinanzierte ÖV-Erschlies-

sung besitzen. Entsprechende ÖV-Angebote – beispielsweise Ortsbuslinien oder alternative Bedienungsformen – müssen von den Gemeinden selber bestellt und finanziert werden.

Bei der Detailanalyse wurde festgestellt, dass in Reinach eine Erschliessungslücke gemäss § 7 Angebotsdekret besteht. Das Quartier Musagger zwischen Colmarerweg und Fleischbachstrasse westlich des Hasenbeckwägli umfasst ein Gebiet von sechs zusammenhängenden Hektaren mit einer Einwohner- und Beschäftigtenzahl von jeweils mehr als 100 pro ha.

Zur Erschliessung dieses Gebietes müsste eine neue Buslinie eingeführt und unter Berücksichtigung der Netzgestaltungsgrundsätze möglichst schnell und direkt mit der Tramlinie 11 verknüpft werden (zum Beispiel bei der Haltestelle Heiligholz)³.

Ein entsprechendes Ortsbuskonzept wurde von der Gemeinde bereits im Jahr 2012 geprüft, aber nicht umgesetzt. Sollte die Gemeinde Reinach auf die damaligen Entscheide zurückkommen, wird sich der Kanton an der Finanzierung des Angebotes beteiligen müssen.

2.3.4. Nachfrage und Angebot

Als ein Erfolgskriterium für die Beurteilung der Zweckmässigkeit eines ÖV-Angebotes wird die durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs im meistbelasteten Teilstück einer Linie beurteilt, wobei die Transportkapazität des eingesetzten Verkehrsmittels zu berücksichtigen ist.⁴

Massgebende Faktoren für die effektive Nachfrage sind in erster Linie die erschlossenen Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale und die ÖV-Angebotsqualität. In Abhängigkeit der Netzfunktion einer Linie kann die Gesamtnachfrage stark variieren: Während beispielsweise kurze Zubringerlinien aufgrund der Erschliessungswirkung nur eine beschränkte Nachfrage generieren können, erreichen gut verknüpfte Linien des Hauptangebotes Werte von über 20'000 beförderten Personen pro Tag im stärksten Querschnitt (zum Beispiel Tramlinie 11).

Die aktuellen Auslastungen⁵ der einzelnen Linien sind sehr unterschiedlich:

- Die höchsten Auslastungen weisen die S-Bahnlinien auf. Während auf der S3 im Ergolzthal im stärksten Querschnitt im Durchschnitt 156 Reisende pro S-Bahnzug transportiert werden, erreicht die S3 im Laufen- und die S1 im Fricktal durchschnittlich 137 Reisende pro Zug. Auf der S9 hingegen beträgt die durchschnittliche Belegung nur 17 Personen.
- Die Tramlinien befördern durchschnittlich rund 41 bis 59 Personen pro Kurs (inkl. Linie 19).
- Bei den Buslinien erreicht die Linie 70 mit durchschnittlich fast 31 Fahrgästen den höchsten Wert aller Buslinien im Kanton. Einen sehr erfreulichen Wert von mehr als 20 Personen pro Kurs weisen die Linien 80, 81, 100, 107, 111, 112 und 115 auf.
- Die Buslinien 71, 72, 101, 102, 108 und 114 können mit durchschnittlich 15 bis 20 Reisenden pro Kurs als gut ausgelastet bezeichnet werden.
- Eine eher geringe Nachfrage weisen die Linien 63, 68, 75, 91, 92, 105, 106, 116, 117 und 119 mit durchschnittlich 5 bis 10 Fahrgästen pro Kurs im stärksten Querschnitt auf.
- Ungenügend ist Nachfrage auf den Buslinien 82, 93 und 109. Pro Kurs benutzen im Durchschnitt weniger als 5 Personen diese Angebote.

³ Dies würde allerdings hinsichtlich der Reisezeiten kaum Verbesserungen bewirken, da die benötigte Umsteigezeit von 3 – 4 Minuten (halbes Taktintervall Tram) den Zeitbedarf für den heute leicht längeren Anmarschweg weitgehend kompensieren würde.

⁴ - S1 und S3 ⇒ FLIRT / 161 Sitzplätze / zeitweise in dreifach-Traktion (483 Sitzplätze)
 - S9 ⇒ GTW / 106 Sitzplätze
 - Tramlinien ⇒ Tango-Fahrzeuge / 101 Sitzplätze
 - WB ⇒ ca. 35 Sitzplätze je Wagen / zeitweise in fünffach-Traktion (175 Sitzplätze)
 - Buslinien ⇒ Gelenkbusse 40 – 45 Sitzplätze / Normalbusse 30 – 35 Sitzplätze

⁵ Querschnittsbelastungen 2019 gemäss Angebotsvereinbarungen

Die Beurteilung der Nachfrage ist eine wesentliche Grundlage für die Planung und Optimierung des Angebotes und für die Angebotsgestaltung generell. Dabei ist indes immer zu beachten, dass eine geringe Nachfrage unter Umständen auf ein ungenügendes Angebot oder auf eine unattraktive Einbindung ins ÖV-Gesamtsystem zurückzuführen ist. Für eine abschliessende Beurteilung sind in jedem Falle alle Aspekte sowie die spezifischen Gegebenheiten und Voraussetzungen zu berücksichtigen.

Die ausgeprägt Richtung Zentrum orientierten Transportbedürfnisse führen zudem zu einer stark lastrichtungsabhängigen Belegung der Fahrzeuge (d.h. beispielsweise, dass die Kapazitätsgrenzen in Lastrichtung Zentrum am Morgen erreicht werden und die Kurse in Gegenlastrichtung nur sehr schwach ausgelastet sind). Grosse Auslastungsunterschiede ergeben sich auch in Abhängigkeit der Tageszeit. Durch den Einsatz von kleineren, kapazitätsgerechten Fahrzeugen in den verkehrsschwachen Nebenverkehrszeiten (NVZ) lassen sich aber nur vermeintlich Kosten einsparen. Die Bereitstellung von je einer separaten Fahrzeugflotte zur kapazitätsgerechten Bewältigung der jeweiligen Nachfrageströme führt in der Bilanz effektiv zu einem Kostensprung.

2.3.5. Modal-Split

Einen aktuellen Überblick über das Mobilitätsverhalten der basellandschaftlichen Bevölkerung bietet die Datenbasis des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Verkehrsmittelwahl im Kanton Basel-Landschaft nach Verkehrszweck auf Basis der zurückgelegten Tagesdistanzen.

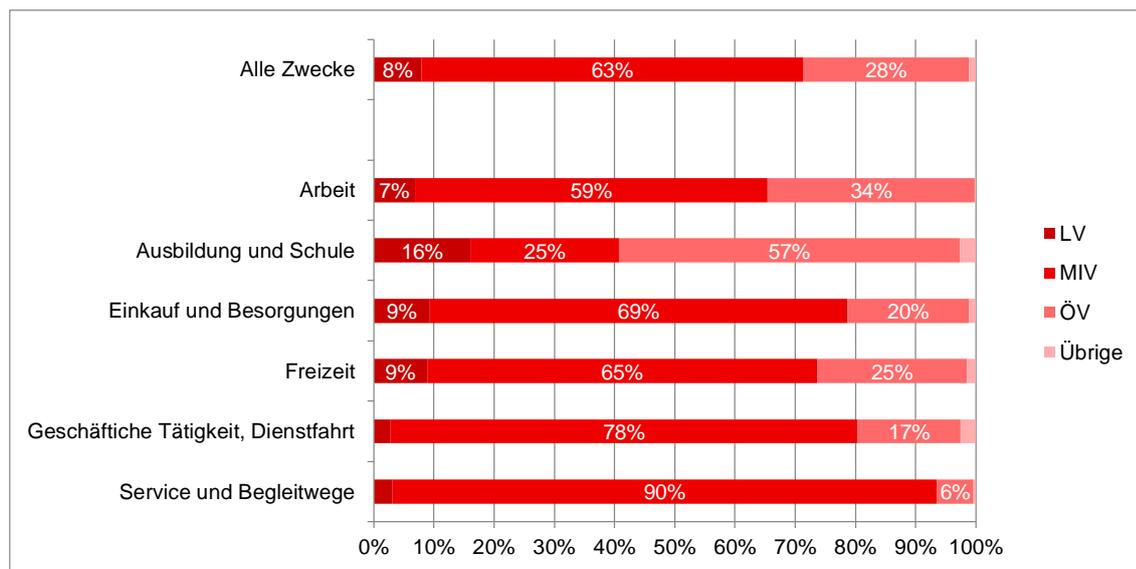


Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszweck BL (Quelle: Statistisches Amt BL)

Der ÖV-Anteil im Kanton Basel-Landschaft liegt mit 28 % (alle Zwecke) deutlich über dem Schweizer Durchschnitt von 24 % und hat in den letzten zehn Jahren stark zugenommen. Diese Entwicklung entspricht dem schweizweiten Trend der letzten Jahre zu höheren ÖV-Anteilen.

Betrachtet man die Anteile der Verkehrsmittel getrennt nach den wichtigsten Verkehrszwecken, fallen vor allem die strukturellen Unterschiede zwischen Pendler und Ausbildungswegen einerseits sowie Freizeit- und Einkaufswegen andererseits auf. Deutlich zum Ausdruck kommt die wichtige Bedeutung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs für den ÖV, während der ÖV-Anteil beim Freizeit- und Einkaufsverkehr einen geringen Anteil ausmacht.

Wie dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 weiter zu entnehmen ist, besitzen rund 65 % aller Baselbieterinnen und Baselbieter ab sechs Jahren ein Abonnement für den ÖV (Halbtax, GA, Verbundabo, etc.). Das sind deutlich mehr als im Schweizer Durchschnitt (57 %). Das Halbtaxabo

(34 %) und das Verbundabo (30 %) sind die am stärksten verbreiteten Abonnemente. Im Vergleich zur Schweiz ist die Verbreitung von Verbundabos damit rund doppelt so hoch.

2.4. Erfolgskontrolle Nachfrageentwicklung

Grundlage für die Erfolgskontrolle der Nachfrageentwicklung ist die im Durchschnitt beförderte Anzahl Personen je Wochentag Montag – Freitag an einem definierten Querschnitt.

Generell kann festgestellt werden, dass die Nachfrage auf den S-Bahn- und den Tramlinien der BVB seit 2015 rückläufig ist. Die Nachfrage auf den Tramlinien der BLT und den Buslinien hat in der Gesamtbilanz zugenommen. Es gibt jedoch auch hier klar erkennbare regionale Unterschiede. Während sich die Linien in der Agglomeration und im Oberbaselbiet positiv entwickeln, ist auf den Buslinien im Laufental ein Nachfragerückgang zu verzeichnen. Die Nachfrage auf den Linien ab Liestal entwickelt sich unterschiedlich.

Die Gründe für die teilweise negative Nachfrageentwicklung sind vielfältiger Natur. Nachstehend werden die wichtigsten Faktoren kurz aufgeführt:

- Tarifierhöhung TNW
- Veränderung im Mobilitätsverhalten (E-Bikes, etc.)
- Sekundarstufe I dauert in BL neu drei statt vier Jahre
- Baustellen in der Basler Innenstadt
- Baustellen der SBB im Laufental

2.4.1. S-Bahn

Das Angebot auf der S-Bahn und der WB hat sich während der Laufzeit des 7. GLA (2014 – 2017) nicht massgebend verändert.

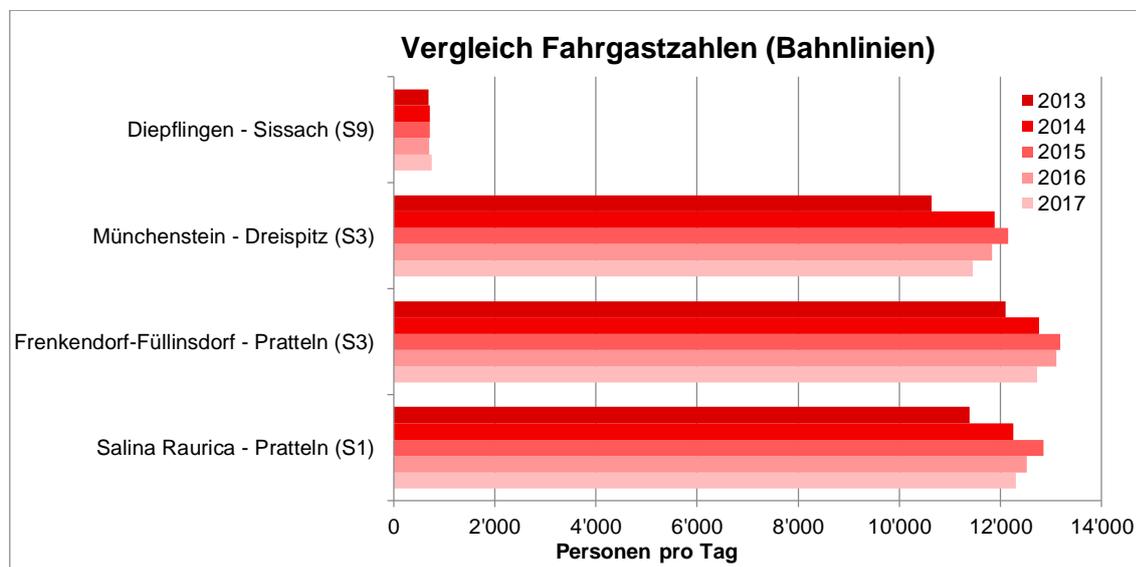


Abbildung 3: Nachfrageentwicklung S-Bahn

Linie	Entwicklung	Erläuterungen/Bemerkungen
S1 Basel– Laufenburg/Frick S3 Laufen–Basel–Olten	↘	Bei der Nachfrage der S1 und S3 zeichnet sich eine Trendwende ab. Nach einem Höchststand der Nachfrage im Jahr 2015 sind die Zahlen rückläufig. Diese Entwicklung entspricht einem schweizweiten Trend im Schienenverkehr.
S9 Sissach– Läuelfingen–Olten	↗	Die Nachfrage zwischen Diepfingen und Sissach hat sich auf einem Niveau von rund 700 Fahrgästen pro Tag eingependelt. 2017 konnte ein sprunghafter Nachfrageanstieg von 7 % auf rund 750 Fahrgäste pro Tag beobachtet werden. Es bleibt abzuwarten, ob es sich hierbei um eine dauerhafte oder vorübergehende Entwicklung handelt.

2.4.2. Tramlinien und Waldenburgerbahn

Auf der Linie 10 wurde das Angebot zwischen Ettingen und Flüh in den HVZ per Fahrplan 2015 vom 15'-Takt zum 7.5'-Takt verdichtet. Alle anderen Angebote blieben grösstenteils unverändert.

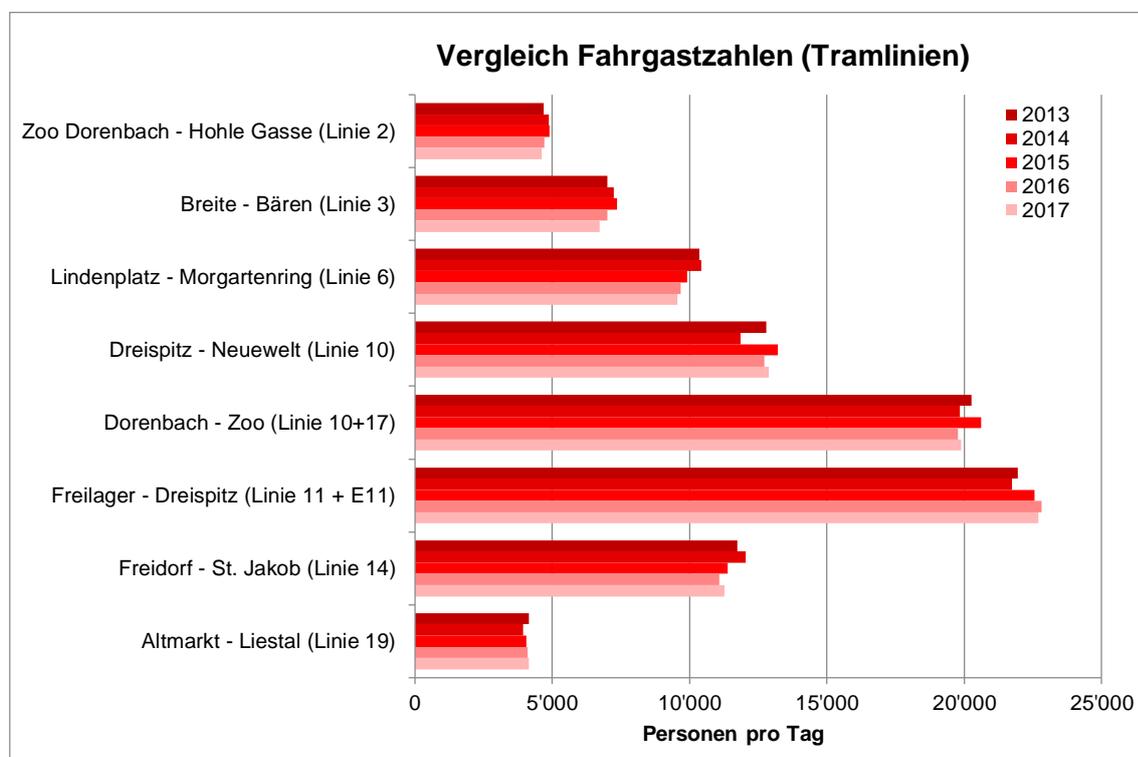


Abbildung 4: Fahrgastentwicklung Tram und Waldenburgerbahn

Linie	Entwicklung	Erläuterungen/Bemerkungen
2 Binningen 3 Birsfelden 6 Allschwil 14 Pratteln		Die Nachfrage auf den Baselbieter Abschnitten der BVB-Linien hat sich in den letzten Jahren wenig verändert. Gleich wie bei der S-Bahn ist bei den Linien der BVB seit 2015 ein Nachfragerückgang zu beobachten. Der Nachfragerückgang auf der Linie 6 ist auf die Einführung des Ganztagesbetriebs auf der Buslinie 48 im Dezember 2014 zurückzuführen. Durch die Einführung des durchgehenden 7.5'-Takts auf der Linie 14 zwischen Muttenz und Pratteln per Dezember 2018 wird in Zukunft eine leichte Nachfragesteigerung erwartet.
10 Rodersdorf–Basel–Dornach 17 Ettingen–Basel		Die Nachfrage auf den Linien 10 und 17 blieb in den vergangenen Jahren stabil. Der Abschnitt Basel – Dornach ist mit rund 13'000 Fahrgästen pro Tag deutlich weniger stark belastet als der Abschnitt Basel – Ettingen – Rodersdorf mit rund 20'000 Fahrgästen pro Tag. Davon benützen rund 3'500 die Linie 17, was die Linie 10 entlastet.
11 Aesch–Basel E11 Reinach Süd–Basel		Die Nachfrage auf den Linien 11 und E11 nimmt stetig zu. Mit täglich knapp 23'000 Fahrgästen im Abschnitt Dreispitz – Freilager bilden die Linien 11 und E11 ein zentrales Rückgratelement des öffentlichen Nahverkehrs. Die Entlastungswirkung der Linie E11 ist jedoch eher gering. Sie wird nur von rund 1'600 Fahrgästen täglich genutzt.
19 Liestal - Waldenburg		Die Nachfrage der Waldenburgerbahn bleibt stabil auf einem Niveau von rund 4'000 Fahrgästen pro Tag im stärksten Querschnitt.

2.4.3. Buslinien

Die wichtigsten Angebotsveränderungen während der Laufzeit des 7. und 8. GLA:

Dezember 2018 ⇒ Fahrplan 2019

- Der Fahrplan der Linie 64 wurde stabilisiert. Dadurch kann der Abschnitt Dornach – Arlesheim nur noch im 30'-Takt bedient werden. Ab 2020 wird an Stelle der Linie 64 die Linie 65 den Abschnitt Dornach – Arlesheim wieder im 15'-Takt bedienen.
- Die Abfahrtszeit des IR37 in Richtung Zürich wurde um drei Minuten vorverlegt. Dadurch kam es auch zu Änderungen bei den anschliessenden Buslinien 78, 80 und 83.
- Der Grundtakt der Linie 81 wurde von der halben auf die volle Stunde verschoben. Dadurch verbessern sich die Anschlüsse in Liestal auf den IC61 Richtung Bern.
- Die Führung der Linien 91 und 92 wurde angepasst. Die Linie 91 verkehrt auf dem Abschnitt Reigoldswil – Bretzwil, während die Linie 92 von Bennwil über Oberdorf nach Liedertswil verlängert wurde.
- Ab 3. März 2019 wird das Angebot der Linien 70 und 71 verdichtet. Zwischen Liestal und Bubendorf ergeben sich dadurch neu vier Verbindungen pro Stunde. Auf der Linie 71 wird der Stundentakt eingeführt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten.

Dezember 2017 ⇒ Fahrplan 2018

- Die SBB hat im Fernverkehr ein sogenanntes Randstundenkonzept eingeführt. Dadurch haben sich die Anschlusszeiten der Buslinien ab Gelterkinden und Liestal verändert.
- In Allschwil wurde ein neues Angebotskonzept eingeführt. Die Linie 38 wurde eingekürzt und betrieblich mit der Linie 48 verknüpft. Der Abschnitt Neuweilerstrasse – Friedhof wird neu mit der Linie 61 bedient.

- Mit dem 8. GLA werden erstmals alle Gemeinden an jedem Wochentag durch den öffentlichen Verkehr bedient. Auf den Linien 91, 92, 93 wurde das im Vorjahr gestrichene Wochenendangebot wieder eingeführt. Auf der Linie 108 besteht neu auch auf dem Abschnitt Thürnen – Wittinsburg an Sonntagen ein Angebot, das dem Samstagfahrplan entspricht. Auf der Linie 109 kommt zu Ferienzeiten und an Wochenenden neu ein Ruftaxi zum Einsatz, welches dreimal täglich auf vorgängige Anmeldung verkehrt.
- Die Führung der Linien 91 und 92 wurde angepasst. Die Linie 91 verkehrt auf dem Abschnitt Reigoldswil – Bretzwil, während die Linie 92 von Bennwil über Oberdorf nach Liedertswil verlängert wurde.
- Mit der Eröffnung des neuen Campus FHNW im September 2018 kommen auf der Linie 47 Gelenkbusse zum Einsatz. Dies entspricht einer Kapazitätserweiterung von rund 50 %.

Dezember 2016 ⇒ Fahrplan 2017

- Die Buslinie 84 Rheinfelden – Kaiseraugst wurde verlängert und bedient zu den Hauptverkehrszeiten als Eilkurs (d.h. ohne Zwischenhalte) zusätzlich den Abschnitt Kaiseraugst – Pratteln.
- Als Sparmassnahme des Landrats wurde das Wochenendangebot auf den Linien 91, 92 und 93 aufgehoben.
- Das Angebot auf der Buslinie 108 wurde so optimiert, dass diese weniger häufig zeitgleich mit der S9 verkehrt.

Dezember 2015 ⇒ Fahrplan 2016

- Das Angebot des Ortsbusses Pratteln wurde für den Betrieb mit einem Fahrzeug optimiert, indem die Linie 79 in die Linie 82 integriert wurde. Bedient wird seither die Strecke Chästeli – Pratteln – Zentrum Grüssen.

Dezember 2014 ⇒ Fahrplan 2015

- Im Raum Basel verkehrt die Linie 38 seit dem Fahrplan 2015 am Sonntag zwischen Claraplatz und Bachgraben ganzjährig anstatt nur während der Badesaison im Sommer. Gleichzeitig wurde die Linie 38 von Allschwil Zentrum zur Neuweilerstrasse an die Endstation der Tramlinie 8 verlängert. Diese Anpassungen haben die Erwartungen bezüglich der Nachfrageentwicklung jedoch nicht erfüllt, weshalb das Angebotskonzept im Raum Allschwil in der Laufzeit des 7. GLA überprüft wurde.
- Die Buslinie 48 verkehrt von Montag bis Freitag ganztags und auch an Samstagen. Sowohl Allschwil als auch das Neubad-Quartier sind damit zu diesen Zeiten direkt mit dem Bahnhof Basel SBB verbunden. Das Angebot auf der Linie 33 wurde in der NVZ auf den 15'-Takt reduziert, womit auf dem Abschnitt Wanderstrasse – Schützenhaus ein Überangebot vermieden wird.
- Per Fahrplan 2015 wurde auch das neue Angebotskonzept Dorneckberg in Betrieb genommen. Die Linie 111 wurde stündlich von Nunningen nach Liestal verlängert und die Linie 67 auf den Abschnitt Dornach – Hochwald – Seewen (– Büren) eingekürzt. Neu eingeführt wurde die Linie 73, welche die Erschliessung von Nuglar-St. Pantaleon sicherstellt. Das Angebot der Linie 116 konzentriert sich neu in erster Linie auf den Abschnitt Grellingen – Seewen. Bereits im Dezember 2015 wurde das Angebot auf den Linien 73 und 111 zwischen Liestal, Nuglar, St. Pantaleon und Büren in den HVZ verdichtet bzw. erweitert. Dadurch konnte auf der Linie 72 auf die HVZ-Anbindung von Büren verzichtet und dafür das Angebot zwischen Lupsingen und Liestal verdichtet werden. Auf der Linie 116 wurden zudem ebenfalls kleinere Angebotsoptimierungen vorgenommen.

Dezember 2013 ⇒ Fahrplan 2014

- Die Buslinien 37 und 47 wurden neu organisiert und verknüpft. Seit dem Fahrplan 2014 verkehrt die Linie 47 ganztags anstatt nur in den HVZ zwischen Muttenz und Bottmingen. Die Linie 37 verkehrt in den NVZ nur noch im Abschnitt Aeschenplatz – Dreispitz und am Abend

- und am Wochenende zwischen Aeschenplatz und Ulmenweg und nicht nur wie früher zwischen Bottmingen und St. Jakob.
- Das Angebot auf dem Abschnitt Reigoldswil – Waldenburg der Linie 91 wurde von 8 Kurspaaren auf das gesetzliche Grundangebot von 9 Kurspaaren ausgebaut und das Angebot der Linie 92 wieder auf den Abschnitt Bennwil – Hölstein konzentriert. Auf der Linie 93 wurde der Linienabschnitt bis Bubendorf, Grüngen aufgehoben.
 - Die Linie 105 wurde von Böckten nach Gelterkinden verlängert.
 - Als Sparmassnahme wurde die Linie 58 eingestellt und das Sonntagsangebot auf der Linie 63 gestrichen.
 - Nachfolgend wird im Sinne einer Erfolgskontrolle die Nachfrageentwicklung der Buslinien an ausgewählten Querschnitten aufgezeigt. Für Linien, welche in den letzten Jahren grössere Angebotsveränderungen erfahren haben, werden mögliche Gründe für die Veränderung kurz erläutert.



Abbildung 5: Fahrgastentwicklung Bus Agglomeration und Region Liestal

Linie	Entwicklung	Erläuterungen/Bemerkungen
33 Wanderstrasse– Schönenbuch 38 Bachgraben– Neuweilerstrasse 48 Bachgraben– Bahnhof SBB	↗	<p>Die Einführung des Ganztagesbetriebs und Samstagsangebotes auf der Linie 48 hat zu einer sprunghaften Nachfrageentwicklung geführt, unter anderem auch wegen einer Verlagerung von Fahrgästen von der Tramlinie 6 und am Samstag von der Linie 33 auf die Linie 48.</p> <p>Durch die Verdichtung der Linie 33 bis Letten konnte die Gesamtnachfrage besser verteilt und auf den Einsatz von Gelenkbussen verzichtet werden.</p> <p>Die Verlängerung der Linie 38 bis Neuweilerstrasse führte zwar zu einem marginalen Nachfragewachstum. Die durchschnittliche Auslastung der Gelenkbusse im Abschnitt Allschwil – Neuweilerstrasse lag aber nur bei rund 5 Fahrgästen. Das Angebot in Allschwil wurde deshalb im Dezember 2017 optimiert.</p>
37 Bottmingen– Aeschenplatz 47 Bottmingen– MuttENZ	↗	<p>In der Gesamtbilanz hat die Nachfrage seit der Neuorganisation der Linien 37 und 47 zugenommen. Innerhalb der Linien haben sich aber Verschiebungen zwischen Bottmingen und St. Jakob ergeben (Linie 37 Abnahme, Linie 47 deutliche Zunahme).</p>
67 Dornach– Gempen–Seewen 73 Liestal– Nuglar–Büren 111 Laufen–Seewen– Büren–Liestal 116 Grellingen– Seewen–Nunningen	↗	<p>Das neue Angebotskonzept Dorneckberg kann als Erfolg bezeichnet werden. Die Gesamtnachfrage entwickelt sich sehr erfreulich.</p> <p>Im Querschnitt Liestal Bahnhof – Liestal Oris hat die tägliche Nachfrage zwischen 2014 und 2017 um über 55 % zugenommen.</p> <p>Erwartungsgemäss gab es Verschiebungen von Fahrgästen von der Linie 116 auf die Linie 111. In der Gesamtbilanz hat die Nachfrage aber auch auf diesen beiden Linien zugenommen.</p>

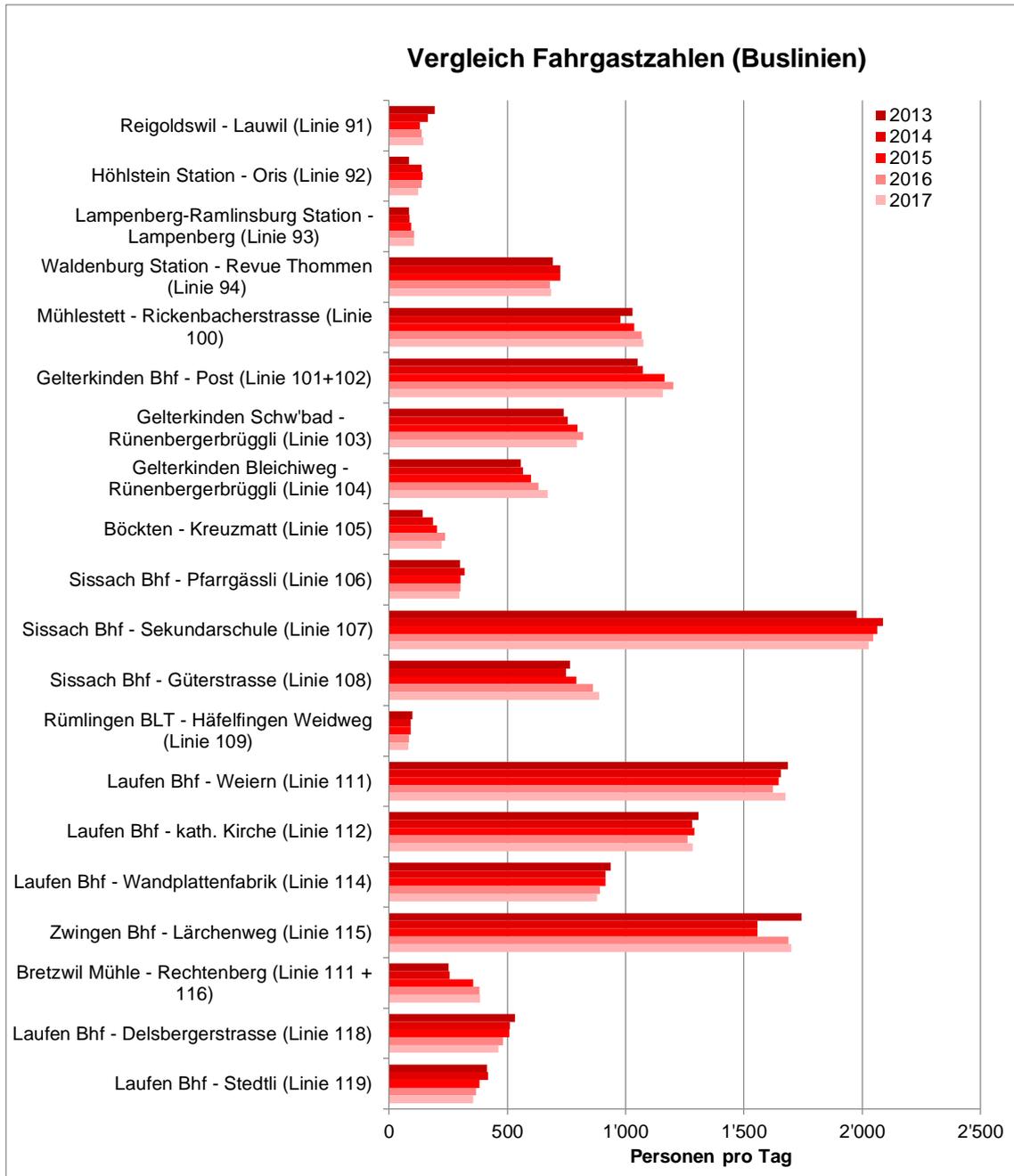


Abbildung 6: Fahrgastentwicklung Bus Oberes Baselbiet und Laufental

Linie	Entwicklung	Erläuterungen/Bemerkungen
91 Bretzwil - Reigoldswil - Waldenburg 92 Bennwil - Hölstein 93 Lampenberg – Ramlinsburg – Lausen	➔	Bei der Linie 91 ist ein Nachfragerückgang zu verzeichnen. Dies ist primär auf die Verlagerung der Fahrgäste auf die neue Linie 111 zu erklären. Die Nachfrage auf der Linie 92 konnte durch Konzentration aller Fahrgäste auf einen Linienabschnitt im Jahr 2014 stabilisiert werden. Die Linie 93 verzeichnet eine geringe Nachfragezunahme.
105 Sissach – Gelterkinden	↗	Durch die Verlängerung der Linie 105 nach Gelterkinden konnte die Nachfrage insgesamt gesteigert werden.

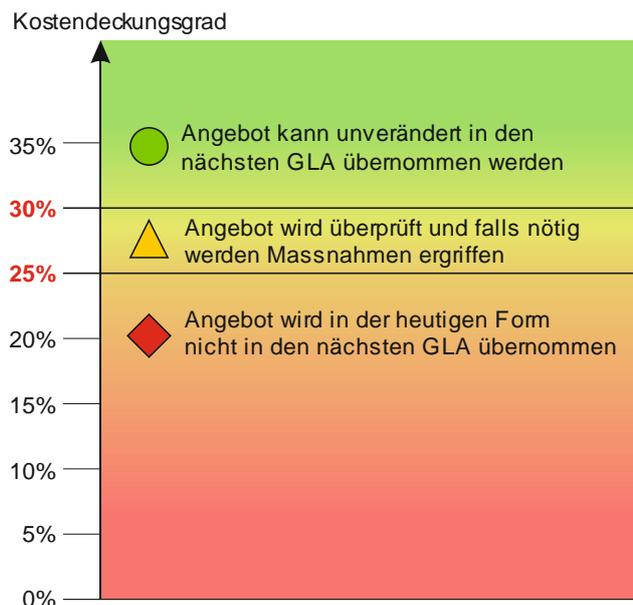
2.5. Erfolgskontrolle Kostendeckung (Wirtschaftlichkeitsprüfung)

2.5.1. Übersicht

Die Kostendeckung bzw. der Kostendeckungsgrad gibt an, welcher Anteil des Gesamtaufwandes einer ÖV-Linie (Produktionskosten) vorwiegend durch Erträge aus Billett- und Abonnementsverkäufen, U-Abo Subventionen und Werbeeinnahmen gedeckt wird. Je höher der Kostendeckungsgrad ist, desto tiefer ist der Anteil der ungedeckten Kosten, der durch die öffentliche Hand abgegolten werden muss. Erhöhen sich die Produktionskosten, ohne dass gleichzeitig die Erträge im selben Umfang gesteigert werden können, so sinkt der Kostendeckungsgrad. Umgekehrt steigt der Kostendeckungsgrad an, wenn sich auf einer Linie bei gleichbleibenden Kosten die Erträge (beispielsweise dank steigender Fahrgastzahlen) erhöhen. Weiter zu beachten ist, dass der Abgeltungsbeitrag für die öffentliche Hand in absoluten Zahlen ansteigt, wenn sich die Kosten bei gleichbleibendem Kostendeckungsgrad erhöhen.

Die Kostendeckungsgrade der einzelnen Linien im Kanton Basel-Landschaft haben sich unterschiedlich entwickelt. Während sie sich bei der S-Bahn und bei den Bussen im ländlichen Raum tendenziell verbessert haben, haben sie sich in der Agglomeration und auf den Tram- und Schmalspurlinien eher verschlechtert. Auf den Tramlinien ist dies mit den höheren Kosten in Folge des neuen Rollmaterials zu erklären. Gesamthaft vermochten die zusätzlichen Einnahmen des TNW die Kosten für die im 7. GLA beschlossenen Massnahmen (Angebotsverbesserungen, neues Rollmaterial etc.) nicht zu decken.

2.5.2. Überprüfung nach Linien



Grundsätzliches Ziel aus Sicht des Bestellers ist ein möglichst gutes Preis-Leistungs-Verhältnis und damit ein möglichst hoher Kostendeckungsgrad für jede einzelne Linie.

Bei der konkreten Beurteilung der Zielerreichung definiert das Angebotsdekret nebenstehende Bereiche bzw. Schwellenwerte bezüglich der Höhe des erforderlichen Kostendeckungsgrades.

Abbildung 7: Kriterien Zielerreichung Kostendeckungsgrad gemäss Angebotsdekret

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Kostendeckungsgrade der einzelnen ÖV-Linien für die Jahre 2017 und 2019 sowie die Veränderung zwischen 2017 und 2019.

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"

Linie	Angebotsbereich ¹⁾	Kosten-deckungsgrad ²⁾ 2017	Kosten-deckungsgrad ²⁾ 2019	Veränderung 2017 - 2019	
Normalspurlinien:					
S1	Basel - Frick/Laufenburg	A	● 54%	● 53%	-1 %
S3	Basel - Laufen - Porrentruy	A	● 55%	● 57%	2 %
S3	Basel - Olten	A	● 58%	● 62%	4 %
S9	Sissach - Olten	A	◆ 20%	◆ 20%	0 %
Tram - und Schmalspurlinien:					
10	Basel - Dornach	A	● 63 %	● 61 %	-2 %
10	Basel - Flüh/Rodersdorf	A	● 75 %	● 74 %	-1 %
17	Basel - Ettingen	A	● 89 %	● 87 %	-2 %
11	Basel - Aesch	A	● 105 %	● 103 %	-2 %
19	Liestal - Waldenburg	A	● 46 %	● 51 %	5 %
Buslinien:					
37	Bottmingen - Aeschenplatz	A	● 44 %	● 49 %	5 %
47	Bottmingen - Muttenz	A	● 47 %	● 50 %	3 %
60	Biel-Benken - Schw eizerhalle	A	● 47 %	● 50 %	3 %
61	Allschw il - Oberw il	B	● 37 %	● 37 %	0 %
62	Biel-Benken - Dornach-Arlesheim	B	● 42 %	● 47 %	5 %
63	Dornach-Arlesheim - Muttenz	B	▲ 25 %	◆ 23 %	-2 %
64	Arlesheim - Allschw il	A	● 43 %	● 41 %	-2 %
65	Pfeffingen - Dornach-Arlesheim	A	● 46 %	● 48 %	2 %
68	Flüh - Aesch	B	● 36 %	● 36 %	0 %
69	Flüh - Mariastein - Burg	B	● 33 %	● 32 %	-1 %
70	Liestal - Reigoldsw il	A	● 69 %	● 59 %	-10 %
71	Liestal - Reigoldsw il	B	● 35 %	● 32 %	-3 %
72	Liestal - Lupsingen - Büren	A	● 40 %	● 37 %	-3 %
75	Frenkendorf - Füllinsdorf	B	● 59 %	● 50 %	-9 %
76	Lausen - Liestal	B	● 56 %	● 55 %	-1 %
78	Lausen - Liestal - Frenkendorf	B	● 54 %	● 52 %	-2 %
80	Basel - Pratteln - Liestal	B	● 78 %	● 65 %	-13 %
81	Basel - Liestal	A	● 60 %	● 59 %	-1 %
82	Breiti - Pratteln - Zentrum Grüssen	B	◆ 16 %	▲ 26 %	10 %
83	Pratteln - Arisdorf - Liestal	A	● 49 %	● 39 %	-10 %
91	Bretzw il - Reigoldsw il - Oberdorf	B	◆ 20 %	◆ 23 %	3 %
92	Hölstein - Bennw il - Liedertsw il	B	◆ 15 %	◆ 10 %	-5 %
93	Lampenberg - Ramllinsburg - Lausen	B	◆ 16 %	◆ 15 %	-1 %
94	Waldenburg - Balsthal	B	▲ 29 %	● 32 %	3 %
100	Gelterkinden - Rheinfelden	A	● 46 %	● 50 %	4 %
101	Gelterkinden - Wegenstetten	B	● 34 %	● 40 %	6 %
102	Gelterkinden - Kienberg	A	● 32 %	● 34 %	2 %
103	Gelterkinden - Oltingen	B	● 37 %	● 40 %	3 %
104	Gelterkinden - Zeglingen	B	● 31 %	● 35 %	4 %
105	Sissach - Böckten - Gelterkinden	B	▲ 29 %	▲ 28 %	-1 %
106	Sissach - Wintersingen	B	● 40 %	● 36 %	-4 %
107	Sissach - Eptingen	A	● 55 %	● 52 %	-3 %
108	Sissach - Wittinsburg	B	● 46 %	● 46 %	0 %
109	Rümlingen - Häfelfingen	B	▲ 26 %	◆ 14 %	-12 %
111	Laufen - Nunningen	A	● 45 %	● 47 %	2 %
112	Laufen - Kleinlützel - Roggenburg	A	● 43 %	● 40 %	-3 %
113	Laufen - Mariastein	B	● 44 %	● 39 %	-5 %
114	Laufen - Bärschw il	A	● 37 %	● 35 %	-2 %
115	Zw ingen - Erschw il - Passw ang	A	● 44 %	● 48 %	4 %
116	Grellingen - Bretzw il - Nunningen	B	● 36 %	▲ 27 %	-9 %
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	B	◆ 21 %	◆ 24 %	3 %
118	Laufen - Liesberg	B	● 33 %	● 31 %	-2 %
119	Laufen - Zw ingen - Nenzlingen	B	▲ 26 %	▲ 27 %	1 %
Nachtnetzlinien:					
SN1, SN3, N10, N11, N14, N23, N26, N 27, N28, N30, N42, N43, N51, N52, N53, N54, N55, N60, N61, N63, N64, N65	B	● 31 %	● 30 %	-1 %	

¹⁾ A=Hauptangebot, B=Grundangebot (gemäss Angebotsdekret)

²⁾ Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Vereinbarung

Generell kann zwischen dem Ende des 7. GLA (2017) und Mitte des 8. GLA (2019) in der Gesamtbilanz eine ausgeglichene Entwicklung festgestellt werden. 2017 wiesen sechs Linien einen Kostendeckungsgrad unter 25 % auf. Im Jahr 2019 werden es sieben Linien sein.

Alle Linien, die im Jahr 2017 und/oder 2019 einen Kostendeckungsgrad von weniger als 30 % erreichen oder zwischen 2017 und 2019 eine Veränderung von mehr als 10 Prozentpunkten erfahren haben, sind nachfolgend aufgeführt und die möglichen Gründe für die Veränderungen sind kurz erläutert.

Linie	Erläuterungen/Bemerkungen
S9 Sissach– Läufelfingen–Olten	Der Kostendeckungsgrad erreicht nach wie vor nicht 25 % und ist somit ungenügend. Dieses Angebot dürfte nach §2 Angebotsdekrets in der heutigen Form nicht in den 8. GLA übernommen werden.
63 Dornach–Muttenz	Die Linie 63 führt durch die Entwicklungsgebiete Arlesheim Widen und Muttenz Polyfeld. Trotzdem weist die Linie einen ungenügenden Kostendeckungsgrad auf. Mit der weiteren Nutzungsentwicklung an den bedienten Wirtschaftsstandorten kann eine positive Nachfrageentwicklung und damit auch ein steigender Kostendeckungsgrad erwartet werden.
70 Liestal–Reigoldswil 80 Basel–Pratteln– Liestal 83 Liestal–Arisdorf– Pratteln	Der Hauptgrund für die per 2019 gesunkenen Kostendeckungsgrade liegt bei der neuen Einnahmenverteilung des TNW. Diese bewirkt bei der AAGL im Durchschnitt eine Senkung des Deckungsgrades um ca. 5 Prozentpunkte. Zudem hat die AAGL für die Offertperiode 2016 – 2017 eine höhere Nachfragesteigerung angenommen als effektiv eingetreten ist, d.h. die Erträge wurden überschätzt. Für die Offertperiode 2018 – 2019 wurden die Erträge der Entwicklung entsprechend wieder nach unten korrigiert, was den Kostendeckungsgrad der Linien der AAGL zusätzlich verringert. Sie liegen 2019 wieder auf einem ähnlichen Niveau wie 2013.
82 Breiti–Pratteln– Zentrum Grüssen	Die Linie ist ein von der Gemeinde Pratteln bestelltes Angebot, an dem sich der Kanton gemäss § 7 Angebotsdekret (Erschliessungslücke im Süd-Westen der Gemeinde) finanziell beteiligt. Sie wurde im 2016 optimiert. Der neue Probetrieb dauert drei Jahre bis zum Dezember 2018. Das Angebot in der heutigen Form erreicht den erforderlichen Kostendeckungsgrad von 25 % und wird somit ins Regelangebot überführt.
91 Bretzwil–Reigoldswil– Oberdorf 92 Liedertswil–Oberdorf– Bennwil–Hölstein 93 Lampenberg– Lausen	Alle drei Linien weisen nach wie vor einen Kostendeckungsgrad unter 25 % auf. Aufgrund der geringen Potentiale ist nicht von einer nachhaltigen Verbesserung des Kostendeckungsgrades auszugehen.
105 Sissach– Gelterkinden	Die Nachfrageentwicklung der Linie 105 flacht langsam ab. Der Kostendeckungsgrad steigt 2019 gegenüber 2017 erstmals nicht mehr weiter an. Es ist davon auszugehen, dass das Nachfragepotential erreicht ist.
109 Rümelingen– Häfelfingen	Das Angebot der Linie beinhaltet nur das gesetzliche Minimum des Grundangebotes von 9 Kurspaaren und stellt somit die Minimalerschliessung der erschliessungsberechtigten Gemeinden dar. Der deutliche Rückgang des Kostendeckungsgrades ist auf die Einführung eines Angebotes an Wochenenden und zu Ferienzeiten zurückzuführen.

Linie	Erläuterungen/Bemerkungen
116 Grellingen–Bretzwil– Nunningen	Durch die Neuorganisation der Buslinien auf dem Dorneckberg verkehren nur noch Kurse in den HVZ zwischen Seewen und Nunningen. Das Haupteinsatzgebiet ist zwischen Grellingen und Seewen. Der Erfolg der Linie 111 führt dazu, dass weniger Fahrgäste die Linie 116 nutzen und so der Kostendeckungsgrad dieser Linie unter 30 % gesunken ist.
117 Grellingen– Himmelried– Nunningen	Die Linie zwischen Grellingen und Nunningen weist einen ungenügenden Kostendeckungsgrad auf. Da jedoch der Kanton Basel-Landschaft minderheitsbeteiligt ist, wird dieser Umstand akzeptiert. Bei einer allfälligen Angebotsveränderung soll nach Möglichkeit der Deckungsgrad verbessert werden. Erfreulich ist die positive Entwicklung hin zur 25 %-Marke.
119 Laufen–Dittingen– Blauen–Zwingen– Nenzlingen	Der Deckungsgrad erhöht sich 2019 erneut auf 27 % und somit leicht über die 25 %-Marke. Die Effizienz dieser Linie soll durch produktive Umläufe weiter optimiert werden.

Mit dem Beschluss zum 8. GLA wurde die Regierung beauftragt, das geltende Angebotsdekret bis Ende 2018 zu überarbeiten. Davon betroffen sind insbesondere auch die Kriterien bezüglich des Kostendeckungsgrades. Es wird daher empfohlen, in dieser Fortführung des 8. GLA auch jene Linien unverändert weiterzuführen, welche über das Grundangebot hinausgehen, die Mindestanforderungen an den Kostendeckungsgrad unterschreiten und gemäss aktuell geltendem Angebotsdekret nicht in den nächsten GLA überführt werden dürften. Es sind dies namentlich die Linien S9, 63, 91, 93 und 117 sowie teilweise die Linie 92.

2.6. Entwicklung der Abgeltung

Der 5. GLA stand im Zeichen des Ausbaus der S-Bahn. Im 6. GLA wurden das Tram- und das Busnetz gezielt verbessert. Dadurch war es möglich, zusätzliche Fahrgastpotentiale zu erschliessen und den ÖV weiter zu stärken.

Mit dem 7. GLA sollten einzelne gezielte Angebotsverbesserungen umgesetzt und mit den vorgeschlagenen Sparmassnahmen das Ausgabenwachstum gebremst werden. Im 7. GLA wurde mit Mehrkosten für den Kanton Basel-Landschaft von CHF 6.3 Mio. gerechnet. Die effektiven Mehrkosten für die mit dem 7. GLA beschlossenen Leistungen betrugen CHF 1.8 Mio. und liegen damit weit unter den budgetierten Annahmen. Nebst den von Bund und Kanton geforderten Sparmassnahmen und Ertragssteigerungen hat das günstige Umfeld massgeblich zu diesem erfreulichen Resultat beigetragen. In der Vorlage zum 7. GLA musste noch von jährlichen Kostensteigerungen von durchschnittlich 2 % aus Teuerung und steigenden Energiekosten (Strom und Treibstoff) ausgegangen werden. Rückblickend zeigt sich, dass praktisch keine Teuerung auszugleichen war und sich die Energiepreise nicht wie vermutet verteuert, sondern sogar noch vergünstigt haben. Auch für die Jahr 2018 und 2019 gehen die TU von einer moderaten Teuerung aus. Zusätzlich forderten die Besteller bei den TU wiederkehrenden Einsparungen in Form von Effizienzsteigerungen ein.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Abgeltungsbeträge 2006 bis 2019:

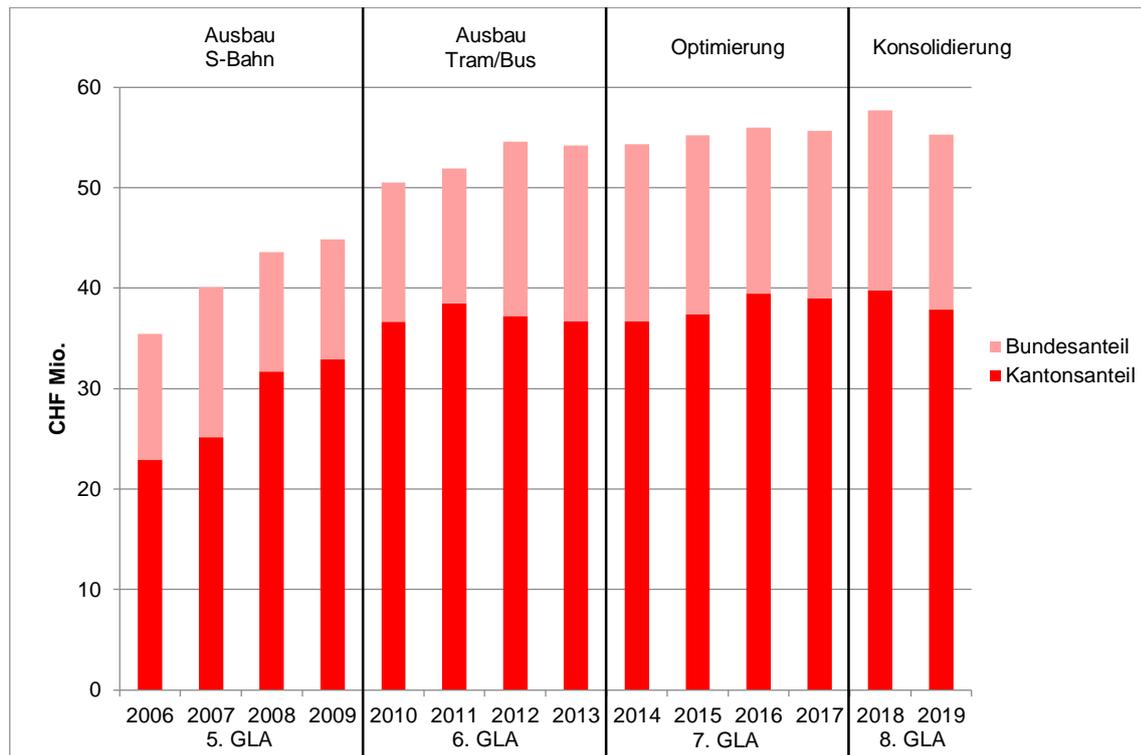


Abbildung 8: Entwicklung Abgeltungsbeträge 2006 – 2019⁶

Der Bund hat sich in den letzten 15 Jahren sehr unterschiedlich an den ungedeckten Kosten des RPV im Kanton Basel-Landschaft beteiligt. So bewegten sich die Beiträge zwischen rund CHF 11.9 Mio. im Jahr 2008 bis rund CHF 17.8 Mio. im Jahr 2015.

Für das Jahr 2019 hat der Bund seinen Anteil auf maximal CHF 17.4 Mio. festgelegt. Wie vorgängig bereits erläutert, hat der Bund seine Beteiligung für die Jahre 2020 und 2021 noch nicht bekannt gegeben. Es ist daher nicht sicher, ob sich der Bund auch in den kommenden Jahren in ähnlichem Umfang an den ungedeckten Kosten des RPV beteiligen wird. Im Finanzprogramm des GLA wurde diesem Umstand Rechnung getragen, in dem die Bundesbeteiligung von 38 % auf 36 % gekürzt wurde.

⁶ Seit 2016 werden die Infrastrukturkosten der Bahn über den Bahninfrastrukturfonds finanziert und erscheinen daher nicht mehr in der Abgeltung (siehe Kap. 6.1 Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.) Zwecks Vergleichbarkeit mit den Vorjahren, werden daher die Beiträge an die Bahninfrastruktur für die Jahre 2003 – 2015 ebenfalls ausgeblendet.

3. Zielsetzung

Gut ausgebaute und betriebsbereite Verkehrsnetze sind eine unverzichtbare Basis für das Funktionieren einer modernen Gesellschaft und einer prosperierenden Wirtschaft. Dazu gehören sowohl Schienennetze für den ÖV im Fern- und Nahbereich als auch Strassennetze von nationaler, regionaler und kommunaler Bedeutung sowie Verkehrswege für den Velo- und Fussverkehr. Diese Verkehrsnetze müssen funktionsgerecht ausgebaut, neuen Anforderungen und Randbedingungen angepasst, in der Substanz über lange Zeit erhalten und zudem jederzeit betriebsbereit gehalten werden.

Der generelle Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr fokussiert sich auf die Aspekte des ÖV im Nahverkehr.

3.1. Übergeordnete Planungsgrundsätze und Ziele

3.1.1. Gesetzlicher Auftrag und übergeordnete Planungsinstrumente

Gemäss [§ 120 Kantonsverfassung](#)⁷ und [§ 1 ÖVG](#) fördern der Kanton und die Gemeinden im Rahmen der Raumplanung vorrangig den ÖV mit dem Ziel, die Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem attraktiven ÖV zu sichern und in Bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr anzustreben.

Konkrete Handlungsanleitungen zur Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und damit zur Erreichung der verkehrspolitischen Zielsetzungen finden sich in folgenden übergeordneten Planungsinstrumenten:

- Konzept räumliche Entwicklung (KORE) bzw. Grundlagenbericht Raumkonzept BL
- Kantonaler Richtplan (KRIP)
- Agglomerationsprogramm Basel (APBS)

3.1.2. Planungsgrundsätze

Mit dem Ziel, den zukünftigen Verkehr möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht zu bewältigen sowie mit entsprechenden Massnahmen gleichzeitig die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern, sind im kantonalen Richtplan vier Planungsgrundsätze mit folgender Prioritätenfolge formuliert:

- 1 Verkehr vermeiden – Abstimmung Siedlung und Verkehr
 - ⇒ Konzentration Siedlungsentwicklung auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung
 - ⇒ ÖV-Ausbau auf Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung abstimmen
 - ⇒ «Kanton der kurzen Wege»
- 2 Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern
 - ⇒ ÖV attraktiv gestalten und verknüpfen und damit Umsteigen vom MIV fördern
 - ⇒ Entwicklungsschwerpunkte optimal mit ÖV und attraktivem Fuss- und Velowegnetz erschliessen
 - ⇒ Kombinierte Mobilität (P+R und B+R) durch attraktive Umsteigeorte und Umsteigeanlagen fördern
- 3 Verkehr verträglich gestalten
 - ⇒ Verträgliche Verkehrsbewältigung für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt
 - ⇒ Bevorzugung ÖV und Veloverkehr mit separaten Fahrspuren und an Lichtsignalen
 - ⇒ MIV kanalisieren und Durchgangsverkehr in Wohnquartieren unterbinden

⁷ SGS 100 vom 17.05.1984 (Stand 01.10.2016)

4 Infrastruktur

- ⇒ Verkehrsinfrastruktur im langfristig erforderlichen Ausmass anpassen und ergänzen
- ⇒ Bestehendes Angebot unterhalten und zielgerichtet modernisieren
- ⇒ Infrastrukturanpassungen rechtzeitig und auf das Angebot abgestimmt realisieren

3.1.3. Strategie, Leitsätze und Zielsetzungen

Die übergeordneten Planungsinstrumente beinhalten zahlreiche strategische Leitsätze, Zielsetzungen und generelle Vorstellungen zur ÖV-Angebotsgestaltung:

- Weiterentwicklung S-Bahn als attraktives und leistungsfähiges Systemangebot
- Attraktive Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr innerhalb Agglomeration
- Sicherstellung ÖV-Grundangebot im übrigen Kantonsgebiet, nach Möglichkeit Direktverbindung für alle Gemeinden zu einem Regionalzentrum
- Anbindung verkehrsentensive Zentren direkt an die S-Bahn und gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten und dem Langsamverkehr
- Attraktive ÖV-Erschliessung der Industrie-/Gewerbegebiete von kantonaler Bedeutung
- Nachfragegerechte ÖV-Angebotsverbesserungen sowohl bei vorhandenen als auch künftig zu erwartenden Nachfragepotenzialen
- Massnahmenpriorität zur Behebung von Kapazitätsengpässen: 1. Ausbau Fahrplanangebot, 2. Erhöhung Gefässgrösse, 3. Ausbau Infrastruktur
- Reduktion oder Aufhebung von Angeboten ohne entsprechende Nachfrage
- Aufwertung Bahnhöfe und andere Umsteigestationen hinsichtlich ihrer Funktion durch Ausschöpfung der räumlichen Ressourcen (beispielsweise P+R und B+R)
- Schaffung guter Voraussetzungen für eine hohe Betriebszuverlässigkeit und -stabilität des ÖV auf stark belasteten Verkehrsachsen
- Optimale Koordination der ÖV-Angebote (Fahrplan, Tarife und Distribution Fahrausweise, Marketing und Mobilitätsberatung, durchgängige Fahrgastinformation)
- Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Tarifierung der ÖV-Angebote nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten
- Abgeltungen der ungedeckten Kosten ermöglichen den Transportunternehmen (TU) die bestellten Leistungen zu erbringen und die Betriebsmittel auf dem Stand der Technik zu halten

3.1.4. Massnahmen und mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen

Die trinationale S-Bahn Basel als Rückgrat der ÖV-Erschliessung soll bis im Jahr 2035 in mehreren Etappen ausgebaut und das Angebot stark verbessert werden. Ziel sind ein 15-Minutentakt im inneren Agglomerationsbereich (später auch im weiteren Verlauf der Täler) und umsteigefreie Verbindungen von allen sieben S-Bahn-Ästen an die Basler Bahnhöfe und die Strecken jenseits des Zentrums. Kernelement bildet das sogenannte Herzstück, eine Verbindung der bestehenden Bahnhöfe Basel SBB, Badischer Bahnhof und Basel St. Johann. Neue Haltestellen (Morgartenring, Solitude, Klybeck) sollen zudem eine adäquate Anbindung von städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkten sicherstellen. Das angestrebte Angebot soll insbesondere die regionale Erreichbarkeit verbessern. Zudem soll der EuroAirport (EAP) – als einziger Landesflughafen der Schweiz heute nicht direkt mit der Bahn erreichbar – an das Schienennetz angebunden werden.

Im Nahverkehr bzw. beim Feinverteiler soll das von den beiden Basel in den Jahren 2017/2018 weiterentwickelte Konzept «Tramnetz 2020» umgesetzt werden. Im aktualisierten Konzept wurden Ausbautetappen des Tramnetzes und Angebotsschritte bis ins Jahr 2040 definiert. Wichtige Entwicklungsgebiete werden mit Tramlinien erschlossen und Nachfrageschwerpunkte durch adäquate Angebote bedient werden. Zudem werden die ÖV-Knotenpunkte besser mit dem S-Bahnnetz verknüpft werden. Die erforderlichen Infrastrukturausbauten beinhalten in der ganzen Nordwestschweiz sowie im angrenzenden Ausland insgesamt rund 20 Netzergänzungen und Streckenverlängerungen in verschiedenen Zeithorizonten.

3.2. Kundenanforderungen

Der ÖV muss die individuellen Anforderungen der Kunden bestmöglich in einem Produkt vereinen. Neben der zeitgerechten Beförderung von A nach B sind für den Fahrgast bei der Beurteilung der Attraktivität des Angebotes zahlreiche weitere Aspekte und Merkmale mitentscheidend.

Die Wichtigkeit dieser Aspekte wird durch eine breit angelegte Kundenzufriedenheits-Umfrage (KUZU) in den Jahren 2009, 2011, 2013, 2015 und 2017 bestätigt. Ebenso können aus den KUZU die Vorzüge und Mängel des ÖV-Angebotes statistisch signifikant ausgelotet werden.

3.2.1. Pünktlichkeit

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind die wichtigsten Attraktivitätsmerkmale des ÖV überhaupt. Der Kunde muss sich darauf verlassen können, dass der ÖV genau nach Fahrplan verkehrt. Verspätungen führen zu Anschlussbrüchen und zu Reisezeitverlängerungen. Häufen sich die Verspätungen, wird das ÖV-System rasch als unzuverlässig empfunden. Die Fahrgäste wenden sich vom ÖV ab und steigen vorwiegend auf den MIV um.

Die Gewährleistung einer hohen Betriebs- und Fahrplanstabilität verbunden mit sicheren Anschlussverbindungen ist die wichtigste Zielsetzung bei der Planung und beim Betrieb des strassen- und schienengebundenen ÖV überhaupt.

3.2.2. Komfort

Der zahlende Kunde wünscht einen angemessenen Komfort. Diesen Komfortansprüchen gilt es sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Fahrzeuges gerecht zu werden.

- Innerhalb des Fahrzeuges:
 Mit einer laufenden, den neuen Technologien schritthaltenden Modernisierung der Fahrzeugflotten müssen die Kundenansprüche bezüglich Fahrkomfort – unter Wahrung der wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit – erfüllt werden. Bei der S-Bahn und den Trams ist die Modernisierung der Fahrzeuge bereits umgesetzt. Die neuen Fahrzeuge der WB werden voraussichtlich Ende 2022 den Betrieb aufnehmen.
- Ausserhalb des Fahrzeuges:
 An den Haltestellen wünschen die Kunden einen zweckmässigen Witterungsschutz sowie Sitzgelegenheiten in ausreichender Anzahl. Diesbezüglich sind bereits zielgerichtete Massnahmen eingeleitet worden. Im Zusammenhang mit der Umsetzung der Massnahmen zur Erreichung der Behindertengerechtigkeit wird die Ausstattung der Haltestellen laufend verbessert.

3.2.3. Fahrgast-Information

Im heutigen, mobilen Informationszeitalter hat der Kunde das Bedürfnis nach einer durchgängigen Information zu seiner Reise, und zwar vor, während und nach der Reise. Ziel ist es, diese Informationen in Echtzeit zur Verfügung zu stellen und so eine permanente Betreuung der Fahrgäste sicherstellen zu können.

3.2.4. Ticketing

Der Kunde wünscht einen möglichst unkomplizierten Bezug des Fahrausweises. Der TNW hat in den vergangenen Jahren wesentliche Verbesserungen umgesetzt, wie beispielsweise die TNW Tickets App oder neu die FAIRTIQ App.

3.2.5. Qualitätssystem für den Regionalen Personenverkehr Schweiz (QMS RPV CH)

Die Direktion des Bundesamtes für Verkehr (BAV) hat im Dezember 2015 beschlossen, das QMS RPV CH im schweizweiten Regelbetrieb einzuführen. Die objektiven Qualitätsmessungen bei Bahn- und Busunternehmungen wurden im Jahr 2016 gestaffelt aufgenommen. Dank dem QMS ist es möglich, Mindeststandards bezüglich der Qualität zu definieren, welche die TU bei der

Beförderung von Personen einzuhalten haben. Damit wird [Artikel 9 der Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs](#)⁸ (ARPV) umgesetzt, wonach das BAV mit Einbezug der Kantone und der TU ein System zur Messung der Qualität von Angeboten und Leistungen im RPV einzurichten hat.

Die Kosten für die Einführung des QMS RPV CH trägt der Bund, wobei es den Kantonen freigestellt ist, in eigener Zuständigkeit und auf eigene Rechnung separate Qualitätsdaten erheben und bewirtschaften zu lassen.

Im Zusammenhang mit der Einführung des QMS RPV CH wird überprüft, ob die KUZU, welche die subjektive Kundenzufriedenheit erfasst, in der heutigen Form weitergeführt werden soll. Aus Sicht Kantone ist diese ebenso hoch zu gewichten, wie die objektiven Qualitätsmessungen des BAV. Heute arbeiten 16 Kantone mit dem im Kanton Basel-Landschaft angewandten KUZU-Model, was einen Vergleich mit nahezu allen deutschsprachigen Kantonen ermöglicht.

3.3. Umweltpolitische Ziele

Die umweltpolitischen Ziele basieren auf der umweltpolitischen Strategie des Regierungsprogramms 2016 – 2019:

- Auszug aus strategischem Schwerpunktfeld Natur und Klimawandel:
 «Der Kanton Basel-Landschaft antizipiert das im Zuge des Klimawandels veränderte Gefährdungspotenzial wirkungsvoll. Er sichert die eigenen natürlichen Lebensgrundlagen und strebt einen schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen an. Effektive Massnahmen zur Reduktion des Ausstosses und zur Fixierung von Klimagasen durch nachhaltige Technologien in der Landwirtschaft, im Verkehr und in der Industrie begegnen dem Gefährdungspotenzial wirkungsvoll.»
- Auszug aus strategischem Schwerpunktfeld Mobilität:
 «Die Verkehrsinfrastruktur im Kanton Basel-Landschaft stösst bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze, sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene. Mit einem koordinierten Vorgehen in verschiedenen Bereichen schafft der Kanton Basel-Landschaft die Grundlage für ein leistungsfähiges und ökonomisches Verkehrsnetz, aber auch für eine ökologische Mobilität.
 ... »

Als Legislaturziel für das Schwerpunktfeld Mobilität ist festgelegt: «Der Kanton Basel-Landschaft findet Wege, wie die Beeinträchtigungen durch den Verkehr (insbesondere Landverbrauch) sowie Emissionen (Schadstoffe, Lärm, etc.) – ohne die wirtschaftliche Nutzung zu beeinträchtigen – reduziert werden können.»

Konkret sollen eine Reduktion der Emissionen im Verkehr angestrebt werden. Dazu werden bei der Bestellung des ÖV und bei der Beschaffung seiner Fahrzeugflotte umweltfreundliche Antriebssysteme unterstützt.

3.4. Finanzziele

Mit dem 6. GLA konnten grosse qualitative Verbesserungen eingeführt werden, im 7. GLA stand im Zeichen der Konsolidierung mit einigen gezielten Angebotsverbesserungen und der 8. GLA für die Jahre 2018 – 2021 war geprägt vom Sparprogramm des Landrats, welches auch einen Beitrag vom ÖV gefordert hat (Reduktion der finanziellen Mittel für den ÖV um CHF 0.9 Mio. ab dem Fahrplanjahr 2018). Nachdem der Landrat einige der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Kürzungen beim Angebot wieder rückgängig gemacht hat (Siehe Kapitel 5.4), wurde vom Stimmvolk in der Abstimmung vom 26. November 2017 auch die vorgeschlagene Umstellung der S9 («Läufelfingerli») auf einen Busbetrieb abgelehnt (Ablehnung Ziffern 2.7c. und 2.7d. des 8. GLA 2018 – 2021). Die Umstellung hätte jährliche Einsparungen von CHF 840'000.- bewirkt. Folglich

⁸ SR 745.16 vom 11. November 2009 (Stand am 1. Januar 2016)

konnte das vom Landrat ursprünglich geforderte Sparziel mit Kürzungen beim Angebot nicht erreicht werden.

Die mittels politischen Vorstössen und Petitionen geäusserte Willensbekundung in den letzten Monaten hat zudem gezeigt, dass bereits die Streichung einzelner Kurspaare auf grossen Widerstand stösst. Es muss somit davon ausgegangen werden, dass zum jetzigen Zeitpunkt kein politischer Wille vorhanden ist, um Sparziele mittels Kürzungen beim Angebot zu erreichen. Dies hat zur Folge, dass der Spielraum für die Erreichung der Finanzziele weiter eingeschränkt wird und damit auch weniger grosses Einsparpotenzial vorhanden ist. Bei der Erreichung finanzieller Vorgaben ist zudem zu beachten, dass diese nur Bereiche erfassen können, bei denen der Kanton aufgrund der gesetzlichen Grundlagen selber entscheiden kann oder zumindest über eine Möglichkeit der Einflussnahme verfügt.

Unter den beschriebenen Rahmenbedingungen gilt es, die folgenden Ziele zu erreichen:

- Das ÖV-Angebot ist unter Berücksichtigung der verfügbaren finanziellen Mittel möglichst attraktiv auszugestalten, sodass eine optimale Abschöpfung der vorhandenen Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste erfolgen kann.
- Die Beteiligung der Nutzer an den Kosten für den ÖV ist in einem angemessenen Rahmen zu steigern. Tarifierhöhungen zur Entlastung des Finanzbudgets sollen angestrebt und Steigerungen beim Abgeltungsbedarf mittels Tarifierhöhungen auf die Konsumenten der Leistungen übertragen werden können.
- Die teuerungsbedingten und durch Angebotsausbauten verursachten Mehrkosten sollen durch Effizienzsteigerungen der TU und Mehreinnahmen des TNW kompensiert werden.

Wie den obenstehenden Punkten zu entnehmen ist, ist die Erreichung der Finanzziele massgeblich von der Tarifgestaltung abhängig. Dabei ist die Einflussnahme der Kantone auf die Tarifgestaltung beschränkt. In Kap. 6.2 wird eingehend auf die Handlungsmöglichkeiten des Kantons eingegangen.

Zur Erreichung der Finanzziele dienen aber auch die Ausschreibungsplanung und das Instrument der Zielvereinbarung gemäss dem überarbeiteten Personenbeförderungsgesetz und der neuen ARPV.

4. Grundsätze der Angebotsgestaltung

Die Grundsätze der Angebotsgestaltung sind im Angebotsdekret geregelt. [Gemäss § 5 Angebotsdekret](#) gliedert sich das Angebot in die zwei Bereiche Hauptangebot A und Grundangebot B (vgl. Kap. 2.3.1). Der GLA stellt eine Ausformulierung der im Angebotsdekret formulierten Zielsetzungen dar, unter Berücksichtigung der aktuellen verkehrlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Dabei ist vom ÖV-Gesamtangebot auszugehen (vgl. folgendes Kapitel).

4.1. Leistungsbereiche und Angebotssegmente

Seit dem am 1. Januar 1996 in Kraft getretenen, revidierten Eisenbahngesetz – respektive der daraus resultierenden Bahnreform – wird das ÖV-Gesamtangebot in die zwei Leistungsbereiche «freier» und «gebundener» Markt eingeteilt:

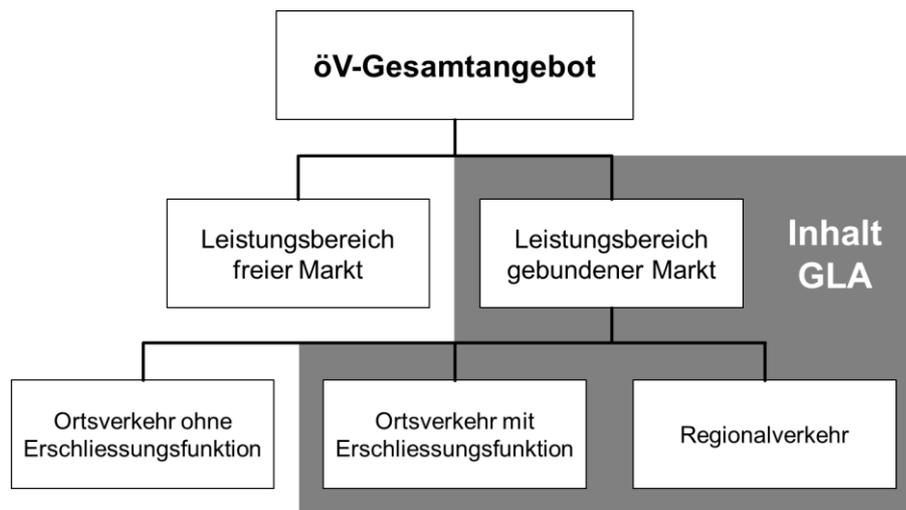


Abbildung 9: Leistungsbereiche im ÖV-Gesamtangebot

- **Leistungsbereich freier Markt:**
In diesem Bereich werden Leistungen produziert, die mindestens kostendeckend am Markt abgesetzt werden können bzw. müssen. Dazu zählen beispielsweise das Fernverkehrsangebot der SBB und der touristische Verkehr.
- **Leistungsbereich gebundener Markt:**
Dieser Bereich umfasst diejenigen Angebote, die in der Regel nicht kostendeckend angeboten werden können. Er beinhaltet die im Rahmen des GLA zu definierenden ÖV-Angebote sowie Ortsverkehre, welche über die Erschliessungspflicht hinausgehen (im Kanton BL die Buslinien 58 und 59).

Die Leistungen im gebundenen Markt lassen sich in drei Angebotssegmente einteilen:

- Die «Mobilitätsvorsorge» ist eine öffentliche Dienstleistung für diejenigen, welche aus persönlichen Gründen keine ständige, freie Verkehrsmittelwahl besitzen.
- Das Angebotssegment «Entlastung Individualverkehr» bezweckt eine attraktive ÖV-Bedienung von Verdichtungsräumen zur gezielten Entlastung des Individualverkehrs. Die Angebote erfolgen schwerpunktartig, achsen- und kapazitätsbetont.
- Das Segment «Teilersatz Individualverkehr» soll durch direkt konkurrenzfähige ÖV-Angebote eine Substitution des Individualverkehrs in denjenigen Räumen bewirken, wo dessen Nachteile stark oder übermässig zum Ausdruck kommen.

Die geografische Zuordnung der Angebotssegmente berücksichtigt weitgehend das Raumkonzept des Kantons Basel-Landschaft:

- Innerer Korridor
- Ländliche Entwicklungsachsen
- Ländlicher Raum
- ⇒ Teilersatz MIV
- ⇒ Entlastung MIV
- ⇒ Mobilitätsvorsorge



Abbildung 10: Regionale Ausprägung der Marktsegmente

4.2. Betriebszeit und Angebotsniveau

[§ 10 des Angebotsdekrets](#) definiert die Betriebszeit des ÖV. Sie umfasst in der Regel 18 Stunden zwischen ca. 06.00 und 24.00 Uhr. In [§ 11 des Angebotsdekrets](#) ist die Gliederung der Betriebszeit in Abhängigkeit der Tageszeit und des Wochentages geregelt:

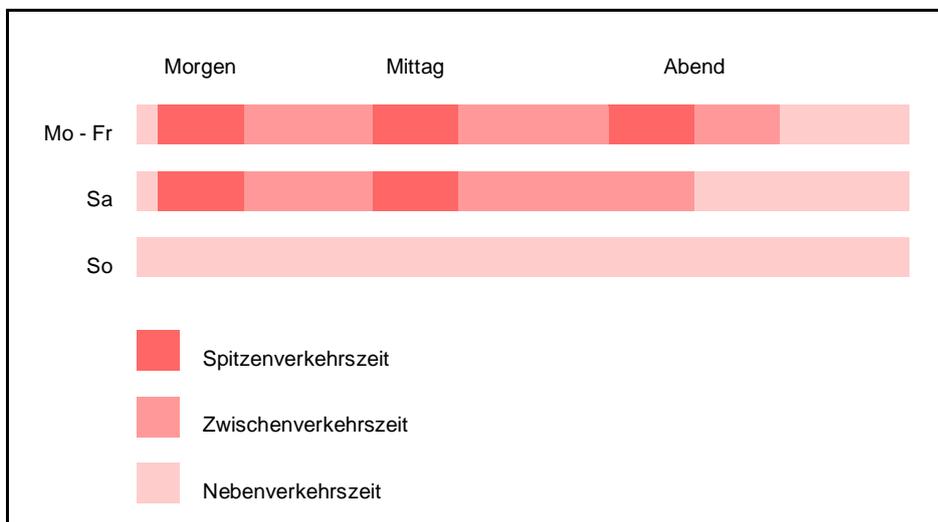


Abbildung 11: Gliederung der Betriebszeit gemäss rechtskräftigem Angebotsdekret

Die aktuelle Gliederung gemäss Angebotsdekret berücksichtigt nach wie vor den Schülerverkehr an Samstagen, weshalb der Samstagmorgen und der Samstagmittag als Spitzenverkehrszeiten definiert sind. Seit dem Schuljahr 2014/2015 kennen aber alle Gymnasien, Sekundar- und Primarschulen im Kanton Basel-Landschaft die Fünftagewoche. Auch haben sich in den letzten Jahren – insbesondere in der Agglomeration – die zeitlichen Gewohnheiten der ÖV-Nutzer verändert. Eine Zunahme der Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor beispielsweise hat dazu geführt, dass der Arbeitsbeginn am Morgen tendenziell später erfolgt. Auch die Liberalisierung der

Ladenöffnungszeiten im Kanton Basel-Landschaft beeinflusst die Gesetzmässigkeiten des heutigen Verkehrsverhaltens.

Unter Berücksichtigung aller Aspekte zum effektiven, heutigen Verkehrsverhalten wird die Betriebszeit – in Abweichung zum rechtskräftigen Angebotsdekret – heute sinnvollerweise wie folgt gegliedert:⁹

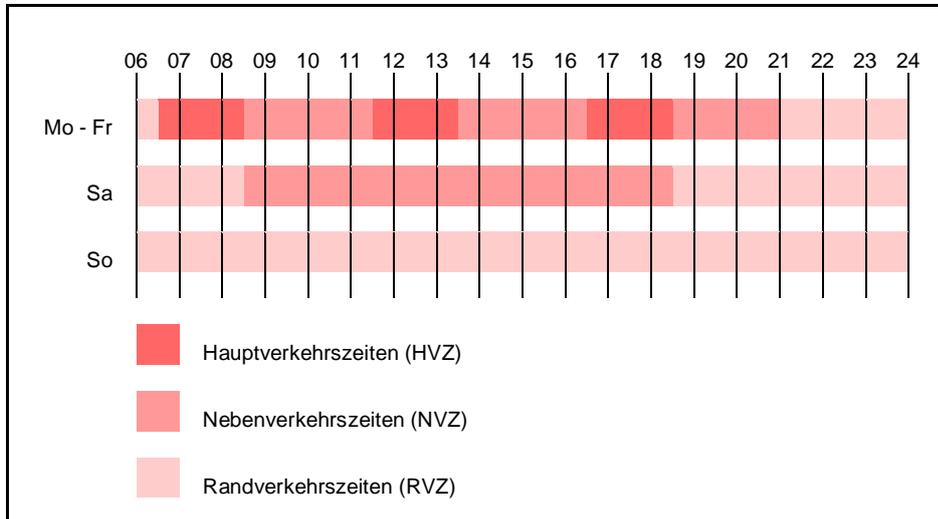


Abbildung 12: Gliederung der Betriebszeit gemäss effektivem heutigem Verkehrsverhalten

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über das angestrebte Angebotsniveau (Taktintervall) in Abhängigkeit der Raumtypen, Angebotsbereiche, Angebotsfunktionen und der Gliederung der Betriebszeit:

Raumtyp gemäss Raumkonzept BL	Angebotsbereich gemäss Angebotsdekret	Angebots- segment (Funktion)	Betriebszeit und Taktintervall		
			HVZ	NVZ	RVZ
Innerer Korridor	Hauptangebot A	Teilersatz Individual- verkehr	7.5'-Takt oder 15'-Takt	7.5'-15'-Takt oder 15'-30'-Takt	15'-Takt oder 30'-Takt
Ländliche Entwicklungsachsen	Hauptangebot A	Entlastung Individual- verkehr	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt
Ländlicher Raum	Grundangebot B	Mobilitäts- vorsorge	Mindestens 9 Kurspaare Mo-Fr		

4.3. Vorgaben Bundesamt für Verkehr (BAV)

Die ARPV regelt den Umfang des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Verkehrsangebotes im RPV. Dabei bestimmt sich der Umfang des bestellten Angebotes in erster Linie aufgrund der Nachfrage. Gemäss ARPV wird ab einer Nachfrage von mindestens 32 Personen pro Tag im schwächst belasteten Querschnitt einer Linie eine Mindesterschliessung von 4 Kurspaaren sichergestellt. Übersteigt die Nachfrage im meistbelasteten Querschnitt 500 Personen pro Tag, wird ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten. Eine

⁹ Die angegebenen Zeitfenster in der Tabelle verstehen sich als Richtwerte. Insbesondere die Taktverdichtungen in den HVZ oder der Wechsel der Betriebszeiten sind in Abhängigkeit der spezifischen Nachfrage und Transportkapazitäten im Einzelfall festzulegen.

Nachfrage von über 2'000 Personen rechtfertigt einen durchgehenden 30'-Takt mit 36 Kurspaaren. Ab 8'000 Personen wird ein 15'-Takt angeboten.

Wichtig ist der Hinweis, dass die ARPV nicht nach Verkehrsmittel unterscheidet, d.h. die vorgängig angegebenen Werte gelten beispielsweise für eine S-Bahn-Linie und eine Normalbuslinie gleichermaßen. Ebenfalls festzuhalten ist, dass Verdichtungen möglich sind, wenn dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist oder es die Ziele der Raumordnung verlangen. Auch betriebliche Gründe rechtfertigen je nach Voraussetzungen ein dichteres Angebot.

Das Verhältnis zwischen berechtigtem Angebot gemäss ARPV (Anzahl Kurspaare) und der effektiven Nachfrage wird in der sogenannten «BAV-Kurve» abgebildet.

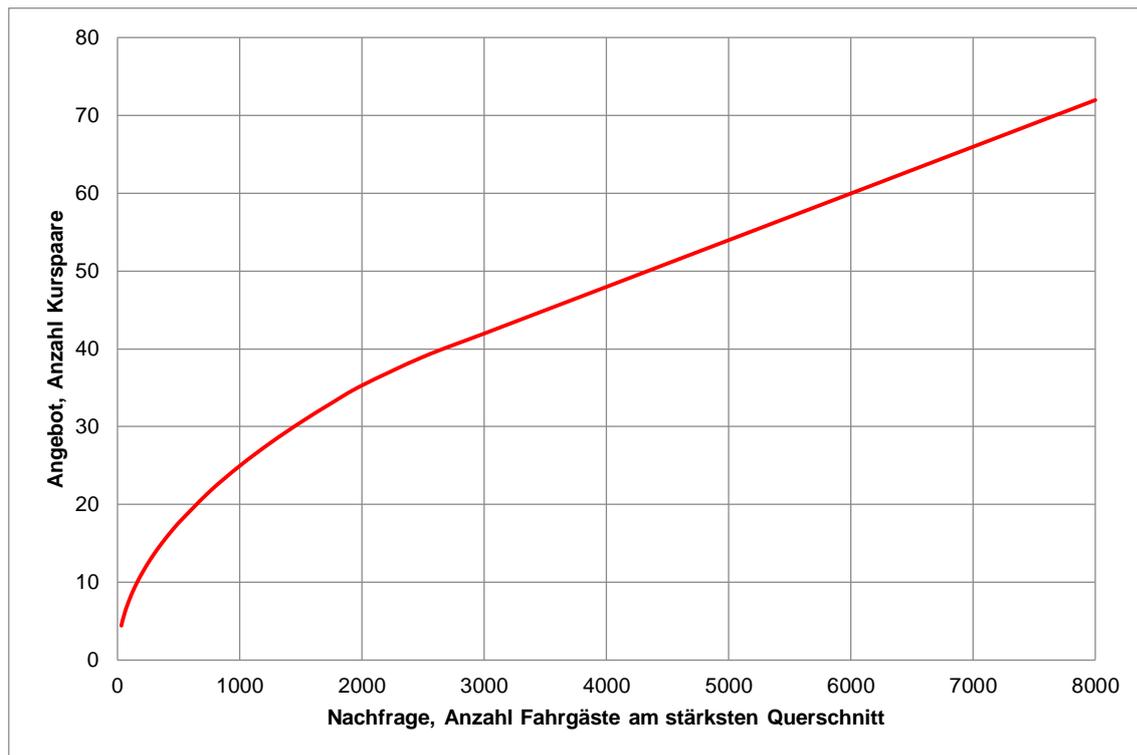


Abbildung 13: Verhältnis Angebot und Nachfrage

Für das Jahr 2017 beurteilte der Bund das Angebot auf den Linien 61, 63, 64, 68, 69, 92, 117 und 119 unter Berücksichtigung aller Aspekte als zu hoch und beteiligt sich deshalb nur noch jeweils an einem Teilangebot. Das darüber hinaus gehende Angebot muss ohne Bundesbeteiligung finanziert werden.

5. ÖV-Angebot 2020 – 2021

Inhalt des GLA sind alle ÖV-Angebote des RPV im Leistungsbereich gebundener Markt, an die der Kanton Basel-Landschaft Abgeltungsbeiträge leistet. Ausgenommen davon sind die Kantons-grenzen überschreitenden Linien 2, 3, 6, 14, 33, 34, 38 und 48 der Basler Verkehrsbetriebe (BVB). Die diesbezüglichen Grundsätze der Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt sowie die Planung, Bestellung und Finanzierung dieser ÖV-Angebote sind staatsvertraglich in der Vereinbarung über die BVB und die Baselland Transport AG (BLT) geregelt¹⁰.

Wie in Kap. 3.1 ausgeführt, werden die mittel- bis langfristigen Strategien und Angebotsvorstellungen in übergeordneten Planungsinstrumenten auf Stufe Bund und Kantone erarbeitet und formuliert. Der GLA konkretisiert das kurzfristige ÖV-Angebot jeweils für 4 Jahre unter Berücksichtigung der Aufwärtskompatibilität mit den langfristigen Angebotsvorstellungen.

Nachdem der 7. GLA von gezielten Angebotsverbesserungen geprägt war, steht der vorliegende, 8. GLA aufgrund der finanzpolitischen Vorgaben im Zeichen der Straffung und Konsolidierung des Angebots.

In Kapitel 7.1 können die für den Kanton Basel-Landschaft mittel- bis längerfristig geplanten, relevanten Änderungen im Schienenverkehr nachgelesen werden. Für die Fahrplanperioden 2020 – 2021 bleibt das Fernverkehrsangebot im Kanton Basel-Landschaft gegenüber dem Fahrplan 2019 grösstenteils unverändert.

5.1. Handlungsbedarf

Die Ermittlung des prioritären, kurzfristigen Handlungsbedarfs für Anpassungen und Optimierungen der RPV-Angebote ist eine permanente Aufgabe und berücksichtigt nebst der schrittweisen Umsetzung der langfristigen, strategischen Angebotsvorstellungen auch zahlreiche Analysen und weitere Grundlagen zum bestehenden Angebot wie beispielsweise:

- Erfolgskontrolle Nachfrage (Kapazitätsengpässe und/oder Überangebote)
- Erfolgskontrolle Kostendeckungsgrad (Effizienz und Produktivität der Angebote)
- Erfolgskontrolle Betrieb (Zuverlässigkeit der Angebote)
- Angebotsvorstellungen der Nachbarkantone und/oder der Nachbarländer
- Rückmeldungen aus der jährlichen, öffentlichen Fahrplanvernehmlassung

Aus all diesen Analysen und Grundlagen werden die prioritären Handlungsschwerpunkte herausgeschält und mit den strategischen Entwicklungsvorstellungen im Hinblick auf die Aufwärtskompatibilität abgeglichen.

Nachfolgende Abbildung zeigt die prioritären Handlungsschwerpunkte, die im Hinblick auf die vorliegende Fortführung des 8. GLA zusätzlich ermittelt und im Detail analysiert, untersucht und/oder vertieft behandelt wurden:

¹⁰ SGS 480.1 vom 26.01.1982 (Stand 01.01.1995)

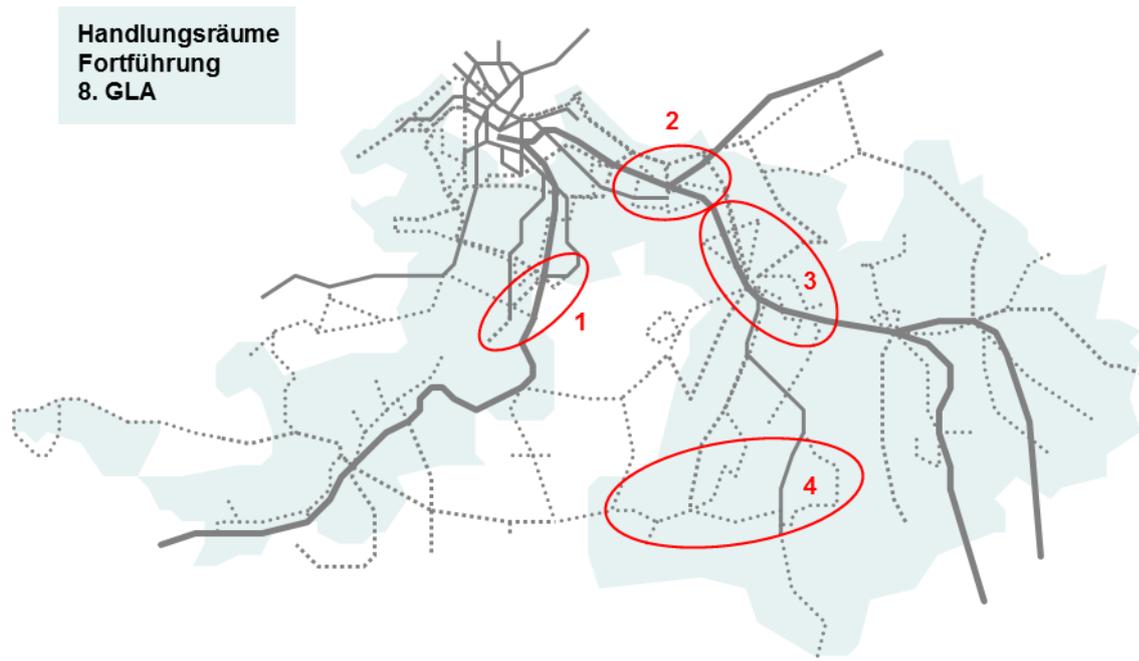


Abbildung 14: Handlungsschwerpunkte für die Fortführung des 8. GLA

Handlungsschwerpunkt		Inhalt und wichtigste Ergebnisse
1	Betriebs- optimierung Knoten Dornach	Die tangentielle Buslinie 64 ist sehr störungsanfällig. Schon heute kann der Abschnitt Dornach – Arlesheim nicht mehr immer durchgängig betrieben werden. Neue Begegnungs- und Tempo 30-Zonen verschärfen die Problematik zusätzlich. Um den Fahrplan zu stabilisieren, sollen die Linienabschnitte neu verknüpft werden. ⇒ Kap. 5.2.2
2	ÖV-Optimierung im Raum Pratteln	Die Ortsbuslinie 82 wird ab Dezember 2018 ins Regelangebot überführt werden. Ende 2022 wird zudem die Rheinstrasse verlegt und der ÖV-Korridor auf die Netzibodenstrasse verlegt werden. In diesem Zusammenhang hatte die Gemeinde Pratteln zusammen mit dem Kanton mögliche Optimierungen beim ÖV im Raum Pratteln geprüft. ⇒ Kap. 5.2.3
3	Weiterentwicklung Stadtbus Liestal	Zusammen mit den Gemeinden Lausen, Frenkendorf, Füllinsdorf und der Stadt Liestal wird hinblickend auf die Einführung des 15'-Taktes auf der S-Bahnlinie Liestal – Basel ein Angebotsziel für die Stadtbuslinien erarbeitet. Die Erste Etappe soll im Rahmen des vorliegenden GLA umgesetzt werden. ⇒ Kap. 5.2.4
4	Linienkonzept Hintere Frenkentäler	Wie im 8. GLA 2018 – 2021 angekündigt, wurde für die Umsetzung der beschlossenen Angebotsreduktion auf den Buslinien 91 – 93 zusammen mit den betroffenen Gemeinden nach Lösungen gesucht. Es wurde ein neues, den Bedürfnissen entsprechendes Angebot geschaffen. Auf den Linien 91 und 92 wurde zudem die Linienführung angepasst. Diese geänderten Linienführungen sollen ins Regelangebot überführt werden. ⇒ Kap. 5.2.5

5.2. Angebotsverbesserung und –optimierung

5.2.1. Integration Tramlinie E11 in Stammstrecke Tramlinie 11

Die Einsatzlinie E11 verkehrt heute im Zentrum als Rundkurs via die Haltestellen Denkmal, Heuwaage und anschliessend um den Bahnhof Basel SBB herum, anstatt wie die Linie 11 den Bahnhof Basel SBB direkt zu bedienen.

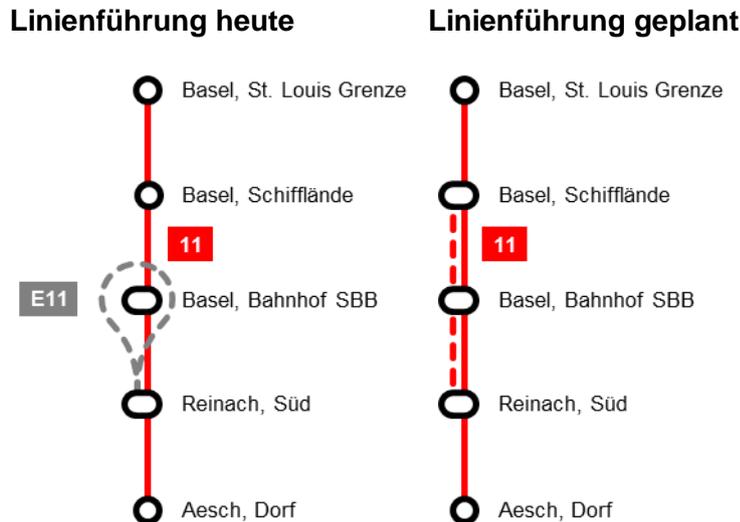


Abbildung 15: Integration Tramlinie E11 in Stammstrecke Linie 11

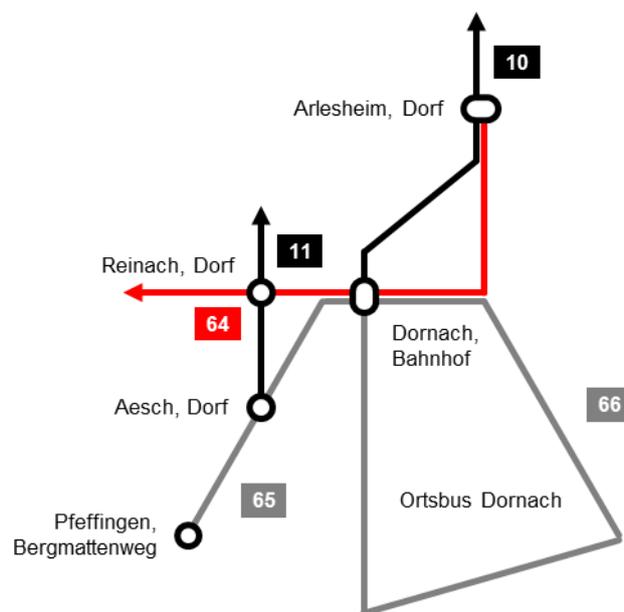
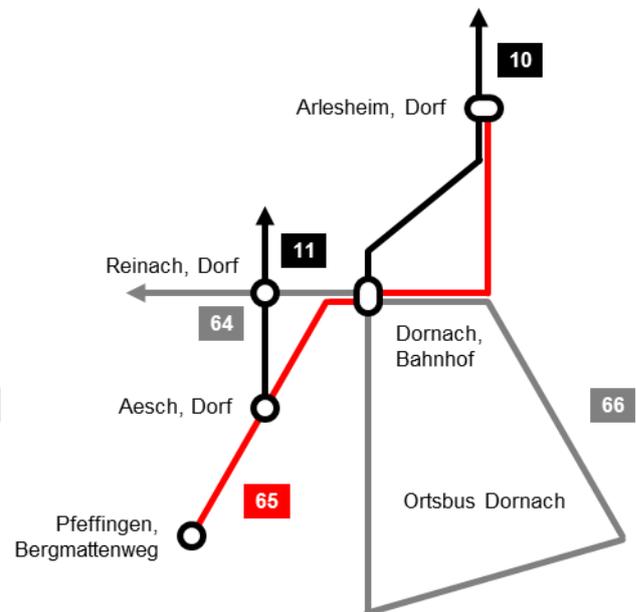
Um eine Entlastung der nachfragestarken Linie 11 zu erreichen und ein attraktives Angebot für Arbeitspendler aus Aesch und Reinach und von Basel her in die Agglomeration zu schaffen, könnte die Linie E11 in die Stammstrecke der Linie 11 integriert werden. Die Massnahme wurde im Rahmen der Liniennetzplanung der Tramnetzentwicklung gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt überprüft. Weil die Integration der Linie E11 in die Linie 11 zu einer weiteren Belastung des Innenstadtkorridors führen würde, ist eine Verdichtung der Linie 11 auf der Stammstrecke erst dann vorzusehen, wenn die Linie 8 nicht mehr via Mittlere Brücke – Marktplatz, sondern via Wettsteinbrücke fährt. Dies wird gemäss Liniennetzplanung in der Etappe 1 mit Umsetzung Tram Claragraben der Fall sein. Ab diesem Zeitpunkt wird die Linie 11 durch eine neue Tramlinie 12 verdichtet. Die Linie E11 wird dann zumal in diese neue Linie 12 aufgehen. Eine Integration der Linie E11 in die Linie 11 ist somit nicht mehr vorgesehen.

5.2.2. Betriebsoptimierung Knoten Dornach

Mit der Einführung einer neuen Begegnungszone in Arlesheim wird die im Fahrplan vorgesehene Fahrzeit auf dem Linienabschnitt Dornach – Arlesheim auf der Buslinie nicht mehr eingehalten werden können. Neu wird der Abschnitt Dornach – Arlesheim daher von der Linie 65 bedient und die Linie 64 endet neu in Dornach. Die betriebliche Verknüpfung der Linien 65 und 66 entfällt. Damit verbunden sind folgende Änderungen:

- Die Fahrplanstabilität auf der Linie 64 kann deutlich verbessert werden.
- Auf dem Abschnitt Dornach – Arlesheim kommen keine Gelenkbusse mehr zum Einsatz, was aufgrund der Kurvenradien, Engstellen und der Nachfrage (2017: 6 Personen pro Gelenkbus) zweckmässig ist.
- Das Angebot der Linie 65 wird Mo-Fr zwischen ca. 6 und 20 Uhr zum 15'-Takt verdichtet. Dadurch kann das heutige Angebotsniveau auf dem Abschnitt Dornach – Arlesheim beibehalten und die Taktlücken dem Abschnitt Dornach – Pfeffingen vormittags und nachmittags geschlossen werden.

- Der sogenannte Hinketakt an Samstagen und Sonntagen auf der Linie 65 kann zu einem sauberen 30'-Takt ausgebaut werden.
- Auf der Linie 66 (Ortsbus Dornach) kann das Angebot an Sonntagen vom 60'- auf den 30'-Takt verdichtet werden.

Linienführung bis 2019

Linienführung 2020

Abbildung 16: Geänderte Führung der Buslinien 64 und 65

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2019			2020		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
64	Allschwil – Oberwil – Therwil – Reinach – Dornach	65	37	37	65	37	37
	Dornach – Arlesheim				-	-	-
65	Pfeffingen – Aesch	44	33	33	67	37	36
	Aesch – Dornach	40	33	33	66	36	35
	Dornach – Arlesheim	-	-	-	66	32	32
66	Ortsbus Dornach (orientierend)	37	36	18	38	38	30
Mehrabgeltung pro Jahr		CHF 470'000					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 0					

5.2.3.ÖV-Optimierung im Raum Pratteln

Im Rahmen der Überführung der Ortsbuslinie 82 in ein Regelangebot hat die Gemeinde Pratteln zusammen mit dem Kanton verschiedene Optimierungsmöglichkeiten im öffentlichen Verkehr geprüft und ein Zielkonzept erarbeitet.

Zielkonzept 2023

Im Raum Pratteln stehen in den nächsten Jahren grössere Entwicklungen bevor. Es sind dies insbesondere die Verlegung der Rheinstrasse bis Ende 2022 und die damit verbundene Anpassung der Führung der Linien 81, 83 und 84 im Gebiet Längi und Salina Raurica. Die Studie hat gezeigt, dass in den Quartieren Gehrenacker und Rankacker (mit kantonalen Erschliessungspflicht) heute ein vergleichsweise schlechtes Taktangebot zur Verfügung steht, das dringend

verbessert werden sollte. Daher ist vorgesehen, neben der Anpassung der Linienführung auch das Angebot der Linie 83 zwischen Liebrüti und Rankacker sukzessive zum 15'-Takt auszubauen. Die Umsetzung des Zielkonzepts ist für den 9. GLA vorgesehen. Die Gemeinde Pratteln hat daher darüber beraten, eine Taktverdichtung auf dem Abschnitt Bahnhof – Rankacker vorzuziehen und diese selbst zu finanzieren. Sie ist jedoch zum Schluss gekommen, darauf zu verzichten.

5.2.4. Weiterentwicklung Stadtbus Liestal

Zielkonzept 2025

Die zum Stadtbus Liestal gehörenden Buslinien 75, 76, 78 und teilweise die Buslinie 80 dienen der Feinerschliessung des Siedlungsgebietes der Gemeinden Lausen, Liestal, Frenkendorf und Füllinsdorf. Heute verkehren die Linien des Stadtbus Liestal im 30'-Takt, auf der Linie 75 im 15'-Takt. Hinblickend auf einen 15'-Takt auf der S-Bahn zwischen Liestal und Basel wird der Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf an Bedeutung gewinnen. Zusammen mit den Standortgemeinden wurde deshalb ein Zielkonzept 2025 inkl. Etappierungen erarbeitet. Dabei soll auf allen Linienästen des Stadtbusses Liestal der 15'-Takt angeboten werden. Die Stadt Liestal prüft zudem die Einführung einer neuen Ortsbuslinie, die das Sichert- und das Langhagquartier halbstündlich an den Bahnhof anbinden soll.

Linienführung 2019

Linienführung Zielkonzept 2025

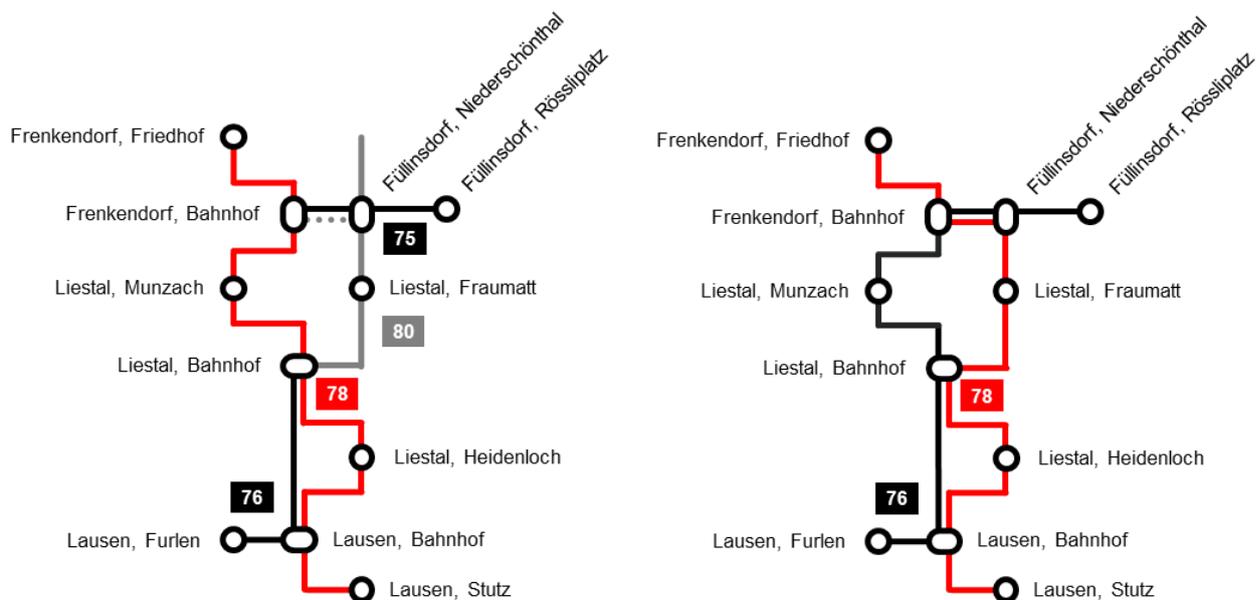


Abbildung 17: Linienführung 2018 und Zielkonzept¹¹

Umsetzung 1. Etappe ab Dezember 2020 – Linie 78

Im Gebiet Heidenloch entsteht Wohnraum für rund 1'400 Personen. Um die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste befördern zu können, muss die Kapazität auf der Linie 78 erhöht werden. Da aufgrund der teilweise engen Kurvenradien der Einsatz von Gelenkbussen nicht möglich ist, soll auf der Linie 78 in den Hauptverkehrszeiten morgens und abends während je zweier Stunden der 15'-Takt eingeführt werden. Zudem verbessern zwei neue Haltestellen den Zugang zum öffentlichen Verkehr. Die Kosten für die Erstellung der Bushaltestellen tragen die Stadt Liestal und die Gemeinde Lausen.

¹¹ Die genaue Linienführung der Wendefahrt durch Füllinsdorf muss noch definiert werden.

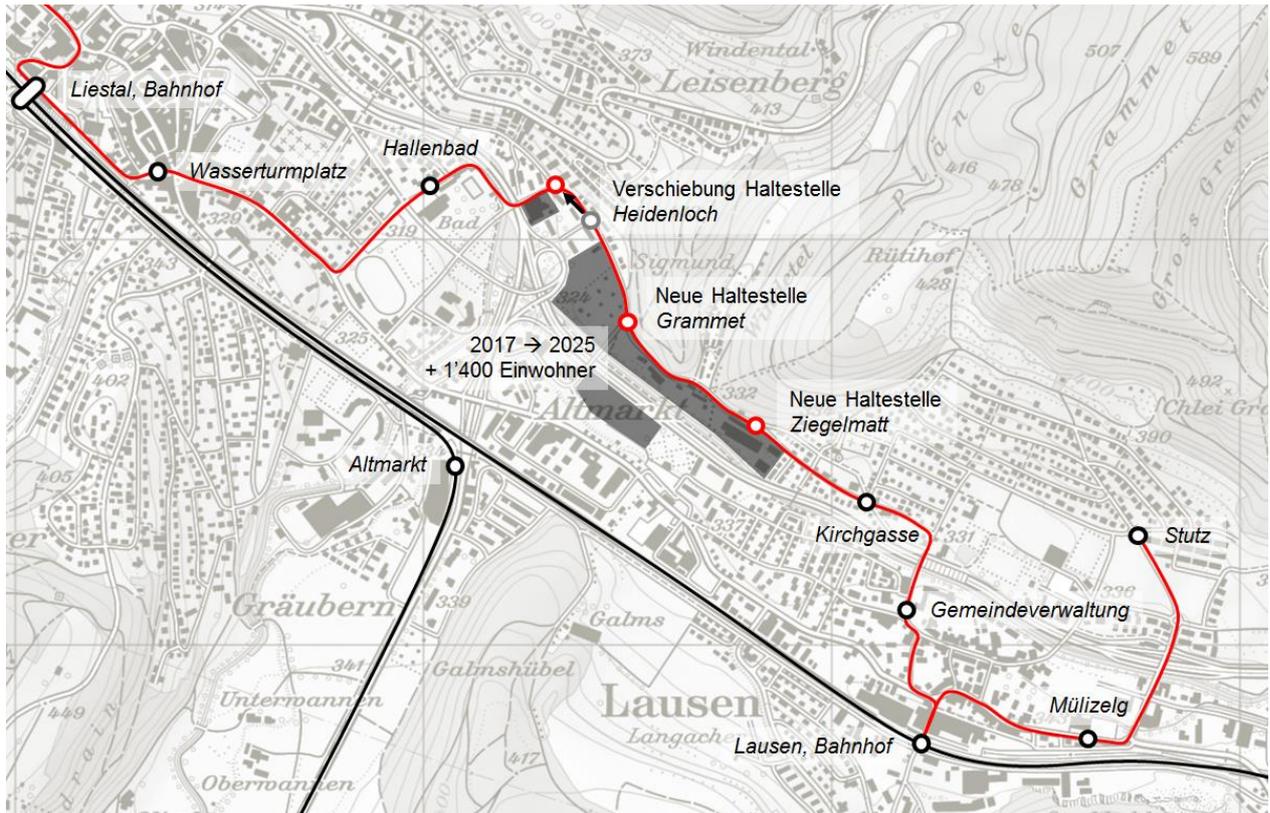
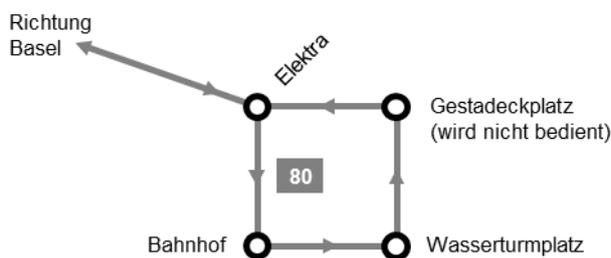


Abbildung 18: Neue Haltestellen entlang der Linie 78

Umsetzung 1. Etappe ab Dezember 2020 – Linie 80

Die Linie 80 verkehrt heute in Liestal auf zwei unterschiedlichen Routen. Mit dem 8. GLA 2020 – 2021 wird die Linienführung so angepasst, dass in beiden Richtungen dieselben Haltestellen bedient werden können. Die Bedienung der Haltestelle Wasserturmplatz entfällt. Die Massnahme führt zu einem einheitlichen Angebot, verkürzt die Fahrzeiten in das Fraumattquartier, erhöht dadurch die Fahrplanstabilität und entlastet den Bahnhof- und den Wasserturmplatz. Die Änderung der Linienführung schafft zudem die Voraussetzung für künftige Linienverknüpfungen mit der Linie 78.

Linienführung 2019



Linienführung 2020

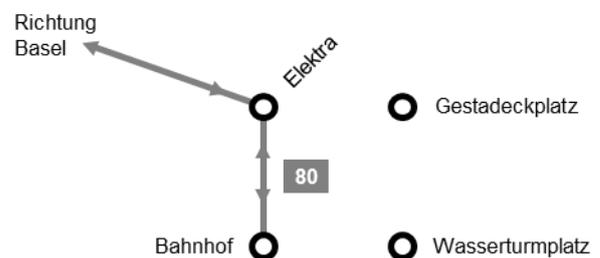


Abbildung 19: Anpassung Fahrweg Linie 80

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2019			2020		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
78	Frenkendorf, Friedhof – Lausen, Stutz	37	35	25	45	35	25
80	Niederschönthal – Liestal	keine Änderungen					
Mehrabgeltung pro Jahr		CHF 180'000					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 0					

5.2.5. Linienkonzept hintere Frenkentäler

Mit dem Beschluss zum 8. GLA wurden auf den Buslinien 91 – 93 per Dezember 2017 Sparmassnahmen umgesetzt, indem das Angebot unter der Woche reduziert wurde. Ausgehend von diesem Beschluss hat der Kanton im Frühling 2016 gemeinsam mit der BLT und den Standortgemeinden Lausen, Ramllinsburg, Lampenberg, Hölstein, Bennwil, Oberdorf, Waldenburg, Liedertswil, Reigoldswil, Lauwil und Bretzwil geeignete Lösungen für die Umsetzung erarbeitet. Bei der Linie 93 wurden keine konzeptionellen Änderungen vorgenommen.

Für die Linien 91 und 92 resultierte ein neues, bedürfnisgerechtes Linienkonzept, das auf der Linie 92 für die Bennwiler Schülerinnen und Schüler neue Direktverbindungen nach Oberdorf ermöglicht. Die wichtigsten Pendlerverbindungen nach Hölstein konnten erhalten werden. Die Gemeinde Bennwil hatte aufgrund der vorliegenden Lösung die weitere Prüfung eines Bürgerbusbetriebs eingestellt. Die in Folge von Schülerverschiebungen notwendige Relation Oberdorf – Reigoldswil wird mittels Taxibetrieb während der Schulzeiten angeboten. Durch die Verkürzung der Linie 91 konnte der Fahrplan besser auf die einzelnen Bedürfnisse ausgerichtet werden.

Mit der am 25. Oktober 2018 vom Landrat beschlossenen Angebotsverdichtung auf den Linien 70 und 71 kann das Linienkonzept weiter optimiert werden. Dank des neu regelmässigen Taktangebots wird die Standzeit der Linie 71 genutzt, um Lauwil zu bedienen. Dadurch wird das Angebot für Lauwil wesentlich verbessert. Für Bretzwil wurde das Angebot mit der Einführung der Linie 111 im Jahr 2015 bereits massgeblich verbessert, wodurch sich die Funktion der Linie 91 aus Sicht der Gemeinde seither auf die Beförderung von Schülern beschränkt. Aus diesem Grund soll das Angebot der Linie 91 eingestellt und durch einen reinen Schulbus zwischen Bretzwil und Reigoldswil ersetzt werden. Ob diese Fahrten in das Angebot der Linie 71 integriert oder separat durchgeführt werden, ist Gegenstand aktueller Abklärungen.

Linienführung 2019

Linienführung 2020

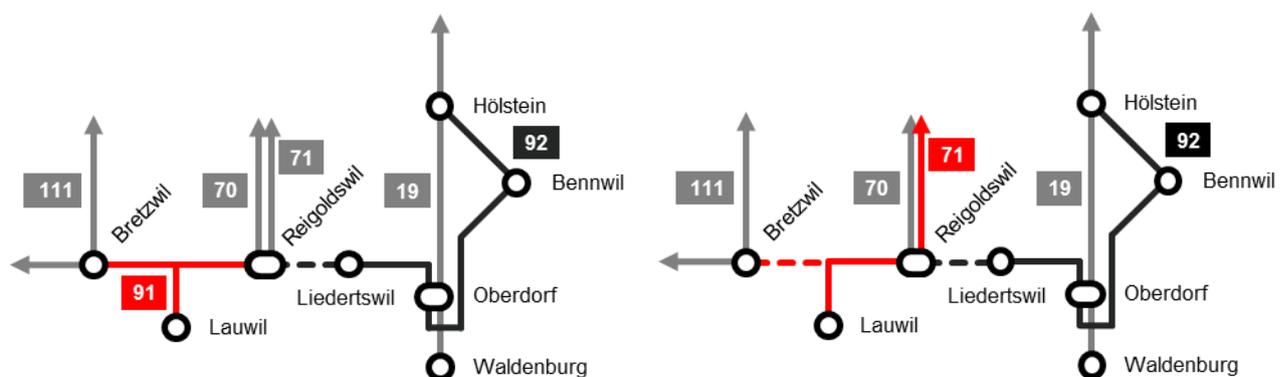


Abbildung 20: Geänderte Führung der Buslinien 71, 91 und 92

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2019			2020		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
71	Liestal – Arboldswil – Reigoldswil	22	15	12	22	15	12
	Reigoldswil – Lauwil	-	-	-			
	Schulbus Bretzwil – Reigoldswil	-	-	-	4	-	-
91	Reigoldswil – Lauwil – Bretzwil	13	5*	4*	aufgehoben		
92	Hölstein – Bennwil – Oberdorf – Liedertswil (– Reigoldswil)	keine Änderungen					
Minderabgeltungen pro Jahr		- CHF 160'000					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 0					

*nur auf dem Abschnitt Reigoldswil – Lauwil

5.3. Neues Rollmaterial

Das Rollmaterial der im Einsatz stehenden Verdichtungs-S-Bahnen auf der S1 und S3 besteht vorwiegend aus lokbespannten Pendelzügen. Diese werden altersbedingt bis 2021 sukzessive durch neuere Domino-4 Züge ersetzt, welche über einen behindertengerechten Einstieg verfügen. Die Investitionskosten des Rollmaterials werden unter Berücksichtigung der Abschreibedauer über die Abgeltungen verrechnet.

RE4-Pendel



Domino-4



Abbildung 21: Erneuerung Rollmaterial S-Bahn

Durch die Erneuerung des Rollmaterials erhöht sich der Abgeltungsbedarf für den Kanton Basel-Landschaft.

	2021
Mehrabgeltung pro Jahr	CHF 1'800'000

5.4. Sparmassnahmen

Im 8. GLA 2018 – 2021 hatte der Landrat Sparmassnahmen beschlossen. Die Reduktion des Angebots auf den Linien 91 – 93 auf 13 Kurspaare (Liedertswil: 9 Kurspaare) wurde auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 umgesetzt. Mit dieser Massnahme werden jährlich CHF 125'000 eingespart.

Eine Umstellung der S9 auf Busbetrieb war per Fahrplanwechsel im Dezember 2019 vorgesehen. Mit dieser Massnahme hätten jährlich CHF 840'000 eingespart werden können. Aufgrund des Ergebnisses der Volksabstimmung vom 26. November 2017 über Ziffern 2.7 c. und 2.7 d. des Landratsbeschlusses vom 23. März 2017 betreffend Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021, Finanzprogramm für die Jahre 2020 und 2021 wird im vorliegenden GLA für die Jahre 2020 – 2021 auf diese Sparmassnahme verzichtet.

6. Finanzen

6.1. Finanzprogramm

Grundlage für das Finanzprogramm für die Fortführung des 8. GLA sind die Offerten der TU für die bestellten Leistungen für das Fahrplanjahr 2019. Die Massnahmen aus dem Entlastungspaket 12/15 und die weiteren Optimierungs- resp. Strategiemassnahmen – sofern sie umgesetzt werden konnten – sind darin bereits enthalten. Auch die Tarifmassnahmen per Ende 2016 (vgl. Kap. 6.2.2) sind in den Offerten der TU berücksichtigt.

In den Berechnungen sind keine teuerungsbedingten Mehrkosten berücksichtigt, da sie sehr schwierig zu prognostizieren sind und [§ 39 des neuen Finanzhaushaltsgesetzes](#)¹² (FHG) diesem Umstand Rechnung trägt, indem für teuerungsbedingte Mehrkosten keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung notwendig ist. In dieser Vorlage werden somit bewusst keine teuerungsbedingten Mehrkosten ausgewiesen.

Da der durchschnittliche Kostendeckungsgrad im ÖV bei rund 50 % liegt, müssten die Preise für die Fahrausweise jeweils doppelt so stark steigen wie die allgemeine Teuerung, um die teuerungsbedingten Mehrkosten kompensieren zu können. Wie in Kap. 3.4 festgehalten, sollen allfällige teuerungsbedingte Mehrkosten durch Mehrerträge kompensiert werden. Die Einflussnahme der Kantone auf die Tarifgestaltung im TNW ist allerdings beschränkt. Es ist festzuhalten, dass es derzeit sehr schwierig ist, eine Tarifierhöhung im TNW durchzusetzen, welche unter anderem in der BUD-WOM-13 gefordert wird. Die Gründe dafür sind vielfältig.

- Die Verkaufszahlen der U-Abos sind in den letzten drei Jahren stagnierend bzw. gar rückläufig. Dies hat sicherlich mit der Einführung des Fliessdatums für das U-Abo zu tun («optimierter Kauf»). Ein weiterer Grund könnte darin liegen, dass im Kanton Basel-Landschaft die sechste Klasse seit dem Schuljahr 2015/2016 zur Primarstufe gehört und deshalb vermehrt in der Wohngemeinde absolviert wird. Weiter kann davon ausgegangen werden, dass der Boom bei den Elektrofahrrädern negative Auswirkungen auf die U-Abo-Verkäufe hat.
- Die Tarife für das U-Abo sind bei einer kleinräumigen Nutzung nicht günstiger als in anderen Verbunden. Daher wird von verschiedenen Seiten immer wieder die Einführung einer Zonierung des U-Abos gefordert. Eine Tarifierhöhung müsste somit mit dem Ende des Einzonenmodells erkaufte werden. Auch dies dürfte starken Widerstand von verschiedener Seite hervorrufen.
- Der generelle Trend bei den Tarifen geht eher in Richtung Tarifsenkung als -steigerung, um gegenüber anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig zu bleiben.

Die aus Sicht BL grundsätzlich erwünschten und nach wie vor angestrebten Tarifmassnahmen sind aus oben genannten Gründen im Finanzprogramm nicht enthalten.

Im Finanzprogramm enthalten sind hingegen die Anpassungen des TNW-Verteilschlüssels, die seit 2018 wirksam sind. Die Einnahmenverteilung im TNW wurde dem System angepasst, das in anderen Tarifverbänden der Schweiz bereits etabliert ist. Auf den Kanton BL hat diese Anpassung negative Auswirkungen, da die in BL verkehrenden TU Einnahmen verlieren und in der Folge einen höheren Abgeltungsbedarf haben.

Im Rahmen der Angebotsverhandlungen für die Offertperiode 2018/2019 hat der Kanton BL bei den TU substantielle Einsparungen eingefordert. Die Zielgrösse für die Einsparungen wurde mittels Benchmark je TU festgelegt. Wie die Kosten gesenkt werden, war den Unternehmen frei gestellt. Mögliche Massnahmen waren:

- Einsparungen im Overhead-Bereich
- Effizienzsteigerung in der Einsatzplanung
- Verlängerung der Einsatzdauer des Rollmaterials

¹² SGS 310 vom 01.06.2017 (Stand 01.01.2018)

- Optimierung bei der Fahrzeugdisposition (der Nachfrage angepasste Gefässgrössen)
- Synergieeffekte zwischen den Unternehmen nutzen (z.B. wird die Linie 91 der BLT teilweise durch die AAGL betrieben)

Die TU sind den Vorgaben des Kantons mehrheitlich nachgekommen und haben ihre Offerten entsprechend gesenkt. Die Abgeltungen des Kantons Basel-Landschaft an die TU liegen daher für das Jahr 2019 rund CHF 2.25 Mio. unter den im 8. GLA ursprünglich vorgesehenen Kosten.

Der nachfolgende Finanzplan (Basis Abgeltungen für das Angebot 2019) zeigt den zu erwartenden Mittelbedarf für das Jahr 2019 sowie für die Fortführung des 8. GLA für die Jahre 2020 und 2021.

<i>in CHF</i>	2019	2020	2021
Angebot Status quo	55'800'000	55'800'000	55'800'000
Allg. Mehrkosten		260'000	530'000
Personal / Energie 0.2 % p.A. auf Vollkosten (133 Mio.)		260'000	530'000
neues Rollmaterial			1'800'000
S1 / S3 neue HVZ-Züge Typ Domino 4			1'800'000
neue Angebote		490'000	490'000
Betriebsoptimierung Knoten Dornach		470'000	470'000
Weiterentwicklung Stadtbus Liestal: 1. Etappe		180'000	180'000
Linienkonzept hintere Frenkentäler		-160'000	-160'000
TNW Minder-Einnahmen		1'000'000	1'000'000
Nachfragerückgang U-Abo		1'000'000	1'000'000
Abgeltungen total	55'800'000	57'550'000	59'620'000
Abgeltungen Bund RPV	-17'400'000	-16'500'000	-16'600'000
Abgeltungen Kanton	38'400'000	41'050'000	43'020'000

Gemäss dem buchhalterischen Imparitätsprinzip werden im Finanzprogramm nur die zu erwartenden Mehrkosten bzw. Mindererträge berücksichtigt, nicht aber allfällige, nicht gesicherte Kostensenkungen und Mehrerträge.

Die angestrebten Kosteneinsparungen durch Effizienzsteigerung sowie die Mehrerträge aus Tarifmassnahmen sind somit nicht in das Finanzprogramm eingeflossen. Dies, da der Kanton die Effizienzsteigerungen fordern, aber in den Jahren 2020 und 2021 nicht einseitig durchsetzen kann. Bei den Erträgen zeichnet sich ab, dass die Einnahmen im TNW stagnieren oder gar rückläufig sein werden (vgl. oben). Es ist zu beachten, dass ein Ertragsrückgang im TNW von lediglich 1 % für den Kanton BL Mehrkosten von rund CHF 1.0 Mio. bedeutet. Die TU sind in ihren Offerten von weiterhin steigenden Erträgen ausgegangen. Aus heutiger Sicht ist daher anzunehmen, dass die geschätzten Einnahmen für das Jahr 2019 zu hoch waren. Entsprechend werden die TU diese in den Offerten 2020 und 2021 anpassen und die ungedeckten Kosten werden in der Folge ab 2020 ansteigen. Ertragssteigerungen durch Tariferhöhungen sind, wie weiter vorne beschrieben, nicht zu erwarten.

Auf der Kostenseite ist eine moderate Steigerung von 0.2 % auf den Vollkosten hinterlegt. Diese soll die in der Tendenz steigenden Energie- und Personalkosten abdecken. Zusätzlich sind die Mehrkosten für den Ersatz des alten Rollmaterials der SBB (vgl. Kap. 5.3) enthalten. Angebotseitig erfolgt eine Verdichtung der Linie 78 zum 15'-Takt in den HVZ und eine Betriebsoptimierung bei den Buslinien ab Dornach. Die Mehrkosten betragen voraussichtlich CHF 0.5 Mio.

Wie bereits erwähnt, steht auch die Beteiligung des Bundes an den ungedeckten Kosten des RPV für die Jahre 2020 und 2021 heute noch nicht fest. Gemäss [Bundesgesetz über die Personen-](#)

[beförderung](#)¹³ (PBG) werden die Anteile der Kantone mindestens alle vier Jahre neu festgelegt. Dies ist für das Jahr 2020 vorgesehen. Bei der Berechnung werden die strukturellen Voraussetzungen der Kantone berücksichtigt. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass hier Verschiebungen von 2 % realistisch sind. Daher wird im Finanzplan die Bundesbeteiligung von aktuell 38 % auf 36 % gesenkt, was einer Kürzung von rund CHF 0.9 Mio. entspricht.

Das Finanzprogramm ist somit als Obergrenze des zu erwartenden Finanzbedarfs zu verstehen. Die Finanzziele gemäss Kapitel 3.4 werden trotz schwierigen Rahmenbedingungen weiterverfolgt und wo immer möglich umgesetzt.

6.2. Tarifpolitik

Im ÖV gibt es eine Vielzahl von Tarifen und Angeboten für den nationalen und internationalen Verkehr. Für die im Regionalverkehr aktiven TU ist dabei vor allem die Angebotspalette des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) von Bedeutung. Mehr als zwei Drittel der erzielten Einnahmen stammen aus Abonnements (U-Abo) und Billetts des TNW. Die übrigen Erträge stammen aus dem nationalen und internationalen Verkehr; der Kanton Basel-Landschaft hat keine Möglichkeit, diese Erträge direkt zu beeinflussen. Die nachfolgenden Aussagen zur Tarifpolitik beschränken sich deshalb auf die Entwicklung im TNW.

6.2.1. Tarifverbund Nordwestschweiz TNW

Der TNW hat die Tarifoheit über die Tarife im Verbundgebiet. Seit dem 5. Dezember 2014 ist der TNW als Verein organisiert. Mitglieder im Verein sind die TU AAGL, BLT, BVB, PostAuto und SBB sowie die Kantone AG, BL, BS, JU und SO. Die Entscheidungskompetenzen innerhalb des TNW sind in dessen Statuten und Organisationsreglement geregelt, die Form der Zusammenarbeit zwischen den TU regelt (zusätzlich) die TNW-Vereinbarung vom 1. Januar 1990.

Die Tarifpolitik ist demnach weitgehend von den Entscheiden der TU bezüglich der Tarifierung geprägt. Die TNW-Versammlung, in der sowohl die TU als auch die Kantone Einsitz nehmen, stellt jedoch sicher, dass die Tarifpolitik des TNW im Einklang mit den kantonalen Finanzziele steht.

6.2.2. Tarifentwicklung bisher

Teuerungsbedingt bestand in den letzten Jahren keine Notwendigkeit für Tarifierhöhungen. Hingegen führten Angebotsverbesserungen, die mit dem 7. GLA eingeführt wurden, sowie die Beschaffung von neuem Rollmaterial durch die BLT und die BVB im Umfang von rund CHF 350 Mio. dazu, dass die Abgeltungssumme in den letzten Jahren deutlich angestiegen ist. Die Mehrkosten sollten teilweise durch die Beteiligung der Nutzer, also durch höhere Einnahmen, gedeckt werden. Deshalb wurden per Dezember 2014 die Preise für Monatsabonnemente für Erwachsene um CHF 3.- auf CHF 76.- und jene für Junioren um CHF 2.- auf CHF 50.- erhöht.

Im Juni 2015 beschloss der Bundesrat, die Trassenpreise für schienengebundene Verkehrsmittel per 2017 um 100 Millionen zu erhöhen. Damit wurde ein Element der FABI-Vorlage umgesetzt: Die Nutzer leisten analog zu anderen Anspruchsgruppen einen Beitrag an die gestiegenen Kosten der Bahninfrastruktur. Da der Umfang der Mehrkosten nicht alleine durch Effizienzsteigerungen aufgefangen werden kann, wurden die Preise für die Monatsabonnemente im Dezember 2016 erneut erhöht. Diese betragen aktuell für Erwachsene CHF 80.- und für Junioren CHF 53.-.

6.2.3. Erwartung an die zukünftige Tarifentwicklung

Aus kantonaler Sicht ist es wünschenswert, wenn sich die Nutzer auch zukünftig an den steigenden Kosten des ÖV beteiligen, die durch neue Angebote, aber auch durch eine allfällige Teuerung oder steigende Treibstoffpreise entstehen. Ansonsten wird der Beitrag, den der Staat an die TU für die Abgeltung der Leistungen zahlen muss, laufend ansteigen. Wie bereits erwähnt, hat das hohe strukturelle Defizit den Regierungsrat im Sommer 2015 dazu veranlasst, im Rahmen

¹³ SR 745.1 vom 20.03.2009 (Stand: 01.03.2018)

seiner Finanzstrategie 2016 – 2019 insgesamt 132 Massnahmen vorzuschlagen. Eine dieser Massnahmen war die Abschaffung der U-Abo-Subventionen für den Kanton Basel-Landschaft. Seit dem Beschluss der Finanzstrategie im Juli 2015 wurden mit den Partnerkantonen des TNW Gespräche betreffend der Aufhebung der U-Abo-Subventionen und der Verbesserung des Kostendeckungsgrades im ÖV geführt. Diese Gespräche haben ergeben, dass die im TNW notwendige Einstimmigkeit für die Aufhebung der U-Abo-Subvention nicht erreicht werden kann. Weiter haben die Gespräche auf Regierungs- wie auch auf Fachebene zur Einigkeit geführt, wonach nicht die Aufhebung der U-Abo-Subventionen, sondern eine Steigerung des im TNW vergleichsweise sehr tiefen Kostendeckungsgrades im Vordergrund stehen muss. Im Januar 2017 hat die Regierung daher beschlossen, dass die Aufhebung der U-Abo-Subventionen nicht weiter verfolgt werden soll.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2017 – 2020¹⁴ sind daher ab 2019 jährliche Entlastungsbeiträge in der Höhe von CHF 15.4 Mio. eingestellt¹⁵, welche durch die Verbesserung des Kostendeckungsgrads im TNW erzielt werden sollen. Wie das Ziel eines höheren Kostendeckungsgrades im TNW erreicht werden kann, wird zurzeit im Rahmen der TNW Bestellerstrategie untersucht. Die Bestellerstrategie ist als Grundlage für ein Konzept zur Weiterentwicklung des TNW zu verstehen.

Abschliessend kann festgestellt werden, dass die Tarife im TNW für die Abonnemente auf vergleichbarer Basis insgesamt weiterhin zu den günstigsten in der ganzen Schweiz zählen. Aus diesem Grund hat das U-Abo mit knapp 30 % U-Abo Besitzern, im Vergleich zu anderen Tarifverbänden, auch die höchste Verbreitung in der Bevölkerung. Diesen Erfolg erkaufte sich die Region aber mit einem vergleichsweise tiefen Kostendeckungsgrad beziehungsweise hohen Abgeltungsbedarf. So ist nach Vorliegen erster Ergebnisse der TNW Bestellerstrategie klar, dass weitere Tarifierhöhungen einzuplanen sind. Allerdings ist die Durchsetzung der Tarifierhöhungen während der Dauer des 8. GLA aus vorgenannten Gründen sehr schwierig.

6.2.4. Tarifpolitische Ziele

Vor dem dargestellten Hintergrund werden die folgenden tarifpolitischen Ziele formuliert:

- Die Tarife sind regelmässig im Rahmen der Teuerung anzupassen.
- Die Beteiligung der Nutzer an den Kosten für den ÖV ist in einem angemessenen Rahmen zu steigern.
- Tarifierhöhungen sind in regelmässigen Abständen einzuleiten, um die Mehrkosten der neuen Angebote an die Nutzer weiterzugeben.
- Weitere tarifpolitische Ziele werden in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Bestellerstrategie zu formulieren sein.

6.3. Investitionen

Seit Inkrafttreten von FABI am 1. Januar 2016 beteiligen sich die Kantone nicht mehr direkt an Betrieb, Unterhalt, Instandsetzung und am Ausbau der Bahninfrastruktur. Der Bund trägt auch den entsprechenden Abschreibungsaufwand alleine. Die Kantone werden dadurch deutlich entlastet. Im Gegenzug beteiligen sie sich in Form einer Pauschalen von derzeit CHF 500 Mio. pro Jahr am Bahninfrastrukturfonds (BIF). Dieser Beitrag erhöht sich ab 2019 auf CHF 537 Mio.

Welchen Beitrag die einzelnen Kantone leisten müssen, errechnet sich aus den Zug- und Personenkilometern, welche im entsprechenden Kanton geleistet bzw. erreicht werden. Verzeichnet ein Kanton diesbezüglich grosse Zunahmen, steigt sein BIF-Anteil und die anderen

¹⁴ [Landratsvorlage 2016-250](#) vom 20. September 2016, Landratsbeschluss Nr. 1103 vom 14./15. Dezember 2016

¹⁵ Zustimmung aller 10 TNW-Mitglieder (Kantone AG, BL, BS, JU, SO und Transportunternehmen AAGL, BLT, BVB, PostAuto und SBB) zu einer Änderung resp. Aufhebung der TNW-Vereinbarung erforderlich.

Kantone werden entlastet. Mit dieser Berechnungsmethode sind folglich jährliche Verschiebungen zu erwarten.

In den Jahre 2018 und 2019 leistet der Kanton Basel-Landschaft einen Beitrag von CHF 17.4 Mio. bzw. 18.6 Mio. an den BIF. Dieser Beitrag steigt in den nächsten Jahren voraussichtlich um durchschnittlich 3.3 % pro Jahr. Dies, da der Bund das Eisenbahngesetz (EBG SR, 742.101) angepasst hat und die Fondseinlagen der Kantone in Zukunft indexiert werden. Insgesamt profitiert der Kanton Basel-Landschaft in den nächsten Jahren weiterhin von der neuen Finanzierungsform gemäss FABI-Gesetz. Insbesondere die Kosten für die Sanierung der WB übersteigen die zu leistenden Beiträge an den BIF bei weitem.

Die Beiträge an den BIF sind nicht Gegenstand des GLA und daher auch nicht im Finanzprogramm enthalten.

6.4. Zielvereinbarungen und Benchmarking

Das Instrument der Zielvereinbarung wird in Zukunft schweizweit an Bedeutung gewinnen, nicht zuletzt aufgrund des steigenden Kostendrucks und als Alternative zu öffentlichen Ausschreibungen von Transportleistungen. So hat der Regierungsrat BL beschlossen, dass mit den Busunternehmen im Kanton BL Zielvereinbarungen abgeschlossen werden sollen. Die Vorarbeiten dazu sind im Gang. Die Zielvereinbarungen sollen bereits für die Jahre 2020 und 2021 zur Anwendung kommen. Erreichen die Transportunternehmen die vereinbarten Ziele nicht, sollen die betroffenen Buslinien ausgeschrieben werden.

Als Grundlage für die Zielvereinbarungen ist eine faire und objektive Beurteilung und Gegenüberstellung von Kosten und Qualität der bestellten Leistungen unabdingbar. Derzeit arbeiten bereits mehrere Kantone mit einem entsprechenden Benchmarking-Modell. Der Kanton Basel-Landschaft hat sich diesem erprobten Modell angeschlossen, das Quervergleiche über die Kantonsgrenzen hinaus ermöglicht und in den Verhandlungen für die Offerten 2018/19 erstmals wertvolle Dienste geleistet hat.

6.5. Finanzrechtliche 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.

7. Ausblick

7.1. Entwicklung Bahn

Im Jahre 2014 wurde zwischen den deutschen, französischen und schweizerischen Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel (Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura, Solothurn, Région Grand Est (damals Région Alsace) und Land Baden-Württemberg) ein Angebots-Zielkonzept für den Horizont 2030 fachlich erarbeitet und politisch trinational abgestimmt. Dieses Konzept wurde im November 2014 durch die Planungsregion Nordwestschweiz beim Bund für den Bahnausbau schritt FABI/STEP 2030/35 eingereicht. Seither definiert Bundesamt für Verkehr die dazu notwendigen Bahninfrastrukturen und prüft jeweils deren Finanzierung. Neben den bereits im vorherigen Ausbauschnitt 2025 beschlossenen Massnahmen, werden im Ausbauschnitt 2030/35 weitere Bahninfrastrukturen in der Region durch den Bund finanziert werden. Ende September 2017 hat der Bund einen Entwurf der Botschaft FABI/STEP 2030/35 zur Vernehmlassung vorgelegt. Der Bundesrat möchte die Vorlage im Herbst 2018 z.H. des Parlaments überreichen.

Trinationale S-Bahn Basel: Angebot im Agglomerationskern

RER trinational de Bâle : Offre dans le cœur de l'agglomération

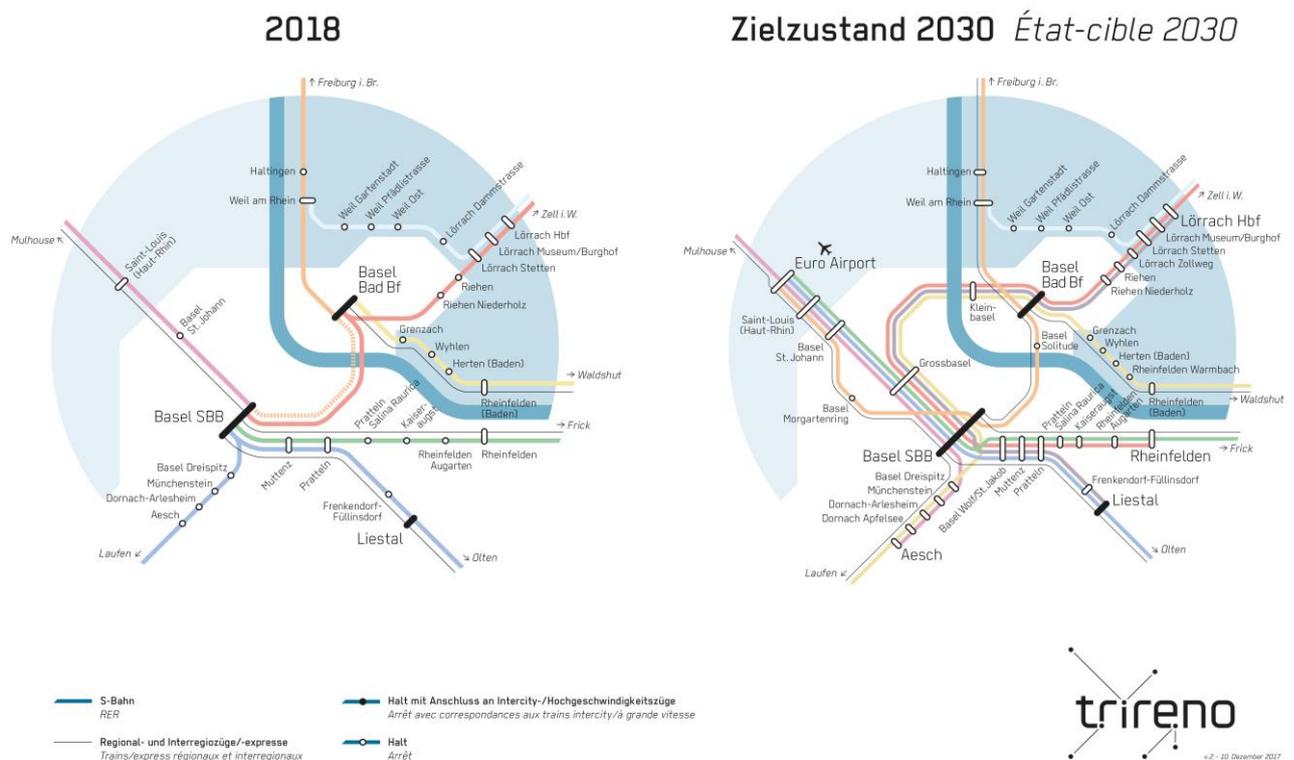


Abbildung 22: Angebotskonzept S-Bahn Basel heute und Zielzustand 2030

Parallel dazu laufen die Arbeiten auf regionaler Ebene weiter. Die Organisation «trireno», Planungsplattform für die sieben genannten Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel, koordiniert und unterstützt die Kantone und ausländischen Gebietskörperschaften in der strategischen Planung zur Weiterentwicklung des Angebots der trinationalen S-Bahn Basel. Die sieben in der Politischen Steuerung trireno vertretenen Verkehrsdirektoren bzw. -minister haben wiederholt ihren gemeinsamen Willen zur Umsetzung des 2014 verabschiedeten Angebotszielkonzeptes bekundet. Seit Anfang 2018 ist «trireno» administrativ beim Verein Agglo Basel mit Sitz in Liestal angesiedelt.

7.1.1. STEP 2025

Die Angebotsausbauten im Rahmen des STEP Ausbauschnittes 2025 sind beschlossen. Die Gelder für die notwendigen Infrastrukturmassnahmen sind gesprochen.

- Viertelstundentakt Basel-Liestal:
Ab 2025 ist zwischen Basel und Liestal der 15'-Takt auf der S-Bahn vorgesehen. Die dazu notwendigen Infrastrukturmassnahmen (Ausbau Ostkopf Basel SBB, Entflechtung und 4. Durchfahrtsgleis Muttenz, Entflechtung Pratteln) sind in der Planung ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) oder im Programm STEP Ausbauschnitt 2025 enthalten.

7.1.2. STEP 2030/35

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat Ende 2014 ihre Angebotsvorstellungen für den STEP Ausbauschnitt 2030 beim Bundesrat eingereicht. Den Entscheid zum Ausbauschnitt und damit auch zur Finanzierung der für die Fahrbarkeit des Angebotes notwendigen Infrastrukturmassnahmen fällt das Bundesparlament voraussichtlich im Jahr 2019. Im Botschaftsentwurf vom Oktober 2018 sind unter anderen folgende Infrastrukturen in der Region Basel enthalten:

- Doppelspurausbau im Laufental:
Die Doppelspur zwischen Grellingen und Duggingen ermöglicht einen zweiten Schnellzug pro Stunde auf der Strecke Basel – Delémont – Biel. Die Bauarbeiten sollen im Jahr 2021 beginnen. Der Abschluss der Arbeiten und die Einführung des neuen Angebots sind per Ende 2023 vorgesehen.
- Wendegleis Aesch:
Das Wendegleis Aesch ermöglicht den 15'-Takt auf der S-Bahn zwischen Basel und Aesch. Der Zeitpunkt der Realisierung ist noch offen.
- Schienenanschluss EAP:
Die Einbindung des EAP ins S-Bahn-Netz ist Bestandteil des Angebotskonzeptes 2030 für die trinationale S-Bahn Basel. Diese dringend notwendige Infrastrukturmassnahme ermöglicht erste grenzüberschreitende Durchmesserlinien. Der EAP soll mit den neuen Linien S2 Liestal – Basel – Mulhouse und S4 Laufen – Basel – EAP sowie dem TER200 Basel – Mulhouse – Strasbourg jeweils halbstündlich bedient werden. Die S3 verkehrt neu auf dem Abschnitt Olten – Basel – Aesch.
- Neue Haltestellen:
Für den Ausbauschnitt 2035 vorgesehen ist der Bau der Haltestellen Basel Solitude sowie Dornach Apfelsee. Nur in der sogenannten ersten Dringlichkeit enthalten ist die Haltestelle Morgartenring.

Die untenstehenden Massnahmen wurden zwar von der Planungsregion Nordwestschweiz eingereicht, im Botschaftsentwurf des Bundes jedoch nicht berücksichtigt. Bleibt es dabei, so ist eine Realisierung dieser Projekte frühestens im Rahmen des nächsten Ausbauschnittes zu erwarten. Der Kanton BL hat daher beim Bund interveniert und fordert die Aufnahme folgender Massnahmen in die Botschaft des Bundesrats:

- Herzstück Basel:
Das Herzstück Basel ist Voraussetzung für künftige wichtige Ausbauten im öffentlichen Verkehr in der Region Basel. Die Regierungen der Kantone BL und BS fordern daher vom Bund die Aufnahme der nötigen Projektierungsmittel im Umfang von ca. 120 Mio. Franken in den Ausbauschnitt, so dass die Projektierungsarbeiten ohne Unterbruch bis zur Realisierung weitergeführt werden können. Die Kantone BS und BL fordern auch, dass der nächste Ausbauschnitt die Finanzierung der gesamten Baukosten für das Herzstück enthält.

- Durchbindung Basel – Sissach – Läfelfingen – Olten:
Der Kanton BL fordert eine stündliche Verlängerung der S2 von Liestal nach Sissach sowie die Option einer Durchbindung über Läfelfingen nach Olten.

7.1.3. STEP 2040

Die Arbeiten zum STEP 2040 sind noch nicht aufgenommen worden. Mit der Eingabe zum STEP 2030/35 hat die Planungsregion Nordwestschweiz jedoch bereits ihre Zielvorstellungen («Leuchtturm») für das Jahr 2040 formuliert. In der Region Basel sind dies folgende Angebots-schritte:

- 15'-Takt auf allen S-Bahnlinien in der gesamten Agglomeration von Basel bis Laufen, Sissach, Stein-Säckingen, Schopfheim und EAP.
- Drittes S-Bahn-Produkt von Basel bis Gelterkinden
- Durchgehender 15'-Takt auf der Waldenburgerbahn
- Neue S-Bahn-Haltestellen Arlesheim Widen, Pratteln Buholz sowie die Reaktivierung der Haltestelle Sisslen.

7.2. Tramnetzentwicklung Region Basel

Detaillierte Ergebnisse der Tramnetzstudie werden erst nach der Vernehmlassung dieser Vorlage vorliegen und in diesem Kapitel ergänzt werden. Aufgrund des Nachfragepotentials sowie der Netzrelevanz werden voraussichtlich folgende Tramkorridore detaillierter untersucht werden:

- Tram Letten: Tramverlängerung Basel, Neuweilerstrasse nach Allschwil, Gartenhof
- Tram Bachgraben: Tramkorridor Basel, Bahnhof St. Johann nach Allschwil, Hagmattstrasse
- Tram Polyfeld: Tramkorridor Basel, St. Jakob via Muttenz, Hagnau nach Muttenz, Bahnhof
- Tramkorridor südliches Birseck – Leimental: Tramkorridor Bahnhof Dornach-Arlesheim via Reinach nach Therwil, Bahnhof

7.3. Entwicklungen Bus

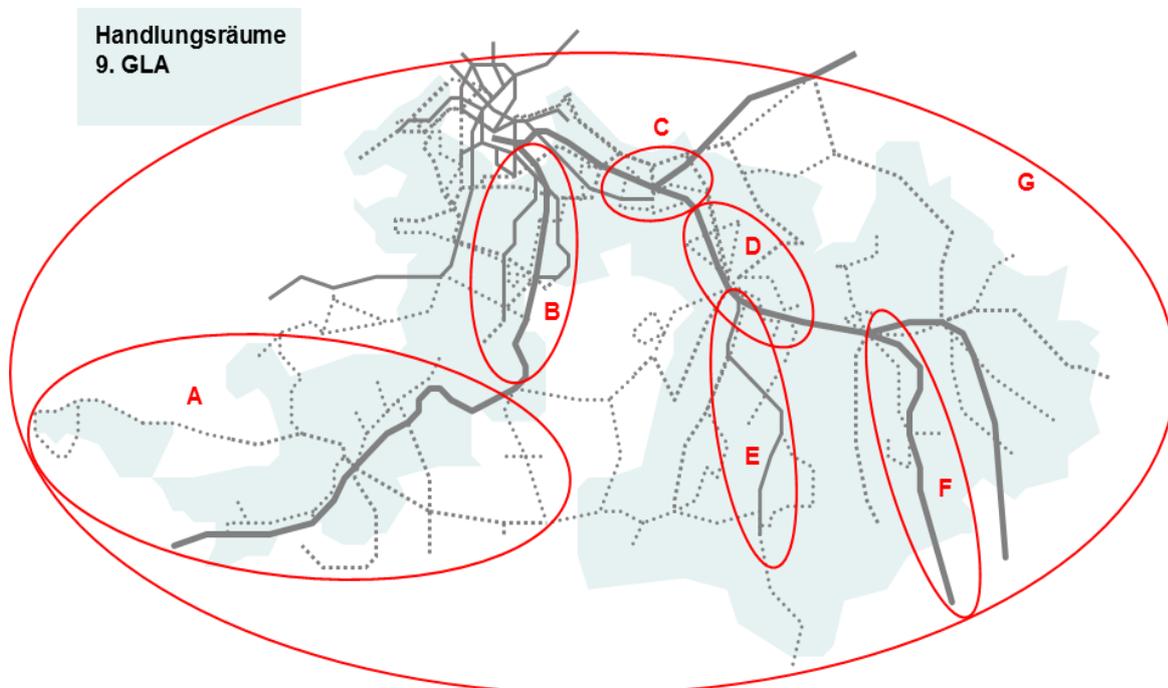


Abbildung 23: Handlungsräume Bus 9. GLA

Handlungsraum		Prüfinhalt / Untersuchungen
A	Busanschlüsse im Laufental	Im Hinblick auf die Einführung des zweiten Schnellzuges im Laufental im Dezember 2023 wird untersucht werden, welche Anpassungen im Busangebot vorgenommen werden müssen.
B	Buskonzept Birsstadt	Nach Vorliegen der Ergebnisse aus der Tramnetzstudie soll für die Birsstadt ein neues Buskonzept erarbeitet werden. Dabei sollen die Erschliessungslücke Reinach, eine Erschliessung von Aesch Nord, der Entwicklungsschwerpunkt Arlesheim Widen sowie eine allfällige Übernahme der Linie 58 in den GLA geprüft werden.
C	ÖV-Optimierung im Raum Pratteln	Die in Kap. 5.2.3 beschriebene ÖV-Optimierung im Raum Pratteln soll im Rahmen des 9. GLA umgesetzt werden. In Verbindung mit der Weiterentwicklung Stadtbus Liestal werden auch die Angebote der Linien 80, 81 sowie der Abschnitt Liestal – Arisdorf – Kaiseraugst der Linie 83 zu überprüfen und gegebenenfalls zu optimieren sein.
D	Weiterentwicklung Stadtbus Liestal	Der Stadtbus Liestal soll weiter in Richtung Zielkonzept entwickelt werden. Hierfür soll in einer zweiten Etappe das Fahrplanangebot sukzessive zum 15'-Takt ausgebaut werden. Dadurch ergeben sich neue Anschlussmöglichkeiten an die Züge in Liestal und die Möglichkeit für Verbindungen ohne Aufenthalt am Bahnhof Liestal.
E	Waldenburgertal	Wegen der Arbeiten für die Umspurung auf Meterspur wird die Linie 19 im Jahr 2022 auf Bus umgestellt. Der Bahnersatzbus wird während dieses Jahres ab Bubendorf dieselbe Linienführung wie die Linie 70 aufweisen und so die Poststrasse in Liestal zusätzlich belasten. Um Behinderungen im Busbetrieb möglichst zu vermeiden, wird zu prüfen sein, ob die Linie 83 vorübergehend oder dauerhaft statt via Wasserturmplatz in beide Richtungen via Kantonalbankkreuzung geführt werden soll.
F	Homburgertal	Um die Wirtschaftlichkeit der S9 zu verbessern, müssen Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung umgesetzt werden. Im Vordergrund stehen dabei Massnahmen, die das öV-Angebot insgesamt verbessern und so zusätzliche Fahrgäste anziehen sollen. Ein abgestimmtes Angebot zwischen Bahn und Bus bildet dabei den Schlüssel zum Erfolg.
G	Nachtnetzlinien	Im 9. GLA sollen die Nachtnetzlinien überprüft und optimiert werden. Zielsetzung dabei ist, das Nachtliniennetz – wo sinnvoll und möglich – den ÖV-Tagesstrukturen anzupassen.

8. Ergebnisse aus dem Vernehmlassungsverfahren

Mit Schreiben vom 17. Mai 2016 wurden alle 86 Gemeinden des Kantons, die Nachbarkantone Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura, das Bundesamt für Verkehr (BAV), die betroffenen TU, die im Landrat vertretenen politischen Parteien sowie Interessensverbände eingeladen, zum Berichtsentwurf (Vernehmlassungsvorlage) betreffend «Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs, Fortführung für die Jahre 2020 und 2021» Stellung zu nehmen. Wer wollte, konnte seine Stellungnahme im Rahmen der Beantwortung eines Fragebogens abgeben.

Mit den Gemeinden wurden nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist drei Verkehrskonferenzen durchgeführt (§ 12 ÖVG) mit dem Ziel, über die Grundlagen des GLA, die Grundzüge des Betriebsangebots und des Finanzprogramms zu informieren und die aufgrund der durchgeführten Vernehmlassung überarbeiteten Punkte aufzuzeigen.

Insgesamt sind 68 Stellungnahmen eingegangen (46 Gemeinden, 4 Nachbarkantone/BAV, 4 TU, 7 Parteien und 7 Interessensverbände). Die Stellungnahmen sind teilweise sehr umfassend formuliert. Eine vollständige Abbildung aller Stellungnahmen würde daher den Rahmen dieser Vorlage sprengen. Aus diesem Grund wurden die nachstehenden Eingaben teilweise stark gekürzt und auf die wesentlichen Punkte beschränkt.

8.1. Gemeinden

30 Gemeinden haben den oben erwähnten Fragebogen ausgefüllt. 11 Gemeinden (Arboldswil, Bubendorf, Frenkendorf, Hölstein, Liestal, Lupsingen, Niederdorf, Reigoldswil, Seltisberg, Titterten und Ziefen) schliessen sich der Stellungnahme der Region «Liestal Frenkentäler plus» an und 7 weitere haben sich in einem Brief zur Vorlage geäußert. Die folgenden Prozentzahlen beziehen sich auf die Beantwortungen mittels Fragebogen.

Ein Grossteil der Gemeinden (93 %) ist mit den **Zielsetzungen** des 8. GLA einverstanden oder eher einverstanden. Anmerkungen:

- Allschwil, Gelterkinden, Grellingen, Oberwil: Die Finanzziele stehen teilweise im Widerspruch zu umweltpolitischen Zielen und übergeordneten Planungsgrundsätzen (Verkehr verträglich gestalten).
- Anwil: Aus Effizienzgründen soll nur eines der Messsysteme KUZU und QMS RPV weiterverfolgt werden.
- Känerkinden: Sichere Anschlussverbindungen sind die wichtigste Zielsetzung.
- Lampenberg: Die Zielsetzungen werden eher abgelehnt, da nur grössere Siedlungsgebiete berücksichtigt werden.
- Rümlingen: Die Prioritätenfolge bei der Kapazitätserweiterung sollte umgekehrt sein, also zuerst die Kapazität der Fahrzeuge erhöhen und erst dann den Takt verdichten.
- Sissach: Die Zielsetzungen sind konsequenter umzusetzen, insbesondere sollten die Kundenanforderungen besser berücksichtigt werden.
- Waldenburg, Wenslingen: Bessere Voraussetzungen für den ÖV in Randregionen gewünscht.
- Wittinsburg: Sämtliche Verkehrsnetze sollen funktionsgerecht aus- oder umgebaut werden.

Die Wahl der **Grundsätze der Angebotsgestaltung** wird vom grössten Teil der Gemeinden (90 %) als richtig oder eher richtig beurteilt. Viele Anmerkungen betreffen das Grundangebot:

- Anwil: Die Grundsätze sind gut, jedoch zu wenig konsequent angewendet.
- Bennwil: Es besteht Bereitschaft, auf die Wochenendkurse zu verzichten, um im Gegenzug das Grundangebot unter der Woche zu verbessern.
- Blauen, Nenzlingen: Die Buslinie 119 ist ins Hauptangebot aufzunehmen und das Angebot auszubauen (z. B. Verbindungen nach 20 Uhr), wobei sich der Kanton am Angebotsausbau finanziell beteiligen soll.

- Buckten, Känerkinden, Läuelfingen, Rümlingen, Wittinsburg: Die Zuordnung der S9 zum Angebotssegment «Mobilitätssvorsorge», für welches in der Regel das Grundangebot gilt, wird kritisiert.
- Gelterkinden, Grellingen, Lampenberg: Das Grundangebot sollte eine minimale Wochenendabdeckung enthalten.
- Wenslingen: Für das Grundangebot sollte grundsätzlich ein 60'-Takt gelten.

Eine grosse Mehrheit der Gemeinden (93 %) ist der Meinung, dass die **Handlungsschwerpunkte** des ÖV-Angebots 2020 – 2021 richtig oder eher richtig wiedergegeben sind. Anmerkungen:

- Anwil, Wenslingen: Bei den Buslinien ab dem Knoten Gelterkinden sollte ebenfalls ein Handlungsschwerpunkt liegen.
- Buckten, Gelterkinden, Känerkinden, Läuelfingen, Sissach, Wittinsburg: Es fehlen konkrete Massnahmen zur Stärkung der S9 und Aussagen bezüglich deren langfristigen Weiterführung.

Mit den **Angebotsverbesserungen und -optimierungen** des ÖV-Angebots 2020 – 2021 ist die überwiegende Mehrheit der Gemeinden (90 %) einverstanden. Anmerkungen (betreffend das Linienkonzept der hinteren Frenkentaler):

- Oberdorf: Es bestehen Zweifel am Nutzen der geänderten Führung der Linie 92.
- Lampenberg: Die Linie 93 ist im Konzept nicht erwähnt.
- Lauwil: Das Angebot der Linie 91 ist zu gering und für Pendler nicht nutzbar.
- Waldenburg: Die Schülerverschiebungen zwischen Oberdorf und Reigoldswil können teilweise nicht mit dem ÖV zurückgelegt werden.
- «Liestal Frenkentaler plus»: Der mit dem 8. GLA umgesetzte Abbau auf den Linien 91, 92 und 93 wird als falsch erachtet. Mit einem Angebotsabbau sinkt auch die Nachfrage, was den strategischen Zielen widerspricht.

Der **Verzicht auf Sparmassnahmen** beim ÖV-Angebot 2020 – 2021 wird grösstenteils begrüsst (86 %), wobei sich eine Minderheit der Gemeinden auch kritisch äussert. Anmerkungen:

- Anwil, Biel-Benken: Hinweis, dass eine Weiterführung der S9 teurer ist als eine Umstellung auf Busbetrieb.
- Buckten: Der Verzicht auf Sparmassnahmen wird begrüsst. Die durch die Umstellung der S9 auf Busbetrieb geringen Einsparungen wären in keinem Verhältnis zu den resultierenden Verschlechterungen des ÖV-Angebots gestanden.
- Muttenz, Wittinsburg: Trotz Verzicht auf Sparmassnahmen soll die Effizienz im ÖV weiter verbessert werden. Entsprechende Massnahmen sind umzusetzen.
- Oberdorf: Die erhöhten Kosten durch den Verzicht auf Sparmassnahmen werden als Problem erachtet.

Bezüglich **weiterer Angebotsverbesserungen oder –optimierungen**, welche in den Zeithorizont des 8. GLA (2020/21) fallen, wünschen viele Gemeinden die Berücksichtigung weiterer Handlungsschwerpunkte:

- Allschwil: Taktverdichtung der Buslinien im Bachgrabengebiet.
- Arlesheim: Die Linie 65 soll künftig im 15'-Takt verkehren. Dabei sind die Anschlüsse auf die S3 in Dornach um insbesondere für die Haltestelle Obesunne weiterhin komfortable Anbindungen zum Bahnhof und Ortskern zu gewährleisten.
- Biel-Benken: Taktverdichtung der Linie 60 vom 30'-Takt zum 15'-Takt nach 20 Uhr und an Sonntagen zwischen Bottmingen und Biel-Benken.
- Bottmingen: Zusätzliche P+R und B+R Abstellplätze.
- Gelterkinden: Realisierung eines Halts des IR37 Basel – Liestal – Sissach – Aarau – Lenzburg – Zürich in Gelterkinden bereits vor 2025.
- Lampenberg: Verbesserung des Angebots auf der Linie 93.
- Muttenz: Bedienung des Asts der Linie 60 Muttenz – Novartis bis 20 Uhr.

- Oberwil: Wiedereinführung eines verbesserten Angebots auf der Linie 61 für Schülerinnen und Schüler über Mittag.
- Pratteln: Rasche Angebotsverbesserungen für die dicht besiedelten Gebiete Rankacker und Gehrenacker, um die vorhandenen Fahrgastpotenziale mit dem ÖV abzudecken. Zudem zusätzliche Halte auf der Linie 84 zwischen Kaiseraugst und Pratteln.
- Reinach: Kapazitätsausbau der Linie 11, z. B. mittels Ausdehnung des Angebots der Linie E11 zu den Hauptverkehrszeiten.
- Sissach: Generelle Erhöhung des Platzangebots in der S-Bahn und Einführung von Nachtangeboten bis nach Olten.
- Therwil: Bessere Erschliessung des Quartiers Lindenfeld nach 20 Uhr und an Sonntagen.
- Wenslingen: Ausdehnung der Betriebszeiten insbesondere abends und nachts.

Das **Finanzprogramm** wird von den Gemeinden mit 93 % deutlich gutgeheissen. Anmerkungen:

- Schönenbuch: Eine Kostenbeteiligung grösserer Konzerne an den ÖV-Kosten ist zu prüfen.
- Oberwil: Die tarifpolitischen Ziele, namentlich Tarifmassnahmen, werden im Finanzprogramm nicht umgesetzt, womit sich die beiden Kapitel widersprechen.

Eine grosse Mehrheit der Gemeinden (79 %) ist mit der **Tarifpolitik** einverstanden oder eher einverstanden. Zu diesem Punkt äussern sich aber auch viele Gemeinden zumindest teilweise kritisch. Dies betrifft insbesondere die Vorgabe, dass teuerungsbedingte Mehrkosten vollumfänglich zulasten der ÖV-Nutzer gehen und nicht anteilmässig zwischen Nutzer und Kanton aufgeteilt werden sollen. Anmerkungen:

- Allschwil, Grellingen, Gelterkinden, Lampenberg, Läfelfingen: Regelmässige Tarifierhöhungen werden abgelehnt. Seitens Läfelfingen wird die Haltung mit den höheren Steuerabzügen beim U-Abo und damit verbundenen Steuerausfällen, insbesondere auch auf Gemeindeebene, begründet.
- Biel-Benken, Häfelfingen, Pfeffingen, Reinach, Sissach, Waldenburg, Wittinsburg: Es bedarf eines sorgfältigen Umgangs mit Tarifierhöhungen, um die Zielsetzungen nicht zu gefährden. Die Tarifierhöhungen sollen höchstens im Rahmen der Teuerung steigen. Darüber hinausgehende Tarifierhöhungen sind nur durch eine Angebotsverbesserung vertretbar.
- Buckten, Häfelfingen, Känerkinden, Läfelfingen, Rümelingen: Der Kanton wird aufgefordert, sich beim TNW für eine Gebietserweiterung des TNW bis Olten via die S9 einzusetzen.
- Gelterkinden: Eine Zonierung des U-Abos wird abgelehnt.
- Schönenbuch: Das Mitführen von Kinderwagen in den Hauptverkehrszeiten sollte kostenpflichtig sein, um den ÖV zu entlasten.

Die meisten Gemeinden (90 %) sind mit den **Weiterentwicklungen im schienengebundenen Regionalverkehr** und den damit verbundenen Infrastrukturprojekten einverstanden (Kapitel 7.1). Anmerkungen:

- Aesch: Der 15'-Takt Basel – Aesch ist mit Nachdruck voranzutreiben.
- Allschwil: Die Gemeinde verfügt heute über keinen Bahnhof. Eine neue Haltestelle Morgartenring ist für die Gemeinde daher von grosser Bedeutung wird begrüsst.
- Grellingen: Die Verbindung Laufen – Liestal sollte auch in Zukunft umsteigefrei möglich sein.
- Häfelfingen, Läfelfingen: Vorschlag, die S3 zwischen Sissach und Olten aufzuteilen und einmal stündlich via Gelterkinden und einmal stündlich via Läfelfingen verkehren zu lassen.
- Känerkinden, Wenslingen, Wittinsburg: Eine raschere Umsetzung der Verlängerung der S2 über Liestal hinaus durch das Homburgertal nach Olten wird gewünscht.
- Lampenberg: Die nachteiligen Entwicklungen sollten auch aufgeführt werden.
- Oberdorf: Es stellt sich die Frage, ob eine trinationale S-Bahn so prioritär vorangetrieben werden muss.
- Pratteln: Die Umsetzung der Tramverlängerung ins Gebiet Salina Raurica hat zeitnah zu erfolgen.
- Schönenbuch: Der Schienenanschluss des EAP wird abgelehnt.

Die aus heutiger Sicht ermittelten **Handlungsräume für den 9. GLA im Busbereich** (Kapitel 7.3) werden von einer Mehrheit der Gemeinden (84 %) nicht bestritten. Viele Gemeinden sehen jedoch zusätzliche Handlungsschwerpunkte für den 9. GLA:

- Aesch: Für Aesch Nord ist bereits vor dem 9. GLA ein Buskonzept zu erarbeiten.
- Allschwil: Im Gebiet Bachgraben besteht Bedarf für ein neues ÖV-Angebotskonzept.
- Anwil: Der Entscheid zur Nicht-Umstellung der S9 ist zu kippen und die freiwerdenden Mittel im Raum Gelterkinden einzusetzen.
- Gelterkinden, Wenslingen: Ein Handlungsfeld Buslinien im Raum Gelterkinden ist aufzunehmen.
- Häfelfingen: Touristische Ausflugsziele sollten vermehrt berücksichtigt werden.
- Grellingen: Ein Handlungsschwerpunkt für eine bessere ÖV-Erschliessung des Westens von Grellingen ist aufzunehmen.

Folgende **weitere Anliegen** werden von den Gemeinden hervorgebracht:

- Biel-Benken: Die Anschlüsse in Bottmingen zwischen den Linien 34 und 60 sollten verbessert werden.
- Buckten, Känerkinden, Läuelfingen: Der Kanton wird aufgefordert, die Trassenpreise der S9 neu zu verhandeln.
- Känerkinden, Rümlingen, Wittinsburg: Das Busangebot im Homburgertal darf nicht unter einer Attraktivitätssteigerung der S9 nicht leiden.
- Pratteln: Die Wiedereinführung eines Fernverkehrshalts wird gewünscht.
- «Liestal Frenkentäler plus»: Die Fernverkehrsanschlüsse in Liestal werden kritisiert:
 - Der Verlust der Fernverkehrsanschlüsse der WB im Jahr 2005 und der Buslinie 70 im Jahr 2018 Richtung Mittelland ist eine Katastrophe. Eine Verdichtung des Angebots auf einen 15'-Takt würde die Situation deutlich verbessern. Alternativ sollte geprüft werden, den IC61 halbstündlich in Liestal halten zu lassen.
 - Die mit dem STEP 2025 vorgesehene wegfallende Direktverbindung des IR27 nach Luzern wird als Verschlechterung des Fernverkehrsangebots angesehen. Ebenfalls kritisch beurteilt wird die Fahrzeitverlängerung des IR37 Richtung Zürich durch den zusätzlichen Halt in Gelterkinden.
 - Die Angebotsvorstellung der SBB zum STEP 2030/35 sieht für Liestal Verschlechterungen des Fernverkehrsangebots vor. Sie wird daher nicht unterstützt.
 - Über alle künftigen Ausbauschritte wird mindestens die Beibehaltung des IST-Zustands für die Fernverkehrsverbindungen ab Liestal gefordert, d. h. jeweils eine schnelle stündliche Verbindung nach Zürich, Bern und Luzern.

8.2. Nachbarkantone und BAV

Ausser dem Kanton Jura haben sich sämtliche Nachbarkantone und das BAV zum Entwurf der Landratsvorlage geäussert.

Der **Kanton Aargau** ist mit der vorliegenden Landratsvorlage einverstanden:

- Die Bestrebungen seitens BL, den KDG im TNW zu steigern, werden unterstützt.
- Ebenfalls unterstützt werden generelle Überlegungen zu Tarifierhöhungen und zum Einzonentarif. Längerfristig sollten sich die diversen Verbände bezüglich Tarifniveau angleichen, da ansonsten eine dringend geforderte, nationale Tarifharmonisierung auf längere Zeit kaum umzusetzen ist.
- Zu den aufgezeigten Entwicklungen gemäss Kapitel 7.1 herrscht Konsens.
- Eine partnerschaftliche Beteiligung an der Entwicklung im Handlungsraum C (Pratteln – Rheinfelden) ist vorgesehen.

Der **Kanton Basel-Stadt** ist mit der vorliegenden Landratsvorlage ebenfalls grundsätzlich einverstanden. Er bedankt sich für die gute Zusammenarbeit auf fachlicher Ebene:

- Der Verzicht auf Sparmassnahmen wird begrüsst.
- Die Führung der künftigen Linie 12 via Centralbahnplatz ist von der dortigen Entflechtung abhängig. Voraussetzung ist der Bau der Tramverbindung Claragraben (Linie 8 via Wettsteinbrücke).
- Tarifierhöhungen sind vorsichtig anzugehen. Eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs aufgrund von unausgewogenen bzw. überhöhten Tarifmassnahmen ist zu vermeiden.
- Die aufgelisteten und in der Planungsregion Nordwestschweiz abgestimmten Weiterentwicklungen im schienengebundenen Regionalverkehr werden mitgetragen.

Der **Kanton Solothurn** äussert sich wie folgt:

- Da der Landrat die Anzahl Kurspaare einer Linie beschliesst, besteht nur eine geringe Flexibilität bei Optimierungen im Angebot im Rahmen eines Fahrplanverfahrens. Es wird daher ein höherer Freiheitsgrad zumindest für Linien erwartet, die hauptsächlich der Kanton Solothurn bestellt.
- Für den Zeithorizont 2020/2021 besteht Bedarf für leichte Optimierungen des Angebots am Dorneckberg. Entsprechende Wünsche wurden im Fahrplanverfahren von Gemeinden, Schulen, Privatpersonen geäussert und auch auf Initiative von BL zur Diskussion gestellt worden. Solothurn ist bereit, sinnvolle Umsetzungsvorschläge zu prüfen. BL sollte daher einen entsprechenden Handlungsspielraum vorsehen.
- Die Betriebsoptimierung Dornach (Kap. 5.2.2) wird begrüsst. Sie erlaubt, beim Ortsbus Dornach (Linie 66) auch abends sowie sonntags den Halbstundentakt einzuführen. Über die Mehrkosten dieser Angebotsverbesserung wird der Kantonsrat voraussichtlich im Juni 2019 beraten.
- Der Volksentscheid der Baselbieter Bevölkerung zur S9 wurde zur Kenntnis genommen. Der Kanton Solothurn wird sich auch weiterhin an den Betriebskosten im Umfang von gut 30 % beteiligen. Wegen des ungenügenden KDG wird ein gemeinsames Vorgehen mit dem Kanton BL zur Attraktivitätssteigerung der Linie unterstützt.

Das **BAV** nimmt die Angebotsänderungen zur Kenntnis. Es weist darauf hin, dass die aktuellen Kantonsbeteiligungen gemäss Art. 30 des Personenbeförderungsgesetzes ([PBG; SR 745.1](#)) noch bis und mit Fahrplanjahr 2019 gültig sind und somit für die zwei Fahrplanperioden 2020/2021 und 2022/2023 aktualisiert werden müssen. Die aktuelle Berechnung der neuen Kantonsbeteiligungen hat für Basel-Landschaft Stand heute keine Änderungen ergeben. Jedoch können bis zur Festlegung der definitiven Kantonsbeteiligungen noch kleinere Korrekturen erfolgen. Im Rahmen der Anhörung zur Anpassung des Anhangs der ARPV erhalten alle Kantone die Gelegenheit, sich dazu zu äussern.

8.3. Transportunternehmen

Mit Ausnahme der SBB haben alle im Kanton BL tätigen TU Stellung genommen. Alle sind mit dem Entwurf der Landratsvorlage grundsätzlich einverstanden.

Die **AAGL** weist auf folgende Punkte hin:

- Die Schaffung guter Voraussetzungen für eine hohe Betriebszuverlässigkeit und -stabilität des strassengebundenen ÖV wird unterstützt.
- Neben dem Hauptangebot A und dem Grundangebot B fehlt ein weiterer Angebotsbereich für lokale Erschliessungen (Ortsverkehr).
- Die Baustelle an der Gasstrasse in Liestal kann voraussichtlich erst im Verlaufe des Jahres 2020 abgeschlossen werden. Daher sollte die Anpassung der Führung der Linie 80 erst per Fahrplanwechsel im Dezember 2020 umgesetzt werden.
- Im Kapitel 2.3.4 «Nachfrage und Angebot» der Ausgangslage wird die Nachfrage auf der Buslinie 82 mit weniger als fünf Personen pro Fahrt als ungenügend bezeichnet. Die Nachfrage

ist seit Betriebsbeginn stetig gestiegen. Im Jahr 2017 nutzten bereits mehr als 5 Personen pro Fahrt den Bus, sie sassen allerdings nicht gleichzeitig im stärksten Querschnitt im Bus.

- Kapitel 2.5 «Erfolgskontrolle Kostendeckung» Tabelle auf Seite 20: Linien 70, 80 und 83: Der Hauptgrund für die per 2019 (eigentlich 2018) sinkenden Kostendeckungsgrade liegt bei der neuen Einnahmenverteilung des TNW. Diese bewirkt bei der AAGL im Durchschnitt eine Senkung des Deckungsgrades um ca. 5 Prozentpunkte.

Seitens **BLT** sind folgende Bemerkungen eingegangen:

- Das zentrale Kundenbedürfnis «Zuverlässigkeit» setzt einen pünktlichen ÖV voraus. Die Verspätungen und Anschlussbrüche insbesondere bei den tangentialen Buslinien sind daher mit geeigneten (Infrastruktur-) Massnahmen zu reduzieren.
- Die Absicht, die finanziellen Mittel so einzusetzen, dass eine optimale Ausschöpfung resultiert und die TU angehalten werden, die Effizienz ihrer Angebote zu steigern, wird unterstützt. Es wird aber auch festgestellt, dass die Tarife heute ein Niveau erreicht haben, bei dem der Spielraum nach oben ausgeschöpft scheint. Tariferhöhungen sind daher mit Vorsicht und Augenmass umzusetzen. Das Einzonenmodell des U-Abos sollte ohne Not nicht geändert werden.
- Die Betriebsoptimierung Dornach wird begrüsst. Sie ist Voraussetzung zur Attraktivitätssteigerung der wichtigen Tangentialbuslinie 64. Aufgrund der regionalen Bedeutung der Buslinie 65 sollte für diese eine Verdichtung zum 15'-Takt geprüft werden.
- Die geänderten Führungen der Linien 91 und 92 haben sich bewährt und sollen daher wie vorgeschlagen ins Regelangebot aufgenommen werden.
- Hinblickend auf den 9. GLA wird auf die Neubeschaffung von Tramfahrzeugen für den Ersatz der auf den Linien E11 und 17 eingesetzten Schindlertrams hingewiesen. Diese werden 2023 rund 45 Jahre alt sein und müssen ersetzt werden.
- Die BLT ist mit dem Finanzprogramm einverstanden. Sie will zu den produktivsten Unternehmen der Schweiz gehören und erachtet es deshalb als selbstredend, Sparpotenziale zu erkennen und diese umzusetzen.

Die **BVB** hat folgende Hinweise:

- Einer Führung einer neuen Linie 12 entlang der Stammlinie 11 wird zugestimmt. Voraussetzung ist, dass dadurch das Entlastungsziel (max. fünf Linien im 7.5'-Takt) nicht gefährdet wird. Der im GLA erwähnte Zeithorizont nach Inbetriebnahme der Tramverbindung Claragraben ist demnach richtig.
- Der Verzicht auf Sparmassnahmen wird begrüsst. Ein ÖV-Abbau würde sich negativ auf den Modal-Split auswirken.
- Überlegungen zur kurzfristigen Angebotsverbesserung im Raum Allschwil Letten in Richtung Stadt und im Bachgraben im Zusammenhang mit der Entwicklung «Baselink» werden vermisst. Insbesondere im Spätverkehr ist das Angebot der Buslinie 33 (30'-Takt) nicht mehr marktfähig.
- Solange es im TNW nur das Einzonen-U-Abo gibt, sieht die BVB kaum noch Spielraum für teuerungsbedingte Tariferhöhungen. Bereits heute wird festgestellt, dass das U-Abo von Pendlern, welche nur kurze Stadtstrecken zurücklegen, als teuer oder zu teuer empfunden wird.

Die **PostAuto AG** bringt folgende Punkte ein:

- Nur durch Effizienzsteigerungen und Mehreinnahmen lässt sich eine Linie nicht verbessern. Eine eher schlechte Linie kann nur durch eine Investition in Angebotsoptimierungen zusätzliche Fahrgäste anlocken und so einen Beitrag zur Sanierung leisten.

- Beim Verzicht auf Sparmassnahmen ist darauf zu achten, dass dieser nicht als eine Bevorteilung des ÖV gegenüber dem MIV verstanden wird. Dies würde sonst negative Stimmung gegen den ÖV provozieren.
- Es fehlt ein Handlungsschwerpunkt Optimierung Linie 119 im Laufental. Diese Linie wurde seit Jahren nicht mehr angepasst und benötigt dringend eine Aufwertung. Seit den letzten Anpassungen haben sich Schulstandorte verschoben und die Fahrzeiten entsprechen wegen der zunehmenden Verkehrsbelastung nicht mehr der Realität.
- Die Tarifpolitik wird unterstützt. Es ist zu hoffen, dass bald alle Fahrgäste im TNW zur Einsicht gelangen, dass Tarifmassnahmen im TNW für die Finanzierung und Weiterentwicklung eines funktionierenden und effizienten ÖV notwendig sind.
- Der Doppelspurausbau im Laufental und die damit verbundenen Optimierungen des Busknotens in Laufen ab 2024 werden begrüsst. Hierfür sollten zusätzliche Ressourcen bereitgestellt werden.

8.4. Parteien

Alle im Landrat vertretenen Parteien mit Ausnahme der BDP und der Grünen-Unabhängigen haben zum Entwurf der Landratsvorlage Stellung genommen.

Schweizerische Volkspartei SVP

- Es wird kritisiert, dass die dargelegten Grundsätze (Ziff. 3.1) einseitig auf eine längerfristige Verdrängung des Individualverkehrs ausgelegt sind. Eine Äusserung zum Verhältnis zwischen dem öffentlichen und dem individuellen Verkehr fehlt.
- Die fortgesetzte Anpassung der Betriebszeiten entsprechend dem realen aktuellen Verkehrsverhalten wird begrüsst. Hingegen ist das Grundangebot aufgrund der Kantonsfinanzen und aus Gründen der Effizienz und Wirtschaftlichkeit von mindestens 9 auf mindestens 6 tägliche Kurspaare zu reduzieren.
- Der mit einem zu erwartenden Fahrgastzahlenanstieg begründete Kapazitätsausbau im Stadtbusnetz Liestal wird abgelehnt. Kapazitätsausbauten sollen nicht „auf Vorrat“ erfolgen.
- Es wird davon ausgegangen, dass die Mehrabgeltungen für das Rollmaterial der S-Bahn-Zusatzzüge betriebs- und sicherheitstechnisch zwingend sind und nicht überwiegend der Steigerung des Komforts und damit der Attraktivität der S-Bahn dienen.
- Die Ablehnung der Umstellung der S9 auf Busbetrieb wird akzeptiert. Gleichwohl kann im Rahmen des GLA 2020-2021 nicht auf die Prüfung von Sparmassnahmen verzichtet werden.
- Generell wird eine Auseinandersetzung mit den Kostendeckungsschwellen für die Weglassung oder Überprüfung eines Angebots vermisst. Sämtliche Linien mit einem Kostendeckungsgrad von unter 35 % sind so bald als möglich einer Überprüfung auf kostensenkende Massnahmen zu unterziehen. Dies betrifft insbesondere jene Linien, bei welchen sich der Bund nur an einem Teilangebot beteiligt.
- Eine Steigerung der Beteiligung der Nutzer an den ÖV-Kosten ist zwingend. Auch die Höhe der U-Abo-Subventionen ist deshalb künftig regelmässig zu überprüfen.
- Für ein reibungsloses Nebeneinander von ÖV und Individualverkehr wird der Schienenverkehr als geeigneter als der strassengebundene Busverkehr erachtet. Der Ausbau des regionalen Schienenverkehrs wird deshalb grundsätzlich befürwortet, soweit dieser den Grundsätzen der SVP Baselland zum ÖV entspricht.
- Die Viertelstundentakte Basel-Liestal und Basel-Aesch sowie der Doppelspurausbau Laufental erscheinen zur Entlastung des regionalen Strassenverkehrs sinnvoll.
- Der Busverkehr belastet den Individualverkehr, ist notorisch unzuverlässig und krankt vielerorts an mangelnder Wirtschaftlichkeit. Dementsprechend ist beim weiteren Ausbau des Busnetzes Zurückhaltung geboten.

Sozialdemokratische Partei SP

- Die Zielsetzungen werden grundsätzlich begrüsst, jedoch fehlt eine Zielsetzung beim Modalsplit zugunsten des ÖV. Dieser soll auf mindestens 35 % erhöht werden, wobei insbesondere beim Freizeit- und Einkaufsverkehr Nachhol- und Handlungsbedarf besteht.
- Priorität haben die Realisierung der Tramverlängerungen, die Erschliessung der Entwicklungsgebiete und das Herzstück. Die Bahnanbindung des EAP lehnt die SP ab, da die damit einhergehende Förderung der Vielfliegerei ökologisch nicht vertretbar ist.
- Das trinationale Ticketing soll weiter verbessert und vereinfacht werden.
- Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität der Busse sollen zusätzliche Massnahmen ergriffen werden.
- Die Gliederung der Angebotssegmente wird unterstützt. Im inneren Korridor sollte der Takt mindestens 15' betragen, damit der ÖV einen namhaften Beitrag zur Entlastung des Strassenverkehrs leisten kann.
- Ein Handlungsschwerpunkt Muttenz Polyfeld fehlt.
- Die Linienführung des 78ers und des 80ers werden begrüsst, ebenso die Prüfung einer Führung der Buslinie 83 via Kantonalkreuzung.
- Folgende generellen Massnahmen werden gefordert:
 - Kombinierte Mobilität (B+R und P+R)
 - Attraktive Tramverlängerungen
 - Verdichtung der Takte (mind. 30'-Takt) auf ländlichen Entwicklungsachsen
- Folgende Punkte sollen ergänzt werden:
 - 15'-Takt S-Bahn Basel-Aesch (gleichzeitige Realisierung mit Doppelspurausbau)
 - Vorfinanzierung von neuen S-Bahn Haltestellen
 - Buskonzept Aesch Nord (nicht erst im 9. GLA)
 - Durchgehender 7.5'-Takt der Tramlinie 14 zwischen Muttenz und Pratteln
 - Verdichtung der Buslinien 47 und 60 als Zubringer zur Fachhochschule in Muttenz
 - Verdichtung der Buserschliessung Salina Raurica
 - 15'-Takt für die Buslinie 60 ab Oberwil nach Biel-Benken auch nach 20 Uhr
 - Massnahmen zur Nachfragesteigerung der S9 (Umsetzung der Forderungen aus den überwiesenen Postulaten).
 - Übernahme der Buslinie 58 in den 8. GLA und Verlängerung zum Sportmuseum
 - Erhalt der Schnellzughalte in Liestal und in Sissach, zusätzlicher Schnellzughalt in Gelterkinden, Einführung von Schnellzughalten in Pratteln und Dornach-Arlesheim
 - Klassifizierung der Stadt Liestal als B-Zentrum gemäss BAV und ARE.
 - Stärkung der Buslinie 70
- Eine Zonierung des U-Abos wird abgelehnt. Das Einzonenmodell ist ein Erfolgsgarant. Eine Ergänzung mit Ausführungen zur Initiative «Ja zum U-Abo!» wird gefordert.
- In Bezug auf die Tarifpolitik soll die Nachfrage erhöht werden, nicht die Tarife. Dies soll mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs geschehen.
- Die künftigen Entwicklungen werden grösstenteils begrüsst, insbesondere der Viertelstundentakt Basel-Liestal, der Doppelspurausbau Laufental und das Wendegleis Aesch. Weiter braucht es eine baldige Realisierung des Herzstücks.
- Es wird erwartet, dass der 9. GLA im Gegensatz zu dieser Überarbeitung im Zeichen eines ÖV-Ausbaus steht. Dass die Bevölkerung einen gestärkten ÖV wünscht, hat sie mehrfach deutlich gemacht (U-Abo-Initiative, S9-Abstimmung, 70er-Petition etc.).

FDP Die Liberalen

- Der Verzicht auf Sparmassnahmen wird nicht unterstützt. Das vom Landrat gesetzte, finanzpolitische Ziel wird mit dem 8. GLA nicht erreicht. Der Kostendeckungsgrad ist rückläufig und wird gemäss Ausführungen des 8. GLA weiterhin rückläufig sein. Der Fokus muss im ÖV darauf gesetzt werden, dass der Kostendeckungsgrad gesteigert wird.
- Folgende Handlungsschwerpunkte fehlen:

- Steigerung des Kostendeckungsgrades der S9. Die Parallelführung von Bahn und Bus im Homburgertal stellt ein Überangebot dar.
- Steigerung des Kostendeckungsgrades, indem vom Bund festgestellte Überangebote auf den Linien 61, 63, 64, 68, 69, 92, 117 und 119 sowie schlecht ausgelastete Kurse in NVZ und RVZ reduziert werden.
- Prüfung des Einsatzes von Ruftaxis in ländlichen Gebieten, v.a. in RVZ und NVZ
- Pilotbetrieb für selbstfahrende Busse
- Kostenseitig wird die Einführung des Benchmarkverfahrens für die TU begrüsst.
- Sowohl aus Preis-/Leistungsüberlegungen als auch im Vergleich zu anderen Tarifverbänden ist der Preis für das U-Abo zu tief angesetzt.
- Die Haltung des Kantons, dass sich die Nutzer an den steigenden Kosten des ÖV beteiligen müssen, wird ausdrücklich unterstützt.
- Der Verkehrsknotenpunkt und Kantonshauptort Liestal darf im Rahmen des STEP AS 2025 nicht vom Fernverkehr abgehängt werden. Der Kanton wird aufgefordert, sich bei Bund und SBB dafür einzusetzen, dass in Liestal weiterhin gleich viele Schnellzüge halten wie zuvor.

Christlichdemokratische Volkspartei CVP

- Die CVP ist mit den definierten Zielen grundsätzlich einverstanden. Mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln soll weiterhin ein attraktives ÖV-Angebot aufrechterhalten, optimiert und wo zweckmässig ausgebaut werden.
- Ein wesentlicher Punkt für die Attraktivität des ÖV liegt in der Fahrplanstabilität. Mit entsprechenden Massnahmen ist der ÖV im Strassenraum vermehrt zu priorisieren.
- Im Grundsatz herrscht Einverständnis mit der Angebotsgestaltung. Für die ländlichen Entwicklungsachsen gilt es mittelfristig eine Taktverdichtung auf 15' in HVZ und auf 30' in NVZ anzustreben.
- Die vorgeschlagenen Angebotsoptimierungen sind schlüssig. Ob sie wirklich eine Verbesserung bewirken, soll nach Inbetriebnahme überprüft werden.
- Es wird bedauert, dass die Umstellung der S9 auf Busbetrieb nicht möglich ist. Es muss nun versucht werden, den Bahnbetrieb zu optimieren und mit geeigneten Massnahmen den Kostendeckungsgrad anzuheben. Hierzu steht auch die Bevölkerung im Homburgertal in der Pflicht, die S9 mehr zu nutzen.
- Es würde begrüsst, wenn noch vermehrt Angebote der Gemeinden, wie z.B. Ortsbusse oder Ruftaxis, die vielseitigen Bedürfnisse abdecken.
- Die Stossrichtung des Finanzprogramms wird unterstützt. Sparpotenziale bei den TU werden weiterhin als möglich erachtet (z.B. kleinere, bedarfsgerechtere Fahrzeuge).
- Von einer Zonierung des U-Abos ist abzusehen. Diese Massnahme ist im Baselbiet kaum mehrheitsfähig und dürfte die Erfolgsgeschichte des U-Abos in Frage stellen.
- Im Grundsatz herrscht Einverständnis mit der Tarifpolitik. Die Aufhebung der Subventionen des U-Abos kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht umgesetzt werden. Der Anteil von nahezu 30 % U-Abo-Besitz in der Bevölkerung soll wenn immer möglich beibehalten, wenn nicht sogar ausgeweitet werden.
- Es ist zu prüfen, inwiefern die Gemeinden bei einem sehr tiefen Kostendeckungsgrad in die Pflicht genommen werden können, z.B. über den Finanzausgleich.
- Als langfristiges Ziel muss die Realisierung des Herzstücks zwingend und prioritär im Fokus stehen.
- Der Handlungsraum für den 9. GLA im Bereich Busbetrieb scheint zweckmässig.
- Die CVP ist überzeugt, dass mit der Umsetzung des 8. GLA die Attraktivität des ÖV erhalten bleibt und aufgrund der steigenden Verkehrsmengen beim Individualverkehr der Umsteigeeffekt bzw. der Auslastungsgrad nochmals erhöht werden kann.

Grüne

- Die Planungsgrundsätze sind nach wie vor richtig und unverzichtbar. Sie sollen konsequent umgesetzt werden.

- Zu den Finanzziele herrscht kein Einverständnis, da diese nach wie vor die Umsetzung der Planungsgrundsätze verhindern. Das Argument, wonach der strassengebundene ÖV auch vom Strassenausbau profitiert, hält nicht stand. In Umsetzung vor allem von §14 USG müsste Strassenraum zu Gunsten des ÖV umgewidmet, statt neu gebaut werden.
- Es fehlen Handlungsschwerpunkte zur Anschlussqualität und zur Erschliessung neuer Nachfragepotenziale. Die aktive Suche nach Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖV wird vermisst.
- Der Verzicht auf Sparmassnahmen wird begrüsst, jedoch ist der GLA immer noch zu stark von diesen geprägt. Bereits getätigte Sparmassnahmen sollten überprüft und allenfalls rückgängig gemacht werden.
- Folgende Angebotsverbesserungen und –optimierungen fehlen im 8. GLA:
 - Regelbetrieb der S-Bahn-Haltestelle St. Jakob (in Abstimmung mit QP Hagnau)
 - Vorziehen der geplanten Änderungen für den 9. GLA im Raum Aesch: 15'-Takt der S-Bahn bis nach Aesch, Buskonzept Aesch Nord, Verlängerung Tramlinie 12 bis Aesch.
 - Schnellzughalte in Pratteln und Dornach-Arlesheim sowie ein zusätzlicher Halt in Gelterkinden. Die bisherigen Halte in Liestal und Sissach müssen garantiert bleiben.
 - Massnahmen zur Nachfragesteigerung bei der S9.
 - Überarbeitung bzw. Ausbau des Nachtnetzes (nicht erst im 9. GLA).
 - Abstimmung der Buslinie 70 auf Schnellzughalte in Liestal.
 - Bessere Erschliessung von Biel-Benken mit der Buslinie 60.
 - Erweiterung des U-Abo Geltungsbereiches mindestens bis Olten und Delémont.
 - Die Trammerschliessung Salina Raurica hätte bereits im 7. GLA umgesetzt werden sollen. Der im Spezialrichtplan Salina Raurica geforderte, möglichst gute Modal-Split muss mit einem entsprechenden ÖV-Angebot von Anfang an sichergestellt werden.
 - Entgegen den Ausführungen im 7. GLA fehlt eine Verbesserung der Erschliessung Schweizerhalle, insbesondere für den morgendlichen Schichtwechsel. Der Mangel besteht seit Jahren und missachtet damit die Richtplan-Vorgaben und gesetzliche Bestimmungen für Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung.
- Der öffentliche Verkehr im Baselbiet braucht wieder Schub, um eine echte Alternative zum MIV zu gewährleisten. Diese Investitionen zahlen sich mehrfach aus, wenn dadurch auf Strassenausbauten verzichtet und der Strassenunterhalt reduziert werden kann.
- Die Bestrebungen zu einer Zonierung des U-Abo werden abgelehnt. Ein klares Bekenntnis der Regierung zum U-Abo fehlt.
- Die Tarifpolitik, welche darauf abzielt, den ÖV zu verteuern, wird abgelehnt. Im Gegenteil muss die Attraktivität des ÖV gesteigert werden, damit der MIV nicht weiter zunimmt und die Klimaziele erreicht werden können.
- Zur Weiterentwicklung des schienengebundenen RPV und den damit verbundenen Infrastrukturmassnahmen herrscht Konsens. Hingegen wird die Bahnanbindung des EAP abgelehnt, da sie zu einer höheren Belastung der Region Basel führt. Zudem muss sich die Schweiz unverhältnismässig an einer Verbindung beteiligen, die im Ausland liegt. Die Busanbindung ist völlig genügend.
- Die Handlungsspielräume für den 9. GLA sind zweckmässig, allerdings fehlt der Handlungsraum Leimental mit den Verbindungen nach Allschwil und Reinach/Dornach. Die Tangentialverbindungen sind wegen den wachsenden Gewerbegebieten Bachgraben und Kägen sowie der Gymnasiumstrategie zu stärken.
- An geeigneten Orten sind P+R und B+R Stationen sowie Ladestationen für E-Mobilität zu errichten.

Evangelische Volkspartei EVP

- Bei der Zielsetzung ist der Punkt «Reduktion oder Aufhebung von Angeboten ohne entsprechende Nachfrage» differenziert zu betrachten. Vor der Streichung ist zu prüfen, wie Verbesserungen möglich sind.

- Beim Grundangebot B ist eine minimale Wochenendabdeckung als Mobilitätsvorsorge unabdingbar.
- Der Handlungsschwerpunkt Anschluss beider Frenkentäler ans Mittelland fehlt.
- Die neue Linienführung der Buslinie 92 soll vor dem nächsten GLA überprüft werden.
- Bezüglich des unter im Kap. 5.3 erwähnten neuen Rollmaterials erstaunen die enorm hohen Kosten, zumal nur Verdichtungskurse betroffen sind.
- Tarifierhöhungen betreffen vor allem die Schwächsten der Gesellschaft; schlussendlich werden die Kosten einfach umgewälzt.
- Der ÖV sollte nicht nur unter finanziellen Gesichtspunkten angeschaut werden. Wichtig ist auch der Einfluss auf Wirtschaftsstandorte, Wohnorte und als Folge davon auf die Verteilung der Sozialkosten.
- Die Punkte 2 und 3 der tarifpolitischen Ziele (Kap. 6.2.4) sind gesamtgesellschaftlich zu betrachten. Hier muss Fairness bezüglich ÖV und MIV herrschen. Der MIV deckt mit seinen Abgaben ebenso nur einen kleinen Teil der verursachten Kosten ab.
- Trotz Sparzeiten sind Umweltaspekte gemäss §1 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs weiterhin gebührend zu berücksichtigen.
- Die im Ausblick erwähnten Änderungen im STEP 2025 heben nur die positiven Punkte hervor. Nachteile wie die Reduktion der Fernverkehrshalte im Liestal sind nicht aufgeführt.

Grünliberale Partei GLP

- Die Finanzziele werden zu stark gewichtet. Das oberste Ziel der ÖV-Planung liegt in der Optimierung des Verbrauchs an (ökologischen) Ressourcen.
- Es ist unbefriedigend, dass Massnahmen zur Entlastung der Tramlinie 11 erst nach einer Realisierung der (noch nicht beschlossenen) Tramverbindung Claragraben vorgesehen sind.
- Der Ansatz, dass teuerungsbedingte Mehrkosten durch die Nutzer alleine getragen werden und somit die staatlichen Beiträge nominal eingefroren werden, wird abgelehnt.
- Die Analyse, dass der Preis des U-Abos nicht erhöht werden kann, ist zutreffend.
- Tarifierhöhungen werden aufgrund der bereits teuren Tarife abgelehnt. Eine gerechtfertigte stärkere Belastung der Intensivnutzer setzt die Einführung eines neuen, stärker an der Nutzung orientierten Tarifsystems voraus. Die Kosten zusätzlicher Angebote sind grundsätzlich von deren Nutzern zu tragen.
- In der langfristigen Planung ist der Kostenseite (Betriebskosten) vermehrt Beachtung zu schenken.
- Es scheint zweifelhaft, ob für die Durchbindung sämtlicher S-Bahnen nach D/F gemäss Angebotskonzept 2030 eine genügende Nachfrage besteht. Hingegen fehlen direkte Verbindungen auf CH-Seite, z.B. zwischen Birs- und Ergolzthal.

8.5. Interessensverbände

Die Interessensverbände haben wie folgt Stellung genommen:

Handelskammer beider Basel:

- Die Handelskammer beider Basel ist mit dem Entwurf der Landratsvorlage mehrheitlich einverstanden.
- Es fehlt der Aspekt Multimodalität, insbesondere die Verknüpfung des ÖV mit dem MIV.
- Die Angebotsverbesserungen sollten vor allem eine ausreichend grosse Nachfrage und einen hohen KDG haben. Neue Angebote sind vor ihrer Einführung hinsichtlich dieser beiden Kriterien zu analysieren und gegebenenfalls darauf zu verzichten. Auch zukünftig soll dem Grundsatz, dass Angebote ohne entsprechende Nachfrage aufgehoben oder reduziert werden, Rechnung getragen werden.
- Der Verzicht auf eine massvolle Erhöhung der Tarife wird kritisch gesehen, insbesondere hinsichtlich eines möglichst hohen Kostendeckungsgrads. Eine Strukturierung des

Tarifsystems, welche die unterschiedliche Nutzung des Mobilitätsangebots berücksichtigt, wird befürwortet.

- Die Handelskammer beider Basel ist mit der dargestellten Weiterentwicklung des schienengebundenen Regionalverkehrs einverstanden. Insbesondere beim Herzstück ist eine rasche Realisierung voranzubringen. Hierfür müssen in der Botschaft zum STEP AS 2035 mindestens Projektierungsmittel gesprochen werden, um die laufenden Arbeiten nicht zu unterbrechen.

Pro Bahn Schweiz, Sektion Nordwestschweiz:

- Pro Bahn ist mit dem Entwurf der Landratsvorlage grundsätzlich einverstanden.
- Es wird eine rasche Umsetzung des in Kap. 7.3 erwähnten Buskonzepts Pratteln – Rheinfelden und eine Taktverdichtung der Linie 70 zur Verbesserung der Anschlüsse Richtung Mittelland werden gefordert.
- Zur künftigen Entwicklung der Bahn bestehen Vorbehalte. Der Kanton soll sich für die Beibehaltung jeweils einer stündlichen Direktverbindung von Liestal nach Zürich, Bern und Luzern im Rahmen des STEP AS 2025 einsetzen.
- Die Bahnanbindung des EAP ist zwingend und überfällig. Die Flughafenbahn ist für die trinationale S-Bahn Basel noch wichtiger als für den EAP selbst, da sie für die S-Bahn einen grossen Ausbauschritt bedeutet.

Stiftung Obesunne:

- Die vielfältige Kundschaft der Stiftung Obesunne ist von der Betriebsoptimierung des Knotens Dornach direkt betroffen. Zwar wird die Anbindung der Strecke Arlesheim – Dornach an die Linie 65 und den damit verbundenen Vorteilen konzeptionell explizit begrüsst, die vorgesehene Ausdünnung des Angebots auf dem Linienabschnitt Dornach – Arlesheim auf den 30'-Takt aber strikte abgelehnt. Das Angebot der Linie 65 ist auf einen ganztägigen 15'-Takt zu verdichten, um die bisherige Angebotsqualität beibehalten zu können. Diese Forderung wird mit einer Petition von 357 Personen unterstützt, wovon 276 direkt von der Angebotsausdünnung betroffen sind.

VCS beider Basel:

- Der VCS ist nur teilweise mit dem Entwurf der Landratsvorlage einverstanden. Mit dem vorliegenden GLA bewegt sich zu wenig für eine zukunftstaugliche Mobilität. Die entlastende Wirkung des ÖV für die Strasse wird nicht thematisiert.
- Die Differenz zwischen GLA und Budget im 7. GLA wird kritisiert. Diese Fehlkalkulation führt dazu, dass Verbesserungen des ÖV-Angebots im Keim erstickt werden.
- Das im Kapitel 2.3.4 verwendete Kriterium Personen pro Kurs ist nicht sinnvoll für die Angebotsbeurteilung. Die Bedeutung der Zubringerlinien für die Hauptlinien wird zu wenig berücksichtigt.
- Die Zielsetzungen an sich sind gut, sie werden im 8. GLA jedoch nicht umgesetzt.
- Gemäss Kap. 4.1 muss in den inneren Korridoren im Minimum ein 15'-Takt sichergestellt sein. Die mittägliche HVZ auch an Samstagen wird als zwingend erachtet.
- Ein 60'-Takt in den NVZ in den ländlichen Entwicklungsachsen ist völlig unzureichend und muss auf einen 30'-Takt verdichtet werden.
- Das Angebotssegment «Entlastung Individualverkehr» widerspricht § 14 USG und dem kantonalen Richtplan, indem es scheinbar nur die Stauzeiten auf der Strasse punktuell entschärfen will, nicht aber grundsätzlich die Verlagerung vom MIV auf den ÖV anstrebt.
- Die vier genannten Handlungsschwerpunkte werden unterstützt, aber als zu klein und zu lokal angesehen.
- Grundsätzliche Handlungsfelder fehlen. So finden sich keine Analysen zu Nachfragerückgängen und möglichen Gegenmassnahmen. Den Verweis auf vermehrten E-Velo-Gebrauch und zahlreiche Baustellen bei SBB und auf dem Tramnetz wird als ungenügend erachtet.

- Es fehlen Handlungsschwerpunkte zu Muttenz Polyfeld, zur kombinierten Mobilität (P+R, B+R) und zur Erschliessung neuer Nachfragepotenziale. Die aktive Suche nach Verlagerungspotenzial vom MIV zum ÖV wird vermisst. Verschiedene Angebote bewirken lediglich eine Verlagerung innerhalb des ÖV (z.B. Linien 48/6/33 oder 111/91).
- Negativ beurteilt werden die Einkürzung der Buslinie 64 in Dornach und das Auslassen des Wasserturmplatzes durch die Buslinie 80.
- Die S9 wird nicht als Handlungsschwerpunkt ausgewiesen. Die positive Nachfrageentwicklung und die vielen hängigen Vorschläge für eine attraktivere S9 werden nur ungenügend erwähnt.
- Die Investitionen ins S-Bahn-Rollmaterial werden als dringend nötig erachtet.
- Die Integration der Tramlinie E11 in die Tramlinie 11er wird begrüsst.
- Die Buslinie 65 soll in Dornach-Arlesheim durchgehend Anschluss an die S3 erhalten.
- Sparmassnahmen im ÖV sind kontraproduktiv und Kostentreiber für die Volkswirtschaft. Wie der 5. und 6. GLA zeigten, schaffen bessere ÖV-Angebote mehr Fahrgäste. Die Kosteneinsparungen im Strassenbau, bei Umwelt und Gesundheit durch Menschen, die den ÖV nutzen statt in den MIV zu sitzen, sind ungleich höher. Es wird eine Ausweisung dieser «Minus-Kosten» für mehr Transparenz und Kostenwahrheit im Verkehr erwartet.
- Bestrebungen hin zu einer Zonierung des U-Abos werden abgelehnt. Das Einzonenmodell ist einer der wichtigsten Erfolgsaspekte. Mehreinnahmen sind mit der Steigerung der Nachfrage zu generieren, nicht mit einer die Fahrgäste abschreckenden Zonierung oder einer Tarifierhöhung. Ausführungen zur Initiative «Ja zum U-Abol!» werden vermisst.
- Die Verbesserung der grenzüberschreitenden Tarifierung der ÖV-Angebote wird begrüsst.
- Die künftigen Entwicklungen der Bahn (15'-Takt Basel–Liestal, Doppelspur Laufental, Wendegleis Aesch, Tramnetzergänzungen, Durchbindung S9 nach Basel) werden ausdrücklich unterstützt. Die S-Bahn-Haltestellen Arlesheim Widen, Pratteln Buholz und Sisseln sollen vorgezogen werden. Ein dritter Juradurchstich ist vordringlich. Das Herzstück Basel erachtet der VCS vor 2050 als nicht realistisch. Die Bahnanbindung des EAP wird abgelehnt.
- Der aufgeführte Handlungsbedarf ist dringend und soll mindestens z.T. bereits in dieser zweiten Hälfte des 8. GLA, nicht erst im 9. GLA angepackt werden.

Verein für eine Umweltgerechte Bahn / VUB Itingen:

- Es wird angeregt, stark ausgelastete Züge der S-Bahn in den HVZ mittels vermehrten Einsatzes von Dreifachtraktionen zu stärken. Auf der S3 sind in der Abendspitze zwei zusätzliche Verdichtungskurse Basel – Gelterkinden vorzusehen mit Abfahrt in Basel um ca. 16.45 Uhr resp. 17.45 Uhr.
- Die Erneuerung der Fahrzeugflotte der Verdichtungs-S-Bahnen wird begrüsst.
- In Bezug auf die S9 wird die Angebotsvorstellung 2030 der Planungsregion Nordwestschweiz unterstützt.
- Die Gemeinde Itingen schliesst sich der Stellungnahme des VUB an.

Verein Hauensteinbahn:

- Der Verein Hauensteinbahn ist mit dem Entwurf der Landratsvorlage mehrheitlich einverstanden.
- Die Zielsetzung in Kap. 3.1.3, wonach Angebote ohne entsprechende Nachfrage reduziert oder aufgehoben werden sollen, darf nicht für die S9 gelten. Fahrzeitgewinne sowie die Topographie sollen ebenfalls ins Gewicht fallen.
- Die Dreiteilung des Kantons in «Teilersatz MIV», «Entlastung MIV» und «Mobilitätsvorsorge» wird nicht geteilt. Alle ÖV-Angebote reduzieren den MIV und tragen so zur Entlastung der Strasse bei.
- Die Bestimmung der ARPV, wonach ab 500 Personen pro Tag ein durchgehender Studentakt anzubieten ist, wird positiv bewertet.
- Eine Erweiterung des TNW auf der S9 bis Olten sowie eine Reduktion der Trassengebühren auf der S9 sind durch den Kanton anzustreben. Die Durchbindung der S9 bis Basel gemäss

der kantonalen Angebotsvorstellung 2030 wird begrüsst. Es ist wichtig, dass sich Bahn und Bus nicht kannibalisieren.

Wirtschaftskammer Baselland:

- Die Wirtschaftskammer Baselland ist mit dem Entwurf der Landratsvorlage grundsätzlich einverstanden. Der ÖV bildet einen integralen Bestandteil des Verkehrssystems im Kanton BL. Die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen werden daher gutgeheissen.
- Eine stetige Überprüfung der Angebote auf die Wirtschaftlichkeit im Sinne eines schonenden Umgangs mit den knappen finanziellen Ressourcen ist wichtig. Unter dieser Prämisse dürfte die S9 nicht mehr fahren. Dass sich die Passagierzahlen künftig kaum erhöhen werden, ist absehbar. Die Frage der Umstellung auf Busbetrieb wird sich deshalb schon in naher Zukunft wieder stellen.

8.6. Änderungen gegenüber Vernehmlassungsentwurf

Im Anschluss an das Vernehmlassungsverfahren wurden folgende wesentliche Anpassungen an der Landratsvorlage vorgenommen:

- Diverse redaktionelle Anpassungen und Fehlerkorrekturen
- Kap. 2.4.3: Die Fahrplanänderungen 2019 wurden hinzugefügt.
- Kap. 2.5.2: Begründung für Änderung KDG der Linien 70, 80 und 83 wurde angepasst.
- Kap. 5.2: Überarbeitung der Reihenfolge der Unterkapitel und Inhalt der Tabelle Handlungsschwerpunkte.
- Kap. 5.2.2: Das Angebot der Linie 65 und der Finanzbedarf wurden nach oben korrigiert.
- Kap. 5.2.3: Neues Kapitel «ÖV-Optimierung im Raum Pratteln» wurde ergänzt
- Kap. 5.2.5: Aktualisierung des Linienkonzepts auf Basis des Landratsbeschlusses vom 25. Oktober 2018 zum Postulat 2018/156 «Die Buslinie 70 muss attraktiv bleiben: Schnellzuganschlüsse in Liestal gewährleisten!».
- Kap. 6.1: Das Finanzprogramm wurde auf Basis der geänderten Abgeltungsbeiträge für das Jahr 2019 und entsprechend den Änderungen in Kapitel 5.2 angepasst.
- Kap. 7.3: Handlungsschwerpunkte wurden präzisiert.
- Kap. 8: Neues Kapitel «Ergebnisse aus dem Vernehmlassungsverfahren» wurde ergänzt.
- Der Anhang 2 wurde aktualisiert.

9. Abkürzungsverzeichnis

AAGL	Autobus AG Liestal
AFP	Aufgaben- und Finanzplan
Angebotsdekret	Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr, SGS 483.1
ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, SR 745.16
B+R	Bike+Ride
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLT	Baselland Transport AG
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
BUD-WOM	Bau- und Umweltschutzdirektion – Weitere Optimierungsmassnahmen
EAP	EuroAirport
FABI	Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur
GLA	Genereller Leistungsauftrag
HVZ	Hauptverkehrszeit (entspricht der Spitzenverkehrszeit nach Angebotsdekret)
KDG	Kostendeckungsgrad
KUZU	Kundenzufriedenheits-Umfrage
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit (entspricht der Zwischenverkehrszeit nach Angebotsdekret)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, SGS 480
P+R	Park+Ride
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVZ	Randverkehrszeit (entspricht der Nebenverkehrszeit nach Angebotsdekret)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SGS	Systematische Gesetzessammlung des Kantons Basel-Landschaft
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TU	Transportunternehmen

10. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat wie folgt zu beschliessen:

1. Der Fortführung des Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2020 und 2021 wird zugestimmt.
2. Mit dem Generellen Leistungsauftrag sind festgelegt:
 - 2.1 das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel mit der Zuordnung der einzelnen Linien zum Hauptangebot bzw. Grundangebot (siehe Kapitel 2.3.1);
 - 2.2 die Linienführung;
 - 2.3 die Tarifpolitik gemäss den tarifpolitischen Zielen (siehe Kapitel 6.2.4);
 - 2.4 die Weiterführung des bisherigen Angebotes (siehe Anhang) und die Ergänzungen gemäss den in Kapitel 5.2 aufgeführten, geplanten Änderungen;
 - 2.5 die Erneuerung des Rollmaterials (siehe Kapitel 5.3);
 - 2.6 die Umsetzung von Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr (siehe Kapitel 5.4).
3. Für das Finanzprogramm der Jahre 2020 und 2021 (siehe Kapitel 6.1) wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 84'070'000 bewilligt.
4. Ziffer 3 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, 11. Dezember 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

11. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Zusammenstellung der ÖV-Linien und deren Zuordnung
- Zusammenstellung finanzielle Auswirkungen

Landratsbeschluss

über die Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2020 und 2021

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Fortführung des Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2020 und 2021 wird zugestimmt.
2. Mit dem Generellen Leistungsauftrag sind festgelegt:
 - 2.1 das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel mit der Zuordnung der einzelnen Linien zum Hauptangebot bzw. Grundangebot (siehe Kapitel 2.3.1);
 - 2.2 die Linienführung;
 - 2.3 die Tarifpolitik gemäss den tarifpolitischen Zielen (siehe Kapitel 6.2.4);
 - 2.4 die Weiterführung des bisherigen Angebotes (siehe Anhang) und die Ergänzungen gemäss den in Kapitel 5.2 aufgeführten, geplanten Änderungen;
 - 2.5 die Erneuerung des Rollmaterials (siehe Kapitel 5.3);
 - 2.6 die Umsetzung von Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr (siehe Kapitel 5.4).
3. Für das Finanzprogramm der Jahre 2020 und 2021 (siehe Kapitel 6.1) wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 84'070'000 bewilligt.
4. Ziffer 3 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

Anhang 1: Zusammenstellung der «ÖV-Linien und deren Zuordnung»

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"					
Linie		Angebotsbereich ¹⁾	Angebot 2019		
			Anzahl Kurspaare		
			Mo-Fr	Sa	So
Normalspurlinien:					
S1	Basel - Frick/Laufenburg	A	45	40	40
S3	Basel - Laufen - Delémont	A	43	41	41
S3	Basel - Olten	A	42	40	40
S9	Sissach - Olten	A	21	18	18
Tram - und Schmalspurlinien:					
10	Basel - Dornach	A	144	129	99
10	Basel - Ettingen - Flüh - Rodersdorf	A	150	134	104
17	Basel - Ettingen	A	41	28	0
11	Basel - Aesch	A	164	129	101
19	Liestal - Waldenburg	A	48	36	31

Linie		Angebotsbereich ¹⁾	Angebot 2019	
			Anzahl Kurspaare	
			Fr/Sa	Sa/So
Nachnetzlinien:				
SN1	Basel - Möhlin	B	3	3
SN3	Basel - Laufen	B	3	3
SN3	Basel - Gelterkinden	B	3	3
N10	Theater - Ettingen	B	3	3
N11	Theater - Reinach Süd	B	3	3
N23	Theater - Schönenbuch	B	2	2
N26	Theater - Rodersdorf	B	2	2
N27	Theater - Pfeffingen	B	2	2
N28	Theater - Arisdorf	B	2	2
N30	Dornach - Bretzwil	B	1	1
N42	Laufen - Zwingen - Dittingen	B	2	2
N43	Laufen - Liesberg	B	2	2
N51	Liestal - Lupsingen - Büren	B	2	2
N52	Liestal - Reigoldswil	B	2	2
N53	Liestal - Waldenburg	B	2	2
N54	Waldenburg - Langenbruck	B	2	2
N55	Lampenberg - Ramlinsburg - Bennwil	B	2	2
N60	Sissach - Eptingen - Läfelfingen	B	2	2
N61	Sissach - Wintersingen - Häfelfingen	B	2	2
N63	Gelterkinden - Kienberg	B	2	2
N64	Gelterkinden - Zeglingen - Oltingen	B	2	2
N65	Gelterkinden - Rheinfelden	B	2	2

¹⁾ A=Hauptangebot, B=Grundangebot (gemäss Angebotsdekret)

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"					
Linie		Angebotsbereich ¹⁾	Angebot 2019		
			Anzahl Kurspaare		
			Mo-Fr	Sa	So
Buslinien:					
37	Bottmingen - St. Jakob	A	30	0	0
	St. Jakob - Aeschenplatz		60	35	33
47	Bottmingen - St. Jakob	A	76	74	74
	St. Jakob - Muttenz			37	37
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	A	68	66	49
61	Allschwil - Oberwil	B	44	36	36
62	Biel-Benken - Dornach-Arlesheim	B	39	28	0
63	Dornach-Arlesheim - Muttenz	B	28	28	0
64	Arlesheim - Allschwil	A	65	37	37
65	Pfeffingen - Dornach-Arlesheim	A	44	33	33
68	Flüh - Aesch	B	31	19	14
69	Flüh - Mariastein - Burg (- Laufen)	B	27	20	16
70	Liestal - Bubendorf	A	60	50	48
	Bubendorf - Reigoldswil		48	37	37
71	Liestal - Reigoldswil	B	22	15	12
72	Liestal - Lupsingen - Büren	A	39	29	18
75	Frenkendorf - Füllinsdorf	B	67	34	24
76	Lausen - Liestal	B	38	37	24
78	Lausen - Liestal - Frenkendorf	B	37	35	25
80	Basel - Niederschöntal	B	27	25	0
	Niederschöntal - Liestal		39	37	24
81	Basel - Liestal	A	36	33	26
82	Chästeli - Pratteln - Zentrum Grüssen	B	27	27	23
83	Pratteln - Liebrüti	A	31	26	14
	Liebrüti - Arisdorf - Liestal		27	19	18
91	Bretzwil - Reigoldswil	B	13	5	4
92	Liedertswil - Oberdorf	B	9	5	5
	Benwil - Hölstein/Oberdorf		13	5	5
93	Lampenberg - Ramlinsburg - Lausen	B	13	5	5
94	Waldenburg - Balsthal	B	28	18	17
100	Gelterkinden - Rheinfelden	A	38	30	22
101	Gelterkinden - Wegenstetten	B	10	5	3
102	Gelterkinden - Kienberg	A	31	23	22
103	Gelterkinden - Oltingen	B	28	18	18
104	Gelterkinden - Zeglingen	B	26	18	17
105	Sissach - Gelterkinden	B	14	9	9
106	Sissach - Wintersingen	B	16	14	10
107	Sissach - Eptingen	A	40	22	18
108	Sissach - Thürnen	B	22	17	16
	Thürnen - Wittinsburg		15	9	8
109	Rümlingen - Häfelfingen	B	9	3	3
111	Laufen - Nunningen	A	37	32	26
	Nunningen - Büren - Liestal	B	23	14	13
112	Laufen - Kleinlützel	A	31	19	18
	Kleinlützel - Roggenburg	B	9	6	6
113	Laufen - Mariastein	B	0	0	4
114	Laufen - Bärschwil	A	28	19	18
115	Zwingen - Passwang - Balsthal	A	36	32	17
116	Grellingen - Seewen	B	18	14	13
	Seewen - Nunningen		7	0	0
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	B	22	15	12
118	Laufen - Liesberg	B	21	17	14
119	Laufen - Dittingen	B	23	7	7
	Laufen - Blauen (- Zwingen)		10		
	Zwingen - Nenzlingen		14		

¹⁾ A=Hauptangebot, B=Grundangebot (gemäss Angebotsdekret)

Anhang 2: Zusammenstellung finanzielle Auswirkungen

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 VoFHG, lit. a und b):

Die Art der Ausgabe wird in § 2 und § 4 Angebotsdekret (SGS 483.1) definiert. Beim GLA handelt es sich um eine Ausgabenbewilligung gemäss FHG.							
Die Ausgabe ist ...(gemäss FHG § 34 und § 35)							
X	Neu		Gebunden	X	Einmalig		Wiederkehrend

Ausgabe (lit. b-f):

Budgetkredit:	Profit-Center:	2315	Konto:	36340000	Kontierungsobj.:	-
Verbuchung	X	Erfolgsrechnung		Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (gemäss § 36 FHG), in CHF:						84'070'000
Befristung: Ausgabenbewilligung gültig bis zum Jahr (gemäss § 31a FHV):						2021

Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	2020	2021	Total
Bruttoausgabe	57'550'000	59'620'000	117'170'000
Beiträge Bund	-16'500'000	-16'600'000	-33'100'000
Nettoausgabe*	41'050'000	43'020'000	84'070'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG

Auswirkungen auf den Aufgaben und Finanzplan (lit. j):

Der Finanzplan im GLA bildet gemäss § 4, Abs. 3 Angebotsdekret die Basis für die detaillierten Leistungsaufträge ab. Da im GLA die Risiken hoch und die Chancen tief bewertet werden, ergeben sich gegenüber dem AFP höhere Beiträge an die ungedeckten Kosten. Es ist nicht vorgesehen, die Beiträge im AFP dem GLA anzugleichen. Dadurch lassen sich Budgets sprechen, welche unter den im GLA festgelegten Ausgabenbewilligungen liegen. Dies ist sinnvoll, wenn die Risiken nicht im erwarteten Ausmass eintreten. Die Genauigkeit des Budgets kann so erhöht werden.

Im aktuellen Budget 2018 und im AFP 2019 liegen die Beträge beispielsweise rund 2.25 Mio. unter den vom Landrat bewilligten Ausgaben im 8. GLA.

Weitere Einnahmen (lit. f):

Keine

Folgekosten (lit. g):

Keine

Auswirkungen auf den Stellenplan (lit. i):

Keine

Schätzung der Eigenleistungen (lit. h):

Der Regierungsrat schliesst auf Basis des GLA Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmen ab. Der Kanton betreibt keine eigenen öV-Linien und erbringt somit keine Eigenleistungen.

Strategiebezug (lit. m):

MO-LZ 2	Die gute Erreichbarkeit der Wirtschafts- und der Wohnschwerpunkte wird gesichert.
---------	---

Chancen und Risiken (lit. l):

Chancen	Risiken
Kostensenkende Faktoren <ul style="list-style-type: none"> - Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen - Sinkende Preisentwicklung Treibstoff - Erhöhung der Bundesbeiträge 	Kostentreibende Faktoren <ul style="list-style-type: none"> - Steigende Preisentwicklung Treibstoff - Minderung der Bundesbeiträge
Ertragssteigernde Faktoren <ul style="list-style-type: none"> - Zunahme der Nachfrage - Tarifierhöhungen 	Ertragsmindernde Faktoren <ul style="list-style-type: none"> - Nachfragerückgang - Senkung der Tarife
<p>Gemäss dem buchhalterischen Imparitätsprinzip werden im Finanzprogramm nur Kostenanstiege und Ertragsausfälle berücksichtigt, nicht aber allfällige Kostensenkungen und Mehrerträge. Das Finanzprogramm ist somit als Obergrenze des zu erwartenden Finanzbedarfs zu verstehen (siehe Kap. 6.1).</p>	

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (lit. n):

2020

Wirtschaftlichkeitsrechnung (lit. k, § 41c):

Die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs lässt sich anhand des Kostendeckungsgrads (Grad der durch Erträge gedeckten Kosten) der öV-Linien ermitteln. Über das Gesamtsystem ist ein möglichst hoher Kostendeckungsgrad im öffentlichen Verkehr anzustreben. Die Prüfung der Wirtschaftlichkeit erfolgt in Kapitel 2.5.