

Vorlage an den Landrat

Erhöhung Ausgabenbewilligung des 9. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022–2025
2023/555

vom 24. Oktober 2023



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Im Generellen Leistungsauftrag (GLA) im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms für den ÖV festgelegt und die erforderlichen Ausgaben werden gemäss Finanzhaushaltsgesetz bewilligt. Der GLA ist alle vier Jahre zu erneuern. Der aktuell laufende [9. GLA für die Jahre 2022–2025](#) wurde am 25.03.2021 vom Landrat einstimmig genehmigt.

Für den aktuell laufenden 9. GLA wird dem Landrat eine Erhöhung der Ausgabenbewilligung im Umfang von **28,06 Mio. Franken (+4,8 %)** beantragt. Die Erhöhung ist auf folgende Effekte zurückzuführen, die zum Zeitpunkt des Landratsbeschlusses zum 9. GLA noch nicht bekannt oder noch nicht bezifferbar waren:

– **Mindererträge als Folge der Covid-19-Pandemie**

Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr war in den Jahren 2020 und 2021 durch die Covid-19-Massnahmen reduziert. Die Ertragsausfälle in den Jahren 2020 und 2021 konnten überwiegend durch Auflösung von Reserven gedeckt werden. Seither erholt sich die Ertragssituation langsam. Die Ertragsentwicklung liegt für die Jahre 2022–2025 jedoch noch deutlich unter den Erwartungen im Vergleich zu den vor Corona getroffenen Annahmen.

*Die Mindererträge belaufen sich auf voraussichtlich insgesamt **13,54 Mio. Franken***

– **Auswirkungen auf die Abgeltungsrechnung BL/BS**

Die Mindererträge schlagen sich zusammen mit den teuerungsbedingten Mehrkosten auch auf die Abgeltungsrechnung BLT-BVB nieder. Diese verschlechtert sich zulasten des Kantons BL.

*Die Mehrabgeltungen belaufen sich auf voraussichtlich **10,09 Mio. Franken***

– **Teuerungsbedingte Mehrkosten**

Die Teuerung für das Jahr 2022 betrug gemäss dem Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) bei 2,8 %. Für das Jahr 2023 veranschlagt das SECO in der Konjunkturprognose eine Teuerung von 2,3 %, und für das Jahr 2024 1,5 %. Für das Jahr 2025 macht das SECO noch keine Prognose. Geht man für 2025 von einer Teuerung von 1 % aus, steigen die Kosten der Angebote über die gesamte Laufzeit des 9. GLA um voraussichtlich 29,5 Mio. Franken. Dieser Betrag ist in den oben erwähnten 28,06 Mio. Franken nicht enthalten. Teuerungsbedingte Mehrkosten bedürfen gemäss Finanzhaushaltsgesetz BL keiner Erhöhung der Ausgabenbewilligung. Der angegebene Betrag soll lediglich zur Kenntnis genommen werden.

*Die teuerungsbedingten Mehrkosten belaufen sich auf voraussichtlich **29,5 Mio. Franken***

– **Taktverdichtung Linie 19**

Mit Annahme der [Motion 2021/245 «Viertelstundentakt auf der künftigen BLT-Linie 19 \(WB\)»](#) hat der Landrat am 7. April 2021 der Regierung den Auftrag erteilt, ab Wiedereröffnung der neuen Waldenburgerbahn am 11. Dezember 2022 einen durchgehenden Viertelstundentakt einzuführen. Der Regierungsrat hat die BLT entsprechend mit der Umsetzung beauftragt.

*Die Mehrabgeltungen hierfür betragen **2,55 Mio. Franken***

– **Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel**

Im 9. GLA wurde eine Attraktivitätssteigerung im Spätangebot im Raum Basel angekündigt. Das Konzept sieht nun vor, die städtischen Linien zwischen 20 und 22.15 Uhr vom 15'-Takt zum 7.5'-Takt zu verdichten.

*Die Mehrabgeltungen hierfür betragen **1,28 Mio. Franken***

- **Baustellenbedingte Mehrkosten bei der Linie 64**
Zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität während der 19-monatigen Baustelle zwischen Allschwil und Oberwil (Strasseninstandsetzung) muss für die Dauer der Baustelle ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden.

*Die Mehrabgeltungen betragen **0,6 Mio. Franken***

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.3.	Erläuterungen	5
2.3.1.	<i>Mindererträge als Folge der Covid-19-Pandemie</i>	5
2.3.2.	<i>Auswirkungen auf die Abgeltungsrechnung BL/BS</i>	6
2.3.3.	<i>Teuerungsbedingte Mehrkosten</i>	7
2.3.4.	<i>Taktverdichtung Linie 19</i>	8
2.3.5.	<i>Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel</i>	8
2.3.6.	<i>Baustellenbedingte Mehrkosten bei der Linie 64</i>	9
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	9
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	9
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	9
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	12
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	12
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	13
2.10.	Vorstösse des Landrats	13
3.	Anträge	14
3.1.	Beschluss	14
3.2.	Abschreibung von Vorstössen des Landrats	14
4.	Anhang	14

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Der aktuell laufende 9. Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022–2025 wurde in den Jahren 2019 und 2020 erarbeitet. Die Preisbasis entspricht der Angebotsvereinbarung für das Fahrplanjahr 2021. Für die gesamte Laufzeit des 9. GLA wurde eine allgemeine Kostensteigerung von 0,2 % auf Löhne und Treibstoffe pro Jahr angenommen.

Bei den Erträgen wurde davon ausgegangen, dass sich diese direkt proportional zu den Angebotskosten entwickeln.

Seit dem Beschluss des Landrats zum 9. GLA haben sich vor allem zwei Aspekte anders entwickelt, als dies aufgrund der damals vorhandenen Kenntnisse zu erwarten gewesen wäre:

1. Die Erträge fielen aufgrund der Covid-19-Pandemie deutlich tiefer aus und sie werden sich in der Laufzeit des 9. GLA nicht vollständig erholt haben.
2. Das angenommene Teuerungsniveau wurde stark überschritten. Die befürchtete Strommangellage sowie der Ukraine-Krieg haben zudem die Energiepreise in die Höhe getrieben, weshalb das Energiepreinsniveau über dem allgemeinen Teuerungsniveau liegt. Da die Energiekosten nebst den Lohnkosten der grösste Kostentreiber im öffentlichen Verkehr sind, liegt die Kostenentwicklung im ÖV erwartungsgemäss deutlich über der durchschnittlichen Teuerung.

Neben diesen beiden wesentlichen Effekten werden dem Landrat folgende Angebotsveränderungen zur finanziellen Genehmigung unterbreitet:

1. Finanzielle Folgen des Landratsbeschlusses, auf der Linie 19 gantztägig einen 15'-Takt anzubieten.
2. Finanzielle Folgen der im 9. GLA in Aussicht gestellten Attraktivitätssteigerung im Spätangebot Basel (vgl. Kap. 7.1.10 im 9. GLA).
3. Baustellenbedingte Mehrkosten für einen Zusatzbus auf der Linie 64 zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität

2.2. Ziel der Vorlage

Die Vorlage soll die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton BL gemäss Beschluss des Landrats vom 25. März 2021 über den 9. Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022–2025 sicherstellen.

Stellt der Landrat die notwendigen Mittel nicht zur Verfügung, können die im 9. GLA vom Landrat beschlossenen Angebote nicht umgesetzt werden, resp. es müssen Angebotsreduktionen im Umfang des Defizits vorgenommen werden.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. *Mindererträge als Folge der Covid-19-Pandemie*

Durch die Covid-19-Pandemie wurde in den Jahren 2020 und 2021 der ÖV massiv weniger genutzt. Damit verbunden wurden auch weniger Abonnemente verkauft. Während dieser Jahre konnten die Ertragsausfälle weitestgehend durch Auflösung der bei den Transportunternehmen (TU) gebildeten Reserven gedeckt werden.

Im weiteren Verlauf der Laufzeit des 9. GLA ist davon auszugehen, dass sich die Ertragsituation nur langsam erholt. Die Angebotsvereinbarungen zwischen dem Kanton und den TU für die Jahre 2022-2023 weisen ein Ertragsniveau deutlich unter der Annahme gemäss 9. GLA auf. In der Offerte 2024 liegen die Erträge noch knapp 2 % unter dem angenommenen Niveau. In der

Prognose 2025 gehen die Transportunternehmen von einer vollständigen Erholung aus. Über die Laufzeit des 9. GLA liegt der erwartete Ertragsausfall 4,1 % unter der Annahme des 9. GLA.

Zur Dämpfung der Ertragsausfälle hat die ÖV-Branche eine Tarifierhöhung beschlossen per Fahrplanwechsel im Dezember 2023. Der Tarifverbund Nordwestschweiz erwartet jährliche Mehreinnahmen im Umfang von 6,6 Millionen Franken ab dem Jahr 2024. Auf den Kanton BL entfällt rund einem Drittel bzw. 2,2 Millionen Franken. Dieser Anteil ist in nachstehender Tabelle bereits eingeflossen.

Ertragsentwicklung (in CHF)	2022	2023	2024	2025	Total
Erwartete Erträge BL gemäss 9. GLA	81'035'000	82'100'000	82'100'000	82'100'000	327'335'000
Effektiv erwartete Erträge BL (gemäss Vereinbarung 2022/2023, Offerte 2024, Forecast 2025)	74'415'000	76'820'000	80'560'000	82'000'000	313'795'000
Δ Mindererträge	-6'620'000	-5'280'000	-1'540'000	-100'000	-13'540'000
% Mindererträge	-8.2%	-6.4%	-1.9%	-0.1%	-4.1%

(gerundet auf 5'000)

Für die Linien der AAGL, BLT, PostAuto und SBB werden gegenüber dem GLA für die Jahre 2022–2025 tiefere Erträge **von 13,54 Mio. Franken (-4,1 %)** angenommen.

Die grenzüberschreitenden Linien der BVB werden über die Abgeltungsrechnung verrechnet und sind in dieser Betrachtung daher ausgeblendet. Doch auch diese sind stark von den Ertragsausfällen betroffen.

2.3.2. Auswirkungen auf die Abgeltungsrechnung BL/BS

Die Abgeltungsrechnung BLT-BVB rechnet jeweils nur Differenzen betreffend Umfang der Leistungserbringung zwischen den beiden TU ab. Sie ist sowohl aufgrund der Ertragsausfälle als Folge der Covid-19-Pandemie als auch wegen der teuerungsbedingten Mehrkosten belastet. Die beiden Effekte (Mindererträge und teuerungsbedingte Mehrkosten) lassen sich in der speziellen Verrechnungsart nicht separat darstellen. Somit kann auch nicht differenziert dargestellt werden, um welchen Betrag die Ausgabenbewilligung erhöht werden muss und welcher Effekt auf die Teuerung zurückzuführen ist¹.

Entwicklung Abgeltungsrechnung BL/BS (in CHF)	2022	2023	2024	2025	Total
Abgeltung grenzüberschr. Linien BVB gemäss 9. GLA	8'532'000	8'293'000	8'403'000	8'500'000	33'728'000
Abgeltung grenzüberschr. Linien BVB gemäss Abrechnung / Prognose	9'771'000	11'293'000	11'653'000	11'103'000	43'820'000
Δ Abgeltungsentwicklung	1'239'000	3'000'000	3'250'000	2'603'000	10'092'000
% Abgeltungsentwicklung	14.5%	36.2%	38.7%	30.6%	29.9%

(gerundet auf 1'000)

In der Summe betrachtet, wirkt sich das Verrechnungsmodell vor dem Hintergrund der beiden Effekte negativ auf die Situation in BL aus. Dies insbesondere, weil die Erträge in der Stadt sich weniger schnell erholen als auf dem Land. Es wird in der Abgeltungsrechnung für die Jahre 2022 –

¹ Im Jahresabschluss des Kanton Basel-Landschaft sind im Jahr 2022 12'428'902 Franken als Beiträge an öffentliche Unternehmungen BS ausgewiesen. Diese bestehen, neben den Kosten gemäss Abgeltungsrechnung für das Jahr 2022 von 9'771'463 Franken, auch aus einer Restanz aus dem Abrechnungsjahr 2021 von 501'604 Franken. Im Weiteren hat sich gezeigt, dass die Abgrenzung von 2.8 Millionen Franken per Ende 2022 zu hoch bemessen war. Die tatsächlichen Kosten fielen 2'155'834 Franken tiefer aus als angenommen. In der Folge wird die Rechnung 2023 entlastet. Für die Höhe dieser Ausgabenbewilligung ist nur der effektive Beitrag für das Jahr 2022 bzw. für die folgenden Jahre relevant.

2025 von **Mehrabgeltungen von 10,09 Mio. Franken** ausgegangen. Dem Landrat wird beantragt, die Ausgabenbewilligung zum 9. GLA um den erforderlichen Betrag zu erhöhen.

2.3.3. Teuerungsbedingte Mehrkosten

Teuerungsbedingte Mehrkosten wurden im 9. GLA mit 0,2 % pro Jahr veranschlagt. Mit dem Beginn des Angriffskriegs Russlands auf die Ukraine und der damit verbundenen Energiemangel sind die Energiekosten stark angestiegen. Diese Entwicklung war zum Zeitpunkt des Landratsbeschlusses noch nicht absehbar. Die Energiekosten steigen gemäss den Prognosen stark an. Die Transportunternehmen wurden gebeten diese Kosten auszuweisen.

- Die Kosten für Diesel steigen von 2021 bis 2025 von durchschnittlich von 80 Rappen auf voraussichtlich 1.23 Franken pro Liter (+ 53 %).
- Die Kosten für elektrischen Strom steigen von 2021 bis 2025 von durchschnittlich 19 Rappen auf 30 Rappen pro kWh (+55 %) bei den Bussen. Bei den Tramlinien im regionalen Personenverkehr (RVP) werden betreffend Strom lediglich 0.11 Fr. je kWh verrechnet. Die Differenz zu den tatsächlichen Kosten wird von der Infrastruktur bzw. dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) getragen. Dies gilt jedoch nicht für die Stromkosten der BVB-Linien 2, 3, 6 und 14. Hier werden die tatsächlichen Stromkosten in Rechnung gestellt und diese werden via Abgeltungsrechnung wieder beim Kanton BL angelastet.

Auch die Lohnkosten steigen aufgrund der gewährten Teuerungsausgleiche. Der öffentliche Verkehr ist somit stark von teuerungsbedingten Mehrkosten betroffen.

Gemäss [§ 37 Finanzhaushaltsverordnung \(Vo FHG\)](#) bedürfen teuerungsbedingte Mehrkosten keiner Erhöhung der Ausgabenbewilligung. Anzuwenden ist der Landesindex der Konsumentenpreise (LIK). Dieser misst die Teuerung der Konsumgüter in der Schweiz. Für das Jahr 2022 lag er bei 2,8 %, für 2023 werden 2,3 % und für 2024 1,5 % prognostiziert (vgl. [Bundesamt für Statistik](#)). Wird für das Jahr 2025 von einem Anstieg von 1 % ausgegangen, so liegen die teuerungsbedingten **Mehrkosten 29,5 Mio. Franken (5 %)** über den Annahmen des 9. GLA.

Kostenentwicklung (in CHF)	2022	2023	2024	2025	Total
Kosten gemäss 9. GLA	139'380'000	147'250'000	149'975'000	150'480'000	587'085'000
Berücksichtigte Teuerung im 9. GLA (ca. 0.2 % pro Jahr)	275'000	550'000	825'000	1'105'000	2'755'000
Kosten 9. GLA ohne Teuerung	139'105'000	146'700'000	149'150'000	149'375'000	584'330'000
Teuerung gemäss Landesindex der Konsumentenpreise (2025 Annahme)	2.8%	2.3%	1.5%	1.0%	5.5%
Kosten 9. GLA teuerungsbereinigt	142'999'940	154'058'624	158'856'253	160'672'066	616'586'882
Δ teuerungsbedingte Mehrkosten	3'619'940	6'808'624	8'881'253	10'192'066	29'501'882
% teuerungsbedingte Mehrkosten	2.6%	4.6%	5.9%	6.8%	5.0%

Werden die Zahlen mit den effektiv erwarteten Mehrkosten (gemäss Vereinbarung 2022/2023, Offerte 2024, Forecast 2025) verglichen, so ist lediglich von einem voraussichtlichen Kostenwachstum im Umfang von **15,45 Mio. Franken (2,6 %)** auszugehen. Damit liegen die zu erwartenden Kosten 14,05 Mio. Franken unter den teuerungsbereinigten Kosten des 9. GLA. Die tieferen Kosten sind auf die intensiven Verhandlungen der BUD mit den Transportunternehmen im Rahmen des Bestellverfahrens und den entsprechenden Anstrengungen der Transportunternehmen zur weiteren Effizienzsteigerung zurückzuführen.

Dem Landrat wird beantragt, die teuerungsbedingten Mehrkosten zur Kenntnis zu nehmen. Die effektiven voraussichtlichen Mehrkosten 2024 und 2025 werden dem Landrat im Rahmen des AFP unterbreitet.

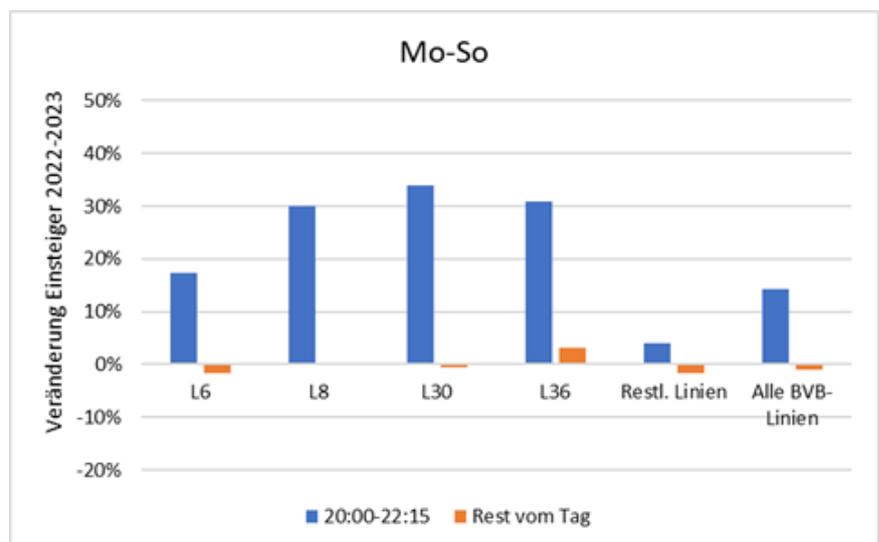
2.3.4. Taktverdichtung Linie 19

Am 7. April 2022 hat der Landrat die [Motion 2021/245 «Viertelstundentakt auf der künftigen BLT-Linie 19 \(WB\)»](#) überwiesen. Der Regierungsrat hat in der Folge die BLT damit beauftragt, die Linie 19 nicht nur in den Hauptverkehrszeiten, sondern auch in den Nebenverkehrszeiten (vgl. [§ 7 Angebotsdekret](#)) im 15'-Takt verkehren zu lassen. Die BLT hat ihre Offerte für das Jahr 2023 entsprechend angepasst. Die Kosten liegen 850'000 Franken pro Jahr über der Erstofferte vom 30.09.2021. Auf die Jahre 2023–2025 ergibt dies für die Taktverdichtung einen zusätzlichen **Finanzbedarf von 2,55 Mio. Franken**. Die Taktverdichtung wurde in Umsetzung der Motion durch den Regierungsrat per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 eingeführt. Dem Landrat wird nun beantragt, die Motion als erfüllt abzuschreiben und gleichzeitig die Ausgabenbewilligung zum 9. GLA um den erforderlichen Betrag zu erhöhen.

2.3.5. Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel

Im 9. GLA wurde eine Attraktivitätssteigerung im Spätangebot im Raum Basel angekündigt (vgl. [9. GLA, Kap. 7.1.10](#)). In der Zwischenzeit wurde ein Konzept ausgearbeitet. Dieses sieht vor, das Angebot städtischer Linien zwischen ca. 20.00 und 22.15 Uhr vom 15'-Takt zum 7.5'-Takt zu verdichten. Die Paritätische Kommission BLT-BVB beantragt eine Verdichtung für die Linien 1/14, 2, 3, 6, 11 und 34. Sie beantragt darüber hinaus die Einführung eines Spätangebots bei der Linie 38/48 auf dem Abschnitt Claraplatz–Bachgraben–Bahnhof SBB im Halbstundentakt.

Die Angebotsverdichtungen erfolgen schrittweise. Bereits erfolgt sind die Verdichtungen per Dezember 2022 bei den städtischen Linien 6 (Abschnitt Riehen–Morgartenring), 8, 30 und 36. Die Veränderung der Einsteigerzahlen ist positiv: In der Periode April bis Juni 2023 im Vergleich zur Periode Oktober bis Dezember 2022 zeigen sich bei diesen Linien im Zeitraum der Verdichtung deutlich höhere Fahrgastzahlen von insgesamt + 27 %.



Die Verdichtungen bei den Linien 6 bis Allschwil, 11 St. Louis Grenze–Reinach Süd sowie die Einführung eines Angebots zwischen 20 Uhr und Mitternacht bei den Linien 38/48 Claraplatz–Bachgraben/Bachgraben–Basel SBB erfolgen per Fahrplanwechsel im Dezember 2023. In der Laufzeit des 10. GLA sind die weiteren Verdichtungen vorgesehen.

Die Mehrabgeltungen für BL betragen in der Laufzeit des 9. GLA insgesamt 0.64 Mio. Franken pro Jahr. Diese fallen über die Jahre 2024 und 2025 an. Sie belaufen sich in der Laufzeit des 9. GLA somit auf insgesamt **1,28 Mio. Franken**. Dem Landrat wird beantragt, die Ausgabenbewilligung zum 9. GLA um den erforderlichen Betrag zu erhöhen.

2.3.6. Baustellenbedingte Mehrkosten bei der Linie 64

Baustellenbedingte Mehrkosten werden grundsätzlich vom Verursacher getragen. Das Tiefbauamt BL erneuert die Oberwilerstrasse/Allschwilerstrasse zwischen Allschwil und Oberwil. Baubeginn ist im Februar 2024 vorgesehen. Das Bauprogramm sieht vor, die Strasse innerhalb von 19 Monaten mit drei Equipen zu erneuern. Dabei würde eine Equipe beim Gymnasium in Oberwil und eine mittig zwischen Oberwil und Herrenweg beginnen und sich jeweils Richtung Allschwil vorarbeiten. Eine dritte Equipe würde den Bereich zwischen Herrenweg und Himmelrichweg unter Vollsperrung erstellen. Die BLT rechnet für die betroffene Buslinie 64 aufgrund der Baustelle mit einer Fahrzeitverlängerung pro Richtung von je 3 Minuten. Diese Fahrzeitverlängerung bedingt Mo-Fr ein zusätzliches Fahrzeug, dessen Kosten für die Dauer der Baustelle von 19 Monaten insgesamt **0,6 Mio. Franken** betragen. Zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität wird dem Landrat beantragt, die Ausgabenbewilligung zum 9. GLA um den erforderlichen Betrag zu erhöhen. Diese Kosten werden hier über GLA-Prozess geltend gemacht, da sie aufgrund der langen Dauer und der genügenden Vorlaufzeit im Jahresfahrplan abgebildet werden können und somit dem regulären Bestellprozess unterstehen.

2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

Der Regierungsrat legt in seiner Vision in Bezug auf die Mobilität u. a. folgende Ziele fest (LFP 4):

- durch eine intelligente, effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur und eine Weiterentwicklung der Infrastruktur das quantitative und das qualitative Entwicklungspotenzial der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung nutzen und steigern.
- Die Kernstadt Basel und die bevölkerungsstarken Agglomerationsgemeinden soweit möglich wirksam von den negativen Auswirkungen der überregional und international ausgerichteten Verkehrsströme entlasten.

Mit dieser Vorlage wird die Erreichung dieser Ziele unterstützt.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Grundlage für diese Landratsvorlage bilden [§ 4 Absatz 2 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs](#) sowie [§ 39 des Finanzhaushaltsgesetzes \(FHG\)](#).

Dieser Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss [§ 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft](#).

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs SGS 4800 (§ 33 Abs. 2 FHG)							
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)							
X	Neu		Gebunden	X	Einmalig		Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	2323	Kt:	36340000	Kontierungsobj.:	502058
Verbuchung	X	Erfolgsrechnung			Investitionsrechnung	
Gesamte Ausgabe (CHF)				250'280'000		
Ausgabenbewilligung LRB 2021/851 (CHF)				222'218'000		
Massgeblicher Betrag für die Ausgabenbewilligung (in CHF)				28'062'000		

Investitionsrechnung

Ja Nein

Investitionsrechnungen in die ÖV-Infrastruktur wie z. B. neue Haltestellen oder Busspuren sind nicht Teil des GLA. Sie werden (zumindest teilweise) über das Agglomerationsprogramm finanziert, die Kredite für die Anteile BL werden in separaten Vorlagen beschlossen.

Erfolgsrechnung

Ja Nein

Im Kapitel 2.3 sind die Auswirkungen auf die Erfolgsrechnung im Detail erläutert. In der Summe wirken sich die Effekte folgendermassen aus:

Erfolgsrechnung (in CHF)	2022	2023	2024	2025	Total
Ertragsentwicklung (Mindererträge)	6'620'000	5'280'000	1'540'000	100'000	13'540'000
Entwicklung Abgeltungsrechnung BL/BS	1'239'000	3'000'000	3'250'000	2'603'000	10'092'000
Taktverdichtung Linie 19	-	850'000	850'000	850'000	2'550'000
Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel	-	-	640'000	640'000	1'280'000
Baustellenbedingte Mehrkosten Linie 64	-	-	350'000	250'000	600'000
Δ zum 9. GLA	7'859'000	9'130'000	6'630'000	4'443'000	28'062'000
% zum 9. GLA	5.6%	6.2%	4.4%	3.0%	4.8%

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Der AFP wird jeweils im Umfang der effektiv vereinbarten bzw. prognostizierten ungedeckten Kosten der Transportunternehmen und nicht im Umfang der Ausgabenbewilligung angepasst. Die voraussichtlichen Mehrkosten sind im AFP 2024–2027 teilweise berücksichtigt. Die höheren Kosten im Jahr 2024 können voraussichtlich innerhalb der Kontengruppe 36 kompensiert werden. Die höheren Kosten 2025 werden dem Landrat im Rahmen des ordentlichen Budgetprozesses unterbreitet. Die entsprechenden Zahlen werden im Zuge der Offertstellung der Transportunternehmen für das Jahr 2025 überprüft und ggf. angepasst.

Auswirkungen auf Aufgaben- und Finanzplan (in CHF)	2022	2023	2024	2025	Total
AFP (gemäss Ist 2022/2023, AFP 2024 - 2027)	60'197'000	67'093'000	66'408'000	64'730'000	258'428'000
Effektiv erwartete Kosten (gemäss Vereinbarung 2022/2023, Offerte 2024, Forecast 2025)	56'346'324	63'293'000	68'707'861	73'359'763	261'706'948
Differenz absolut	-3'850'676	-3'800'000	2'299'861	8'629'763	3'278'948
Differenz relativ	-6.4%	-5.7%	3.5%	13.3%	1.3%

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Sämtliche Einnahmen sind in der Erfolgsrechnung bereits berücksichtigt.

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

- Der Kanton stellt die Angebote des öffentlichen Verkehrs nicht selbständig sicher, sondern bestellt diese bei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.
- Der Kanton erstellt die Angebotsplanung im kurz- bis langfristigen Horizont und bestellt die Angebote bei den Transportunternehmen.

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

LFP4	Effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Die Kernstadt Basel und die bevölkerungsstarken Agglomerationsgemeinden soweit möglich wirksam von den negativen Auswirkungen der überregional und international ausgerichteten Verkehrsströme entlasten.
------	--

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Der ÖV leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und einer Verdichtung gegen innen. Die vorhandene Verkehrsnachfrage wird durch Bündelung auf wenige Fahrzeuge bis zu 20 Mal effizienter abgewickelt als mit dem MIV.	Insbesondere der schienengebundene ÖV ist mit hohen Fixkosten verbunden. Bei geringer Nachfrage ist er teuer. Da schwach nachgefragte Verbindungen häufig Zubringer zu den starken Verbindungen sind, birgt ein Verzicht auf die schwächeren Verbindungen die Gefahr, dass auch gut nachgefragte Linien an Nachfrage verlieren. Linien sind deshalb immer im Gesamtkontext zu beurteilen.
Der ÖV entlastet die Strassen. Durch Stärkung des ÖV können Ausbauten der Strasseninfrastruktur vermieden oder verzögert werden. Auch die Menge an Emissionen (Lärm und Schadstoffe) ist geringer.	Das Corona-Virus hat das gesamte ÖV-System stark getroffen. Es ist noch nicht abschätzbar, wie schnell sich die ÖV-Nutzung wieder normalisieren und ob die Nachfrage wieder das Niveau vor Corona erreichen wird. Auf nachhaltigere Nachfrageeinbussen müsste bei der Bestellung des Angebots für die Periode 2022/23 reagiert werden.

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Rückwirkend per 11.12.2022

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Der GLA fusst unmittelbar auf dem ÖVG und dem Angebotsdekret und stellt eine flächendeckende Mobilitätsvorsorge der Bevölkerung sicher. Gemäss ÖVG werden jene Linien in den GLA aufgenommen, die von regionaler Bedeutung sind, im öffentlichen Interesse liegen und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dienen (§ 4 Absatz 3 ÖVG). Mit dem GLA werden somit gesetzliche Vorgaben umgesetzt. Der ÖV trägt wesentlich zu einer umweltverträglichen und wirtschaftlichen Verkehrsabwicklung bei.

Da der GLA nicht ein einzelnes Vorhaben umfasst, sondern die Summe aller ÖV-Leistungen im Kanton BL ist, ist eine klassische Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen für den GLA als Ganzes nicht möglich. Trotzdem wird wie folgt sichergestellt, dass die wirtschaftlich günstigsten Angebote bestellt werden:

a) Nutzenseite → Angebotsplanung

Im Rahmen der Erarbeitung von neuen Angebotskonzepten werden stets Varianten geprüft. Die Wirtschaftlichkeit ist bei der Wahl ein zentrales Kriterium. D.h. sofern neue Angebote über einen Grunderschliessungsauftrag hinausgehen, werden sie nur dann vorgeschlagen, wenn das Nachfragepotenzial genügend gross ist und die Linie effizient betrieben werden kann.

Das Angebotsdekret ist so ausgestaltet, dass schlecht genutzte und damit unwirtschaftliche Linien überprüft und ggf. angepasst werden.

b) Kostenseite → Angebotsvereinbarungen

Zur Vermeidung, dass für ein Angebot zu hohe Preise bezahlt werden, wurde ein Benchmark-System eingeführt. Auf dessen Basis wurden mit den Transportunternehmen Zielvereinbarungen für den Zeitraum 2020–2023 abgeschlossen. Die Zielvereinbarungen enthalten anspruchsvolle, degressive Kostenvorgaben (Vollkosten pro Kilometer), aber auch Vorgaben zur Kundenzufriedenheit. Erreichen die Transportunternehmen die geforderten Zielgrössen nicht, wird das Angebot ausgeschrieben.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

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

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Die Durchführung einer Regulierungsfolgeabschätzung betrifft nur die AAGL als mittleres Unternehmen. Bei den anderen im Kanton BL tätigen Transportunternehmen handelt es sich um Grossunternehmen für welche die Regulierungsfolgeabschätzungen nicht vorgenommen werden müssen. Nichtsdestotrotz gelten die Regulierungsfolgeabschätzung für die AAGL sinngemäss auch für die BLT, BVB, SBB und PostAuto.

Die Landratsvorlage stellt das ÖV-Angebot und die damit verbundene Beschäftigung der Angestellten der Transportunternehmen sicher. Können die Ertragsausfälle mit dieser Vorlage nicht kompensiert werden, müssen die Transportunternehmen Angebote reduziert und Mitarbeitende entlassen. Sämtliche Einsparungen müssen aufgrund der bereits eingegangenen Verpflichtungen für die Jahre 2022–2024 im Jahr 2025 erfolgen, was zu erheblichen Auswirkungen führen würde.

2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Diese Vorlage an den Landrat untersteht gemäss [§ 7 Verordnung über das Mitberichtsverfahren und das Vernehmlassungsverfahren](#) nicht der Vernehmlassungspflicht. Die in der Vorlage enthaltenen Fahrplananpassungen stehen im Einklang mit dem 9. GLA, für welchen ein entsprechendes Verfahren durchgeführt wurde. Der Regierungsrat hat im vorliegenden Fall deshalb darauf verzichtet ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

2.10. Vorstösse des Landrats

2021/245 «Viertelstundentakt auf der künftigen BLT-Linie 19 (WB)»

Am 22. April 2021 reichte Urs Roth die Motion 2021-245 «Viertelstundentakt auf der künftigen BLT-Linie 19 (WB)» ein, welche vom Landrat am 7. April 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Ende Oktober 1880 – also vor über 140 Jahren – wurde die Waldenburgerbahn (WB) in Betrieb genommen. Die Entwicklung des Waldenburgertals war in jener Zeit und in den darauffolgenden Jahrzehnten sehr eng mit der Geschichte der WB verknüpft. Nicht selten und auch zurecht wurde das «Waldenburgerli» als Lebensader des Tals bezeichnet. Am Ostermontag hat sich die Talschaft vom «Waldenburgerli» verabschiedet. Unzählige Zeitungsartikel über ihre letzte Fahrt zeugen davon, wie wichtig diese Bahn für die Identität und die Entwicklung des Tals war und ist. Ein Tal, das auch auf eine reiche von der Feinmechanik geprägte Industriegeschichte zurückblickt. Von dieser Geschichte zeugt nicht nur das «Waldenburgerli», sondern auch diverse, leider heute teilweise leerstehende Gewerbebauten.

Wichtig ist nun der Blick nach vorne: Es gilt, die einmalige Chance des Neubaus der Bahn für die Entwicklung der gesamten Region zu nutzen. Gemäss dem Kantonalen Raumkonzept wird die angestrebte Entwicklung des Waldenburgertals als «ländliche Entwicklungsachse» wie folgt beschrieben: «Mit den ländlichen Entwicklungsachsen wird eine an den Hauptverkehrsachsen (MIV und ÖV) ausgerichtete Siedlungsentwicklung mit guten Voraussetzungen für regionales Gewerbe im Laufental, im hinteren Ergolzthal sowie im Waldenburgerthal verfolgt.» Einige Gemeinden der Region «Liestal Frenkentaler Plus» haben dies frühzeitig erkannt und sich mit dem Projekt «Zukunft Frenkentaler» intensiv mit der Entwicklung ihres Lebensraums auseinandergesetzt:

http://zukunft-frenkentaler.ch/images/WEB_Flyer_Zukunftsbild_Strategie_Massnahmen.pdf

Die Inbetriebnahme der neuen BLT-Linie 19 (WB) Ende 2022 ist eine grosse Chance. Diese sollte nicht nur mit dem neuen und attraktiveren Rollmaterial einhergehen, sondern sollte auch unbedingt LRV 2021/245, 22. April 2021 2/2 mit einer Verbesserung des Angebotes ergänzt werden. Bisher fuhr die WB im 30'-Takt und während der Stosszeiten im 15'-Takt. Nun ist bis Ende 2022 ein Busersatz unterwegs. Dieser fährt im 15'-Takt und während der Stosszeiten im 7.5'-Takt. Ab Fahrplanwechsel 2022 soll die WB dann als Tramlinie 19 der BLT lediglich wieder im 30'-Takt und während der Stosszeiten im 15'-Takt verkehren.

Für die Weiterentwicklung des Waldenburgertals bzw. beider Frenkentaler wäre jedoch keine erneute Taktverschlechterung, sondern ein durchgehender Viertelstundentakt bereits ab dem Fahrplanwechsel 2022 gefordert. Das Potential dazu sollte bestehen. Mit einem attraktiven ÖV-Angebot könnten zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner ins Waldenburgerthal angezogen werden, wie auch das wirtschaftliche Potential der Region besser genutzt werden. Hinzu kommt, dass ab 2025 der Viertelstundentakt der S-Bahn Liestal-Basel eingeführt wird.

Nicht zu vernachlässigen ist zudem der Aspekt, dass es sich beim Strassennetz-Abschnitt zwischen Bad Bubendorf und Liestal um eine sehr stark belastete Kantonsstrasse handelt. An einem Werktag verkehren dort rund 20'000 Autos. Es besteht deshalb die Notwendigkeit, die

Flächeneffizienz zu erhöhen. Eine Taktverdichtung der neuen Tramlinie 19 (WB) könnte auch hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Gestützt auf die vorstehenden Darlegungen wird der Regierungsrat beauftragt, die Grundlagen für die Einführung eines durchgehenden Viertelstundentaktes auf der künftigen BLT-Linie 19 (WB) ab Wiedereröffnung (Fahrplanwechsel 2022) zu schaffen.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für das Finanzprogramm des 9. GLA der Jahre 2022–2025 wird die neue einmalige Ausgabe um 28'062'000 Franken auf 250'280'000 Franken erhöht. Die Erhöhung teilt sich auf in:
 - a. 13'540'000 Franken zur Deckung der Ertragsausfälle als Folge der Covid-19-Pandemie
 - b. 10'092'000 Franken zur Deckung der Mehrabgeltungen in der Abgeltungsrechnung BL/BS
 - c. 2'550'000 Franken für den ganztägigen 15'-Takt bei der Linie 19
 - d. 1'280'000 Franken für die Attraktivitätssteigerung des Spätangebots Basel
 - e. 600'000 Franken zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität wegen einer Baustelle.
2. Die teuerungsbedingten Mehrkosten im Umfang von 29'500'000 Franken werden zur Kenntnis genommen.
3. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstrabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

3.2. Abschreibung von Vorstössen des Landrats

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung folgendes Vorstosses mit entsprechender Begründung gemäss Kapitel 2.3.4:

Motion 2021/245: «Viertelstundentakt auf der künftigen BLT-Linie 19 (WB)»

Liestal, 24. Oktober 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

– Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über die Erhöhung der Ausgabenbewilligung des 9. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022–2025

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für das Finanzprogramm des 9. GLA der Jahre 2022–2025 wird die neue einmalige Ausgabe um 28'062'000 Franken auf 250'280'000 Franken erhöht. Die Erhöhung teilt sich auf in:
 - a. 13'540'000 Franken zur Deckung der Ertragsausfälle als Folge der Covid-19-Pandemie
 - b. 10'092'000 Franken zur Deckung der Mehrabgeltungen in der Abgeltungsrechnung BL/BS
 - c. 2'550'000 Franken für den ganztägigen 15'-Takt bei der Linie 19
 - d. 1'280'000 Franken für die Attraktivitätssteigerung des Spätangebots Basel
 - e. 600'000 Franken zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität wegen einer Baustelle.
2. Die teuerungsbedingten Mehrkosten im Umfang von 29'500'000 Franken werden zur Kenntnis genommen.
3. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstrabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.
4. Die Motion 2021/245: «Viertelstundentakt auf der künftigen BLT-Linie 19 (WB)» wird abgeschrieben.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: