

# Programm zur generellen Aufgabenüberprüfung 2023-2026 (PGA 23-26)

## Abschlussbericht ARP, Abt. ÖV: Angebotsplanung ÖV

Projektauftraggeber/in    Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD  
Projektleitung             Florian Kaufmann, Leiter Abteilung ÖV  
Autor/in                     Florian Kaufmann  
Status                        In Bearbeitung

### Änderungsverzeichnis

Datum	Version	Kommentar
31.05.2023	0.1	Stand nach Abschluss Rechtsgrundlagenanalyse
07.08.2023	0.2	Stand nach Abschluss Fact Finding
25.10.2023	0.3	Stand für Zwischen-Besprechung mit FKD
15.11.2023	0.7	Stand nach Abschlussworkshop mit Projektauftrageberin
29.11.2023	0.9	Definitiver Entwurf zum Versand an Programmausschuss
21.12.2023	1.0	Schlussfassung nach Sitzung Programmausschuss

# Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung.....	4
2. Programm generelle Aufgabenüberprüfung.....	5
2.1    Rechtsgrundlagen PGA.....	5
2.2    Zielsetzungen PGA.....	5
2.3    Organisation PGA 23-26.....	5
3. Definition der zu überprüfenden Aufgabe .....	6
3.1    Kurzbeschreibung der Aufgabe .....	6
3.2    Rechtliche Aspekte.....	7
3.2.1 <i>Rechtsgrundlagen</i> .....	7
3.2.2 <i>Rechtlicher Spielraum</i> .....	9
3.3    Strategische Ziele, die mit der Aufgabe erreicht werden sollen.....	9
3.4    Zielgruppen, die mit der Aufgabe erreicht werden sollen .....	10
3.5    Schnittstellen zu anderen Einheiten innerhalb und ausserhalb der kantonalen Verwaltung .....	10
3.6    Ressourcen finanziell und personell gemäss Jahresrechnung 2022 .....	12
3.7    Veränderungen.....	12
3.7.1 <i>Wichtige Veränderungen der letzten Jahre</i> .....	12
3.7.2 <i>Absehbare zukünftige Veränderungen</i> .....	12
3.7.3 <i>Generelles Veränderungspotential</i> .....	13
4. Ergebnisse der Rechtsgrundlagenanalyse .....	13
5. Ergebnisse der Zwecküberprüfung.....	14
6. Ergebnisse der Vollzugsüberprüfung.....	15
6.1    Schritt 1: Fact Finding.....	15
6.1.1 <i>Beschreibung der Leistungserbringung</i> .....	15
6.1.2 <i>Beschreibung der Ressourcen (Input)</i> .....	17
6.1.3 <i>Beschreibung weiterer relevanter Fakten</i> .....	18
6.2    Schritt 2: Ursachenanalyse.....	19
6.2.1 <i>Kostentreiber</i> .....	19
6.2.2 <i>Betriebliche Effizienz</i> .....	19
6.3    Schritt 3: Erarbeitung von Massnahmen .....	21
6.3.1 <i>Beschreibung und qualitative Bewertung der möglichen Massnahmen</i> .....	22
6.3.1.1 <i>Direkte Massnahmen</i> .....	22
6.3.1.2 <i>Indirekte Massnahmen</i> .....	24
6.3.2 <i>Auswahl der umzusetzenden Massnahmen</i> .....	28
7. Schlussfolgerungen und Ausblick.....	31
Anhang .....	32

## Abkürzungsverzeichnis

AAGL	Autobus AG Liestal	Busbetrieb
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung	Bundesamt, welches u.a. für die Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger (Schiene, Strasse) zuständig ist
ARP	Amt für Raumplanung	Amt in der Bau- und Umweltschutzdirektion BL, organisationale Heimat der Abteilung ÖV
BAFU	Bundesamt für Umwelt	Bundesamt, welches sich vor allem bei Plangenehmigungsverfahren zu Belangen des ÖV vernehmen lässt
BAV	Bundesamt für Verkehr	U.a. für die Mitbestellung des regionalen Personenverkehrs zuständige Bundesbehörde
BKSD	Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion	Direktion der Kantonalen Verwaltung Basel-Landschaft
BLT	Baselland Transport	Bus-, Tram und Bahnbetrieb
BUD	Bau- und Umweltschutzdirektion	Direktion der Kantonalen Verwaltung Basel-Landschaft
BVB	Basler Verkehrsbetriebe	Bus- und Trambetrieb
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur	Bundesprozess, nach welchem der Bund der ihm zugeteilten Verantwortung für die Bahninfrastruktur nachkommt
FKD	Finanz- und Kirchendirektion	Direktion der Kantonalen Verwaltung Basel-Landschaft
FTE	Full Time Equivalents	Vollzeitäquivalente, entspricht Anzahl Stellenprozente
GLA	Genereller Leistungsauftrag	4-jähriges Programm zur mittelfristigen Angebotsplanung ÖV des Kantons BL
KöV/ KKdÖV	Konferenz der kantonalen ÖV-Direktoren/ ÖV-Delegierten	Nationale Gremien zur Diskussion und Abstimmung der kantonsinteressen im Bereich des öffentlichen Verkehrs
ÖV	Öffentlicher Verkehr	Der öffentliche Verkehr umfasst verkehrliche Angebote mit regelmässigen Fahrten gemäss einem definierten Fahrplan, die von allen Personen aufgrund vorgegebener Beförderungsbestimmungen genutzt werden können.
PAG	Postauto AG	Nationaler Busbetrieb
PGA	Programm Generelle Aufgabenprüfung	Programm des Kantons Basel-Landschaft zur periodischen Überprüfung von bestehenden Kantonsaufgaben
RPV	Regionaler Personenverkehr	Der Teilbereich des öffentlichen Verkehrs, der von den Kantonen selber geplant und (mit-) finanziert wird.
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	Nationaler Bahnbetrieb
TBA	Tiefbauamt	Amt in der Bau- und Umweltschutzdirektion
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz	Verbund der Transportunternehmen und der Besteller der Nordwestschweiz, vertreibt und vermarktet z.B. das U-Abo
TU	Transportunternehmen	Überbegriff für die direkten Leistungserbringer im öffentlichen Verkehr (z.B. SBB, BLT)
VGD	Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion	Direktion der Kantonalen Verwaltung Basel-Landschaft

# 1. Zusammenfassung

Die Aufgabe **Angebotsplanung ÖV** plant und definiert vorausschauend das Angebot des Kantons im Bereich des öffentlichen Verkehrs und stellt so sicher, dass dieses auch zukünftig den an ihn von Politik und Nutzern gestellten Anforderungen gerecht wird.

Auf Bundesebene ist nicht nur der nationale öffentliche Verkehr, sondern auch der Bereich des regionalen Personenverkehrs stark reguliert. Es besteht deshalb grundsätzlich wenig rechtlicher Spielraum. So lassen es die rechtlichen Grundlagen nicht zu, dass auf kantonaler Stufe auf die Aufgabe Angebotsplanung ÖV verzichtet wird. Die Kantone und Regionen sind nämlich explizit für die Definition des Angebots in ihren jeweiligen Gebieten zuständig.

Ein Verzicht der Aufgabe wäre auch gar nicht wünschenswert, denn: Ein qualitativ hochstehender öffentlicher Verkehr unterstützt nicht nur eine Vielzahl von strategischen Zielen des Kantons (wie zum Beispiel Klima- und räumliche Entwicklungsziele), sondern dient auch direkt und täglich einer Vielfalt von privaten, wirtschaftlichen und staatlichen Zielgruppen. Es liegt deshalb im ureigenen Interesse des Kantons, durch eine gute und langfristige Angebotsplanung die bestehende hohe Qualität des ÖV im Kanton Basel-Landschaft in die Zukunft zu tragen.

Die für die Aufgabe Angebotsplanung ÖV im Kanton aufgewendeten Mittel (es sind dies vor allem personelle Ressourcen in der Abteilung öffentlicher Verkehr) sind sehr überschaubar. Sie beeinflussen jedoch direkt die Höhe einer signifikanten Kantonsausgabe, nämlich der Abgeltungen der ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs. Auch aus diesem Grund ist es im kantonalen Interesse, diese Aufgabe weiterhin in guter Qualität wahrzunehmen.

Der Wandel, dem der öffentliche Verkehr derzeit durch exogene Einflüsse unterworfen ist, verstärkt die Notwendigkeit einer guten Angebotsplanung. So hat beispielsweise die Covid-19-Pandemie das Arbeits- und demzufolge das Pendelverhalten nachhaltig verändert. Und darüber hinaus muss auch der technologische Wandel, zum Beispiel die unaufhaltsam fortschreitende und auch für den ÖV neue Möglichkeiten bietende Digitalisierung sinnvoll in die Angebotsplanung integriert werden.

Diesem Plädoyer für die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit der im Rahmen dieser PGA betrachteten Aufgabe zum Trotz: Verbesserungspotential gibt es immer! Beim Identifizieren desselben und dem Ableiten von Massnahmen wurde der Fokus gemäss PGA-Vorgaben auf die Effizienz der eigentlichen Aufgabenerfüllung Angebotsplanung ÖV innerhalb der kantonalen Verwaltung gelegt. Die Initiierung dieser Massnahmen ist niederschwellig und ohne Zustimmung von Parteien ausserhalb der kantonalen Verwaltung möglich.

Darüber hinaus werden jedoch auch noch Massnahmen betrachtet, die geeignet wären, die bedeutenden Kantonsausgaben für die Abgeltungen des öffentlichen Verkehrs positiv zu beeinflussen. Um diese Massnahmen erfolgsversprechend angehen zu können, wäre jedoch neben dem Einverständnis bzw. Auftrag des Landrats noch dasjenige von weiteren Instanzen (wie beispielsweise Nachbarkantone) erforderlich.

## 2. Programm generelle Aufgabenüberprüfung

### 2.1 Rechtsgrundlagen PGA

[§ 129 Abs. 3 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft](#) verlangt, dass alle Aufgaben und Ausgaben vor der entsprechenden Beschlussfassung und in der Folge periodisch auf ihre Notwendigkeit und Zweckmässigkeit sowie auf ihre finanziellen Auswirkungen und deren Tragbarkeit hin zu prüfen sind. Der Aufgaben- und Finanzplan (AFP), die finanzhaushaltsrechtliche Prüfung und die Ausgabenbewilligung setzen diesen Verfassungsauftrag in Bezug auf *neue* Aufgaben und Ausgaben stringent um. Die generelle Aufgabenüberprüfung gemäss [§ 11 FHG](#) ermöglicht die systematische Umsetzung in Bezug auf bestehende Aufgaben und Ausgaben.

### 2.2 Zielsetzungen PGA

Mit der generellen Aufgabenüberprüfung gemäss [§ 11 FHG](#) soll der in den letzten Jahren wiedererlangte finanzpolitische Handlungsspielraum langfristig gesichert werden. Der Kantonshaushalt steht auf der Ausgabenseite auch weiterhin unter Druck wegen exogener Einflüsse (z.B. die konjunkturelle Abkühlung, durch demografische Entwicklung oder durch Vorgaben des Bundes). Um – im Sinne einer Entwicklungsstrategie – neue Aufgaben finanzieren zu können, müssen bestehende Aufgaben bezüglich Notwendigkeit und Zweckmässigkeit kritisch hinterfragt und nach Potenzial zur Effizienzsteigerung, Ertragssteigerung und Senkung des Ausgabenwachstums gesucht werden. Ohne diese vorausschauende Dämpfung des Ausgabenwachstums drohen dem Kanton früher oder später wieder Sparprogramme. Die Aufgabenüberprüfungen sollen ergebnisoffen sein, es sind keine Sparprogramme. Im Einzelfall kann eine Aufgabenüberprüfung auch zur Erkenntnis führen, dass eine ungenügende Qualität oder zu hohe Gebühren vorliegen und es können darauf basierend Massnahmen vorgeschlagen werden.

### 2.3 Organisation PGA 23-26

Das 4-jährige PGA 23-26 weist nachstehende Organisation auf:

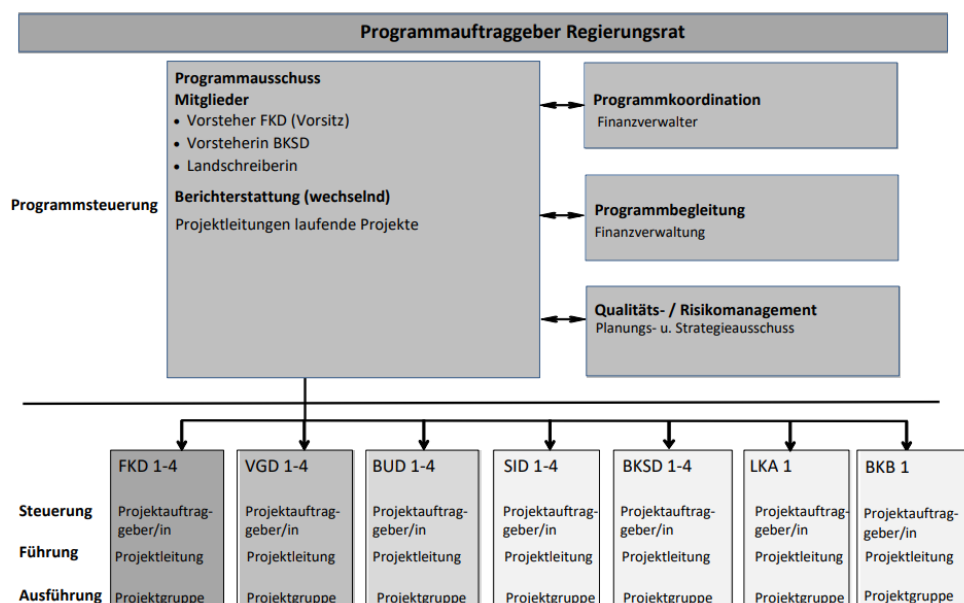


Abbildung 1: Programmorganisation generelle Aufgabenüberprüfung 2023-2026

### 3. Definition der zu überprüfenden Aufgabe

Gemäss Prüfplan (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) hat die Abteilung ÖV in der Bau- und Umweltschutzdirektion BUD im Jahre 2023 eine ihrer Aufgaben der generellen Aufgabenprüfung zu unterziehen. Gewählt wurde die Aufgabe Angebotsplanung öffentlicher Verkehr.

#### 3.1 Kurzbeschreibung der Aufgabe

Der Aufgabenbereich der Abteilung öffentlicher Verkehr umfasst die Bearbeitung sämtlicher Kantonsaufgaben zur Förderung des öffentlichen Verkehrs mit dem Ziel, die Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem attraktiven ÖV zu sichern und eine gleichermassen umweltgerechte und wirtschaftlich effiziente Verkehrsordnung anzustreben. Bei der Aufgabe Angebotsplanung ÖV geht es um permanente Vorausschau und Planung, wodurch sicherstellt wird, dass das Angebot auch in Zukunft diesen Anforderungen gerecht wird.

Konkret umfasst die Aufgabe sämtliche Arbeiten, Teilaufgaben und Zwischenprodukte in vorbereitender, planerischer, betrieblicher und infrastruktureller Hinsicht, welche zur Bereitstellung und Absatzförderung des Produkts ÖV im Kanton notwendig sind (kurz-, mittel- und langfristige Angebotsplanung, Fahrplanwesen, Angebotskonzepte, Arbeiten im Rahmen des nationalen FABI-Prozesses betreffend Bahninfrastruktur). Diese Tätigkeiten erfolgen mit den Leistungsempfängern (z.B. Gemeinden) und Leistungserbringern (Transportunternehmen) koordiniert und gemeinsam.

Als Beispiel für eine Tätigkeit im Rahmen der Aufgabe kann die Erstellung eines neuen Buskonzepts in einem bestimmten Perimeter genannt werden. So wurde im 2023 ein neues Buskonzept im Bereich Laufental/Dorneckberg erstellt. Auslöser für dieses Projekt sind zukünftige Veränderungen im übergeordneten Bahnnetz (Viertelstundentakt der S-Bahn bis Liestal, Halbstundentakt Schnellzug im Laufental): Die Linien und Takte der Busse müssen auf diese Veränderungen neu abgestimmt werden.

## 3.2 Rechtliche Aspekte

### 3.2.1 Rechtsgrundlagen

Die grün hinterlegten Zeilen kennzeichnen jene Rechtsgrundlagen, die aufzeigen, dass auf die Angebotsplanung ÖV de jure nicht verzichtet werden kann. Die Rechtsgrundlagen auf Bundesebene lassen dies nicht zu (weitere Erläuterungen unter 13 und 5).

Rechtsgrundlage	Bestimmungen	Kommentar
<b>Nationales Recht</b>		
<a href="#">745.1 PBG Personenbeförderungsgesetz</a>	Diverse	Das gesamte PGB ist insofern relevant, als dass es verschiedene Vorgaben für die Aufgabe Angebotsplanung ÖV liefert.
	<a href="#">Abschnitt 6</a>	Von besonderer Relevanz für die Aufgabe Angebotsplanung ÖV ist Abschnitt 6 des PGB mit allgemeinen Bestimmungen zum bestellten Verkehrsangebot
	<a href="#">Art. 31a</a>	Art. 31a regelt das Verkehrsangebot und das Bestellverfahren des regionalen Personenverkehrs
<a href="#">745.11 VPB Verordnung über die Personenbeförderung</a>	Diverse	Diverse Bestimmungen sind relevant für die Aufgabe Angebotsplanung ÖV, z.B. zu Linienführung und Haltestellen
	<a href="#">Art. 5</a>	Enthält eine Definition der Erschliessungsfunktion <sup>1</sup> des ÖV
<a href="#">745.16 ARPV Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs</a>	Diverse	Diverse Bestimmungen sind relevant für die Aufgabe Angebotsplanung ÖV
	<a href="#">Art. 12</a>	Regelt die Verantwortung der Kantone für die Angebotsplanung im regionalen Personenverkehr (RPV)
	<a href="#">Abschnitt 3</a>	Von besonderer Relevanz für die Aufgabe ist Abschnitt 3 der ARPV mit allg. Bestimmungen zum Angebot im regionalen Personenverkehr
<a href="#">742.101 EBG Eisenbahngesetz</a>	<a href="#">Kapitel 5a</a>	Enthält Grundsätze zum Ausbau der Infrastruktur. Der Infrastrukturplanung liegt die Angebotsplanung zu Grunde

<sup>1</sup> Erschliessung = Herstellen von grundsätzlicher Zugänglichkeit/Erreichbarkeit

Rechtsgrundlage	Bestimmungen	Kommentar
	<a href="#">Art. 48d</a>	Regelt die Verantwortung der Kantone für die Angebotsplanung ÖV im Bereich des Eisenbahnverkehrs
<a href="#">742.120 Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur</a>	<a href="#">Abschnitt 4</a>	Enthält für die Aufgabe relevante Bestimmungen zur Planung des Ausbaus der Bahninfrastruktur, inkl. der Verantwortung der Kantone für die Angebotsplanung
<a href="#">151.3 BehiG Behindertengleichstellungsgesetz</a>	Diverse	Enthält Regelungen über die behindertengerechte Gestaltung des ÖV; im Zusammenhang mit der Aufgabe relevant ist vor allem die Pflicht, Ersatzlösungen bereitzustellen, falls es nicht möglich oder verhältnismässig ist, die Diskriminierungsfreiheit baulich zu ermöglichen (z.B. durch hohe, behindertengerechte Haltekanten).
<a href="#">151.34 VbÖV Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs</a>	Diverse	
<b>Kantonales Recht</b>		
<a href="#">480 Gesetz zur Förderung des ÖV</a>	Diverse	Regelt Grundsätze wie den Vorrang des ÖV, den GLA (Generellen Leistungsauftrag), sowie Finanzierung und Mitwirkungsverfahren
	Paragraph 2, Absatz 1	Hält fest, dass der Kanton die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs der Region fördern soll, und dass ein regionaler Verkehrsverbund angestrebt werden soll.
<a href="#">480.1 Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG</a>	Diverse	Der Vertrag regelt die Grundsätze der Zusammenarbeit zwischen den BVB und der BLT, sowie die Finanzierung des die gemeinsame Kantonsgrenze überschreitenden öffentlichen Verkehrs
<a href="#">483.1 Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)</a>	Diverse	Das Dekret regelt die Grundsätze für den Generellen Leistungsauftrag und enthält Kriterien und Richtlinien für die Angebotsstruktur des regionalen Personenverkehrs im Rahmen von § 4 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Tabelle 1: Rechtsgrundlagenanalyse



### 3.2.2 Rechtlicher Spielraum

Das Regelwerk des öffentlichen Verkehrs ist ein komplexes Gebilde, welches alle Staatsebenen, unterschiedliche Verkehrsträger, diverse staatliche und nicht staatliche Akteure (Bund, Transportunternehmen, Kunden, Dienstleister, ...) sowie eine grosse Zahl von Regelungsgegenständen betrifft. Deshalb ist es nicht möglich, hier abschliessend bzw. generell eine Aussage zum rechtlichen Spielraum zu machen. Es lässt sich jedoch sagen, dass der ÖV im Allgemeinen und damit auch die Aufgabe Angebotsplanung ÖV zu den bundesrechtlich stark regulierten Aufgaben zu zählen ist. Damit verbunden ist der rechtliche Spielraum der Kantone eher als gering zu bezeichnen.

Auf Grund dieser Ausgangslage wurde im Rahmen der Rechtsgrundlagenanalyse festgestellt, dass es das Bundesrecht nicht erlaubt, auf die Aufgabe «Angebotsplanung ÖV» zu verzichten. Genauere Erläuterungen dazu folgen in den Kapiteln 4 und 5.

Rechtlicher Spielraum besteht jedoch betreffend dem Wie der Aufgabendurchführung. Dieser Spielraum wird in Kapitel 6 ausführlich ausgelotet.

### 3.3 Strategische Ziele, die mit der Aufgabe erreicht werden sollen

Strategische Ziele gemäss Langfrist- und Mittelfristplanung des Regierungsrats gemäss <a href="#">aktuellem Aufgaben- und Finanzplan (AFP)</a>	
Strategisches Ziel	Kommentar
LFP 4 – Mobilität, Langfristplanung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S. 22, Stärken: «Im Kanton BL hat der ÖV eine starke Stellung als Verkehrsmittel der erwerbstätigen Bevölkerung»</li> <li>• S. 23, Diverse Aussagen zu Mobilität und ÖV in Vision und strategischen Stossrichtungen, insbesondere dass das S-Bahn-System als Rückgrat der Siedlungsentwicklung verbessert werden soll</li> </ul>
LFP 4 – Mobilität, Mittelfristplanung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S. 46, ÖV Mittel zur Förderung der Stadt der kurzen Wege, Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben</li> <li>• S. 47, Weiterentwicklung des ÖV: «Zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird in der inneren Agglomeration Basel der Ausbau der trinationalen S-Bahn und namentlich in den Hauptachsen der Viertelstundentakt der S-Bahn vorangetrieben. Das übergeordnete Netz der S-Bahn berücksichtigend, wird das Tramnetz schrittweise weiterentwickelt (Tramnetzstrategien 2030 und 2040), u. a. zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten wie Allschwil Letten und Bachgraben, Muttenz Polyfeld oder im Falle des Leimentals als funktionaler S-Bahn-Ersatz. Der ÖV im ländlichen Raum erfüllt die Aufgabe, die Nutzerinnen/Nutzer zu den Verkehrsknotenpunkten zu bringen und richtet sich nach den Instrumenten des Generellen Leistungsauftrags (GLA) und des Angebotsdekrets. Der 10. GLA soll die wenigen noch vorhandenen Lücken schliessen.»</li> </ul>
Details zur Abteilung ÖV im AFP	<ul style="list-style-type: none"> <li>• S. 276 ff. enthalten verschiedene Informationen zu Herausforderungen und Lösungsstrategien im Bereich öv.</li> </ul>

Allfällige weitere strategische Ziele	
Weiteres strategisches Ziel	Basis des strategischen Ziels und Kommentar
ÖV als «Teil der Lösung» für Herausforderungen betr. Klimawandel	<a href="#">Klimastrategie BL</a> (Seiten 27-30, 72 )

Tabelle 2: Strategische Ziele

### 3.4 Zielgruppen, die mit der Aufgabe erreicht werden sollen

Mit der Aufgabe sollen folgende Zielgruppen angesprochen und erreicht werden:

Zielgruppe	Kommentar
Transportunternehmen des regionalen Personenverkehrs	Die Transportunternehmen (BLT, AAGL, PAG, SBB, BVB) definieren in Zusammenarbeit mit der Abteilung ÖV BL das Angebot mit, offerieren dieses und fahren das definierte Angebot nach erfolgter Bestellung durch den Kanton. Ausserdem sind sie Empfänger von Abgeltungen (Differenz zwischen den Vollkosten der Leistungserbringung und den Erlösen).
Bevölkerung	Die Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons BL sind die wichtigsten Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Sie nutzen das Angebot u.a. für ihre berufliche Mobilität (Pendeln), für Besorgungen und in ihrer Freizeit.
Wirtschaft	Für die Wirtschaft stellt der öffentliche Verkehr die Mobilität von Gütern und Arbeitnehmern sicher. Ausserdem werden touristische Ziele mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

Tabelle 3: Zielgruppen

### 3.5 Schnittstellen zu anderen Einheiten innerhalb und ausserhalb der kantonalen Verwaltung

Es bestehen folgende Schnittstellen:

Schnittstellen innerhalb der Verwaltung	
Schnittstelle	Kommentar
TBA	Das Tiefbauamt ist die ausführende Stelle bei der Umsetzung von Infrastrukturen für den ÖV, z.B. Erstellung von Bushöfen. Ausserdem ist der Fachbereich Gesamtverkehrsplanung beim

	Tiefbauamt angesiedelt. Mit diesem muss die Angebotsplanung ÖV eng abgestimmt werden.
BKSD	Mit der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion werden Belange des Schülerverkehrs abgestimmt, z.B. die Bereitstellung von Extrakursen zu Schulbeginn- und Endzeiten.
FKD	Finanz- und Kirchendirektion. Mit der FKD wird der gesamte Budget- und Finanzplanprozess abgewickelt. Zudem prüft die FKD die finanziellen Belange des ÖV, z.B. den Generellen Leistungsauftrag im ÖV oder die Abgeltungsrechnung BS-BL (Verrechnung der von der BVB auf BL-Territorium und von der BLT auf BS-Territorium erbrachten Leistungen)
VGD	Die Standortförderung BL in der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion bringt Bedürfnisse der Wirtschaft in den Planungsprozess mit ein, z.B. diejenigen des lokalen Gewerbes bei der Planung von Bahnersatzkonzepten wie beim Doppelspurausbau im Laufental
<b>Schnittstellen ausserhalb der Verwaltung</b>	
<b>Schnittstelle</b>	<b>Kommentar</b>
Bund (GS UVEK)	z.B. Vernehmlassungsverfahren im Rahmen von Gesetzgebungsprozessen
Bundesamt für Verkehr BAV	z.B. Mitbestellung von RPV-Angeboten (Angeboten des regionalen Personenverkehrs)
Bundesamt für Umwelt BAFU	z.B. im Rahmen von eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren
Bundesamt für Raumplanung ARE	z.B. Aufnahme von Bahninfrastruktur in den Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS)
Landrat BL	Hauptsächlich Bau- und Planungs-Kommission BPK im Rahmen der Bearbeitung von Vorstössen und Vorlagen zum ÖV wie dem Generellen Leistungsauftrag GLA
Nachbarkantone	z.B. im Rahmen Strategieentwicklung TNW (Tarifverbund Nordwestschweiz) oder bei der Planung des Bahnknotens Basel
KÖV	Konferenz der Kantonalen ÖV-Direktoren (Mitglied BL Isaac Reber)
KKdÖV	Konferenz der kantonalen ÖV-Delegierten (Mitglied BL Florian Kaufmann)
Transportunternehmen	SBB, BLT, BVB, Postauto AG, AAGL (siehe 3.4)
Trireno	Angebotsentwicklung und –Bestellung für die trinationale S-Bahn
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz: Zuständig für Tarife und Produkte wie z.B. das U-Abo
Zuständige Behörden der benachbarten Länder	z.B. für die Weiterentwicklung des ÖV im trinationalen, funktionalen Metropolitanraum Basel

Tabelle 4: Schnittstellen

## 3.6 Ressourcen finanziell und personell gemäss Jahresrechnung 2022

Rechnung 2022	in CHF Mio./ FTE
Aufwand	0.68
Ertrag	0
Stellen <sup>2</sup>	1.85

Tabelle 5: Ressourcen

(Detailliertere Angaben unter 6.1.2)

## 3.7 Veränderungen

### 3.7.1 Wichtige Veränderungen der letzten Jahre

Die letzten Jahre waren im ÖV geprägt durch Covid-19 sowie die dadurch beschleunigten Veränderungen der Arbeitswelt wie beispielsweise der höheren Akzeptanz bzw. vermehrten Nutzung von Homeoffice.

Des Weiteren sind signifikante ÖV-Angebotsverbesserungen mit dazugehörigen Infrastrukturen zu nennen, wie z.B. die neue Waldenburgerbahn und der Ausbau des Bahnhofs Liestal.

Ausserdem rückte die Klimadebatte und damit verbunden die Frage von verträglicher Mobilität mehr in den Fokus der Öffentlichkeit.

### 3.7.2 Absehbare zukünftige Veränderungen

- Es ist eine permanente Etablierung und teilweise Verstärkung der unter 3.7.1 erwähnten Veränderungen zu erwarten. So kann zum Beispiel mittlerweile davon ausgegangen werden, dass es sich bei Homeoffice nicht nur um ein rein Pandemie-verursachtes Phänomen handelt, welches mehrheitlich wieder verschwinden wird. Ausserdem kann davon ausgegangen werden, dass die Frage der nachhaltigen/verträglichen Mobilität in Zukunft noch intensiver diskutiert wird.
- Weitere Angebots- und Infrastrukturausbauten der trinationalen S-Bahn sind in Realisierung oder Planung (Viertelstundentakte Liestal-Basel, Aesch-Basel, Angebotsausbau auf dem Französischen Ast der S-Bahn, Mitarbeit in der Planung und politischen Begleitung des Bahnknotens Basel, in späterer Folge mit dem Herzstück Basel, der unterirdischen Verbindung von Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof, auch viele neue Durchbindungs-Linien in der gesamten Agglomeration).
- Diverse strategische Tram- und Busprojekte wie z.B. das [Tramnetz 2030](#) werden ihre Wirkung entfalten.
- Die Diskussion auf nationaler Ebene um die Harmonisierung von Tarifen und, damit zusammenhängend, der Existenzberechtigung der lokalen Tarifverbände nimmt Fahrt auf (z.B. im Rahmen des Projekts [myRide](#))

---

<sup>2</sup> Darin enthalten ist lediglich die Summe der FTE für die Aufgabe Angebotsplanung ÖV, es handelt sich also nicht um das Total der FTE der Abteilung ÖV Basel-Landschaft

- Vermehrte Auswirkungen von Trends wie MaaS<sup>3</sup> (Mobility as a Service), Mobility Pricing, etc. werden spürbar und verändern das Angebot.

### 3.7.3 Generelles Veränderungspotential

Als Folge der Summe der unter 3.7.2 erwähnten künftigen Veränderungen ist das Veränderungspotential ist ÖV im Moment als gross einzuschätzen. Zusätzlich zu berücksichtigen sind die unter 3.7.1 erwähnten grossen Änderungen in der Nachfragestruktur, welche ein stetes Hinterfragen und Anpassen des Angebots erfordern. Ebenfalls werden die unter dem letzten Bullet Point unter 3.7.2 erwähnten technologischen Trends, welche sich unter dem Titel Digitalisierung zusammenfassen lassen, einen Einfluss auf die Angebote im öffentlichen Verkehr haben.

## 4. Ergebnisse der Rechtsgrundlagenanalyse

Ein Hauptaugenmerk der Rechtsgrundlagenanalyse galt der Frage, ob die Kantone die Möglichkeit hätten, auf die Aufgabe Angebotsplanung ÖV zu verzichten. Vor allem die in der Tabelle von Kapitel 3.2.1 grün hinterlegten Artikel aus der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs sowie dem Eisenbahngesetz führen zum Schluss, dass das rechtlich nicht möglich ist – die Verantwortung für diese Aufgabe ist im Bundesrecht sehr klar den Kantonen zugeordnet:

- [745.16 ARPV Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, Art. 12](#), Absatz 3:  
«Die Kantone sind insbesondere bei der Festlegung des Angebotes, bei der Offertprüfung und bei Verhandlungen mit den Transportunternehmen sowie bei der Festlegung und Überprüfung der Leistungsqualität federführend.»
- [742.101 EBG Eisenbahngesetz, Art. 48d](#), Absatz 2:  
«Die Kantone sind verantwortlich für die regionale Angebotsplanung. Sie organisieren sich in geeigneten Planungsregionen. Die betroffenen Eisenbahnunternehmen werden in geeigneter Weise einbezogen.»

Gemäss vorgegebenem PGA-Prozess sind zum Abschluss der Rechtsgrundlagenanalyse zwei Leitfragen<sup>4</sup> zu beantworten:

**Leitfrage a: Existieren im Bundesrecht Bestimmungen, welche dem Kanton den Handlungsspielraum komplett einschränken?**

Auf Grund der beiden in diesem Abschnitt weiter oben genannten Artikel muss diese Frage mit Ja beantwortet werden. Betreffend die Möglichkeit, auf die Aufgabe Angebotsplanung öv zu verzichten, besteht gemäss Rechtsgrundlagen kein Handlungsspielraum.

**Leitfrage b: Wurden in den letzten Legislaturperioden kantonale politische Entschiede oder Reorganisationen vorgenommen, welche keine Veränderung der Aufgabe zulassen?**

Diese Frage kann mit nein beantwortet werden.

Der PGA-Prozess sieht vor, dass keine Zwecküberprüfung durchgeführt wird, sofern die/der Projektauftraggeber/in eine oder beide Fragen mit «Ja» beantwortet. Dies trifft im vorliegenden Fall zu. Es kann direkt zur Vollzugsüberprüfung (Kap. 6) geschritten werden.

<sup>3</sup> Bei Mobility as a Service geht es darum, verschiedenste Transportmittel mittels einer digitalen Plattform zu einer einzigen «Reise» zu verbinden, und zwar in Bezug auf Planung, Buchung und Bezahlung

<sup>4</sup> Siehe Handbuch PGA S.12

## 5. Ergebnisse der Zwecküberprüfung

Als Konsequenz aus dem Ja auf die Leitfrage a wurde gemäss vorgegebenem Prozess auf eine ausführliche Zwecküberprüfung verzichtet.

Im Sinne eines zusätzlichen Plausibilitätschecks wurden dennoch die relevanten Leitfragen 1- 6 der Zweckprüfung zur Notwendigkeit und Wirksamkeit<sup>5</sup>, die darauf abzielen, ob die Aufgabe überhaupt vom Kanton durchgeführt werden muss, beantwortet.

Die Leitfragen 7 bis 9 zur finanziellen Tragbarkeit und Qualität hingegen werden in der Phase der Vollzugsprüfung von Relevanz bzw. Interesse sein, da sich diese mehr um das Wie der Aufgabendurchführung drehen.

Das Resultat dieses Plausibilitätschecks findet sich in folgender Tabelle:

1	Ist ein öffentliches Interesse an der Erfüllung der Aufgabe vorhanden? → Ja: Die Angebotsplanung öV ist notwendig, um der Kantonsbevölkerung ein bedürfnisgerechtes öV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Ausserdem leistet ein funktionierender ÖV einen wichtigen Beitrag zu den Klimazielen des Kantons.
2	Muss die Aufgabe auch in Zukunft wahrgenommen werden? → Ja: Das ÖV-Angebot ist nicht statisch und muss sich laufend an Veränderungen (z.B. in der Nachfrage) anpassen können. Deshalb kann die Aufgabe nicht sistiert werden.
3	Ist der Kanton verpflichtet, die Aufgabe selbst durchzuführen? → Ja: Gemäss Resultat Rechtsgrundlagenanalyse (siehe 4)
4	Wird mit der Erfüllung der Aufgabe ein strategisch, rechtlich oder politisch definiertes Ziel erreicht? → Ja: gemäss strategischen Zielen (siehe 3.3) und dem Resultat der Rechtsgrundlagenanalyse (siehe 4)
5	Findet die Erfüllung der Aufgabe Akzeptanz in der Bevölkerung und im Parlament? → Ja: Die Aufgabenerfüllung ist weder in der Bevölkerung noch im Parlament umstritten. Der ÖV wird von beiden Instanzen als unerlässlicher Beitrag zur Mobilitätsbewältigung wahrgenommen.
6	Wird die Erfüllung der Aufgabe durch absehbare Entwicklungen beeinflusst? → Ja: Sowohl die Nachfragestruktur (z.B. Homeoffice) wie auch technologische Trends (z.B. Digitalisierung, Mobility as a Service) beeinflussen die Aufgabe und verstärken die Notwendigkeit derselben (siehe 3.7.2 und 3.7.3)

Tabelle 6: Plausibilitätscheck Zweckprüfungsverzicht

<sup>5</sup> Siehe Handbuch PGA S. 13 – 15

## 6. Ergebnisse der Vollzugsüberprüfung

### 6.1 Schritt 1: Fact Finding

#### 6.1.1 Beschreibung der Leistungserbringung

Die Aufgabe Angebotsplanung ÖV ist gemäss Leistungsauftrag eine von vier Aufgaben der Abteilung öffentlicher Verkehr:

1. 01910 Grundlagen ÖV
2. **01920 Angebotsplanung ÖV**
3. 01930 Infrastruktur ÖV
4. 01940 Betrieb und Finanzen ÖV

Sie ist im Leistungsauftrag wie folgt umschrieben:

«Erfüllung des gesetzlichen Auftrags gemäss [SGS480/SGS483.1](#): Umfasst sämtliche Arbeiten, Aufgaben und Zwischenprodukte in vorbereitender, planerischer, betrieblicher, und infrastruktureller Hinsicht, welche zur Bereitstellung und Absatzförderung des Produkts "Öffentlicher Verkehr" im Kanton notwendig sind (kurz-, mittel- und langfristige Angebotsplanung, Fahrplanwesen, Angebotskonzepte, Arbeiten im Rahmen des FABI-Prozesses). Diese Tätigkeiten erfolgen mit den Leistungsempfängern koordiniert und gemeinsam. »

Der Aufbau der Abteilung öffentlicher Verkehr, welcher die Aufgabe gemäss Leistungsauftrag zugeteilt ist, präsentiert sich per Ende 2023 wie folgt:

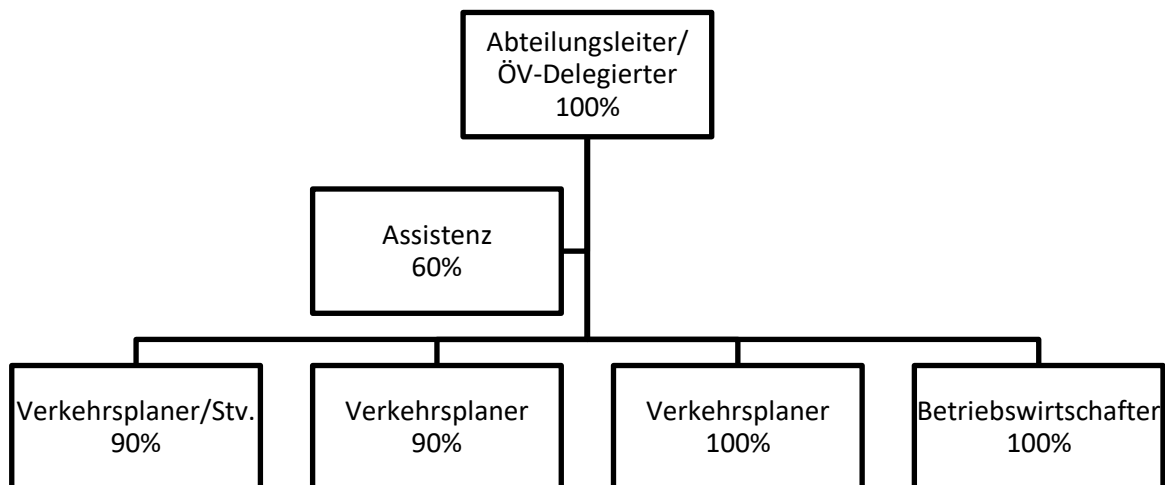


Abbildung 2: Abteilung öV BL

Die Abteilung ÖV ist Teil des Amtes für Raumplanung ARP.

Die Aufgabe Angebotsplanung ÖV wird innerhalb der Abteilung öV von verschiedenen Personen wahrgenommen, wobei keine der nachfolgend genannten Personen 100% ihres Pensums für die Angebotsplanung aufwendet. In anderen Worten nehmen alle Personen, die für Angebotsplanung zuständig sind, auch noch andere Aufgaben gemäss Leistungsauftrag wahr.

Mitarbeiter	Aufgabe im Rahmen der Angebotsplanung	Dafür aufgewendete Stellenprozente
Verkehrsplaner 1	Kurz- und mittelfristige Angebotskonzepte, Genereller Leistungsauftrag (GLA), Fahrplanverfahren, Schülertransporte, Beratung Gemeinden und Transportunternehmen	50 – 60
Verkehrsplaner 2	Schwerpunkt Tram und Bus: Entwicklung langfristiger Angebotskonzepte, Interessensvertretung in kantonsübergreifenden Gremien	40 - 50
Verkehrsplaner 3	Schwerpunkt Bahn: Entwicklung langfristiger Angebotskonzepte, Interessensvertretung auf nationaler Ebene (FABI-Prozess) sowie in trinationalen und kantonsübergreifenden Gremien	70 - 80

Tabelle 7: Beitrag der Mitarbeitenden Abteilung ÖV BL zu Aufgabe Angebotsplanung

Dem Umstand Rechnung tragend, dass auch der Abteilungsleiter, die Assistenz sowie der Betriebswirt der Abteilung in geringem Umfang zur Angebotsplanung beitragen, kann man davon ausgehen, dass aktuell insgesamt etwas weniger als 200 Stellenprozente in die Aufgabe Angebotsplanung ÖV fliessen.

Auf der Ebene der Ablauforganisation bzw. der Prozesse sind hauptsächlich deren vier für die Angebotsplanung ÖV massgebend (absteigend geordnet nach Fristigkeit):

Prozess	Beschreibung	Schnittstellen / wichtigste Stakeholder
FABI	Dem nationalen <a href="#">Prozess für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur FABI</a> liegen sogenannte Angebotskonzepte zu Grunde, an deren Ausarbeitung die Kantone massgeblich beteiligt sind. Die Arbeiten werden in verschiedenen fix etablierten nationalen und regionalen Gremien vorangetrieben.	BAV, SBB, Kantone der Planungsregion NWCH (AG, SO, JU, BS, BE), Trireno
Strategische Bus- und Tramnetzplanung	Bei diesen wenig formalisierten Prozessen, welche hauptsächlich zwischen BS und BL ablaufen, geht es um die Entwicklung langfristiger Angebotskonzepte im Bereich Bus und Tram. Zukünftige Zustände werden erarbeitet und abgebildet (z.B. <a href="#">Tramnetz 2030</a> ) und dienen als strategische Grundlage für Angebot und Infrastruktur.	BS, SO, AG, BVB, BLT, AAGL
Genereller Leistungsauftrag GLA (Excel-Prozess-Darstellung mitgeliefert)	Der i.d.R. für vier Jahre erarbeitete Generelle Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs definiert für diese Periode das Streckennetz, die Linienführung, die Tarifpolitik und Grundsätze des Betriebsangebotes sowie das dazugehörige Finanzprogramm. Auf Grund der Leistungserbringung der BLT auf BS-Territorium (und umgekehrt derjenigen der BVB in BL), gilt es den GLA eng mit dem äquivalenten ÖV-	BS, SO, BVB, BLT, AAGL, Regierungsrat, Landrat



	Programm des Kantons Basel-Stadt abzustimmen. Die massgebenden Gesetzesgrundlagen des GLA sind SGS <a href="#">480 Gesetz zur Förderung des ÖV</a> sowie SGS <a href="#">483.1 Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr</a> .	
<a href="#">Bestellverfahren im Regionalen Personenverkehr</a>	Dem GLA-Prozess nachgelagert (und im Gegensatz zum GLA in der <a href="#">ARPV</a> national geregelt). Mittels diesem Prozess werden in der Regel für eine zweijährige Fahrplanperiode die konkreten ÖV-Leistungen (genaue Linienführungen, Takte, Gefäss- bzw. Fahrzeuggrössen) der Transportunternehmen bestellt. Die Besteller (und Bezahler) im RPV sind die Kantone und der Bund.	BAV, SBB, BVB, BLT, AAGL, PAG, Nachbarkantone mit gemeinsamen Linien (AG, SO, BS).

Tabelle 8: Prozesse Angebotsplanung

### 6.1.2 Beschreibung der Ressourcen (Input)

Die folgende Übersicht enthält lediglich die Ressourcen der eigentlichen Abteilung ÖV. So ist zum Beispiel eine Stelle im TBA, welche für die Realisierung von ÖV-Infrastruktur-Projekten zuständig ist, nicht berücksichtigt. Die Herleitung des Anteils der Aufgabe Angebotsplanung ÖV (dritte Zeile der folgenden Tabelle) findet sich unter 6.1.1.

	IST					ERWARTET			Erläuterungen unter
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Abteilung ÖV [FTE]: Aufgabe Angebotsplanung	1.85	2	2	1.6	1.85	2	1.8	1.8	
Abteilung ÖV [FTE]: Andere Aufgaben	3.28	3.5	3.5	2.87	3.28	3.5	3.1	3.1	Personal
Honorare und Dienstleistungen [Mio CHF]	0.429	0.539	0.372	0.398	0.332	0.8	0.8	0.8	Weitere Ressourcen

Tabelle 9: Herleitung personelle Ressourcen Aufgabe Angebotsplanung ÖV

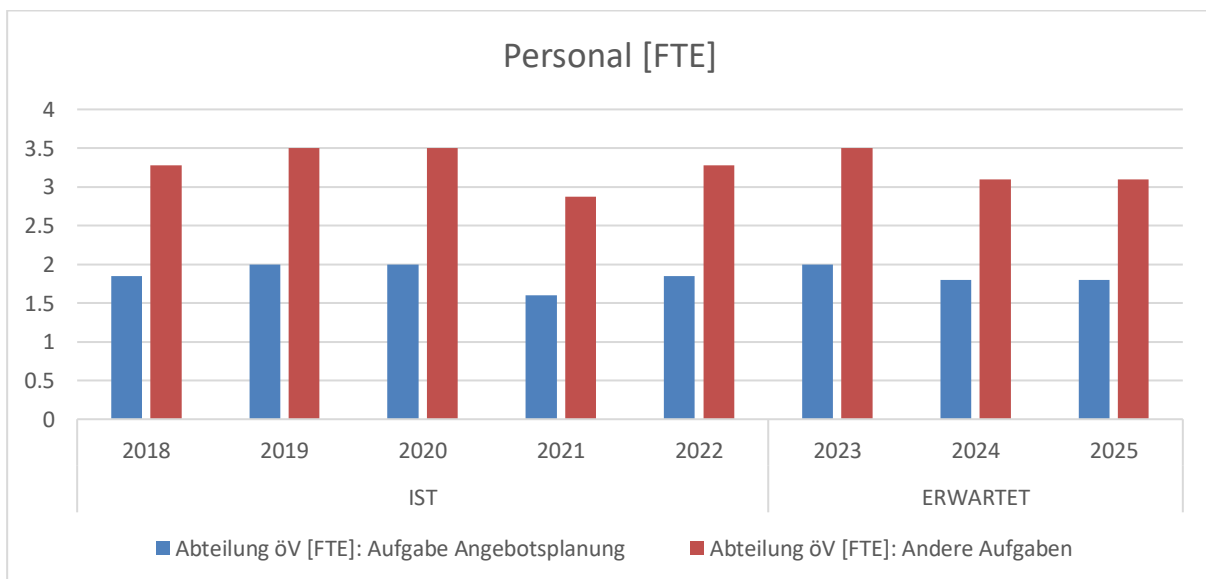


Abbildung 3: Personelle Ressourcen Abteilung öV und Angebotsplanung ÖV

## **Personal**

Der Personalbestand der Abteilung ÖV ist stabil. Der letzte grössere personelle Wechsel erfolgte im Jahre 2021, als die Leitung der Abteilung wechselte. Die Anstellungslücke von einigen Monaten zwischen der alten und der neuen Leitung erklärt auch den temporären Rückgang im Personalaufwand im Jahre 2021.

Die Fluktuation der Summe der Beschäftigungsgrade erklärt sich durch Veränderung des Arbeitspensums von Teammitgliedern.

Wie unter 6.1.1 hergeleitet werden zur Zeit für die Aufgabe Angebotsplanung ÖV etwas weniger als 200 Stellenprozent oder 2 FTE eingesetzt. Auf Grund der Verteilung der Aufgabe auf mehrere Personen kann davon ausgegangen werden, dass auch dieser Einsatz proportional zum Gesamt-Beschäftigungsgrad der Abteilung leicht fluktuiert.

## **Informatik**

Für die Aufgabe Angebotsplanung ÖV sind keine speziellen Informatik-Mittel notwendig. Zu erwähnen sind allenfalls die unter 6.3.1.1 erwähnten Datenbanklösungen, welche jedoch nicht primär für die Angebotsplanung, sondern für die Angebotsbestellung zur Anwendung kommen.

## **Infrastruktur**

Für die Aufgabe Angebotsplanung ÖV ist keine spezielle Infrastruktur notwendig.

## **Weitere Ressourcen**

Spezielle, meist fachlich in die Tiefe gehende Projekte im Zusammenhang mit der Angebotsplanung ÖV werden in der Regel extern an Ingenieur- oder Beratungsbüros vergeben. Beispiele hierfür sind regionale Buskonzepte sowie Machbarkeits- oder Zweckmässigkeitsstudien für neue Tramlinien. Die dafür aufgewendeten finanziellen Ressourcen sind in der zusammenfassenden Tabelle oben unter «Honorare und Dienstleistungen» aufgeführt.

Unterstützend bei der Angebotsplanung im Bereich trinationale S-Bahn Basel wirkt [Tireno](#). Diese Organisation (Verein) ist Teil des Vereins [AggloBasel](#) und wurde von den Bestellern der trinationalen S-Bahn ins Leben gerufen, um die Bestellungen des öffentlichen Verkehrs im trinationalen Raum zu koordinieren.

## **6.1.3 Beschreibung weiterer relevanter Fakten**

### **Wichtige Veränderungen in den letzten Jahren**

Die Abteilung ÖV gehört seit Anfang 2021 zum Amt für Raumplanung. Zuvor war sie im Generalsekretariat der BUD angesiedelt.

Die organisationale Ansiedlung prägt zu einem gewissen Grad die Schwerpunkte der Abteilung, auch in der Angebotsplanung. So wird seit der Zugehörigkeit zum ARP vermehrt ein Augenmerk auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gelegt.

### **Absehbare zukünftige Veränderungen**

Siehe 3.7.2

## Weitere Informationen und Benchmark

Direkte Vergleiche mit unserem Partnerkanton BS sind auf Grund der völlig unterschiedlichen Angebotsstrukturen (Stadt vs. Land) schwierig zu ziehen. Fest steht, dass die [Abteilung ÖV BS](#) mit 6 Mitarbeitenden eine mit BL vergleichbare Grösse hat. Erwähnt werden muss hierbei, dass die Netzplanung sowie das Management des Grossprojektes Bahnknoten BS nicht in der Abteilung ÖV BS angesiedelt sind (im Kanton Basel-Landschaft hingegen teilweise schon).

Ebenfalls eine vergleichbare Grösse hat die [Abteilung ÖV des Kantons Solothurn](#) mit 5 Mitarbeitenden. Dies ist insofern relevant, als dass der Kanton auf Grund seiner Struktur (ländlicher Kanton mit verschiedenen mittelgrossen Orten mit Zentrumsfunktion) eher vergleichbar ist mit BL.

## 6.2 Schritt 2: Ursachenanalyse

### 6.2.1 Kostentreiber

#### Einnahmenseite

Im direkten Zusammenhang mit der Aufgabe Angebotsplanung ÖV gibt es keine Einnahmen des Kantons und entsprechend können auch keine einnahmenseitigen Kostentreiber identifiziert werden. Auch im weiteren Sinne sind im Bereich öffentlicher Verkehr keine Einnahmen des Kantons zu verzeichnen. Die Markterlöse aus Abonnements- und Ticketverkäufen fließen direkt oder via TNW an die Transportunternehmen.

#### Ausgabenseite

Die Kantonsausgaben bzw. in der Effizienzbetrachtung die Inputseite für die Aufgabe Angebotsplanung ÖV sind seit Jahren konstant, wie unter 6.1.2 aufgezeigt ist. Es hat über die letzten Jahre kein Aufbau von personellen Ressourcen stattgefunden, und auch die Aufwände für Honorare und Dienstleistungen bewegten sich über diese Jahre in konstantem Rahmen.

### 6.2.2 Betriebliche Effizienz

Effizienz ist die Gegenüberstellung bzw. der Quotient von Output und Input. Unter 6.1.2 und 6.2.1 wurde gezeigt, dass der Input seitens Kanton (bestehend aus den Personalkosten und Aufwänden für Honorare und Dienstleistungen) seit Jahren konstant ist. Er beläuft sich im Schnitt der letzten Jahre auf insgesamt rund 0.7 Mio CHF pro Jahr.

Der Output resp. die quantitative Wirkung der Aufgabe Angebotsplanung ÖV ist nicht direkt bezifferbar. Direkt produziert im Rahmen der Aufgabe werden nämlich lediglich nicht direkt quantifizierbare Ergebnisse/Produkte wie z.B. ein Angebotskonzept oder eine Bestellung einer Transport-Leistung.

Dieser Output wiederum beeinflusst jedoch die Höhe eines grossen Transferaufwands-Blocks des Kantons, nämlich die Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr. Diese entstehen aus der Differenz der Vollkosten der Transportunternehmen für die Leistungserbringung und den Erlösen aus Abonnements- und Einzelticket-Verkäufen. Vereinfacht kann gesagt werden, dass dieser Kostenblock positiv beeinflusst wird, wenn die Aufgabe Angebotsplanung ÖV in guter Qualität ausgeführt wird (beispielsweise indem bei der Planung der Linien deren Nachfragepotential gut abgeschätzt wird, wodurch ÖV-Linien mit guten Kostendeckungsgraden entstehen).

Die Differenz zwischen dem direkten Input von rund 0.7 Mio CHF pro Jahr und dem damit in der Höhe beeinflussten Transferaufwand ist signifikant. Letzterer betrug im Jahre 2022 rund 95 Mio CHF, also rund das 135-fache des Inputs.

Die beschriebenen Zusammenhänge sind in folgender Abbildung schematisch dargestellt am Beispiel der gerundeten Ist-Zahlen des Jahres 2022:

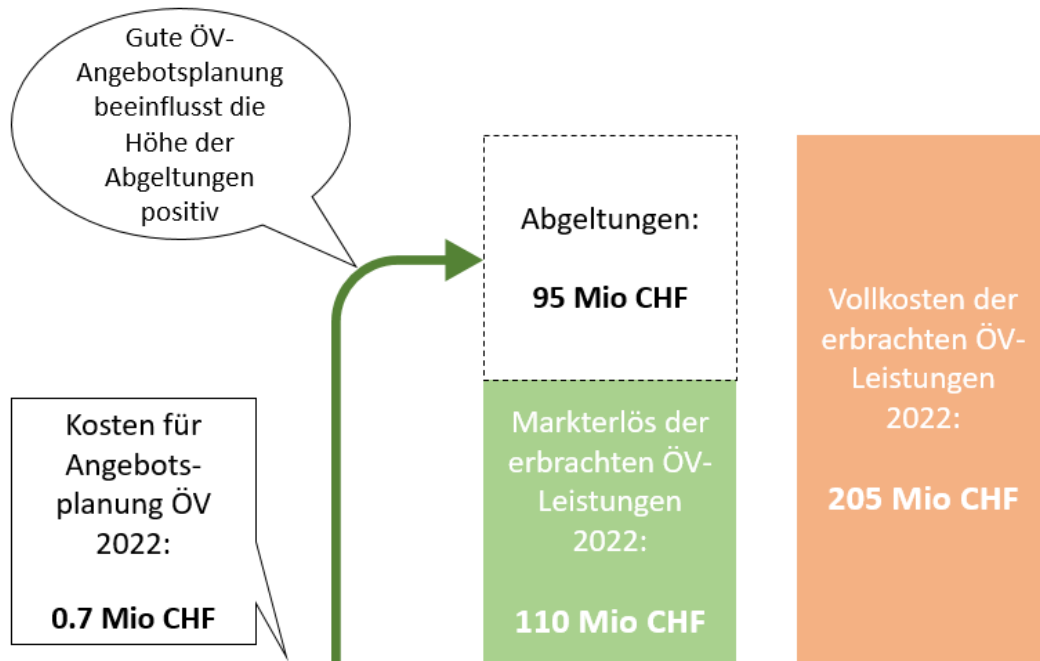


Abbildung 4: Effekt einer guten Angebotsplanung anhand gerundeten Ist-Zahlen BL

Zur indirekten bzw. qualitativen Beurteilung der Effizienz der Aufgabenerfüllung Angebotsplanung ÖV kann auch die Entwicklung gewisser Indikatoren über eine Mehrjahresperiode hinweg betrachtet werden.

So ist der direkte Aufwand für die Aufgabe wie bereits beschrieben in der Betrachtung des Zeitraumes von 2018 bis 2022 konstant bei rund 0.7 Mio CHF pro Jahr. Als relevante Messgrösse der der Bevölkerung zur Verfügung gestellten ÖV-Leistung kann die Anzahl produzierten Kurskilometer (die Summe aller produktiven Fahrten in km) des ÖVs herangezogen werden. Diese stieg in derselben Betrachtungsperiode, trotz Pandemie, von 16.5 auf 18 Mio km. Gleichzeitig sank der Kostendeckungsgrad (Anteil der Markterlöse an den Vollkosten) nur leicht, und zwar von 56 auf 53% (eine mögliche Erklärung für den leichten Rückgang des Kostendeckungsgrades ist die Covid-19-Pandemie, während welcher die Passagierzahlen im ÖV zurückgingen).

2018 → 2022:

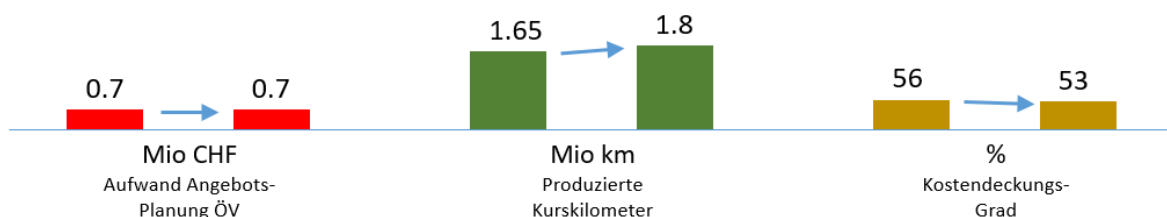


Abbildung 5: Zeitliche Entwicklung verschiedener Indikatoren

## 6.3 Schritt 3: Erarbeitung von Massnahmen

Wie unter 6.2 hergeleitet betrifft der eigentliche Betrachtungsbereich bzw. Scope der Aufgabenprüfung im vorliegenden Falle die Aufgabe Angebotsplanung ÖV, beziehungsweise die direkt in der kantonalen Verwaltung dafür eingesetzten Ressourcen. Deshalb werden im Folgenden in erster Linie mögliche Massnahmen in diesem Betrachtungsbereich analysiert (→ 6.3.1.1 direkte Massnahmen). Diese Massnahmen zeichnen sich ausserdem dadurch aus, dass der Entscheid über die Durchführung derselben in der alleinigen Kompetenz des Kantons wäre. Des Weiteren wäre für die Umsetzung kein Eingriff in die für die Angebotsplanung ÖV relevanten Rechtsgrundlagen nötig.

Da jedoch durch die Aufgabe Angebotsplanung ÖV wie unter 6.2.2 beschrieben ein grosser Transferaufwands-Block des Kantons, nämlich die Abgeltungen direkt beeinflusst wird, werden in einem zweiten Schritt auch noch mögliche Massnahmen beleuchtet, welche die Höhe dieses Kostenblocks positiv beeinflussen könnten. Der Entscheid zur Umsetzung dieser Massnahmen liegt jedoch in der Regel nicht alleine in der Kompetenz des Kantons (→ 0 indirekte Massnahmen).

## 6.3.1 Beschreibung und qualitative Bewertung der möglichen Massnahmen

### 6.3.1.1 Direkte Massnahmen

Beschreibung der Massnahme	Vorteile	Nachteile
<p><b>Hinwirken auf Verbesserung des nationalen RPV-Bestellverfahrens</b>            Die Angebotsplanung im RPV erfolgt wie unter 6.1.1 beschrieben entlang eines mehrstufigen Meta-Prozesses (von strategischer Angebotsplanung über den generellen Leistungsauftrag GLA bis zum national geregelten Bestellverfahren). Von jedem Schritt gibt es Rückkoppelungen auf die vorherigen Schritte. Erfolgt zum Beispiel der Abschluss des Bestellverfahrens zu spät, können die Transportunternehmen die Detailplanung ihres Betriebes (zum Beispiel die Planung der Fahrzeuggrössen) nicht optimieren, wodurch Ineffizienzen im Betrieb entstehen, welche für spätere Fahrplanperioden wieder im Schritt Angebotsplanung «repariert» werden müssen.</p> <p>Zu späte Abschlüsse des Bestellverfahrens sind leider eher Regel als Ausnahme. Zu Grunde liegt oftmals eine mutmassliche Ressourcenknappheit beim BAV. Die Kantone ihrerseits können das Bestellverfahren erst zu Ende bringen, wenn das BAV seine Schritte abgeschlossen hat. Eine zeitliche Straffung des Bestellverfahrens (geplanter Abschluss früher im Jahr) wie auch eine strengere Einhaltung der vorgegebenen Termine würde hier Abhilfe schaffen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Einbringen des Anliegens ist einfach umsetzbar und kann in bestehenden Gremien erfolgen (z.B. KöV, KKdöV)</li> <li>• Die Massnahme kann auf Fachstufe erfolgen (es braucht keine Beschlüsse einer höheren Instanz)</li> <li>• Falls auch weitere Kantone dasselbe Anliegen beim Bund einbringen, entsteht ein kollektiver Druck auf das BAV, welcher die Erfolgswahrscheinlichkeit des Gelingens erhöht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Einbringen der Massnahme auf nationaler Ebene ist zwar einfach, die Umsetzung des Anliegens (nämlich die effektive Anpassung/Straffung des nationalen Prozesses) ist jedoch nicht unter der Kontrolle der Kantone. Deshalb kann nur gehofft werden, dass der Bund die Kantone erhört.</li> </ul>
<p><b>Hinwirken auf eine national harmonisierte Bestell-Plattform</b>            Die Wirkung der obigen Massnahme der Verbesserung des nationalen RPV-Bestellverfahrens würde verstärkt durch eine Harmonisierung der der Angebotsplanung und -Bestellung zugrundeliegenden Datenbank. Eine solche betreibt der Bund. Gleichzeitig haben einige Kantone eine eigene Datenbank entwickelt (z.B. Luzern und Bern, ZVV). Kleinere Kantone (wie auch BL) haben sich zusammengeschlossen und eine gemeinsame Lösung entwickelt. Für die gleiche Aufgabe existieren demzufolge heute diverse Datenbanklösungen mit entsprechenden Kosten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Einbringen des Anliegens ist einfach umsetzbar und kann in bestehenden Gremien erfolgen (z.B. KöV, KKdöV)</li> <li>• Die Massnahme kann auf Fachstufe erfolgen (es</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Einbringen der Massnahme auf nationaler Ebene ist zwar einfach, die Umsetzung des Anliegens (nämlich die Einführung einer Bestell-Plattform, welche auch den Anforderungen der Kantone entspricht) ist jedoch nicht</li> </ul>

<p>Ziel muss es sein, dass die Transportunternehmen ihre Daten einmalig und zentral erfassen und alle Besteller immer den gleichen Stand der Daten haben, z.B. zwecks effizienter Prüfung der Offerten der Transportunternehmen.</p> <p>Die Kantone müssten in der Folge keine eigenen Datenbanken mehr betreiben (und finanzieren), und auch die Daten der TU nicht nochmals arbeitsintensiv in der eigenen Datenbank erfassen. Nebst gesparten Ressourcen werden auch Übertragungsfehler minimiert und die Abstimmung zwischen den Bestellern wird vereinfacht.</p>	<p>braucht keine Beschlüsse einer höheren Instanz). Falls auch weitere Kantone dasselbe Anliegen beim Bund einbringen, entsteht ein kollektiver Druck auf das BAV, welcher die Erfolgswahrscheinlichkeit des Gelingens erhöht.</p>	<p>unter der Kontrolle der Kantone. Deshalb kann nur gehofft werden, dass der Bund die Kantone erhört.</p>
<p><b>Hinwirken auf verbesserte Einhaltung des Generellen Leistungsauftrages</b> Wie unter 6.1.1 beschrieben definiert der GLA für eine Vierjahresperiode das Streckennetz, die Linienführung, die Tarifpolitik und Grundsätze des Betriebsangebotes sowie das dazugehörige Finanzprogramm. Dem GLA liegt eine gründliche strategische Angebotsplanung zu Grunde, und ist entsprechend als Werkzeug dafür zu verstehen, dass im ÖV ein möglichst zielgerichteter Mitteleinsatz erfolgt.</p> <p>Jede Einzelmassnahme (wie zum Beispiel die vorzeitige Einführung des Viertelstundentaktes auf der Waldenburgerbahn), welche nicht im GLA vorgesehen ist, gefährdet entsprechend, über den gesamten ÖV gesehen, diesen möglichst zielgerichteten Mitteleinsatz. Deshalb sind (z.B. politisch motivierte) Einzelmassnahmen so weit wie möglich zu vermeiden. Dadurch würde ausserdem die Planungssicherheit für die TU erhöht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch hier ist das Einbringen des Anliegens einfach umsetzbar, indem die in Frage kommenden möglichen Initianten von Einzelmassnahmen niederschwellig über negative Effekte von Einzelmassnahmen informiert werden könnten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ob eine solche Sensibilisierung Früchte trägt, kann zwar durch eine gute Vermittlung des Anliegens beeinflusst werden. Jedoch ist der Erfolg der Massnahme nur bedingt beeinflussbar, da keine Weisungsbefugnis besteht.</li> </ul>
<p><b>Verbesserung der abteilungsinternen Prozesse</b> Der unter 6.1.1 beschriebene Umstand, dass die Angebotsplanung ÖV nicht in der Verantwortung einer einzigen Person liegt, sondern auf mehrere Mitarbeitende verteilt ist, bedingt eine gute Abstimmung dieser Mitarbeitenden untereinander. So ist es beispielsweise wichtig, dass ein Planer eines untergeordneten Systems (z.B. Bus) stets und im Detail informiert ist über Veränderungen im übergeordneten System (z.B. Bahn, Tram).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kompetenz und Verantwortung für die Umsetzung der Massnahmen liegt vollständig innerhalb der Abteilung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exzessiver Fokus auf Continuous Improvement Measures birgt die Gefahr einer Vernachlässigung der Kernaufgaben</li> </ul>



<p>Dies bedingt hohe Informationsverfügbarkeit und ganz allgemein ein hohes Niveau der Zusammenarbeitsqualität innerhalb der Abteilung. Diese Aspekte können gefördert werden mit Continuous Improvement Measures<sup>6</sup>. Bereits etabliert ist ein sogenanntes Abteilungscockpit, welches unter anderem die Verfügbarkeit von explizitem Wissen zu den verschiedenen laufenden Projekten sicherstellt. Auf der Ebene der Zusammenarbeitsqualität arbeiten wir seit kurzem mit <a href="#">Retro-spektiven</a> (einem Element aus der Scrum-Methodik<sup>7</sup>), mittels welcher versucht wird, die «soften» Zusammenarbeitsaspekte zu verbessern.</p>		
---	--	--

Tabelle 10: Direkte Massnahmen

### 6.3.1.2 Indirekte Massnahmen

Beschreibung der Massnahme	Vorteile	Nachteile
<p><b>Etablierung eines regionalen Verkehrsverbundes</b>  Wie in den Rechtsgrundlagen unter 3.2.1 festgehalten, ist diese Massnahme im <a href="#">SGS 480 - Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs</a> explizit vorgesehen. Versuche, die Umsetzung in die Wege zu leiten, scheiterten in der Vergangenheit rasch, sei es auf Grund von Widerstand seitens TUs oder weil sie mittels <a href="#">Motion</a> im Landrat gestoppt wurden. In einem Verkehrsverbund wird normalerweise auch die Aufgabe der Angebotsplanung ÖV wahrgenommen.</p> <p>Ein nach funktionalen Kriterien gestalteter Verkehrsverbund würde mit grosser Wahrscheinlichkeit mehr oder weniger das Gebiet des heutigen TNW umfassen.</p> <p>Die Gründung eines Verkehrsverbundes würde nicht zwingend eine Fusion der Transportunternehmen nach sich ziehen (im ZVV wird die Leistung durch mehrere TU erbracht).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bündelung der Aufgaben beim Verkehrsverbund bringt die Chance von Effizienzsteigerungen in der Abwicklung der Aufgaben mit sich.</li> <li>• Für einen Verkehrsverbund spricht auch (und das ist beim ZVV gut ersichtlich), dass er seine Interessen mit einer einzigen, gewichtigen Stimme vorbringen kann, z.B. beim Bund.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risiko von Effizienzverlusten bei der eigentlichen Leistungserbringung der Transportunternehmen: Da diese nur für die Kosten und nicht für die Erträge verantwortlich sind, besteht kein direkter Anreiz, den Kostendeckungsgrad zu maximieren. Dies liegt voll in der Verantwortung des Verkehrsverbundes.</li> <li>• Die Umsetzungshürden sind hoch: Unter allen beteiligten Kantonen (BS, BL, AG, SO,</li> </ul>

<sup>6</sup> Continuous Improvement Measures: Massnahmen zur kontinuierlichen, inkrementellen Verbesserung z.B. von Arbeitsprozessen

<sup>7</sup> Scrum ist ein Vorgehensmodell des agilen Projekt- und Produktmanagements



Im Folgenden wird der Unterschied zwischen einem Tarifverbund (wie der Tarifverbund Nordwestschweiz TNW) und einem Verkehrsverbund (wie der Zürcher Verkehrsverbund ZVV) kurz und vereinfacht dargestellt:

Aufgabe	verantwortlich	
	Modell TNW	Modell ZVV
Ertragseinnahme und -Verteilung*	TNW	ZVV
Sortimentsgestaltung	TNW	ZVV
Vertrieb	TU	ZVV
Angebotsplanung	Kanton	ZVV
Angebotsbestellung	Kanton	ZVV
Finanzaufsicht	Kanton	Kanton

\*unter den TUs

JU) und unter allen beteiligten TU (SBB, PAG, BVB, BLT, AAGL) müsste Einigkeit herrschen

- Die direkte Mitsprachemöglichkeit der Kantone nimmt ab

#### Durchführung der Angebotsplanung gemeinsam mit BS

Bereits heute besteht eine enge Zusammenarbeit mit der ÖV-Abteilung BS, da gemeinsam ein stark überlappender funktionaler Raum bewirtschaftet wird. Da die Aufgabe Angebotsplanung ÖV jedoch nicht vollständig zu trennen ist von anderen Aufgaben wie z.B. der Infrastrukturplanung ÖV oder der ÖV-Bestellung, würde eine sinnvolle Umsetzung einer vollständig gemeinsamen Angebotsplanung nur dann funktionieren, wenn sämtliche Kantonsaufgaben im Bereich ÖV gemeinsam durchgeführt würden.

- Planung aus einer Hand (heute gibt es an den Schnittstellen zum Teil planerische Ineffizienzen)
- Allfällige weitergehende Vorhaben wie Fusion von TUs, gemeinsame Beschaffungen etc. wären einfacher in die Wege zu leiten

- Die politischen Hürden für eine «Fusion» der ÖV-Abteilungen sind hoch. Zur Zeit ist der Wille zu einer verstärkten Zusammenarbeit auf höherer politischer Ebene nicht spürbar

#### Delegation der Angebotsplanung an die Transportunternehmen

In einem solchen Modell wäre der Kanton nur noch für die Prüfung und Abnahme der Planung sowie nach wie vor für die Bestellung verantwortlich.

- Die direkten Kantonsausgaben würden sinken, da weniger Fachpersonal benötigt wird
- Heute gibt es eine gewisse Duplizität von Fachkräften, da es Angebotsplaner sowohl bei den TU wie auch

- Dieses Modell wäre allenfalls denkbar, wenn es eine einzige, vollstaatliche TU im Kanton BL gäbe. Da dies jedoch nicht der Fall ist und die verschiedenen TUs ein Stück weit in einem Konkurrenzverhältnis stehen, wäre eine Angebotsplanung «aus einem

	<p>beim Kanton gibt – diese könnte reduziert werden</p>	<p>Guss» durch die TUs nicht möglich. Ausserdem möchte der Kanton sich die Freiheit erhalten, gewisse Leistungen von einem TU zum anderen verschieben zu können, was schwierig wäre, wenn die TUs «ihr» Gebiet selber beplanen.</p>
<p><b>Angebotsplanung an Beratungs-Dienstleister outsourcen</b>  Heute schon übernehmen Beratungs-Dienstleister (z.B. Ingenieurbüros) punktuell Angebotsplanungsaufgaben für klar abgegrenzte Räume (z.B. «neues Buskonzept Laufental-Dorneckberg»).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im besten Falle könnten sich Kosteneinsparungen durch Skaleneffekte ergeben, wenn ein Dienstleister verfügbar wäre, welcher die Angebotsplanung für eine Vielzahl von Bestellern durchführt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dieses Modell wird in der CH nicht gelebt, weshalb es unseres Wissens keine Anbieter für holistische, fortdauernde Angebotsplanung gibt.</li> <li>• Die Anzahl der Schnittstellen nimmt zu (dritte Partei involviert zwischen Kanton und TUs)</li> <li>• Es ergeben sich Beschaffungsrechtliche Fragestellungen bei permanenter Mandatierung eines Dienstleisters</li> </ul>
<p><b>Fusion «eigener» TUs anstreben (BLT &amp; AAGL)</b>  Unter der «alten» Führung der BLT war dies ein explizites Ziel – die neue Führung verfolgt diesen Plan jedoch zurzeit nicht weiter.</p> <p>In der <a href="#">Eigentümerstrategie</a> des Kantons betreffend die BLT ist noch immer formuliert, dass eine Konzentration des nicht schienenengebundenen öffentlichen Verkehrs unterstützt wird.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skaleneffekte durch grössere Flotten, Beschaffungsvolumen und Personalkörper</li> <li>• Potentiell kleinerer Overheadanteil an der Leistungserbringung durch Wegfall von Doppelspurigkeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Willen seitens TU nicht vorhanden</li> <li>• Politische Hürden werden als hoch eingeschätzt (die AAGL ist beispielsweise regional in der Politik gut verankert)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grössere Flexibilität in der Planung (bestehende Gebiete der verschiedenen TU müssen nicht berücksichtigt werden)</li> </ul>	
<p><b>Ablösung der Abgeltungsrechnung zwischen BS und BL</b>  Basierend auf der <a href="#">Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG</a> ist vorgegeben, dass die BVB auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft bzw. die BLT auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt real möglichst gleich grosse Fahrleistungen erbringen sollen. Dadurch sollen die abzugeltenden Kosten minimiert werden (je kleiner die Differenz der erbrachten Fahrleistungen desto kleiner die abzugeltenden Kosten). Trotz dieses Ziels entstehen real immer Differenzen in der Fahrleistung, die durch Abgeltungen ausgeglichen werden müssen. Die ebenfalls in der Vereinbarung geregelte Berechnung dieser Abgeltungen ist aufwändig und weicht vom sonst in der Schweiz normalerweise vorgegebenen und angewendeten Prinzip der Verrechnung von interkantonalen ÖV-Linien nach dem sogenannten Interkantonalen Verteilungsschlüssel ab.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Vorgabe der möglichst identischen Fahrleistungen auf dem jeweilig anderen Gebiet ist eine zusätzlich zu berücksichtigende Rahmenbedingung für die Planung, welche die Planungsflexibilität einschränkt – diese Flexibilität würde bei einer Abschaffung ergo erhöht.</li> <li>• Die nahezu kartellartige Verteilung der Leistungen zwischen den Transportunternehmen BVB und BLT ist nicht mehr zeitgemäss. Sie kann Entwicklungen blockieren, die aus Sicht eines kundenfreundlichen und wirtschaftlich zweckmässigen Angebots sinnvoll wären</li> <li>• Die Abgeltungsrechnung ist aufwändig und beschäftigt viele Kantonsstellen über die Massen. Die Abschaffung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falls es sich abzeichnet, dass zwischen den Kantonen asymmetrische finanzielle Effekte entstehen durch die Ablösung der Abgeltungsrechnung, könnte politischer Widerstand gegen die Abschaffung erwachsen.</li> </ul>

	<p>bedeutet entsprechend eine Aufwandsminderung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Abgeltungsrechnung entspricht nicht den Bundesvorgaben – es besteht entsprechend das Risiko, dass das BAV die Abschaffung fordert. Dieses Risiko (bzw. die Gefahr, dass die Abgeltungsrechnung plötzlich auf Druck von aussen abgeschafft werden muss) kann durch eine geplante, geordnete Abschaffung eliminiert werden</li> </ul>	
--	--	--

Tabelle 11: Indirekte Massnahmen

### 6.3.2 Auswahl der umzusetzenden Massnahmen

Massnahme		Realisierungshorizont	Finanzielles Wirkungspotential	Kommentar
Direkte Massnahmen	<b>Hinwirken auf Verbesserung des nationalen RPV-Bestellverfahrens</b>	mittelfristig	mittel	Die Massnahme wird zur Umsetzung vorgeschlagen. Die finanzielle Wirkung ist zwar nur mittelgross, jedoch ist der mit der Initiierung und Durchführung verbundene Aufwand klein. Die Initiierung liegt in der Kompetenz der Abteilung ÖV und kann/wird entsprechend auch ohne explizite Zustimmung von höheren Stellen erfolgen. Ein allfälliges Mandat des Landrates im Rahmen dieser PGA erhöht natürlich den Nachdruck der Forderung.

	<b>Hinwirken auf eine national harmonisierte Bestellplattform</b>	mittelfristig	klein	Die Massnahme wird zur Umsetzung vorgeschlagen. Die finanzielle Wirkung ist zwar nur klein, jedoch ist der mit der Initiierung und Durchführung verbundene Aufwand ebenfalls klein, bzw. das Einbringen auf nationaler Stufe kann zusammen mit der vorherigen Massnahme erfolgen. Die Initiierung liegt in der Kompetenz der Abteilung ÖV und kann/wird entsprechend auch ohne explizite Zustimmung von höheren Stellen erfolgen. Ein allfälliges Mandat des Landrats im Rahmen dieser PGA erhöht natürlich den Nachdruck der Forderung.
	<b>Hinwirken auf verbesserte Einhaltung des Generellen Leistungsauftrages GLA</b>	kurzfristig	mittel	Die Massnahme wird zur Umsetzung vorgeschlagen. Falls der Landrat dem zustimmt, ist die Form dieser Sensibilisierungskampagne noch zu definieren.
	<b>Verbesserung der abteilungs-internen Prozesse</b>	kurzfristig	klein	Die Massnahme wird zur Umsetzung vorgeschlagen. Die Initiierung liegt in der Kompetenz der Abteilung ÖV und ist mit den Elementen Retrospektive und Cockpit bereits erfolgt. Die Retrospektive stellt zudem sicher, dass der Prozess des Continuous Improvement weitergeht.
Indirekte Massnahmen	<b>Etablierung eines regionalen Verkehrsverbundes</b>	langfristig	mittel	Die Massnahme wird nicht zur Umsetzung vorgeschlagen. Beim letzten Versuch hat der Landrat klar signalisiert, dass nach seiner Beurteilung Aufwand und potentieller Ertrag in keinem günstigen Verhältnis stehen. Falls vom Landrat diesbezüglich keine anderslautenden Signale kommen, wird die BUD von sich aus nichts unternehmen.
	<b>Durchführung der Angebotsplanung gemeinsam mit BS</b>	langfristig	mittel	Die Massnahme wird nicht zur Umsetzung vorgeschlagen. Die Umsetzungshürden sind hoch (Auflösen zweier Abteilungen und Aufbau einer Neuen), und die politische Lage wird dafür als nicht günstig eingeschätzt.
	<b>Delegation der Angebotsplanung an die Transportunternehmen</b>	mittelfristig	mittel	Die Massnahme wird nicht zur Umsetzung vorgeschlagen. Die Nachteile überwiegen klar. Es ist schwer vorstellbar, dass die staatliche Aufgabe der Angebotsplanung ÖV von in der Leistungserbringung involvierten Unternehmen mit neutralem Blick und ohne Verfolgung von Eigeninteressen ausgeführt wird.

	<b>Angebotsplanung an Beratungs-Dienstleister outsourcen</b>	mittelfristig	mittel	Die Massnahme wird nicht zur Umsetzung vorgeschlagen. Die Eintrittshürden für diese Massnahme sind hoch, da es sich nicht um ein in der Schweiz bekanntes Modell handelt. Es ist fraglich, ob überhaupt Anbieter gefunden werden könnten.
	<b>Fusion «eigener» TUs anstreben (BLT &amp; AAGL)</b>	langfristig	mittel	Die Massnahme wird nicht zur Umsetzung vorgeschlagen. Im Gegensatz zu Bestrebungen der früheren Geschäftsleitung der BLT sind von der heutigen keine Übernahmebestrebungen mehr wahrzunehmen. Ausserdem mehren sich die Zeichen, dass sich die Zusammenarbeit zwischen BLT und AAGL verbessert. Vor diesem Hintergrund sind künftig beispielsweise gemeinsame Beschaffungen auch vorstellbar, ohne dass dafür eine Fusion angestrebt werden muss.
	<b>Ablösung der Abgeltungsrechnung zwischen BS und BL</b>	mittelfristig	mittel	Die Massnahme wird zur Umsetzung vorgeschlagen. Vorbereitungen dafür wurden bereits in einem gemeinsamen Projekt zwischen BL und BS in Angriff genommen.

Tabelle 12: Vorgeschlagene Massnahmen

## 7. Schlussfolgerungen und Ausblick

Die Durchführung der Aufgabenprüfung in der BUD mit Blick auf die Aufgabe Angebotsplanung ÖV resultiert im Vorschlag zur Durchführung von insgesamt fünf Massnahmen. Zwei davon wurden bereits vor der Aufgabenprüfung ins Auge gefasst, womit drei verbleiben, die wohl ohne das Programm Generelle Aufgabenprüfung in näherer Zukunft nicht angestossen worden wären. Damit hat das Programm bereits Wirkung gezeigt.

Massnahme		Kommentar
1	Hinwirken auf Verbesserung des nationalen RPV-Bestellverfahrens	Direkte Massnahme
2	Hinwirken auf eine national harmonisierte Bestellplattform	Direkte Massnahme
3	Hinwirken auf verbesserte Einhaltung des Generellen Leistungsauftrages GLA	Direkte Massnahme
4	Verbesserung der abteilungsinternen Prozesse	Direkte Massnahme, bereits initiiert
5	Ablösung der Abgeltungsrechnung zwischen BS und BL	Indirekte Massnahme, bereits initiiert

*Tabelle 13: Zusammenfassung Massnahmen*

Im weiteren Verlauf müssen die vorgeschlagenen Massnahmen 1 bis 3, so sie dann vom Landrat bewilligt werden, noch konkretisiert und in einen Aktionsplan überführt werden.

Eine Haupteckenerkenntnis der PGA ist im vorliegenden Falle jedoch auch, dass die betrachtete Aufgabe weder unterlassen werden kann, noch dass bei den dafür direkt eingesetzten Ressourcen ein grosses Einsparpotential vorhanden ist.

Insgesamt war die Durchführung der diesjährigen PGA im Bereich der BUD für die Abteilung ÖV erkenntnisreich, einerseits im Sinne einer Bestätigung dafür, dass wir betreffend diese Teilaufgabe das Richtige tun, und andererseits als Anstoss und Motivation für weitere Verbesserungen.

# Anhang

## Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 1: Rechtsgrundlagenanalyse</i> .....	8
<i>Tabelle 2: Strategische Ziele</i> .....	10
<i>Tabelle 3: Zielgruppen</i> .....	10
<i>Tabelle 4: Schnittstellen</i> .....	11
<i>Tabelle 5: Ressourcen</i> .....	12
<i>Tabelle 6: Plausibilitätscheck Zweckprüfungsverzicht</i> .....	14
<i>Tabelle 7: Beitrag der Mitarbeitenden Abteilung ÖV BL zu Aufgabe Angebotsplanung</i> .....	16
<i>Tabelle 8: Prozesse Angebotsplanung</i> .....	17
<i>Tabelle 9: Herleitung personelle Ressourcen Aufgabe Angebotsplanung ÖV</i> .....	17
<i>Tabelle 10: Direkte Massnahmen</i> .....	24
<i>Tabelle 11: Indirekte Massnahmen</i> .....	28
<i>Tabelle 12: Vorgeschlagene Massnahmen</i> .....	30
<i>Tabelle 13: Zusammenfassung Massnahmen</i> .....	31

## Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 1: Programmorganisation generelle Aufgabenüberprüfung 2023-2026</i> .....	5
<i>Abbildung 2: Abteilung öV BL</i> .....	15
<i>Abbildung 3: Personalressourcen Angebotsplanung ÖV</i> .....	17
<i>Abbildung 4: Effekt einer guten Angebotsplanung</i> .....	20
<i>Abbildung 5: Zeitliche Entwicklung verschiedener Indikatoren</i> .....	20