



Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Bau- und Planungskommission
vom: 16. Februar 2016
zur Vorlage Nr.: [2015-386](#)
Titel: **Anpassung des 7. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014 – 2017**
Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2015/386

Kanton Basel-Landschaft

Landrat

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Anpassung des 7. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014 – 2017

vom 16. Februar 2016

1. Ausgangslage

Im Rahmen der Finanzstrategie 2016 – 2019 schlägt der Regierungsrat Fahrplanausdünnungen bei sehr schwach frequentierten ÖV-Linien vor. Die Leistungen des öffentlichen Verkehrs werden gemäss § 2 Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (SGS 483.1, Angebotsdekret) durch den Landrat alle vier Jahre im Rahmen des Generellen Leistungsauftrags beschlossen. Der 7. Generelle Leistungsauftrag gilt für die Jahre 2014 – 2017 und muss für die Umsetzung dieser Massnahmen entsprechend angepasst werden.

Aufgrund des bereits abgelaufenen Bundesverfahrens zum Fahrplan 2016 (Fahrplanvernehmlassung) ist eine Reduktion des Angebots per Fahrplan 2016 bundesrechtlich nicht mehr möglich. Die Sparmassnahmen können frühestens auf 2017 für das letzte Fahrplanjahr des laufenden GLA geltend gemacht werden. Einsparungen nach 2017 müssen vom Landrat im Rahmen des dann folgenden 8. GLA 2018 – 2021 beschlossen werden.

Der gleichlautende Sparvorschlag wurde 2012 – damals bezogen auf den 6. GLA und wirksam für das Jahr 2013 – vom Landrat zuerst gutgeheissen (LRB 8. März 2012), jedoch im Rahmen einer Wiederwägung mittels Motion ([2012/095](#)) am [14. Juni 2012](#) dann abgelehnt.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission behandelte die Vorlage anlässlich ihrer Sitzungen vom 10. Dezember 2015, 21. Januar und 4. Februar 2016. Begleitet wurde sie dabei von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Generalsekretär Michael Köhn, Oliver Jacobi, Leiter Tiefbauamt (TBA), Eva Juhasz, ÖV-Delegierte, und von Dominic Wyler, Geschäftsbereich Mobilität, TBA. Von Seiten der Transportunternehmen wurden von der BLT der Direktor Andreas Büttiker und der Vizedirektor Fredi Schödler, von der Postauto AG, Region Nordwestschweiz, Patrick Zingg, von der Autobus AG Liestal ihr CEO Roman Stingelin, sowie von der SBB, Region Nordwestschweiz, Matthias Kölbing, angehört.

2.1.1 Eintreten

Eintreten war bestritten.

Eine Minderheit der Kommissionsmitglieder wollte gar nicht erst auf die Vorlage eintreten. Angesichts des effektiv realisierbaren, sehr kleinen Sparpotenzials und unter Berücksichtigung des grossen Aufwands auf Seiten der Verwaltung sollte der Kanton besser, im Austausch mit den Gemeinden und den Transportunternehmen, die Diskussion über die Verbesserung der Einnahmenseite und mögliche

Sparmassnahmen im Rahmen der Erarbeitung des 8. GLA weiter führen. Grundsätzlich sei es eine Unsitte, dass der Kanton Leistungsvereinbarungen einseitig kündigt. Gerade die Gemeinden in den Randregionen würden mit dieser Sparübung in ihrem Lebensnerv getroffen.

2.2. Detailberatung

2.2.1 Auslöser dieser Vorlage

Regierungsrätin Sabine Pegoraro erinnerte zu Beginn der Beratung daran, dass der Landrat am [14. Juni 2012](#) Nicht-Eintreten auf die Vorlage [2012/144](#) (Entlastungspaket) betreffend «Motion [2012/095](#) der SP-Fraktion: Verzicht auf die Anpassung des 6. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs (GLA) für die Jahre 2010 - 2013» beschlossen habe, ohne gleichzeitig einen alternativen Vorschlag zu formulieren, wie die Kosten gesenkt werden könnten. In der Zwischenzeit sind die Kosten im Bereich ÖV weiter gestiegen und die Finanzlage des Kantons hat sich weiter verschlechtert. Der Regierungsrat sieht in der jetzt vorliegenden Vorlage die einzige Möglichkeit, bereits vor dem 8. GLA (ab 2018) den Sparauftrag zu erfüllen. Der Regierungsrat beantragt darin eine Reduktion des Angebots um 33% auf Linien, die einen Kostendeckungsgrad von unter 30% aufweisen.

Diese Auslegung der Direktionsvorsteherin wird von einigen Kommissionsmitgliedern bestritten. Nach ihrer Einschätzung handelte es sich damals nicht um eine Rückweisung ohne Auftrag. Vielmehr hatte der Landrat den Regierungsrat beauftragt, «auf die Anpassung des 6. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des Öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2010 – 2013 zu verzichten».

2.2.2 Klärung von Begrifflichkeiten: Kostendeckungsgrad und Fahrgasterhebung im ÖV

Auf Nachfrage der Kommission erläutern die Vertreter des Tiefbauamtes die Definitionen des Kostendeckungsgrades sowie der Methodik zur Erhebung der Fahrgastzahlen.

Der Kostendeckungsgrad wird je Linie ermittelt und beschreibt das Verhältnis der Erträge (aus Billetverkauf etc.) zu den Vollkosten (Fahrzeug, Löhne, Infrastruktur etc.). Bei einem Kostendeckungsgrad unter 100% decken Bund und Kantone die ungedeckten Kosten. Liegt der Kostendeckungsgrad über 100%, resultiert ein Gewinn für Bund und Kantone. Im Rahmen der Erarbeitung einer gemeinsamen Besteller-Strategie beraten die im TNW zusammengeschlossenen Kantone seit Januar 2016, welche Massnahmen ergriffen werden sollen, um den Kostendeckungsgrad zu erhöhen.

Die Fahrgastzahlen in Bussen, Trams und Zügen werden in den meisten Fällen mittels Sensoren automatisch erfasst. Damit eine ausreichende Zählgüte sichergestellt wird, muss jeder Fahrdienst (Mo-Fr, Fr, Sa, So, Feiertag, Schule, etc.) zu jeder Tageszeit ausreichend oft mit einem Fahrzeug durchgeführt werden, welches über die entsprechenden Sensoren verfügt (sog. Zählfahrten). Zusätzlich werden Handzählungen durchgeführt, um die Sensoren zu kalibrieren oder Dienste zu erfassen, bei denen kein Zählfahrzeug eingesetzt wird (Nachtnetz, Subunternehmen, etc.).

2.2.3 Anhörung der Transportunternehmen

Ende November und Anfang Dezember 2015 fanden zwei informelle Sitzungen zwischen der Direktionsvorsteherin, Vertretern der Transportunternehmen, einigen Landrätinnen und Landräten, sowie Vertretern betroffener Oberbaselbieter Gemeinden statt. Um sicher zu stellen, dass die Mitglieder der Bau- und Planungskommission auf dem gleichen Wissensstand sind, wurden die Transportunternehmen nochmals angehört.

2.2.4 Alternativer Sparvorschlag

In der Diskussion mit den Transportunternehmen wurde deutlich, dass durch Fahrplanausdünnungen in Nebenverkehrszeiten bei sehr schwach frequentierten Linien nur ein eingeschränkter Spareffekt resultiert. Der Grund dafür ist der hohe Fixkostenblock. Konkret ist die gleiche Anzahl Fahrzeuge notwendig, die Depotkosten sind identisch und in der Betriebsführung und Verwaltung fallen die gleichen

Kosten an. Hinzu kommt, dass diese Massnahmen zu einem ineffizienten Betriebsablauf führen und der bereits tiefe Kostendeckungsgrad der betroffenen Linien noch weiter sinkt.

Unter diesen Gesichtspunkten beauftragte die Kommission die Verwaltung, in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen und den betroffenen Gemeinden im Einzugsgebiet der betroffenen Buslinien, für den Fahrplan 2017 nachfrageorientierte Optimierungen vorzunehmen. Dabei sollen die Angebote auf nutzerstarke Kurse fokussiert und im Gegenzug gering nachgefragte Kursangebote reduziert werden. Mit diesen Massnahmen soll ein möglichst grosser Teil der geplanten Kosteneinsparungen von 0.9 Mio. CHF erzielt werden. Der allenfalls verbleibende Fehlbetrag ist von der BUD in anderen Geschäftsbereichen oder Projekten einzusparen.

Der alternative Sparvorschlag der Bau- und Planungskommission unterscheidet sich gegenüber dem Vorschlag der Regierungsvorlage in folgenden Punkten:

Auf der Linie S9 Sissach–Olten sollen – unter Vorbehalt der Zustimmung des Kantons Solothurn (siehe Ziffer 3 des LRB) – während der Woche und auch an den Wochenenden, die letzten drei Kurspaare nach 20 Uhr gestrichen werden. Auf diesen Kursen werden heute durchschnittlich zwei bis fünf Passagiere gezählt. Mit dieser Massnahme wird auf den Berufs- und Pendlerverkehr Rücksicht genommen. Dank drei zusätzlichen, am Abend zwischen Sissach und Läuelfingen verkehrenden Buskurspaaren ist die Verbindung von Olten nach Läuelfingen auch nach Streichung der letzten drei Kurspaare der S9 sichergestellt. Die Fahrzeit verlängert sich dadurch um jeweils zehn Minuten.

Zusätzlich werden die Kurspaare auf den Linien 91, 92 und 03, welche heute einen Kostendeckungsgrad von 20 Prozent und darunter aufweisen, an den Wochenenden komplett gestrichen. Eine Mehrheit der Kommissionsmitglieder verspricht sich dadurch einen höheren Spareffekt, als bei einer Fahplanausdünnung in Nebenverkehrszeiten auf sämtlichen Linien (siehe Ausführungen weiter oben).

Zusätzlich wird die BUD beauftragt, für die Ausarbeitung des generellen Leistungsauftrags 2018-2021, in Zusammenarbeit mit allen Leistungserbringern und den Gemeinden weitere Kostenoptimierungen im Angebot vorzunehmen, so dass die ursprünglich gemäss Vorlage 2015-386 festgelegten jährlichen Einsparungen von 0.9 Mio. CHF erreicht oder übertroffen werden. Zusätzlich wird die BUD beauftragt, die Ertragsseite ab 2018 zu verbessern, indem eine Erhöhung des U-Abo-Tarifs und die Wiedereinführung eines Nachtzuschlags angestrebt werden (siehe Ziffer 4 des LRB).

Eine Mehrheit der Kommission hält an den Sparzielen im Bereich ÖV fest. Sie sieht im vorliegenden, alternativen Sparvorschlag einen akzeptablen Kompromiss, einen Zwischenschritt, um den Sparauftrag des Regierungsrates, welcher Ursprung dieser Vorlage ist, zu erfüllen. Auch wenn die Sparmassnahmen unschön seien, sollten die vorgeschlagenen Sofortmassnahmen noch innerhalb des 7. GLA, ab 2017, umgesetzt werden.

3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 7:5 Stimmen bei 1 Enthaltung, gemäss geändertem Entwurf des Landratsbeschlusses zu beschliessen.

16. Februar 2016 / dzu

Bau- und Planungskommission
Hannes Schweizer, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (geändert)

Landratsbeschluss

über die Anpassung des 7. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014 – 2017

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Landrat nimmt aufgrund der abgeschlossenen Angebotsvereinbarungen für das Fahrplanjahr 2015 zur Kenntnis, dass einzelne Linien des öffentlichen Verkehrs einen Kostendeckungsgrad von unter 30% aufweisen.
2. Der Landrat stimmt der Reduktion des Angebots auf diesen Linien um 33% grundsätzlich zu. Der 7. Generelle Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014 – 2017 (LRV 2013/047, genehmigt vom Landrat am 25. April 2013) wird für das Fahrplanjahr 2017 wie folgt geändert:

Linie	Montag - Freitag		Samstag		Sonntag	
	Anzahl Kurspaare 2015	Anzahl Kurspaare 2017	Anzahl Kurspaare 2015	Anzahl Kurspaare 2017	Anzahl Kurspaare 2015	Anzahl Kurspaare 2017
S9 Sissach – Olten	21	21 (18)	18	18 (15)	18	18 (15)
63 Dornach – Muttenz	28	28	28	28	0	0
91 Waldenburg - Bretzwil	19	19	9	0	9	0
92 Bennwil – Hölstein	19	19	5	0	3	0
93 Lampenberg – Lausen	23	22	7	0	3	0
104 Gelterkinden – Zeglingen	23	23	16	16	10	10
105 Sissach – Gelterkinden	14	14	9	9	9	9
119 Laufen – Zwingen – Nenzlingen	15	15	7	7	7	7

3. Die Reduktion auf der Linie S9 (in Ziffer 2) steht unter dem Vorbehalt, dass der Kanton Solothurn zustimmt.
4. Für die Ausarbeitung des generellen Leistungsauftrags 2018 – 2021 wird die BUD beauftragt, in Zusammenarbeit mit allen Leistungserbringern und den Gemeinden weitere Kostenoptimierungen im Angebot vorzunehmen, so dass die ursprünglich gemäss Vorlage 2015/386 festgelegten jährlichen Einsparungen von 0.9 Mio. CHF erreicht oder übertroffen werden.
5. Zusätzlich wird die BUD beauftragt, die Ertragsseite ab 2018 zu verbessern, indem eine Erhöhung des U-Abo-Tarifs und die Wiedereinführung eines Nachzuschlags angestrebt werden.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: