

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs, Fortführung für die Jahre 2020 und 2021

2018/1002

vom 12. März 2019

1. Ausgangslage

Im Generellen Leistungsauftrag (GLA) werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebots und des Finanzprogramms für den öffentlichen Verkehr (ÖV) festgelegt. Er ist alle vier Jahre zu erneuern.

Grundlagen des GLA sind das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie das durch den Landrat beschlossene Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret).

Gegen die Finanzbeschlüsse 2020 und 2021 des 8. GLA wurde das Referendum ergriffen, welches in der Volksabstimmung vom 26. November 2017 gutgeheissen wurde. Hauptgrund dafür war die Ablehnung der Umstellung der Bahnlinie S9 («Läufelfingerli») auf Busbetrieb, was eine Kostenreduktion von jährlich CHF 840'000 zur Folge gehabt hätte. Deshalb muss für die Jahre 2020 und 2021 ein neuer GLA erarbeitet und dem Landrat unterbreitet werden.

Obwohl es sich um die Fortführung bzw. den zweiten Teil des 8. GLA handelt und grundsätzlich keine Änderungen vorgenommen werden sollten, werden folgende Anpassungen vorgeschlagen:

- Betriebsoptimierung Knoten Dornach: Die Verknüpfung der Linien 64 und 65 soll die bessere Abstimmung von Busgrössen und Nachfrage und die Fahrplanstabilität verbessern sowie für Pfeffingen einen Halbstundentakt sicherstellen. Die Mehrabgeltungen betragen CHF 470'000 pro Jahr.
- Umsetzung 1. Etappe Weiterentwicklung Stadtbus Liestal: Die Mehrabgeltungen betragen CHF 180'000 pro Jahr.
- Linienkonzept Hintere Frenkentäler: Das Angebot auf den Linien 70 und 71 wird verdichtet. Die Linie 71 wird bis Lauwil verlängert und die Linie 91 eingestellt. Die Minderabgeltungen pro Jahr betragen CHF 160'000.
- Neues Rollmaterial: Auf der S1 und der S3 werden sämtliche sechs Züge ersetzt, die in der Hauptverkehrszeit verkehren. Der Ersatz erfolgt, weil die Züge am Ende ihrer Lebensdauer angelangt sind. Die Investitionskosten für das Rollmaterial werden über die Abgeltungsrechnung finanziert. Die Mehrabgeltungen pro Jahr betragen CHF 1'800'000.

Die vom Kanton zu leistenden Abgeltungen für die Fortführung des 8. GLA für die Jahre 2020 und 2021 betragen CHF 41,05 Mio. und CHF 43,02 Mio.¹

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

¹ Korrektur der Zahlen von CHF 41,5 Mio. und CHF 43,2 Mio. auf CHF 41,05 Mio. und CHF 43,02 Mio. Vgl. Landratsprotokoll vom 21. März 2019 Votum von Kommissionspräsident Urs Kaufmann.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 24. Januar und 7. Februar 2019 im Beisein von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Vorsteherin Bau- und Umweltschutzdirektion, Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, Eva Juhasz, Dominic Wyler, Bruno Schmutz und Thomas Hohl von der Abteilung öffentlicher Verkehr der BUD beraten.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission nicht bestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Ersatz Rollmaterial

Die Kommission diskutierte kurz über die sechs Züge, die als Ersatz für altes Rollmaterial angeschafft werden. Die BUD wies darauf hin, dass die Abdeckung von Pendlerspitzen zur Hauptverkehrszeit nicht produktiv und kostengünstig ist, da beispielsweise diese sechs zusätzlichen Züge nur zu dieser Zeit eingesetzt werden. Sie sind jedoch notwendig, um die Pendlerströme zu bewältigen. Seitens Kommission wurde die Frage gestellt, weshalb Domino-4-Züge und nicht FLIRT-Züge beschafft würden, die sonst im Einsatz sind. Die FLIRT-Züge wären erstens teurer, so hiess es hierzu, zweitens stellt die SBB die günstigsten Fahrzeuge zur Verfügung.

Betreffend Definition der Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten führte die BUD aus, dass sich das Angebotsdekret in Überarbeitung befindet und diese angepasst werden. Aktuell werden diese Zeiten abweichend vom geltenden Dekret definiert, weil dies so zielführender ist.

2.3.2 S9 («Läufelfingerli»)

In der Landratsvorlage wird erwähnt, dass die Nachfrage auf der S9 gestiegen ist, wie ein Kommissionsmitglied feststellte. Wie nachhaltig dieser Anstieg ist, werde sich erst zeigen, hielt die BUD fest. Die Massnahmen bezüglich der S9 werden in verschiedenen Arbeitsgruppen mit den Gemeinden und der SBB erarbeitet. Weitere Informationen werden im Rahmen der Sammelvorlage zur Beantwortung der Vorstösse zur S9 erfolgen. Ein Kommissionsmitglied stelle eine Frage nach der Erweiterung des Geltungsbereichs des U-Abos bis nach Olten. Die BUD führte aus, dies sei im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) behandelt und abschlägig beantwortet worden. Fahrgäste könnten auf die S9 ausweichen und somit würden weniger Einnahmen für den Fernverkehr auf der Linie Sissach – Olten resultieren. Zudem wird befürchtet, dass die Erfüllung einer solchen Forderung auch Begehrlichkeiten von anderen Kantonen für ähnliche Strecken weckt.

2.3.3 Einzelfragen

Die BUD wies darauf hin, dass sie aufgrund der kurzen Vorlaufzeit nicht weitergehende Änderungen vornehmen konnte. Die kleinen, mit der Fortführung des GLA vorgesehenen Änderungen waren bereits angedacht und konnten deshalb aufgenommen werden. Üblicherweise brauchen Änderungen im GLA einen längeren Vorlauf, weil Angebotsveränderungen mit den Gemeinden abgesprochen und erarbeitet werden müssen.

Die Kommission liess sich das Benchmarking-System vorstellen, welches dem Kanton als Grundlage für die Offertverhandlungen bzw. Zielvereinbarungen mit den Transportunternehmen (TU) dient. Dabei handelt es sich um einen systematischen Leistungsvergleich. Berücksichtigt werden Kosten, Qualität und unterschiedliche Rahmenbedingungen. Über 500 Linien aus den Kantonen Aargau, Bern, Basel-Landschaft, St. Gallen, Thurgau und des Verkehrsverbunds Luzern (VVL) bilden die Basis für den Kosten- und Qualitätsbenchmark. Die Ergebnisse des Vergleichs bedürfen jedoch einer sorgfältigen Interpretation und erlauben keine Aussagen zu Erträgen bzw. Abgeltungen. Ermittelt werden die Kosten einer Linie pro Kilometer. Dabei werden weitere Faktoren, wie unterschiedliche Produktionsbedingungen, berücksichtigt. Die Abweichungen vom Kostenmodell bzw. vom Benchmark soll die Unternehmen dazu bewegen, den Kostendeckungsgrad zu verbes-

ern, insofern dies in ihrem Einflussbereich liegt und die Abweichung nicht durch Faktoren bedingt ist, welche die TU nicht beeinflussen können.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig, mit 13:0 Stimmen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

20.02.2019 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage/n

- Landratsbeschluss (unverändert)

Landratsbeschluss**betreffend Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs, Fortführung für die Jahre 2020 und 2021**

vom

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,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: