

Vorlage an den Landrat

Titel: **Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021**

Datum: 15. November 2016

Nummer: 2016-355

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

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



2016/355

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021

vom 15. November 2016

Zusammenfassung

Im Generellen Leistungsauftrag (GLA) werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms für den öffentlichen Verkehr (ÖV) festgelegt. Er ist alle vier Jahre zu erneuern. Der 7. GLA läuft Ende 2017 aus. Ziel dieser Vorlage ist die rechtzeitige Erwirkung eines Beschlusses für den 8. GLA mit einer Dauer von Ende 2017 bis Ende 2021 (jeweils per Fahrplanwechsel). Grundlage des GLA ist das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs¹ (ÖVG) sowie das durch den Landrat beschlossene Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr² (Angebotsdekret). Der vorliegende 8. GLA ist mit dem ÖV-Programm 2018 – 2021 des Kantons Basel-Stadt abgestimmt.

Der 7. GLA war geprägt von gezielten Angebotsverbesserungen. Im Dorneckberg hat sich die Nachfrage seit Einführung des neuen Angebotskonzeptes im Dezember 2014 äusserst positiv entwickelt. Auch die Neukonzeption der Linien 37 und 47 ist ein Erfolg.

Der vorliegende, 8. GLA steht aufgrund der finanzpolitischen Vorgaben im Zeichen der Straffung und Konsolidierung des Angebots. Das Angebot auf Linien des Grundangebotes, welche heute mehr als 9 Kurspaare aufweisen, aber einen Kostendeckungsgrad von 25 % – 30 % nicht erreichen, wird auf das gesetzliche Minimum von 9 Kurspaaren reduziert.

Angebotsverbesserungen und -optimierungen

Die wichtigsten, vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen sind:

- **Zweiter Schnellzug im Laufental zwischen Basel und Biel**
Ab dem Fahrplanjahr 2021 ist ein zweiter Schnellzug im Laufental mit Halt in Laufen, Dornach und eventuell Zwingen vorgesehen, um die Verbindungen Richtung Westschweiz nach/von Lausanne wieder sicherzustellen.
Finanzierung im Rahmen Verhandlungen zur Fernverkehrskonzession zu definieren
- **Inbetriebnahme Margarethenstich und Angebotskonzept Tramlinie 17**
Nach Inbetriebnahme der Tramverbindung Margarethenstich – voraussichtlich per Dezember 2020 – soll die Tramlinie 17 in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) über die neue Gleisverbindung zum Bahnhof Basel SBB und weiter zum Badischen Bahnhof verkehren. Für das Leimental ergeben sich Direktverbindungen zum Bahnhof Basel SBB mit kürzeren Reisezeiten.
Mehrabgeltungen pro Jahr: kostenneutral
- **Integration Tramlinie E11 in Stammstrecke Tramlinie 11**
Um eine optimale Entlastung der nachfragestarken Linie 11 zu erreichen und ein attraktives Angebot für die Arbeitspendler aus Aesch und Reinach und von Basel her in die Agglomeration zu schaffen, soll die Linie E11 in die Stammstrecke der Linie 11 integriert werden.
Mehrabgeltungen pro Jahr: kostenneutral

¹ SGS 480 vom 18.04.1985 (Stand 01.01.2010)

² SGS 483.1 vom 17.05.1990 (Stand 01.01.1998)

- **Angebotsoptimierungen Allschwil**

Die per Fahrplan 2015 eingeführten Massnahmen werden weiter optimiert. Mit der betrieblichen Verknüpfung der Linien 38 und 48 entstehen neue Direktbeziehungen bei einem geringeren Fahrzeugbedarf. Die Erschliessung des Friedhofs wird mit einer Verlängerung der Linie 61 ab Letten sichergestellt. Aufgrund der erfreulichen Nachfrageentwicklung werden alle Verdichtungskurse der Linie 33 bis zum Einkaufsgebiet Letten verlängert. Die Linie 64 verkehrt regelmässiger und gewährleistet in Dornach-Arlesheim S-Bahn-Anschlüsse.

Minderbelastung pro Jahr: CHF 250'000

- **Angebotsoptimierungen Birseck**

Die Linie 62 verdichtet neu das Angebot der Linie 64. Die tangentialen Verkehrsbedürfnisse aus dem Birseck ins Leimental und Richtung Allschwil werden gestärkt.

Mehrabgeltungen pro Jahr: kostenneutral

- **Übernahme Linien 65, 112 und 114 ins Hauptangebot**

Auf der Linie 65 wird das Angebot am Wochenende zulasten einer leichten Angebotsreduktion von Montag bis Freitag zum 30'-Takt ausgebaut. Die Linien 112 und 114 erhalten am Wochenende den durchgehenden Stundentakt.

Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 100'000

- **Harmonisierung Wochenendbetrieb**

Mit dem 8. GLA wird dem Umstand Rechnung getragen, dass mittlerweile an allen Schulen die Fünftagewoche eingeführt ist. Die Angebote für die verschiedenen Wochentage werden auf mehreren Linien bedürfnisgerecht harmonisiert.

Mehrabgeltungen pro Jahr: kostenneutral

- **Änderung Führung Linie 80**

Neu werden in beiden Richtungen dieselben Haltestellen bedient, was zu einer besseren Verständlichkeit des Angebotes, zu kürzeren Fahrzeiten, zu einer höheren Fahrplanstabilität und zu einer Entlastung des Bahnhofplatzes und des Wasserturmplatzes in Liestal führt.

Minderbelastung pro Jahr: kostenneutral

Sparmassnahmen

Die wichtigsten, vorgeschlagenen Sparmassnahmen sind:

- Reduktion Angebot Linien 91, 92, 93 auf das Grundangebot

Aufgrund des seit Jahren ungenügenden Kostendeckungsgrades und keiner absehbaren, positiven Nachfrageentwicklung wird das Angebot auf den Linien 91, 92 und 93 gemäss den gesetzlichen Bestimmungen auf das Grundangebot von 9 Kurspaaren reduziert.

Minderbelastung pro Jahr: CHF 430'000

- Umstellung Bahnlinie S9 auf Busbetrieb

Mit einem Kostendeckungsgrad von 20 % erreicht die S9 die Zielvorgaben gemäss Angebotsdekret bei weitem nicht und Verbesserungen sind kurz- bis mittelfristig nicht absehbar. Damit die finanzpolitischen Vorgaben für den 8. GLA eingehalten werden können, wird deshalb vorgeschlagen, die S9 auf Busbetrieb umzustellen.

Minderbelastung pro Jahr: CHF 840'000

Finanzprogramm

Nach Realisierung der obengenannten Massnahmen betragen die Jahreskosten für den Kanton BL zwischen CHF 39.1 und 40.1 Mio. Die deutliche Abnahme gegenüber dem Finanzplan des 7. GLA (CHF 59.2 Mio. 2017) ist vorwiegend auf den Wegfall der Infrastrukturkosten (CHF 13.5 Mio.) zurückzuführen. Diese werden neu im Rahmen von FABI (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur) durch den Bund finanziert. Im Weiteren blieb die Teuerung weit unter den im 7. GLA hinterlegten Parametern und die Erträge übertrafen die Prognosen deutlich.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2	
1	Rechtliche Grundlagen	7
2	Ausgangslage	8
2.1	Finanzpolitische Rahmenbedingungen	8
2.2	Angebot und Nachfrage	9
2.3	Erfolgskontrolle Nachfrageentwicklung	15
2.4	Erfolgskontrolle Kostendeckung	20
2.5	Entwicklung der Abgeltung	24
3	Zielsetzungen	26
3.1	Übergeordnete Planungsgrundsätze und Ziele	26
3.2	Kundenanforderungen	28
3.3	Umweltpolitische Ziele	30
3.4	Finanzziele	31
3.5	Fahrplanstabilität Bus	31
4	Grundsätze der Angebotsgestaltung	34
4.1	Leistungsbereiche und Angebotssegmente	34
4.2	Betriebszeit und Angebotsniveau	35
4.3	Vorgaben Bundesamt für Verkehr (BAV)	37
5	ÖV-Angebot 2018 – 2021	38
5.1	Handlungsbedarf RPV	38
5.2	Workshops zum 8. GLA	40
5.3	Übersicht Angebotsveränderungen	46
5.4	Angebotsverbesserungen und -optimierungen	46
5.5	Sparmassnahmen	53
5.6	Abgeltungs- und Investitionskosten – Zusammenfassung	57
6	Finanzen	58
6.1	Laufende Kosten	58
6.2	Tarifpolitik	58
6.3	Investitionen	61
6.4	Ausschreibungsplanung, Zielvereinbarungen und Benchmarking	61
6.5	Finanzrechtliche Prüfung	61
7	Ausblick	62
7.1	Weitere Entwicklungen Bahn	62
7.2	Weitere Entwicklungen Tram	65
7.3	Handlungsräume Bus	66
8	Nachhaltigkeit	69
9	Ergebnisse aus dem Vernehmlassungsverfahren	70
9.1	Gemeinden und Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG)	70
9.2	Nachbarkantone und Bund	74

9.3	Transportunternehmen und TNW	75
9.4	Parteien	77
9.5	Verbände und andere Organisationen	83
10	Abkürzungsverzeichnis	88
11	Antrag	89
12	Anhang	90
12.1	Zusammenstellung der "ÖV-Linien und deren Zuordnung"	90
12.2	Zusammenstellung Finanzprogramm für den 8. GLA	92
12.3	Plan über die Linienführung der öffentlichen Verkehrsmittel im Kanton Basel-Landschaft	93

1 Rechtliche Grundlagen

Der 7. GLA im Bereich des ÖV läuft Mitte Dezember 2017 aus. Für die nachfolgenden Jahre 2018 bis 2021 muss ein neuer GLA formuliert und dem Landrat zum Beschluss unterbreitet werden.

Die Rechtsgrundlagen für den GLA finden sich im ÖVG. In § 4 Absatz 2 ÖVG ist der Inhalt des GLA festgelegt:

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

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

Die ausführenden Bestimmungen über die Ausgestaltung des GLA sind im Angebotsdekret festgelegt.

Der vorliegende 8. GLA ist mit dem ÖV-Programm 2018 – 2021 des Kantons Basel-Stadt abgestimmt.

2 Ausgangslage

2.1 Finanzpolitische Rahmenbedingungen

2.1.1 Finanzstrategie des Regierungsrates

Der Finanzhaushalt des Kantons Basel-Landschaft weist ein hohes strukturelles Defizit auf. Der Regierungsrat hat deshalb im Sommer 2015 seine Finanzstrategie vorgestellt. Mit 132 Massnahmen soll der Staatshaushalt bis 2019 um CHF 188 Mio. entlastet werden.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2017 – 2020³ schlägt die Regierung folgende Sparmassnahmen vor, die den ÖV betreffen und direkten Einfluss auf den 8. GLA haben:

- BUD-WOM 8:
Verbesserung Kostendeckungsgrad im ÖV (ehem. Aufhebung U-Abo-Subventionen)
⇒ CHF 15.4 Mio. ab 2019
- BUD-WOM 11
Senkung des Angebots an wenig wirtschaftlichen ÖV-Linien
⇒ CHF 0.43 Mio. ab 2018, CHF 1'27 Mio. ab 2020

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

2.1.2 Bundesbeteiligung

Der Bund beteiligt sich seit 2016 weniger stark an den ungedeckten Kosten des von ihm anerkannten Regionalen Personenverkehrs (RPV). Mit Inkrafttreten von FABI per 1. Januar 2016 trägt der Bund die ungedeckten Kosten der Bahninfrastruktur. Die Kantone beteiligen sich in Form einer Pauschalen an diesen Kosten. Die Beteiligung des Bundes sieht wie folgt aus:

- RPV: Der Bund beteiligt sich im Kanton Basel-Landschaft zu 38 % an den ungedeckten Kosten des von ihm anerkannten RPV, was einem Gesamtbetrag von CHF 16'603'703 entspricht (Stand 2017). Gegenüber dem Vorjahr wurde der Bundesbeitrag schweizweit um 2 % gekürzt, damit möglichst alle neuen Angebote mitfinanziert werden können.
- Infrastruktur: Der Bund trägt die ungedeckten Kosten für Betrieb, Abschreibungen und Instandhaltung der Bahninfrastruktur. Davon ausgenommen sind Linien, die der Feinerschliessung dienen (städtischer Trambetrieb etc.). Im Gegenzug leisten die Kantone einen Beitrag von jährlich CHF 500 Mio. in den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Der Anteil des Kantons Basel-Landschaft beträgt CHF 18.1 Mio. (Stand 2016).

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

Mit Schreiben vom 13. Juli 2015 hat der Bund den Kantonen den zu erwartenden Bundesanteil an den ungedeckten Kosten des RPV bekannt gegeben. Bezogen auf die Basis 2016 erhöht er seinen Anteil jährlich um 0.5 %. Angesichts der aktuellen Finanzlage des Bundes ist somit nicht mit einer substantiellen Erhöhung des Beitrages zu rechnen. Ob sich der Bund trotzdem an den

³ Landratsvorlage 2016-250 vom 20. September 2016

Mehrkosten für das Rollmaterial und einer allfällig höheren Teuerung beteiligt, kann im Moment nicht abgeschätzt werden. Für den 8. GLA muss davon ausgegangen werden, dass der Kanton diese Mehrkosten tragen muss.

2.2 Angebot und Nachfrage

2.2.1 Gliederung des Angebotes

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

- A Hauptangebot

Das Hauptangebot stellt das Basisnetz des RPV dar. Es strebt einen zweckmässigen Aufbau der Transportketten mit hoher Attraktivität an. Das Hauptangebot umfasst Linien, welche mindestens 2'000 Einwohnern direkte Verbindungen zu regionalen, zentralörtlichen Einrichtungen sicherstellen, ohne die Systematik der Transportkette zu durchbrechen. Im aktuellen, 7. GLA (Laufzeit 2014 – 2017) sind dem Hauptangebot alle Bahn- und Tramblinien sowie die Buslinien 33, 34, 47, 60, 64, 70, 72, 81, 83, 100, 102, 107, 111 und 115 zugeordnet.

- B Grundangebot

Das Grundangebot stellt für jede Gemeinde eine Minimalerschliessung im Sinne der Mobilitätvorsorge sicher. Angebote, welche der Schliessung von Lücken gemäss Kap. 2.2.3 dienen, werden ebenfalls zum Grundangebot gezählt.

Ab dem 8. GLA werden die Buslinien 65, 112 (nur zwischen Laufen und Kleinlützel) und 114 neu vom Grundangebot B ins Hauptangebot A aufgestuft.

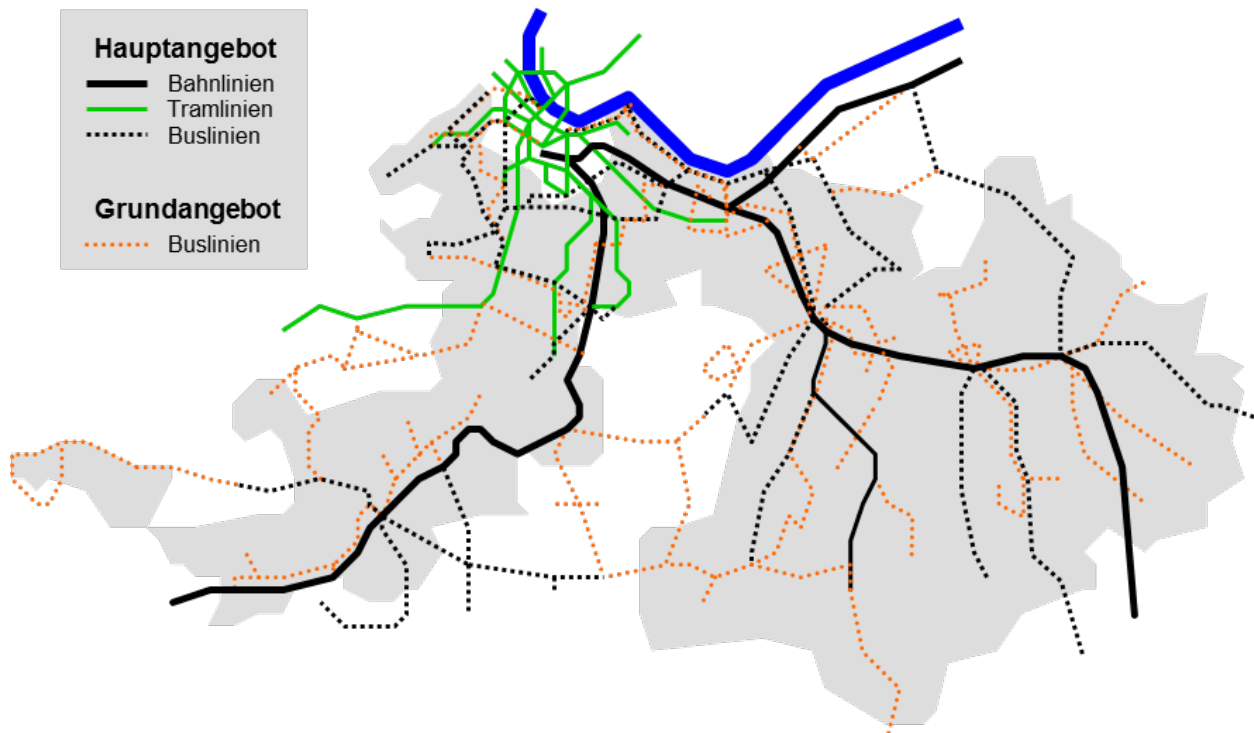


Abbildung 1: Haupt- und Grundangebot ab dem 8. GLA

2.2.2 Fahrplanangebot Montag – Freitag

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

2.2.3 Erschliessungswirkung

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

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

Die aktuellsten Daten zur Einwohnerzahl und -verteilung stammen aus der Registerzählung 2013, die Daten zu den Arbeitsplätzen aus der Betriebszählung 2011. Auf Basis dieser Daten zeigt sich folgendes Bild bezüglich der Erschliessungswirkung des bestehenden ÖV-Netzes:

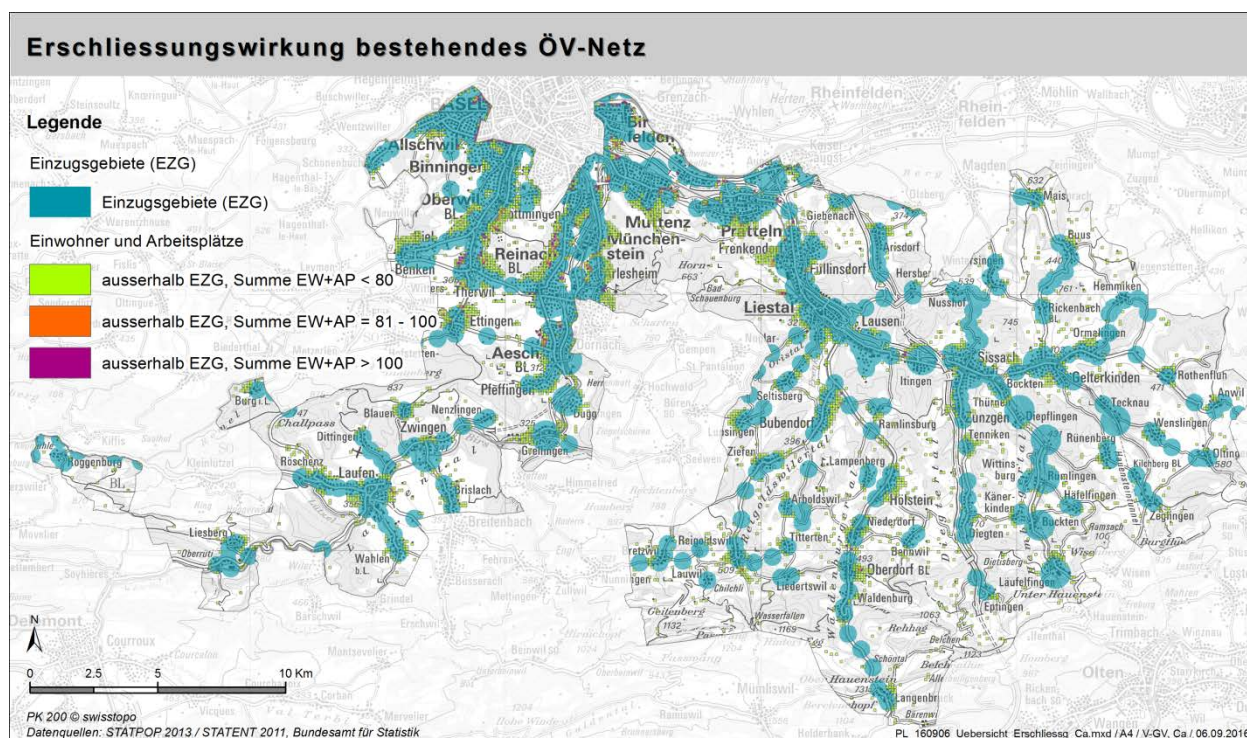


Abbildung 2: Erschliessungswirkung des ÖV im Kanton Basel-Landschaft

Die Einzugsgebiete der Haltestellen sind türkisfarben dargestellt. Nutzungen, welche ausserhalb der Erschliessungswirkung der ÖV-Haltestellen liegen, sind in Abhängigkeit der Nutzungsdichte wie folgt gekennzeichnet:

- ⇒ weniger als 80 Einwohner und/oder Arbeitsplätze pro Hektare
- ⇒ zwischen 80 und 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze pro Hektare
- ⇒ mehr als 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze pro Hektare

Erwartungsgemäss sind alle Siedlungsschwerpunkte mit dem ÖV gut erschlossen.

Nicht oder nur ungenügend erschlossen sind Wohngebiete vor allem in grösseren Gemeinden in Randlage. Häufig handelt es sich dabei um Einfamilienhausquartiere mit geringem ÖV-Nachfragepotenzial, welche die Erschliessungsvoraussetzungen gemäss Angebotsdekret nicht erfüllen und daher keinen gesetzlichen Anspruch auf eine vom Kanton mitfinanzierte ÖV-Erschliessung besitzen. Entsprechende ÖV-Angebote – beispielsweise Ortsbuslinien oder alternative Bedienungsformen – müssen von den Gemeinden selber bestellt und finanziert werden.

Bei der Detailanalyse wurde festgestellt, dass in Reinach eine Erschliessungslücke gemäss § 7 Angebotsdekret besteht:

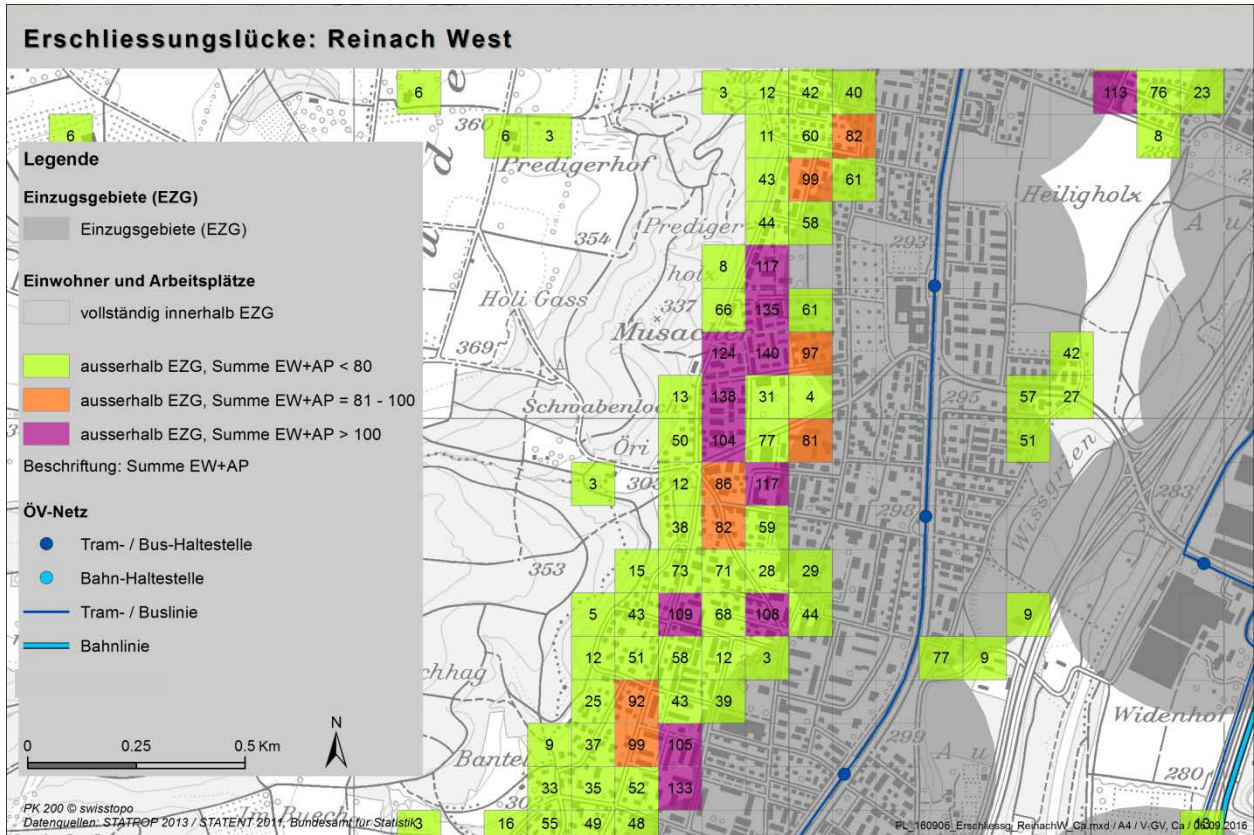


Abbildung 3: Erschliessungslücke Reinach

Zur Erschliessung dieses Gebietes müsste eine neue Buslinie eingeführt und unter Berücksichtigung der Netzgestaltungsgrundsätze möglichst schnell und direkt mit der Tramlinie 11 verknüpft werden (zum Beispiel bei der Haltestelle Heiligholz)⁴.

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

⁴ Beachte: Kaum Verbesserungen hinsichtlich der Reisezeiten, da die benötigte Umsteigezeit von 3 – 4 Minuten (halbes Taktintervall Tram) den Zeitbedarf für den heute leicht längeren Anmarschweg weitgehend kompensiert

2.2.4 Nachfrage

Als ein Erfolgskriterium für die Beurteilung der Zweckmässigkeit eines ÖV-Angebotes wird die durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs im meistbelasteten Teilstück einer Linie beurteilt, wobei die Transportkapazität des eingesetzten Verkehrsmittels zu berücksichtigen ist.⁵

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

Die aktuellen Auslastungen⁶ der einzelnen Linien sind sehr unterschiedlich:

- Die höchsten Auslastungen weisen die S-Bahnlinien auf. Während auf der S1 im Fricktal im Durchschnitt rund 150 Reisende pro S-Bahnzug im stärksten Querschnitt transportiert werden, erreicht die S3 im Laufen- und im Ergolzthal durchschnittlich 200 Reisende pro Zug. Auf der S9 hingegen beträgt die durchschnittliche Belegung nur 20 Personen.
- Die Tram- und Vorortlinien befördern durchschnittlich rund 40 bis 65 Personen pro Kurs, die Waldenburgerbahn (WB) rund 50 Personen.
- Bei den Buslinien erreicht die Linie 70 mit durchschnittlich fast 35 Fahrgästen den höchsten Wert aller Buslinien im Kanton. Einen sehr erfreulichen Wert von mehr als 20 Personen pro Kurs weisen die Linien 72, 80, 81, 83, 107, 111, 112 und 115 auf.
- Die Buslinien 71, 76, 78, 100, 101, 102, 103, 108 und 114 können mit durchschnittlich 15 bis 20 Reisenden pro Kurs als gut ausgelastet bezeichnet werden.
- Eine eher geringe Nachfrage weisen die Linien 63, 75, 105 und 117 mit durchschnittlich 5 bis 10 Fahrgästen pro Kurs im stärksten Querschnitt auf.
- Ungenügend ist Nachfrage auf den Buslinien 82, 91, 92, 93 und 109. Pro Kurs benutzen im Durchschnitt nur 5 oder noch weniger Personen diese Angebote.

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

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

⁵ - S1 und S3 ⇒ FLIRT / 161 Sitzplätze / zeitweise in dreifach-Traktion (483 Sitzplätze)
 - S9 ⇒ GTW / 106 Sitzplätze
 - Tramlinien ⇒ Tango-Fahrzeuge / 101 Sitzplätze
 - WB ⇒ ca. 35 Sitzplätze je Wagen / zeitweise in fünffach-Traktion (175 Sitzplätze)
 - Buslinien ⇒ Gelenkbusse 40 – 45 Sitzplätze / Normalbusse 30 – 35 Sitzplätze

⁶ Querschnittsbelastungen 2017 gemäss Angebotsvereinbarungen

2.2.5 Verkehrsanteile

Einen aktuellen Überblick über das Mobilitätsverhalten der basellandschaftlichen Bevölkerung bietet die Datenbasis des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 des Bundes. Im Rahmen der Erarbeitung des Entwurfs des Grundlagenberichtes zum Raumkonzept BL wurden diese Daten detailliert ausgewertet und interpretiert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Anteile der Hauptverkehrsmittel an den Wegen:

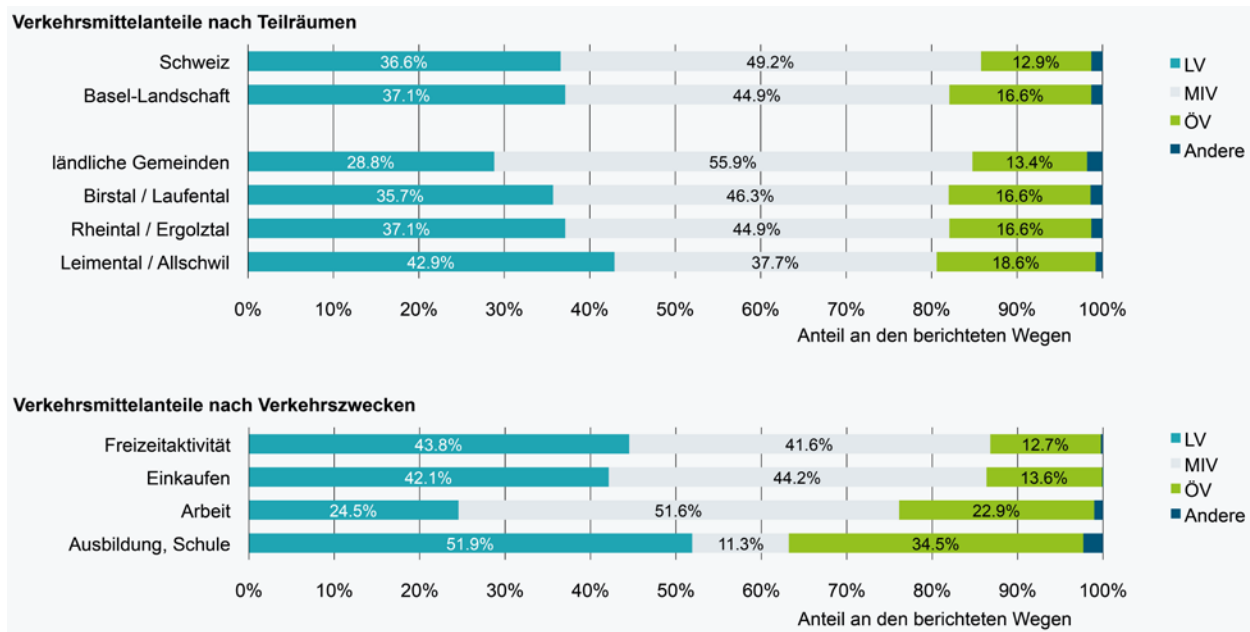


Abbildung 4: Anteile der Hauptverkehrsmittel (Quelle: Raumkonzept des Kantons Basel-Landschaft)

Der ÖV-Anteil im Kanton Basel-Landschaft (16.6 %) liegt deutlich über dem Schweizer Durchschnitt (12.9 %) und hat seit 2005 (13.5 %) stark zugenommen. Diese Entwicklung entspricht dem schweizweiten Trend der letzten Jahre zu höheren ÖV-Anteilen.

Innerkantonal sind deutliche Unterschiede zwischen den stadtnahen Agglomerationsgemeinden und den gut erschlossenen Talgemeinden einerseits und den ländlichen Gemeinden andererseits zu erkennen. Den höchsten ÖV-Anteil (18.6 %) und Fuss-/Veloverkehrsanteil (42.9 %) weisen die Agglomerationsgemeinden im Raum Leimental/Allschwil auf, den höchsten MIV-Anteil (55.9 %) die ländlichen Gemeinden.

Betrachtet man die Anteile der Verkehrsmittel getrennt für die vier wichtigsten Verkehrszwecke, fallen vor allem die strukturellen Unterschiede zwischen Pendlerwegen einerseits sowie Freizeit- und Einkaufswegen andererseits auf. Letztere erreichen einen hohen Fuss- und Veloverkehrsanteil (43.8 %) bei geringer ÖV-Nutzung (12.7 %). Bei Arbeitswegen ist dies umgekehrt. Der Fuss- und Veloverkehr (24.5 %) spielt eine deutlich kleinere Rolle, während der ÖV-Wert (22.9 %) höher liegt. Auch der MIV-Anteil (51.6 %) ist bei den Arbeitswegen höher.

Deutlich zum Ausdruck kommt auch die wichtige Bedeutung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs für den ÖV.

2.3 Erfolgskontrolle Nachfrageentwicklung

Grundlage für die Erfolgskontrolle der Nachfrageentwicklung ist die durchschnittliche, tägliche Anzahl beförderter Personen je Wochentag Montag – Freitag an einem definierten Querschnitt.

2.3.1 Bahnlinien

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

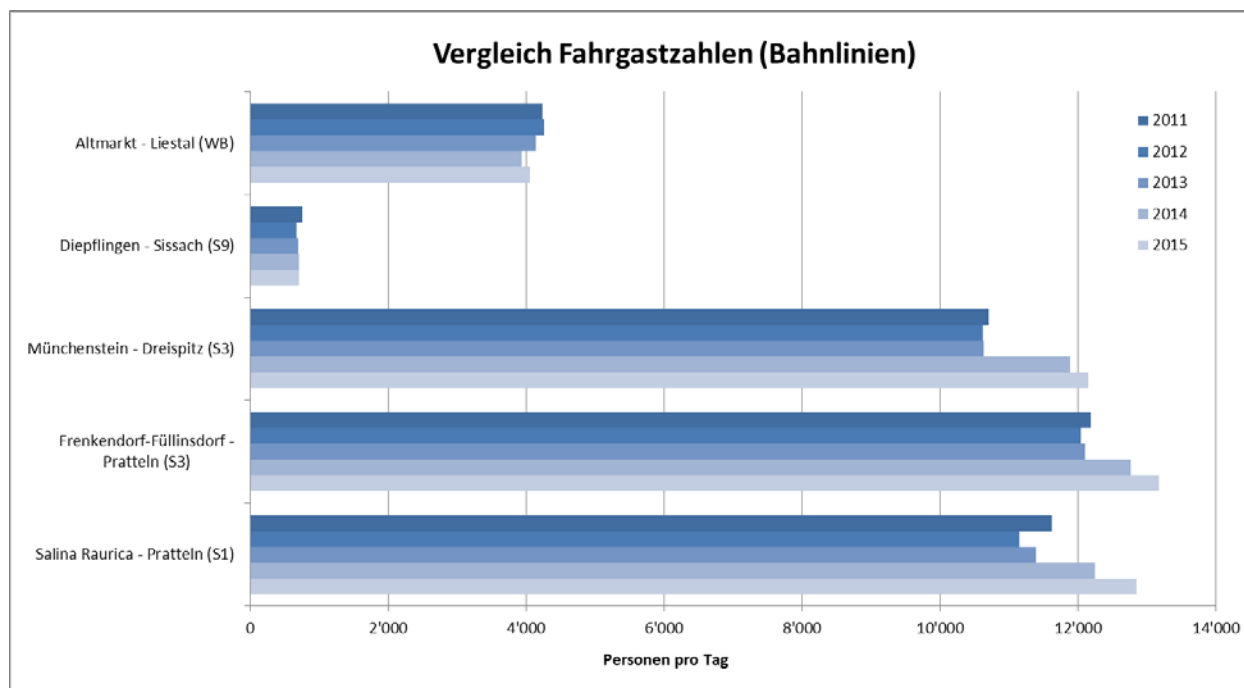


Abbildung 5: Nachfrageentwicklung S-Bahn

Linie	Entwicklung	Erläuterungen/Bemerkungen
S1 Basel– Laufenburg/Frick	↗	Die Nachfrage ist nach einem Fahrgastrückgang in den Jahren 2012 und 2013 wieder angestiegen. Der Wachstumstrend setzt sich im Allgemeinen weiter fort.
S3 Laufen–Basel–Olten	↗	Die Nachfrage hat auf beiden Linienabschnitten deutlich zugenommen. Zwischen Frenkendorf-Füllinsdorf und Pratteln benutzen heute täglich mehr als 13'000 Fahrgäste die S3.
S9 Sissach– Läufelfingen–Olten	→	Die Nachfrage zwischen Diepflingen und Sissach hat auf einem Niveau von rund 700 Fahrgästen pro Tag stagniert.
WB Liestal– Waldenburg	→	Die Nachfrage hat sich in den letzten Jahren nur unwesentlich verändert und stagniert auf einem Niveau von rund 4'000 Fahrgästen pro Tag im stärksten Querschnitt.

2.3.2 Tramlinien

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

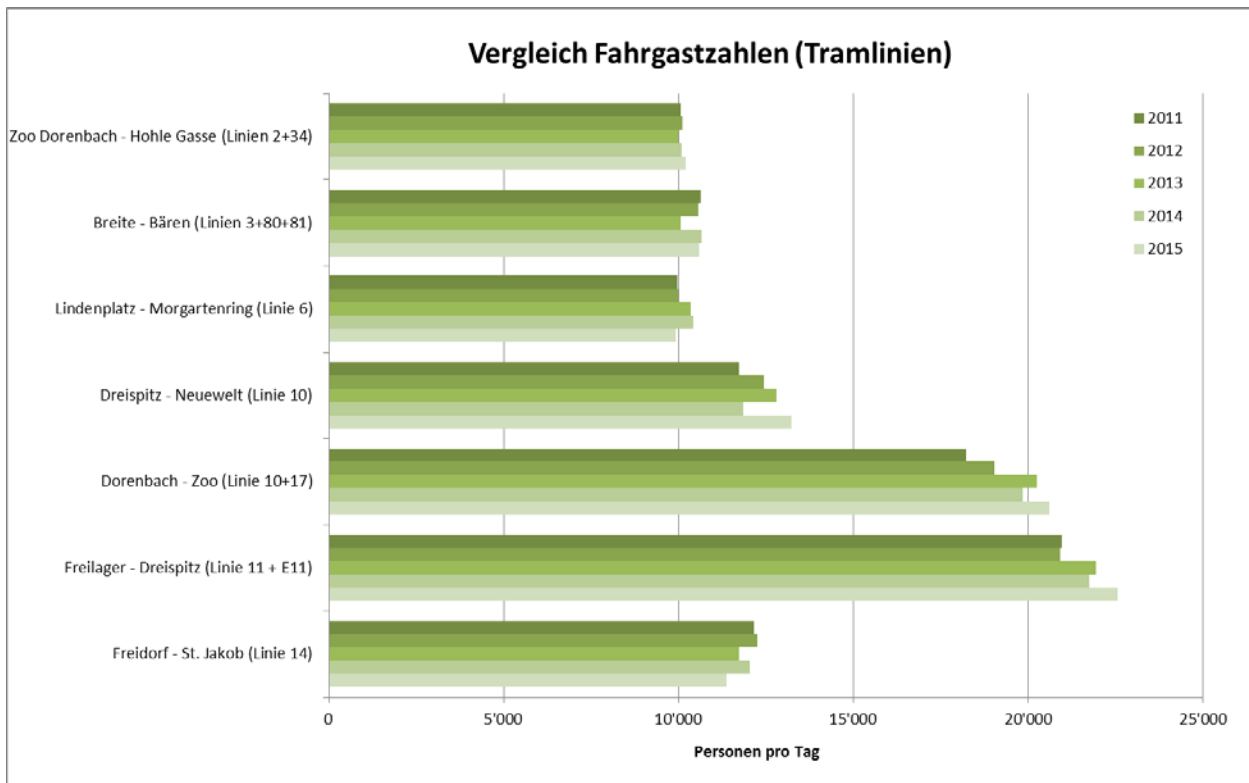


Abbildung 6: Fahrgastentwicklung Tram und Waldenburgerbahn

Linie	Entwicklung	Erläuterungen/Bemerkungen
2 Binningen 3 Birsfelden 6 Allschwil 14 Pratteln	➔	Die Nachfrage auf den Baselbieter Abschnitten der BVB-Linien hat sich in den letzten Jahren kaum verändert. Der leichte Nachfragerückgang im 2015 auf der Linie 6 ist auf die Einführung des Ganztagesbetriebs auf der Buslinie 48 im Dezember 2014 zurückzuführen. Bei der Linie 14 ist eine negative Fahrgastentwicklung zu beobachten
10 Dornach– Arlesheim–Dreispitz	↗	Die Nachfrage auf der Linie 10 im Birseck steigt kontinuierlich und hat im 2015 einen Wert von mehr als 13'000 Fahrgästen erreicht.
10 Rodendorf–Basel 17 Ettingen–Basel	↗	Die positive Entwicklung hält an und die Nachfrage hat im 2015 einen Wert von mehr als 20'000 Fahrgästen erreicht. Der Nachfrageansprung im Jahr 2015 ist auf HVZ-Verdichtung zwischen Ettingen und Flüh zurückzuführen.
11 Aesch–Basel E11 Reinach Süd–Basel	↗	Die Nachfrage auf den Linien 11 und E11 nimmt ebenfalls stetig zu. Mit täglich über 22'000 Fahrgästen im Abschnitt Dreispitz–Freilager bilden die Linien 11 und E11 ein zentrales Rückgratelement des öffentlichen Nahverkehrs.

2.3.3 Buslinien

Die wichtigsten Angebotsveränderungen während der Laufzeit des 7. GLA:

- Dezember 2015 ⇒ Fahrplan 2016
 - Das Angebot des Ortsbusses Pratteln wurde für den Betrieb mit einem Fahrzeug optimiert, indem die Linie 79 in die Linie 82 integriert wurde. Bedient wird seither die Strecke Chästeli–Pratteln–Zentrum Grüssen.

- Dezember 2014 ⇒ Fahrplan 2015
 - Im Raum Basel verkehrt die Linie 38 seither am Sonntag zwischen Claraplatz und Bachgraben ganzjährig anstatt nur während der Badesaison im Sommer. Gleichzeitig wurde die Linie 38 von Allschwil Zentrum zur Neuweilerstrasse an die Endstation der Tramlinie 8 verlängert. Diese Anpassungen haben die Erwartungen bezüglich Nachfrageentwicklung jedoch nicht erfüllt, weshalb das Angebotskonzept im Raum Allschwil in der Laufzeit des 7. GLA überprüft wurde (vgl. nachfolgendes Kap. 5.4.4).
 - Die Buslinie 48 verkehrt seither von Montag bis Freitag ganztags und auch an Samstagen. Sowohl Allschwil als auch das Neubad-Quartier sind damit zu diesen Zeiten direkt mit dem Bahnhof Basel SBB verbunden. Das Angebot auf der Linie 33 wurde in der NVZ auf den 15'-Takt reduziert, womit auf dem Abschnitt Wanderstrasse–Schützenhaus ein Überangebot vermieden wird.
 - Per Fahrplan 2015 wurde auch das neue Angebotskonzept Dorneckberg in Betrieb genommen. Die Linie 111 wurde stündlich von Nunningen nach Liestal verlängert und die Linie 67 auf den Abschnitt Dornach–Hochwald–Seewen (–Büren) eingekürzt. Neu eingeführt wurde die Linie 73, welche die Erschliessung von Nuglar-St. Pantaleon sicherstellt. Das Angebot der Linie 116 konzentriert sich neu in erster Linie auf den Abschnitt Grellingen–Seewen. Bereits im Dezember 2015 wurde das Angebot auf den Linien 73 und 111 zwischen Liestal, Nuglar, St. Pantaleon und Büren in den HVZ verdichtet bzw. erweitert. Dadurch konnte auf der Linie 72 auf die HVZ-Anbindung von Büren verzichtet und dafür das Angebot zwischen Lupsingen und Liestal verdichtet werden. Auf der Linie 116 wurden zudem ebenfalls kleinere Angebotsoptimierungen vorgenommen.

- Dezember 2013 ⇒ Fahrplan 2014
 - Die Buslinien 37 und 47 wurden neu organisiert und verknüpft. Seit dem Fahrplan 2014 verkehrt die Linie 47 ganztags anstatt nur in den HVZ zwischen Muttenz und Bottmingen. Die Linie 37 verkehrt in den NVZ nur noch im Abschnitt Aeschenplatz–Dreispietz und am Abend und am Wochenende zwischen Aeschenplatz und Ulmenweg und nicht nur wie früher zwischen Bottmingen und St. Jakob.
 - Das Angebot auf dem Abschnitt Reigoldswil–Waldenburg der Linie 91 wurde von 8 Kurspaaren auf das gesetzliche Grundangebot von 9 Kurspaaren ausgebaut und das Angebot der Linie 92 wieder auf den Abschnitt Bennwil–Hölstein konzentriert. Auf der Linie 93 wurde der Linienabschnitt bis Bubendorf, Grüngen aufgehoben.
 - Die Linie 105 wurde von Böckten nach Gelterkinden verlängert.
 - Als Sparmassnahme wurde die Linie 58 eingestellt und das Sonntagsangebot auf der Linie 63 gestrichen.

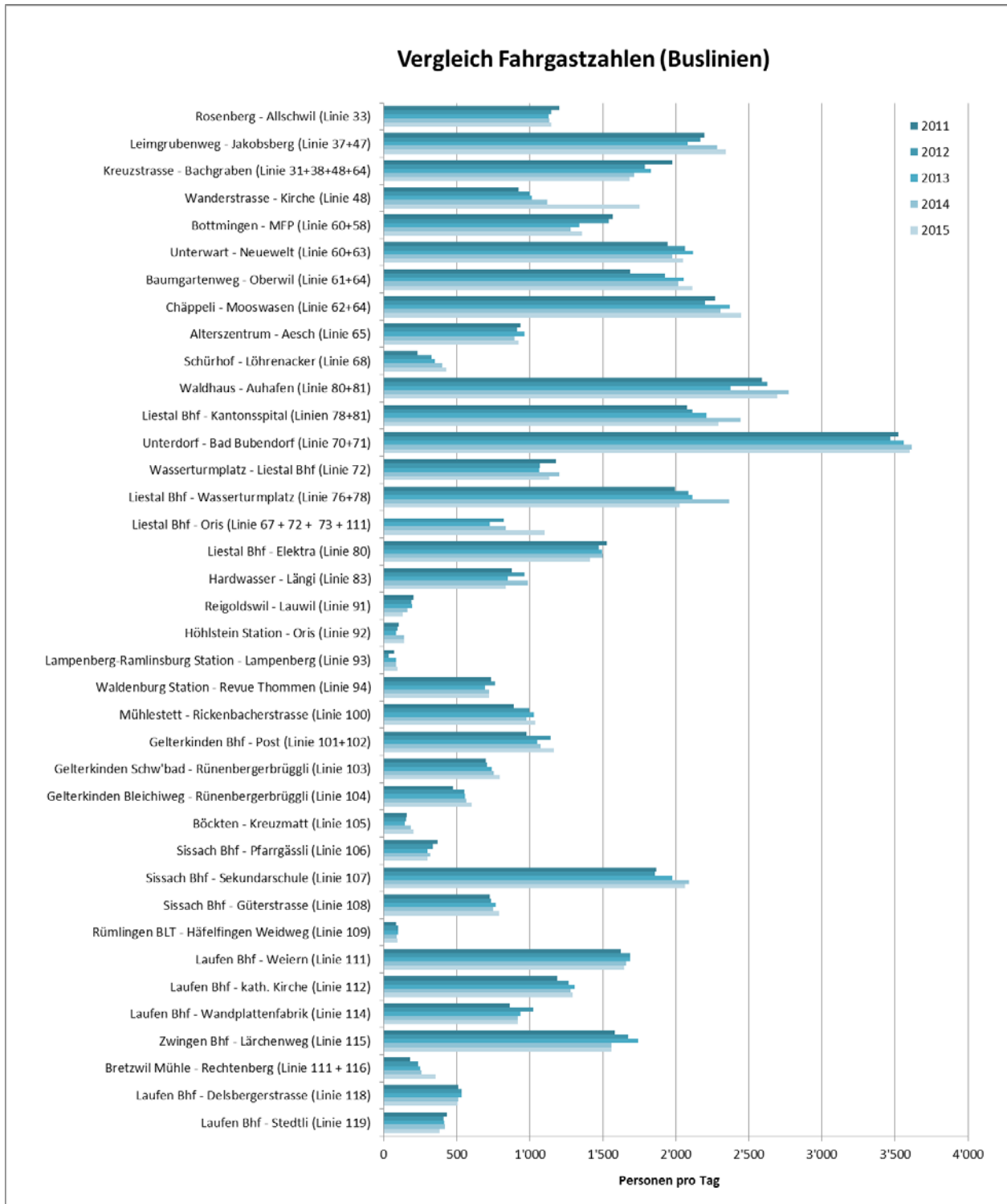


Abbildung 7: Fahrgastentwicklung Bus

Die Nachfrage auf den Buslinien im Zeitraum 2011–2015 hat in der Gesamtbilanz deutlich zugenommen. Dieser Wachstumstrend setzt sich erfreulicherweise weiter fort.

Nachfolgend wird im Sinne einer Erfolgskontrolle kurz auf die Nachfrageentwicklung derjenigen Busangebote eingegangen, welche in den letzten Jahren grössere Angebotsveränderungen erfahren haben.

Linie	Entwicklung	Erläuterungen/Bemerkungen
33 Wanderstrasse– Schönenbuch 38 Bachgraben– Neuweilerstrasse 48 Bachgraben– Bahnhof SBB	↗	<p>Die Einführung des Ganztagesbetriebs und Samstagsangebotes auf der Linie 48 hat zu einer sprunghaften Nachfrageentwicklung geführt, unter anderem auch wegen einer Verlagerung von Fahrgästen am Samstag von der Linie 33 auf die Linie 48.</p> <p>Durch die Verdichtung der Linie 33 bis Letten konnte die Gesamtnachfrage besser verteilt und auf den Einsatz von Gelenkbussen verzichtet werden.</p> <p>Die Verlängerung der Linie 38 bis Neuweilerstrasse führte zwar zu einem marginalen Nachfragewachstum. Die durchschnittliche Auslastung der Gelenkbusse im Abschnitt Allschwil–Neuweilerstrasse liegt aber nur bei rund 5 Fahrgästen.</p>
37 Bottmingen– Aeschenplatz 47 Bottmingen– Muttenz	↗	<p>In der Gesamtbilanz hat die Nachfrage seit der Neuorganisation der Linien 37 und 47 zugenommen.</p> <p>Innerhalb der Linien haben sich aber Verschiebungen zwischen Bottmingen und St. Jakob ergeben (Linie 37 Abnahme, Linie 47 deutliche Zunahme).</p>
60 Muttenz– Bottmingen– Biel-Benken 63 Muttenz–Dornach	→	<p>Mit der Aufhebung des Sonntagsangebots hat sich auf der Linie 63 erwartungsgemäss auch die Nachfrage unter der Woche leicht rückläufig entwickelt.</p> <p>Die Linie 60 verzeichnet Nachfrageschwankungen.</p>
67 Dornach– Gempfen–Seewen 73 Liestal– Nuglar–Büren 111 Laufen–Seewen– Büren–Liestal 116 Grellingen– Seewen–Nunningen	↗	<p>Das neue Angebotskonzept Dorneckberg kann als Erfolg bezeichnet werden. Die Gesamtnachfrage entwickelt sich sehr erfreulich.</p> <p>Im Querschnitt Liestal Bahnhof–Liestal Oris hat die tägliche Nachfrage alleine zwischen 2014 und 2015 um ca. 30 % auf rund 1'100 Fahrgäste zugenommen.</p> <p>Erwartungsgemäss gab es Verschiebungen von Fahrgästen von der Linie 116 auf die Linie 111. In der Gesamtbilanz hat die Nachfrage aber auch auf diesen beiden Linien zugenommen.</p>
91 Bretzwil - Reigoldswil - Waldenburg 92 Bennwil - Hölstein 93 Lampenberg – Ramlinsburg - Lausen	→	<p>Bei der Linie 91 ist ein Nachfragerückgang zu verzeichnen. Dies ist primär auf die Verlagerung der Fahrgäste auf die neue Linie 111 zu erklären.</p> <p>Die Nachfrage auf der Linie 92 konnte durch Konzentration aller Fahrgäste auf einen Linienabschnitt stabilisiert werden.</p> <p>Die Linie 93 verzeichnet eine geringe Nachfragezunahme.</p>
105 Sissach - Gelterkinden	↗	<p>Durch die Verlängerung der Linie 105 nach Gelterkinden konnte die Nachfrage insgesamt gesteigert werden.</p>

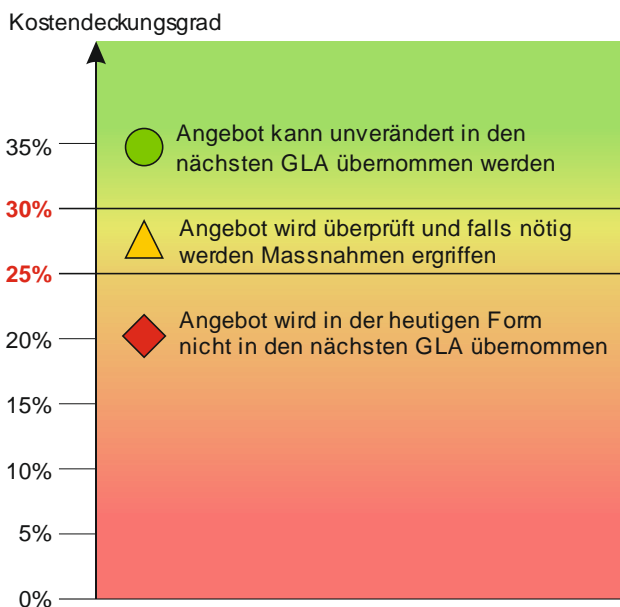
2.4 Erfolgskontrolle Kostendeckung

2.4.1 Übersicht

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

Die Kostendeckungsgrade der einzelnen Linien im Kanton Basel-Landschaft haben sich unterschiedlich entwickelt. Während sie sich bei der S-Bahn und bei den Bussen im ländlichen Raum tendenziell verbessert haben, haben sie sich in der Agglomeration und auf den Tram- und Schmalspurlinien eher verschlechtert. Auf den Tramlinien ist dies mit den höheren Kosten in Folge des neuen Rollmaterials zu erklären. Bei der WB ist der leichte Rückgang darauf zurückzuführen, dass Linien mit stagnierenden Passagierzahlen aufgrund des TNW-Einnahmeverteilschlüssels einen Teil der Erträge an die stärker wachsenden Linien verlieren. Gesamthaft vermochten die zusätzlichen Einnahmen des TNW die Kosten für die im 7. GLA beschlossenen Massnahmen (Angebotsverbesserungen, neues Rollmaterial etc.) nicht zu decken.

2.4.2 Die Linien im Einzelnen



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

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

Abbildung 8: Kriterien Zielerreichung Kostendeckungsgrad gemäss Angebotsdekret

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Kostendeckungsgrade der einzelnen ÖV-Linien für die Jahre 2013 und 2017 sowie die Veränderung zwischen 2013 und 2017⁷:

⁷ Kostendeckungsgrad 2017 auf Basis Offerten Herbst 2015

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"							
Linie	Angebotsbereich ¹⁾	Fahrgäste im stärksten QS ²⁾ 2017	Kostendeckungsgrad ²⁾ 2013	Kostendeckungsgrad ²⁾ 2017	Veränderung 2013 - 2017		
Normalspurlinien:							
S1	Basel - Frick/Laufenburg	A	13'256	51 %	54%	3 %	
S3	Basel - Laufen - Porrentruy	A	18'334	52 %	55%	3 %	
S3	Basel - Olten	A	16'695	56 %	58%	2 %	
S9	Sissach - Olten	A	846	20 %	20%	0 %	
Tram - und Schmalspurlinien:							
10	Basel - Dornach	A	12'570	63 %	63 %	0 %	
10	Basel - Flüh/Rodersdorf	A	17'364	85 %	75 %	-10 %	
17	Basel - Ettingen	A	3'336	77 %	89 %	12 %	
11	Basel - Aesch	A	21'026	108 %	105 %	-3 %	
19	Liestal - Waldenburg	A	4'500	47 %	46 %	-1 %	
Buslinien:							
37	Bottmingen - Aeschenplatz	A	1'555	53 %	44 %	-9 %	
47	Bottmingen - Muttenz	A	1'724	48 %	47 %	-1 %	
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	A	1'652	52 %	47 %	-5 %	
61	Allschwil - Oberwil	B	1'007	39 %	37 %	-2 %	
62	Biel-Benken - Dornach-Arlesheim	B	899	42 %	42 %	0 %	
63	Dornach-Arlesheim - Muttenz	B	396	27 %	25 %	-2 %	
64	Arlesheim - Allschwil	A	1'680	44 %	43 %	-1 %	
65	Pfeffingen - Dornach-Arlesheim	A	1'084	47 %	46 %	-1 %	
68	Flüh - Aesch	B	606	24 %	36 %	12 %	
69	Flüh - Mariastein - Burg (- Laufen)	B	530	31 %	33 %	2 %	
70	Liestal - Reigoldswil	A	3'117	68 %	69 %	1 %	
71	Liestal - Reigoldswil	B	496	33 %	35 %	2 %	
72	Liestal - Lupsingen - Büren	A	1'599	42 %	40 %	-2 %	
75	Frenkendorf - Füllinsdorf	B	827	41 %	59 %	18 %	
76	Lausen - Liestal	B	1'125	57 %	56 %	-1 %	
78	Lausen - Liestal - Frenkendorf	B	1'193	55 %	54 %	-1 %	
80	Basel - Pratteln - Liestal	B	1'635	63 %	78 %	15 %	
81	Basel - Liestal	A	1'797	53 %	60 %	7 %	
82	Breiti - Pratteln - Zentrum Grüssen	B	78		16 %	-	
83	Pratteln - Arisdorf - Liestal	A	1'233	44 %	49 %	5 %	
91	Bretzwil - Reigoldswil - Waldenburg	B	169	18 %	20 %	2 %	
92	Hölstein - Benwil	B	131	17 %	15 %	-2 %	
93	Lampenberg - Ramllinsburg - Lausen	B	93	15 %	16 %	1 %	
94	Waldenburg - Balsthal	B	723	36 %	29 %	-7 %	
100	Gelterkinden - Rheinfelden	A	1'506	40 %	46 %	6 %	
101	Gelterkinden - Wegenstetten	B	264	27 %	34 %	7 %	
102	Gelterkinden - Kienberg	A	994	30 %	32 %	2 %	
103	Gelterkinden - Oltingen	B	755	31 %	37 %	6 %	
104	Gelterkinden - Zeglingen	B	601	25 %	31 %	6 %	
105	Sissach - Böckten - Gelterkinden	B	218	23 %	29 %	6 %	
106	Sissach - Wintersingen	B	325	41 %	40 %	-1 %	
107	Sissach - Eptingen	A	2'046	59 %	55 %	-4 %	
108	Sissach - Wittinsburg	B	798	42 %	46 %	4 %	
109	Rümlingen - Häfelfingen	B	94	34 %	26 %	-8 %	
111	Laufen - Nunningen	A	1'688	43 %	45 %	2 %	
112	Laufen - Kleinlützel - Roggenburg	A	1'382	35 %	43 %	8 %	
113	Laufen - Mariastein	B	100	65 %	44 %	-21 %	
114	Laufen - Bärschwil	A	916	30 %	37 %	7 %	
115	Zwingen - Erschwil - Passwang	A	1'633	42 %	44 %	2 %	
116	Grellingen - Bretzwil - Nunningen	B	363	20 %	36 %	16 %	
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	B	361	20 %	21 %	1 %	
118	Laufen - Liesberg	B	511	28 %	33 %	5 %	
119	Laufen - Zwingen - Nenzlingen	B	422	24 %	26 %	2 %	
Nachtnetzlinien:							
SN1, SN3, N10, N11, N14, N23, N26, N 27, N28, N30, N42, N43, N51, N52, N53, N54, N55, N60, N61, N63, N64, N65	B			26 %	31 %	5 %	

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

²⁾ Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Vereinbarung

Tabelle 1: Entwicklung der Kostendeckungsgrade der einzelnen ÖV-Linien 2013 – 2017

Grundsätzlich kann zwischen Ende des 6. GLA (2013) und Ende des 7. GLA (2017) in der Gesamtbilanz eine positive Entwicklung festgestellt werden. 2017 werden nur noch 6 Linien einen Kostendeckungsgrad unter 25 % aufweisen. Im Jahr 2013 waren es noch 9 Linien.

Alle Linien, welche 2013 und/oder 2017 einen Kostendeckungsgrad von weniger als 30 % erreichen oder zwischen 2013 und 2017 eine Veränderung von mehr als 10 Prozentpunkten erfahren haben, sind nachstehend kurz aufgeführt und stichwortartig erläutert.

Linie	Erläuterungen/Bemerkungen
S9 Sissach– Läufelfingen–Olten	Der Kostendeckungsgrad erreicht nach wie vor nicht 25 % und ist somit ungenügend. Deshalb kann dieses Angebot in der heutigen Form gemäss Angebotsdekret nicht in den 8. GLA übernommen werden.
10 Basel–Flüh– Rodersdorf 17 Basel–Ettingen:	Durch die Ausdehnung des 7.5'-Taktes in den HVZ bis Flüh hat sich der Kostendeckungsgrad der Linie 10 verschlechtert. Im Gegenzug hat sich jener der Linie 17 aber deutlich verbessert.
63 Dornach–MuttENZ	Die Linie 63 führt durch die Arbeitsgebiete Arlesheim Im Tal und Münchenstein Unter Gstad, welche von kantonaler Bedeutung sind, sowie durch das Entwicklungsgebiet MuttENZ Polyfeld. Trotzdem weist die Linie nur einen mittelmässigen Kostendeckungsgrad auf. Mit der weiteren Nutzungsentwicklung an den bedienten Wirtschaftsstandorten kann eine positive Nachfrageentwicklung und damit auch ein steigender Kostendeckungsgrad vorausgesetzt werden.
68 Flüh–Aesch	Infolge der markanten Nachfrageentwicklung hat der Kostendeckungsgrad während der Laufzeit des 7. GLA um 12 % zugenommen. Er beträgt 2017 36 %, das Angebot kann unverändert in den 8. GLA übernommen werden.
75 Frenkendorf– Füllinsdorf	Die Linie hat sich sehr erfreulich entwickelt und wurde von der Bevölkerung in der im 6. GLA neu eingeführten Form angenommen. Dies widerspiegelt sich in der Steigerung des Kostendeckungsgrades um 18 %.
80 Basel–Pratteln– Liestal	Die Linie 80 hat sich äusserst positiv weiterentwickelt und weist mit 78 % neu den höchsten Kostendeckungsgrad aller Buslinien im Kanton Basel-Landschaft auf.
82 Breiti–Pratteln– Zentrum Grüssen	Die Linie ist ein von der Gemeinde Pratteln bestelltes Angebot, an dem sich der Kanton gemäss § 7 Angebotsdekret (Erschliessungslücke im Süd-Westen der Gemeinde) finanziell beteiligt. Sie wurde im 2016 optimiert. Der neue Probetrieb dauert drei Jahre bis zum Dezember 2018. Sollte sich das Angebot in der heutigen Form bewähren, wird es nach Ablauf des Probetriebs in den 8. GLA aufgenommen. Wenn sich das neue Angebot nicht bewährt, sind neue Lösungsansätze zu suchen.
91 Bretzwil–Waldenburg 92 Bennwil–Hölstein 93 Lampenberg– Lausen	Alle drei Linien weisen nach wie vor einen Kostendeckungsgrad von unter 25 % auf. Der jährliche Abgeltungsbedarf für die drei Linien beträgt über CHF 1 Mio. Aufgrund der geringen Potentiale kann eine nachhaltige Verbesserung des Kostendeckungsgrades ausgeschlossen werden. Die Angebote können in der heutigen Form nicht in den 8. GLA übernommen werden.

Linie	Erläuterungen/Bemerkungen
94 Waldenburg– Balsthal	Die Nachfrage stagniert. Die Linie besitzt heute ein gutes Angebot und die Leistungen werden effizient erbracht. Der Kostendeckungsgrad sank in der Laufzeit des 7. GLA knapp unter 30 %. Durch kleinere Optimierungen soll der Kostendeckungsgrad im 8. GLA wieder auf einem Wert von über 30 % stabilisiert werden.
101 Gelterkinden– Wegenstetten	Der Kostendeckungsgrad entwickelt sich aufgrund einer Nachfragezunahme insbesondere in Ormalingen und Gelterkinden äusserst erfreulich. Mit einem Kostendeckungsgrad von 34 % im 2017 kann sie unverändert in den 8. GLA übernommen werden.
104 Gelterkinden– Zeglingen	Wie bei der Linie 101 entwickelt sich auch der Kostendeckungsgrad der Linie 104 äusserst positiv und erreicht einen Wert von mehr als 30 %. Die Linie kann unverändert in den 8. GLA übernommen werden.
105 Sissach– Gelterkinden	Dank der Nachfrageentwicklung erreicht die Linie im 2017 einen Kostendeckungsgrad von 29 %. Gegenüber 2013 bedeutet dies eine Erhöhung um 6 Prozentpunkte. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Kostendeckungsgrad in der Laufzeit des 8. GLA mindestens 30 % erreichen wird, weshalb das Angebot unverändert in den 8. GLA übernommen wird.
109 Rümlingen– Häfelfingen	Das Angebot der Linie beinhaltet nur das gesetzliche Minimum von 9 Kurspaaren des Grundangebotes und stellt somit die Minimalerschliessung der erschliessungsberechtigten Gemeinden dar.
113 Laufen–Mariastein	Der Kostendeckungsgrad nimmt zwischen 2013 und 2017 um 21 Prozentpunkte ab, liegt aber mit 44 % immer noch weit über dem Zielwert von 30 %.
116 Grellingen–Bretzwil– Nunningen	Durch die Neuorganisation der Buslinien auf dem Dorneckberg verkehren nur noch Kurse in den HVZ zwischen Seewen und Nunningen. Das Haupteinsatzgebiet ist zwischen Grellingen und Seewen. Durch diese Massnahme konnte der Kostendeckungsgrad dieser Linie auf über 30 % gesteigert werden.
117 Grellingen– Himmelried– Nunningen	Die Linie zwischen Grellingen und Nunningen weist einen ungenügenden Kostendeckungsgrad auf. Da jedoch der Kanton Basel-Landschaft minderheitsbeteiligt ist, wird dieser Umstand akzeptiert. Bei einer allfälligen Angebotsveränderung soll nach Möglichkeit der Deckungsgrad verbessert werden.
118 Laufen–Liesberg	Der Kostendeckungsgrad konnte mit gleichbleibendem Angebot über die erforderliche 30 %-Marke gesteigert werden.
119 Laufen–Dittingen– Blauen–Zwingen– Nenzlingen	Der Deckungsgrad erhöht sich im 2017 auf 26 % und somit leicht über die 25 %-Marke. Die Effizienz dieser Linie soll durch produktive Umläufe weiter optimiert werden.
Nachtnetz	Das Nachtnetz wurde 2008 als Probebetrieb von sechs Jahren eingeführt und während der Laufzeit des 7. GLA ins Regelangebot übernommen.

2.5 Entwicklung der Abgeltung

Während der 4. GLA stark im Zeichen der Konsolidierung stand, wurde während des 5. GLA der Ausbau der S-Bahn forciert und im 6. GLA das Tram- und Busnetz gezielt verbessert. Dadurch war es möglich, zusätzliche Fahrgastpotentiale zu erschliessen und den ÖV weiter zu stärken.

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

Die nachfolgende Grafik zeigt die Entwicklung der Abgeltungsbeträge seit dem Jahr 2003 bis zum Ende der Laufzeit des 7. GLA im Jahr 2017:

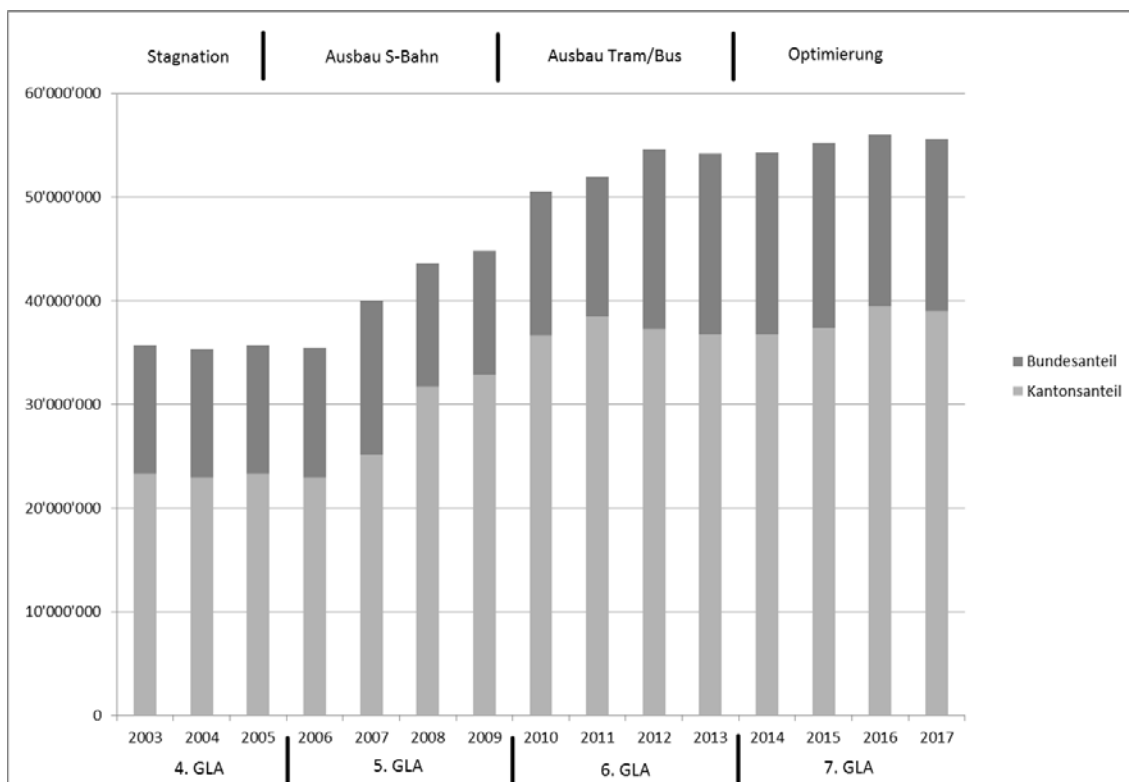


Abbildung 9: Entwicklung Abgeltungsbeträge 2003 – 2017⁸

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

⁸ Seit 2016 werden die Infrastrukturkosten der Bahn alleine durch den Bund getragen und erscheinen daher nicht mehr in der Abgeltung (siehe Kap. 6.3). Zwecks Vergleichbarkeit mit den Vorjahren, werden daher die Beiträge an die Bahninfrastruktur für die Jahre 2003 – 2015 ebenfalls ausgeblendet.

Für das Jahr 2017 hat der Bund seinen Anteil auf maximal CHF 16.6 Mio. festgelegt (Stand 9.9.2016). In den Folgejahren soll dieser Maximalbetrag jährlich um 0.5 % erhöht werden. Kostensteigerungen, die über diese Bundesbeteiligung hinausgehen, müssen vom Kanton Basel-Landschaft alleine getragen werden.

3 Zielsetzungen

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

Entsprechend dem Inhalt der vorliegenden Vorlage fokussieren sich die nachfolgenden Ausführungen auf die Aspekte des ÖV.

3.1 Übergeordnete Planungsgrundsätze und Ziele

3.1.1 Gesetzlicher Auftrag und übergeordnete Planungsinstrumente

Gemäss § 120 Kantonsverfassung⁹ und § 1 ÖVG fördern der Kanton und die Gemeinden im Rahmen der Raumplanung vorrangig den ÖV, mit dem Ziel, die Erschliessung des Kantonsgebiets mit einem attraktiven ÖV zu sichern und in Bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr anzustreben.

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

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

3.1.2 Planungsgrundsätze

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

- 1 Verkehr vermeiden – Abstimmung Siedlung und Verkehr
 - ⇒ Konzentration Siedlungsentwicklung auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung
 - ⇒ ÖV-Ausbau auf Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung abstimmen
 - ⇒ "Kanton der kurzen Wege"
- 2 Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern
 - ⇒ ÖV attraktiv gestalten und verknüpfen und damit Umsteigen vom MIV fördern
 - ⇒ Entwicklungsschwerpunkte optimal mit ÖV und attraktivem Fuss- und Velowegnetz erschliessen

⁹ SGS 100 vom 17.05.1984 (Stand 01.10.2016)

- ⇒ Kombinierte Mobilität (P+R und B+R) durch attraktive Umsteigeorte und Umsteigeanlagen fördern
- 3 Verkehr verträglich gestalten
 - ⇒ Verträgliche Verkehrsbewältigung für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt
 - ⇒ Bevorzugung ÖV und Veloverkehr mit separaten Fahrspuren und an Lichtsignalen
 - ⇒ MIV kanalisieren und Durchgangsverkehr in Wohnquartieren unterbinden
- 4 Infrastruktur
 - ⇒ Verkehrsinfrastruktur im langfristig erforderlichen Ausmass anpassen und ergänzen
 - ⇒ Bestehendes Angebot unterhalten und zielgerichtet modernisieren
 - ⇒ Infrastrukturanpassungen rechtzeitig und auf das Angebot abgestimmt realisieren

3.1.3 Strategien, Leitsätze und Zielsetzungen

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

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

3.1.4 Massnahmen und mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen

Die trinationale S-Bahn als Rückgrat der ÖV-Erschliessung soll in zwei Etappen deutlich ausgebaut werden. Mittelfristig stehen Verdichtungen zum 15-Minutentakt im inneren Agglomerationsbereich (später auch im weiteren Verlauf der Täler) und neue Haltestellen zur adäquaten Anbindung von städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkten im Vordergrund. Längerfristig soll dank dem Herzstück S-Bahn Basel mit Durchbindungen insbesondere die regionale Erreichbarkeit verbessert werden. Zudem soll der EuroAirport (EAP) – als einziger Landesflughafen der Schweiz heute nicht direkt mit der Bahn erreichbar – an das Schienennetz angebunden werden.

Im Nahverkehr bzw. beim Feinverteiler soll das von den beiden Basel verabschiedete Konzept "Tramnetz 2020" in Etappen umgesetzt werden.¹⁰ Wichtige Entwicklungsgebiete können mit Tramlinien erschlossen werden und das Tramnetz wird besser mit dem S-Bahnnetz verknüpft. Die erforderlichen Infrastrukturausbauten beinhalten rund 20 Netzergänzungen und Streckenverlängerungen in verschiedenen Zeithorizonten. Das Konzept beinhaltet auch den Ausbau der Leistungsfähigkeit der Tramachse im Leimental, dem am stärksten besiedelten Raum in der Agglomeration ohne S-Bahn-Anbindung.

Ein weiterer Massnahmenschwerpunkt beinhaltet die Verbesserung und Aufwertung der multifunktionalen ÖV-Knotenpunkte ("ÖV-Drehscheiben"). Die ÖV-Angebote sollen besser verknüpft und die Zugänglichkeit insbesondere für den Langsamverkehr verbessert werden. Neben P+R sollen insbesondere für das umweltfreundliche B+R sichere und gut zugängliche Zweiradabstellplätze in ausreichender Menge angeboten werden.

3.2 Kundenanforderungen

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

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

3.2.1 Pünktlichkeit

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

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

¹⁰ Dabei gilt zu berücksichtigen, dass sich die Rahmenbedingungen für die Tramnetzerweiterung wie auch die Priorisierungen seit der Fertigstellung des Studienauftrages weiterentwickelt haben. Die beiden Kantone Basel beabsichtigen deshalb, die Tramnetzentwicklung in nächster Zeit gestützt auf die veränderten Rahmenbedingungen zu aktualisieren und weiter zu konkretisieren.

3.2.2 Komfort

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

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

3.2.3 Fahrgast-Information

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

3.2.4 Ticketing

Der Kunde wünscht einen möglichst unkomplizierten Bezug des Fahrausweises. Der TNW hat diesbezüglich in den vergangenen Jahren wesentliche Verbesserungen umgesetzt, wie beispielsweise die Einführung des elektronischen Tickets, des sogenannten e-Tickets.

Mit der flächendeckenden Einführung der neuen TNW-Automaten wurde auch ein vereinfachter Bezug des U-Abos über die U-Abo-Card ermöglicht.

3.2.5 Qualitätsmesssystem für den Regionalen Personenverkehr Schweiz (QMS RPV CH)

Die Direktion des Bundesamtes für Verkehr (BAV) hat im Dezember 2015 beschlossen, das QMS RPV CH im schweizweiten Regelbetrieb einzuführen. Die objektiven Qualitätsmessungen bei Bahn- und Busunternehmungen werden im Jahr 2016 gestaffelt aufgenommen. Dank dem QMS wird es möglich sein, Mindeststandards bezüglich Qualität zu definieren, welche die TU bei der Beförderung von Personen einzuhalten haben. Damit wird Artikel 9 der Verordnung vom 11. November 2019¹¹ über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) umgesetzt, wonach das BAV mit Einbezug der Kantone und der TU ein System zur Messung der Qualität von Angeboten und Leistungen im RPV einzurichten hat.

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

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

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

3.2.6 Bonus- Malus-System

Mit Unterstützung des BAV haben die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Jura und Solothurn im Jahr 2014 ein Bonus-Malus-System für die S-Bahn-Leistungen der SBB eingeführt. Damit wurde für die SBB ein Anreizsystem geschaffen, um bestehende Schwachstellen zu erkennen, diese zu beheben und damit die Qualität zu verbessern.

Bewertet wurden die Kundenzufriedenheit sowie die Qualitätsmerkmale Pünktlichkeit, Zugsausfälle sowie die Sauberkeit in den Zügen und an den Bahnhöfen. Aufgrund der erreichten Werte haben die SBB im Jahr 2014 einen Bonus von rund 80'000 Franken und im Jahr 2015 von rund 30'000 Franken erhalten. Die ÖV-Direktoren der Nordwestschweiz haben beschlossen, auf eine Fortführung dieses Bonus-Malus-Systems ab 2016 zu verzichten. Die Kantone werden künftig das vom BAV geplante nationale System übernehmen.

3.3 Umweltpolitische Ziele

Umweltpolitische Strategie gemäss Regierungsprogramm 2016 – 2019:

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

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

Als Regierungsziel für die Dienststelle Tiefbauamt ist formuliert, dass der Kanton im Verkehr eine Reduktion der Emissionen anstrebt. Dazu werden bei der Bestellung des ÖV und bei der Beschaffung seiner Fahrzeugflotte umweltfreundliche Antriebssysteme unterstützt.

3.4 Finanzziele

Nachdem mit dem 6. GLA grosse qualitative Verbesserungen eingeführt werden konnten, stand der 7. GLA im Zeichen der Konsolidierung. Der vorliegende, 8. GLA ist geprägt vom Sparprogramm des Landrats, welches auch einen Beitrag vom ÖV fordert.

Dabei können die Finanzziele nur jene Bereiche erfassen, bei denen der Kanton aufgrund der gesetzlichen Grundlagen auch über eine Einflussnahme verfügt. Namentlich zu erwähnen sind:

- Das ÖV-Angebot ist unter Berücksichtigung der verfügbaren finanziellen Mittel weiterhin möglichst attraktiv auszugestalten, sodass eine optimale Abschöpfung der vorhandenen Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste erfolgen kann.
- Die Abgeltungen sollen so ausgestaltet werden, dass für die TU ein verstärkter Anreiz zur Erreichung der in Kap. 3.2 dargestellten Kundenanforderungen erreicht wird.
- Die Beteiligung der Nutzer an den Kosten für den ÖV ist in einem angemessenen Rahmen zu steigern. Tarifierhöhungen zur Entlastung des Finanzbudgets werden gezielt angeordnet. Steigerungen beim Abgeltungsbedarf sollen mittels Tarifierhöhungen auf die Konsumenten der Leistungen übertragen werden können.
- Die teuerungsbedingten und durch Angebotsausbauten verursachten Mehrkosten sollen durch Sparmassnahmen und Mehreinnahmen des TNW kompensiert werden.

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

Mit der aktuell zur Diskussion stehenden, neuen Einnahmenverteilung im TNW besteht die Gefahr, dass die Sparanstrengungen allein aufgrund eines neuen Verteilmechanismus wieder zunichte gemacht werden. Anpassungen in der Verteilung der TNW-Einnahmen müssen deshalb mit Rücksicht auf die Kantone erfolgen, die letztlich über die Abgeltungen Verschiebungen bei den Einnahmen der einzelnen Transportunternehmen abfedern müssen.

Zur Erreichung der Finanzziele dienen aber auch die Ausschreibungsplanung und das Instrument der Zielvereinbarung gemäss dem überarbeiteten Personenbeförderungsgesetz und der neuen ARPV (siehe Kap. 6.4).

3.5 Fahrplanstabilität Bus

Von den negativen Auswirkungen der stetig zunehmenden MIV-Belastungen ist auch der Busbetrieb im Mischverkehr stark betroffen. Staubedingte Fahrzeitverluste führen zu Verspätungen und Anschlussbrüchen. Durch den damit verbundenen Attraktivitätsverlust des ÖV besteht die Gefahr von negativen Entwicklungen, welche den übergeordneten, verkehrspolitischen Zielsetzungen diametral entgegenlaufen.

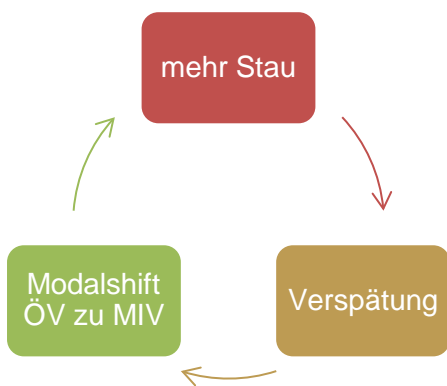


Abbildung 10: Problematik Fahrplanstabilität bei strassengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln

In finanzieller Hinsicht wirkt sich dieser Mechanismus doppelt negativ aus. Einerseits sinken die Erträge infolge des Nachfragerückgangs. Andererseits müssen für Interventionsszenarien zusätzliche Betriebsmittel eingesetzt werden.¹² Im schlimmsten Fall sinkt der Kostendeckungsgrad einer Linie auf ein Niveau, das die Weiterführung des Angebotes aufgrund der Vorgaben gemäss Angebotsdekret in Frage stellt.

Ziel muss es deshalb sein, den Verkehrsfluss auf stark belasteten Strassenachsen mit geeigneten Massnahmen für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Dabei ist für den strassengebundenen ÖV ein stabiler und zuverlässiger Betrieb sicherzustellen.

Zur Erhöhung der Betriebsstabilität des strassengebundenen ÖV stehen dabei zwei Massnahmen im Vordergrund:

- Bevorzugung an Lichtsignalen
- Eigentrassee bzw. separate Busspuren



Abbildung 11: Elektronische Busspur Therwil

¹² Muss beispielsweise auf einer Linie zur Gewährleistung und Stabilisierung der Fahrzeugumläufe in den HVZ regelmässig ein zusätzliches Fahrzeug während rund 4 Stunden täglich eingesetzt werden, entstehen zusätzliche jährliche Betriebskosten in der Grössenordnung von CHF 100'000.- bis 150'000.-

Die Notwendigkeit entsprechender Massnahmen ist erkannt. Eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der TU und der BUD hat die von den negativen Auswirkungen am stärksten betroffenen Linien und Linienabschnitte bereits ermittelt. In einem nächsten Schritt werden die Schwachstellen genau lokalisiert, die Ursachen der Behinderungen/Störungen im Detail analysiert und daraus geeignete Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet, definiert und priorisiert.

Die Finanzierung und die Umsetzung der konkreten Massnahmen ist nicht Gegenstand des GLA. Dem Landrat wird dazu eine separate Vorlage unterbreitet werden.

4 Grundsätze der Angebotsgestaltung

Die Grundsätze der Angebotsgestaltung sind im Angebotsdekret geregelt. Gemäss § 5 Angebotsdekret gliedert sich das Angebot in die zwei Bereiche Hauptangebot A und Grundangebot B (vgl. Kap. 2.2.1). Der GLA stellt eine Ausformulierung der im Angebotsdekret formulierten Zielsetzungen dar, unter Berücksichtigung der aktuellen verkehrlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Dabei ist vom ÖV-Gesamtangebot auszugehen.

4.1 Leistungsbereiche und Angebotssegmente

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

- **Leistungsbereich freier Markt**
In diesem Bereich werden Leistungen produziert, die mindestens kostendeckend am Markt abgesetzt werden können bzw. müssen. Dazu zählen beispielsweise das Fernverkehrsangebot der SBB und der touristische Verkehr.
- **Leistungsbereich gebundener Markt**
Dieser Bereich umfasst diejenigen Angebote, die in der Regel nicht kostendeckend angeboten werden können. Er beinhaltet alle im Rahmen des GLA zu definierenden ÖV-Angebote.

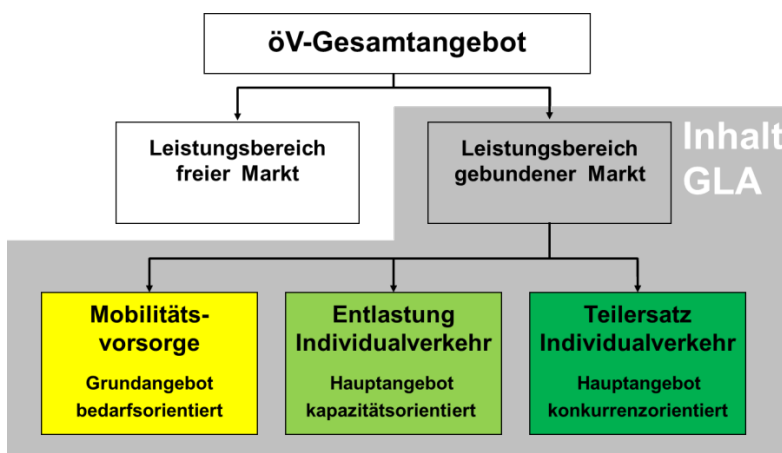


Abbildung 12: Marktbereiche des ÖV – freier und gebundener Markt

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

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

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

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

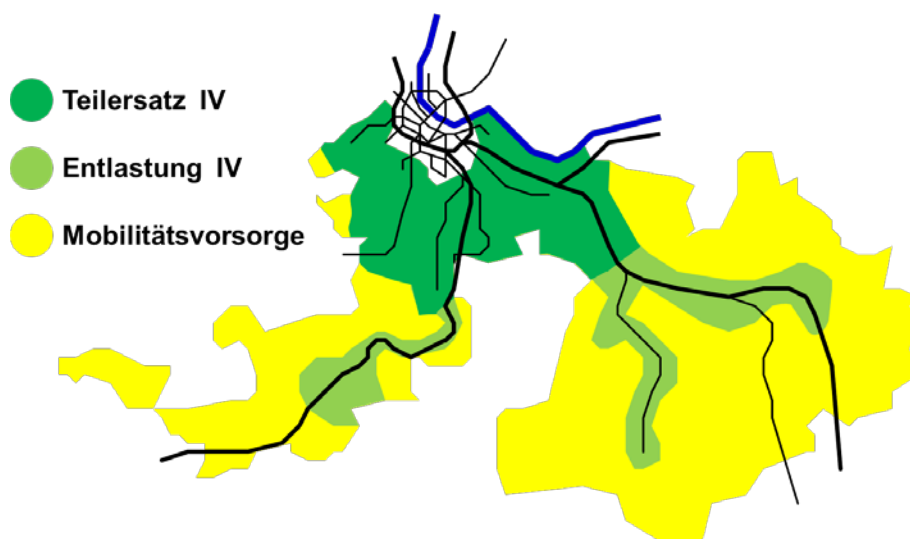


Abbildung 13: Regionale Ausprägung der Marktsegmente

4.2 Betriebszeit und Angebotsniveau

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

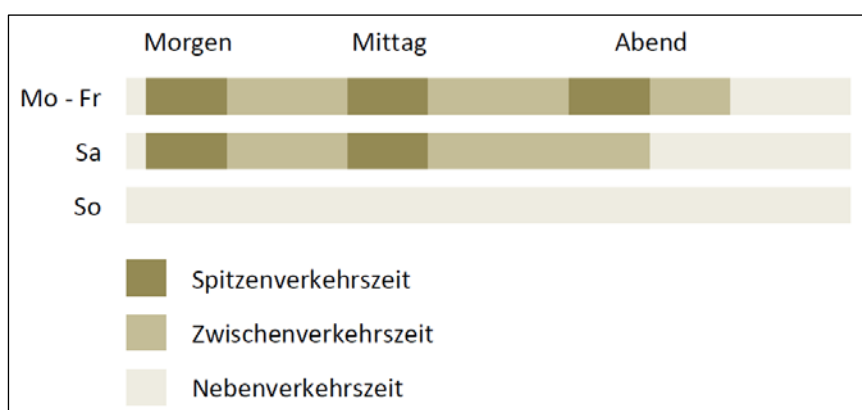


Abbildung 14: Gliederung der Betriebszeit gemäss rechtskräftigem Angebotsdekret

Die aktuelle Gliederung gemäss Angebotsdekret berücksichtigt nach wie vor den Schülerverkehr an Samstagen, weshalb der Samstagmorgen und der Samstagmittag als Spitzenverkehrszeiten definiert sind. Seit dem Schuljahr 2014/2015 bieten aber alle Gymnasien, Sekundar- und Primarschulen im Kanton Basel-Landschaft die Fünftagewoche an. Auch haben sich in den letzten Jahren – insbesondere in der Agglomeration – die zeitlichen Gewohnheiten der ÖV-Nutzer

verändert. Eine Zunahme der Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor beispielsweise hat dazu geführt, dass der Arbeitsbeginn am Morgen tendenziell später erfolgt. Auch die Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten im Kanton Basel-Landschaft beeinflusst die Gesetzmässigkeiten des heutigen Verkehrsverhaltens.

Unter Berücksichtigung aller Aspekte zum effektiven, heutigen Verkehrsverhalten wird die Betriebszeit – in Abweichung zum rechtskräftigen Angebotsdekret – heute sinnvollerweise wie folgt gegliedert:¹³

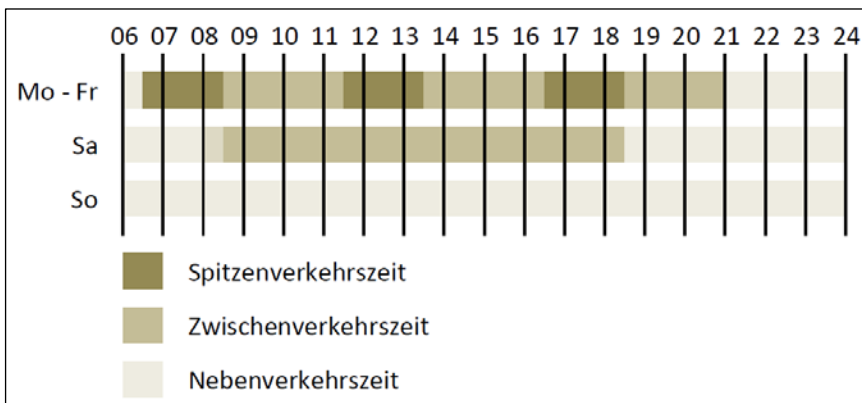


Abbildung 15: Gliederung der Betriebszeit gemäss effektivem heutigem Verkehrsverhalten

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

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

Tabelle 2: Angebot in Abhängigkeit des Raumtyps und der Betriebszeit

¹³ Die angegebenen Zeitfenster in der Tabelle verstehen sich als Richtwerte. Insbesondere die Taktverdichtungen in den HVZ oder der Wechsel der Betriebszeiten sind in Abhängigkeit der spezifischen Nachfrage und Transportkapazitäten im Einzelfall festzulegen.

4.3 Vorgaben Bundesamt für Verkehr (BAV)

Die ARPV regelt den Umfang des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Verkehrsangebote im RPV. Dabei bestimmt sich der Umfang des bestellten Angebots in erster Linie aufgrund der Nachfrage. Gemäss ARPV wird ab einer Nachfrage von mindestens 32 Personen pro Tag im schwächst belasteten Querschnitt einer Linie eine Mindesterschliessung von 4 Kurspaaren sichergestellt. Übersteigt die Nachfrage im meistbelasteten Querschnitt 500 Personen pro Tag, wird ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten. Eine Nachfrage von über 2'000 Personen rechtfertigt einen durchgehenden 30'-Takt mit 36 Kurspaaren. Ab 8'000 Personen wird ein 15'-Takt angeboten.

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

Das Verhältnis zwischen berechtigtem Angebot gemäss ARPV (Anzahl Kurspaare) und der effektiven Nachfrage wird in der sogenannten "BAV-Kurve" abgebildet. Die nachfolgende Grafik zeigt diese Kurve mit den zulässigen Toleranzen und die Positionierung der Buslinien im Kanton Basel-Landschaft für das Jahr 2017.

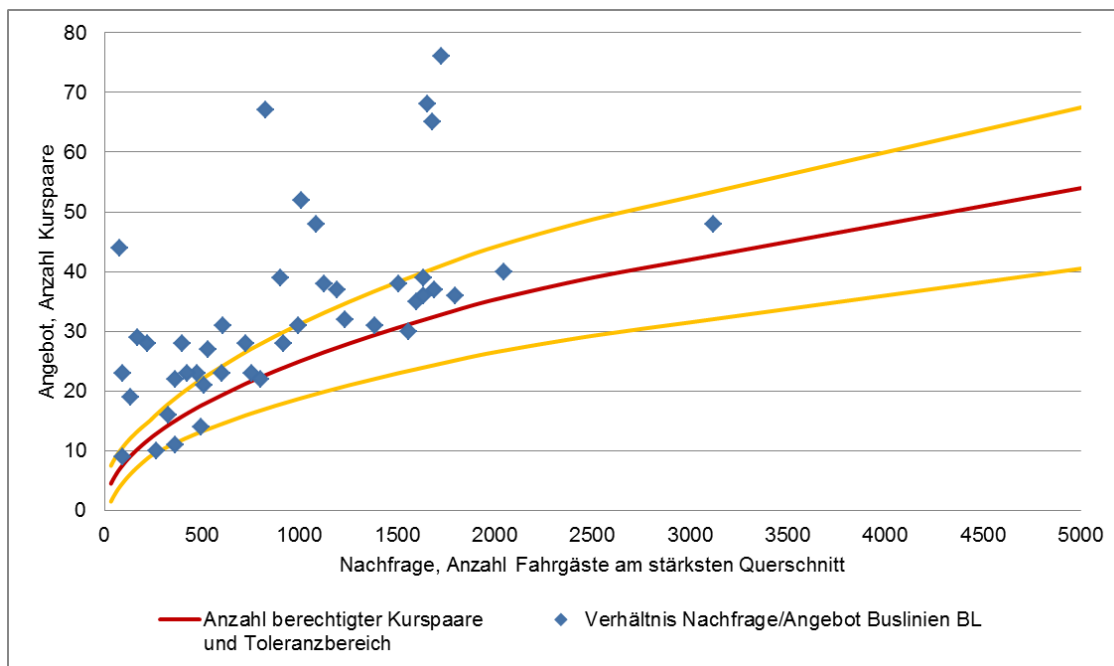


Abbildung 16: Verhältnis Angebot und Nachfrage Buslinien 2017

Die Grafik zeigt, dass rund die Hälfte der Buslinien über den vom BAV empfohlenen Richtwert liegt. Das Busangebot im Kanton Basel-Landschaft kann in der Gesamtbilanz deshalb als gut bezeichnet werden. Den übergeordneten, verkehrspolitischen Zielsetzungen wird Rechnung getragen. Der Erfolg zeigt sich am erfreulich hohen ÖV-Anteil am Gesamtverkehr (vgl. Kap. 2.2.5).

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

5 ÖV-Angebot 2018 – 2021

Inhalt des GLA sind alle ÖV-Angebote des RPV im Leistungsbereich gebundener Markt, an die der Kanton Basel-Landschaft Abgeltungsbeiträge leistet.

Ausgenommen davon sind die Kantonsgrenzen überschreitenden Linien 2, 3, 6, 14, 33, 34, 38 und 48 der Basler Verkehrsbetriebe (BVB). Die diesbezüglichen Grundsätze der Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt sowie die Planung, Bestellung und Finanzierung dieser ÖV-Angebote sind staatsvertraglich in der Vereinbarung über die BVB und die Baselland Transport AG (BLT) geregelt¹⁴. Der vorliegende 8. GLA ist mit dem Entwurf zum baselstädtischen ÖV-Programms 2018 – 2021 abgestimmt.

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

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

Bemerkung zum Fernverkehr SBB (Leistungsbereich freier Markt, siehe Kap. 4.1):

In Kap. 6.4 können die für den Kanton Basel-Landschaft mittel- bis längerfristig relevanten Änderungen im SBB-Fernverkehr nachgelesen werden. Für die Laufzeit des 8. GLA und damit für die Fahrplanperioden 2018 – 2021 bleibt das Fernverkehrsangebot im Kanton Basel-Landschaft gegenüber dem Fahrplan 2016 grösstenteils unverändert. Einzig im Laufental ist die Einführung eines zweiten Schnellzuges per Fahrplan 2021 vorgesehen.

5.1 Handlungsbedarf RPV

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

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

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

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

¹⁴ SGS 480.1 vom 26.01.1982 (Stand 01.01.1995)

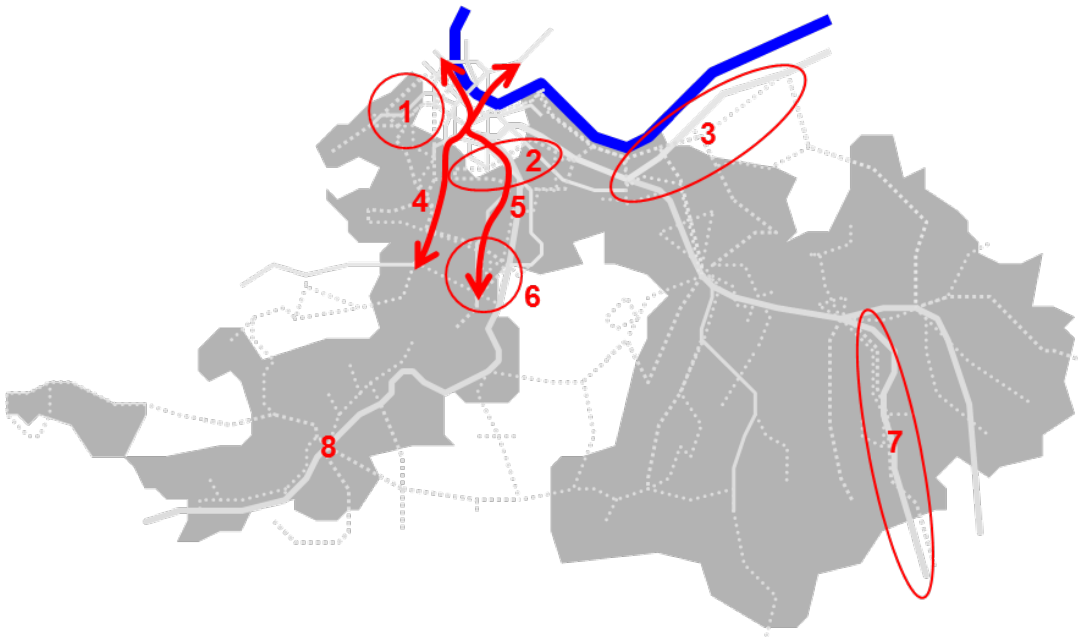


Abbildung 17: Handlungsschwerpunkte RPV für den 8. GLA

Handlungsschwerpunkt		Inhalt und wichtigste Ergebnisse
1	Überprüfung Angebot Allschwil	Das im 7. GLA neu eingeführte Angebot in Allschwil wurde überprüft und aufgrund der Ergebnisse überarbeitet. ⇒ Kap. 5.4.4
2	Überprüfung Konzept Buslinien 37/47	Im 7. GLA wurde das Konzept der Linien 37 und 47 optimiert. Aufgrund der Erfolgskontrolle soll das Angebot unverändert in den 8. GLA übernommen werden.
3	Buskonzept Pratteln–Rheinfelden	Aufgrund der erwarteten Entwicklungen in Pratteln und Kaiseraugst wurde das ÖV-Gesamtangebot im Detail überprüft. Es wird empfohlen das Angebotskonzept erst im ersten Jahr des 9. GLA umzusetzen. ⇒ Kap. 7.3
4	Margarethenstich	Mit der Inbetriebnahme der Gleisverbindung zwischen Dorenbach und Margarethen, wird die Linie 17 neu geführt. ⇒ Kap. 5.4.2
5	Integration Linie E11 in Stammlinie 11	Aufgrund der Kapazitätsengpässe auf der Linie 11 wird die Integration der Linie E11 auf die Stammstrecke der Linie 11 angestrebt. ⇒ Kap. 0
6	Überprüfung Angebot Birseck	Wegen der schlechten Auslastung der Linie 63 und aufgrund der Taktsprünge auf der Linie 64 wurde das Angebot unter Einbezug der Gemeinden und der BLT überprüft. Es hat sich aber gezeigt, dass konzeptionelle Anpassungen wenig sinnvoll sind. Mit dem 8. GLA werden lediglich kleinere Fahrplananpassungen umgesetzt. ⇒ Kap. 5.4.5

Handlungsschwerpunkt		Inhalt und wichtigste Ergebnisse
7	Optimierung S9/108	Bereits für das Fahrplanjahr 2017 wurde eine Angebotsoptimierung der S9 und damit auch der Buslinie 108 untersucht. Es hat sich aber gezeigt, dass eine Verbesserung der Anschlüsse der S9 in Olten nicht möglich ist, weshalb sich die Optimierungen auf den Fahrplan der Buslinie 108 beschränken. Diese wird ab Dezember 2016 weniger oft zeitgleich zur S9 verkehren.
8	Busanschlüsse Laufen	Im Hinblick auf die Einführung des zweiten Schnellzuges im Laufental wurde untersucht, ob bei den anschliessenden Buslinien konzeptionelle Anpassungen vorgenommen werden müssen. Konzeptionelle Anpassungen sind jedoch nicht erforderlich, wenn alle Abfahrtszeiten der Busse um 30 Minuten gedreht werden. Die Änderungen können somit im Rahmen der ordentlichen Fahrplanvernehmlassung vorgenommen werden.

5.2 Workshops zum 8. GLA

In Rahmen der Erarbeitung der Angebotskonzepte für den 8. GLA wurden in vier Regionen¹⁵ des Kantons Basel-Landschaft Workshops mit Vertretern der Gemeinden und den Direktoren oder Angebotsplanern der jeweils betroffenen TU durchgeführt.

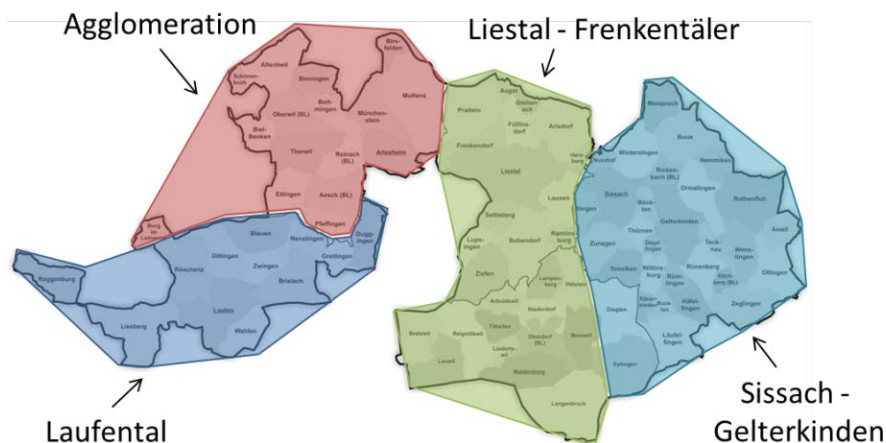


Abbildung 18: Regionen der Workshops zum 8. GLA

Anlässlich der Workshops wurden die Grundsätze und der aktuelle Stand der Angebotsplanung sowie die Rahmenbedingungen für den 8. GLA und die Auswirkungen des Sparprogramms erläutert. Die Workshop-Teilnehmer waren aufgefordert, dazu Stellung zu nehmen und Hinweise und Anregungen zu bestehenden Schwachstellen und/oder möglichen Angebotsverbesserungen sowie Ideen zu möglichen Effizienzsteigerungen einzubringen.

¹⁵ Basis für die Bildung der Regionen waren einerseits die Charakteristiken der Angebotsräume und andererseits die bestehenden ÖV-Linien mit ihren Netzwirkungen.



Abbildung 19: Stimmungsbild Workshop Region Liestal – Frenkentaler

Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse je Region:

Region Liestal – Frenkentaler

Wünsche, Anregungen		Antwort
1	Das ÖV-Angebot im oberen Baselbiet soll nicht weiter abgebaut werden. Eine Angebots-Ausdünnung soll nicht linear zur Bevölkerungszahl erfolgen.	In der Angebotsplanung wird dieser Aspekt berücksichtigt. Es ist ein Mindestangebot und ein Angebot-Nachfrage-Verhältnis definiert (siehe Kap. 4.3).
2	Das heutige, gute Angebot der WB ist der Lebensnerv des Waldenburger-tals und der umliegenden Berggemeinden. Hier darf kein Abbau erfolgen.	Für die WB sind keine Angebotsveränderung geplant oder vorgesehen.
3	Die Schulen sind bei der künftigen Angebotsplanung in die Liniendiskussion miteinzubeziehen. Im Waldenburger-tal ist das ÖV-Angebot auf den Schulbetrieb ausgerichtet. Die Linie 91 ist diesbezüglich zu optimieren.	Die Schulzeiten der Sekundarschulstandorte wurden für die Erarbeitung des 8. GLA erfragt. Die Abstimmung Schulzeiten-ÖV erfolgt jeweils im Rahmen der Detail-Fahrplangestaltung.
4	Es soll geprüft werden, ob bereits erfolgte Kürzungen – beispielsweise wie fehlende Wochenendangebote – wieder rückgängig gemacht werden können.	Sobald ein Kostendeckungsgrad von mindestens 30 % erreicht wird, kann ein Angebotsausbau geprüft bzw. diskutiert werden.
5	Ein P+R-System als Zubringer zur WB ist zu prüfen.	Dies wurde im Rahmen des Projekts WB-Zugkunft untersucht. Es hat sich jedoch gezeigt, dass ein umfassendes P+R-Angebot am Standort Liestal eher den Bedürfnissen entspricht.
6	Während dem Umbau des Bahnhofs Liestal ist ein zuverlässiger Busbetrieb sicherzustellen. Der Umsteigeknoten Liestal ist von zentraler Bedeutung.	Dies wird eine grosse Herausforderung sein. Die Planungen dazu sind bereits angelaufen.

Wünsche, Anregungen		Antwort
7	Die Effizienz im ÖV ist durch eine gute Koordination von Nachfrage und Angebot, eine gute Strasseninfrastruktur und das Reduzieren der Standzeiten zu steigern.	Die optimale Abstimmung von Nachfrage und Angebot, mit dem Ziel eines möglichst hohen Kostendeckungsgrades, ist eine zentrale Herausforderung der Angebotsplanung generell. Dabei spielt die Effizienz, d.h. die Produktivität der eingesetzten Betriebsmittel, ebenfalls eine wichtige Rolle.
8	Die Linien 71, 91 und 92 sind zu optimieren, beispielsweise mit folgenden Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Linie 71 bis Lauwil–Bretzwil weiterführen, damit Ersatz Linie 91 • Linie 91 besser auf Schulbetrieb abstimmen (vor allem Nachmittag), bestehende "Tal-Verbindung" Waldenburg/Oberdorf–Reigoldswil nicht zwingend nötig • Zusammenlegung Linien 91 und 92, Linie 91 nur noch bis Liedertswil und Bedienung Lauwil und Bretzwil durch Linie 71 	Aufgrund dieser Anregungen wurden drei neue Grobkonzepte untersucht. Es hat sich jedoch gezeigt, dass die Betriebsmittel (Anzahl Fahrzeuge) nicht reduziert werden können, wenn die Schülerverschiebungen zwischen Oberdorf und Reigoldswil weiterhin möglich sein sollen.

Region Laufental

Wünsche, Anregungen		Antwort
1	Bei der gesamten Angebotsplanung ist das regionale Leitbild (Gesamtentwicklung Region Thierstein) einzubeziehen.	Die regionalen Leitbilder werden in Bezug auf die Angebotsplanung berücksichtigt werden.
2	Die Erschliessung der kleinen Gemeinden ist insbesondere auch in den Randzeiten sicherzustellen.	Das Angebotsniveau wird im GLA definiert. Bei der konkreten Umsetzung wird darauf geachtet, dass die zur Verfügung stehende Anzahl Kurspaare mit einem grösstmögliche Kundennutzen und unter Berücksichtigung einer effizienten Betriebsführung eingesetzt wird.
3	Die Zusammenarbeit mit privaten Anbietern (zum Beispiel "Blauen FahrMit"-Angebot, private Taxianbieter) soll verbessert werden. Damit diese Angebote stärker genutzt werden, muss aktiv darauf hingewiesen werden.	Der Kanton sieht sich nicht in der Verantwortung, entsprechende Angebote zu bewerben. Dem Kanton stehen zudem keine entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung.
4	Verschiedene Linien weisen insbesondere am Wochenende grössere Lücken auf. Mögliche Verbesserungen sollen geprüft werden.	Siehe Antwort 2.

Wünsche, Anregungen		Antwort
5	Der Umsteigeknoten Laufen ist zentral. Die guten Anschlüsse zwischen SBB und PostAuto werden gelobt. Hingegen wird beim Busbetrieb der 15'-Takt vermisst.	Eine Verdichtung des 60'-Taktes auf den Buslinien ab Laufen wird nur dort angeboten, wo dies aufgrund der Nachfrage oder der Schulzeiten notwendig ist.
6	Das elektronische Ticketing ist das Zukunftsmodell, welches mithilft, das gesamte ÖV-System zu optimieren.	Im Rahmen der Bestellerstrategie wird ein elektronisches Ticketing geprüft.
7	In Zeiten schwacher Nachfrage ist der Einsatz von kleineren Fahrzeugen zu prüfen.	Der Fahrzeugeinsatz wird laufend optimiert. So kommen ab dem Knoten Laufen Kleinbusse, Standardbusse und Gelenkbusse zum Einsatz.

Region Agglomeration

Wünsche, Anregungen		Antwort
1	Das ÖV-Angebot in der Region Agglomeration ist gut und die diesbezüglichen Inhalte des Entwurfs des 8. GLA sind nachvollziehbar.	Wird zur Kenntnis genommen.
2	Es ist eine Entflechtung von MIV und ÖV nötig, um die Attraktivität und Zuverlässigkeit eines verdichteten Busangebots in den HVZ sicherzustellen. Dazu ist ein umfassendes Mobilitätsmanagement erforderlich. Eine Anpassung des Baselbieter Baugesetzes hinsichtlich einer Obergrenze für die Parkplatzzahl (anstelle einer Untergrenze) kann dazu einen Beitrag leisten.	Die Stauproblematik ist erkannt. Mit gezielten Massnahmen soll eine hohe Fahrplanstabilität erreicht werden, ohne den Verkehrsfluss des Individualverkehrs über Gebühr zu beeinträchtigen (siehe Kap. 3.5, Fahrplanstabilität Bus).
3	Um den Durchgangsverkehr aus Frankreich auf den ÖV zu verlagern, ist eine P+R-Station in Rodersdorf zu prüfen.	Mit der Verlängerung der Tramlinie 3 im Jahr 2017 nach St. Louis wird eine P+R-Anlage realisiert werden. Rodersdorf als P+R-Standort zur Reduktion des Durchgangsverkehrs aus Frankreich erachtet der Kanton als ungeeignet, da die Reisezeiten mit der Tramlinie 10 bis ins Zentrum zu unattraktiv sind (Rodersdorf–Basel Bahnhof rund 40 Minuten).
4	Die zeitnahe Realisierung des Margarethenstichs ist für das Leimental von zentraler Bedeutung.	Die Inbetriebnahme des Margarethenstichs ist per Dezember 2020 vorgesehen.

Wünsche, Anregungen		Antwort
5	Die Betriebszeiten sind besser auf das Fahrgastaufkommen abzustimmen, insbesondere während den HVZ.	Eine optimale Abstimmung der Betriebszeiten auf das effektive Fahrgastaufkommen ist ein permanenter Optimierungsprozess im Rahmen der Angebotsplanung und Fahrplangestaltung. Dazu ist der Kanton auf eine aktive Mithilfe der TU angewiesen. Der Kanton erwartet von den TU entsprechende Hinweise und Optimierungsvorschläge, wenn aufgrund geänderter Bedürfnisse Diskrepanzen zwischen Angebot und Nachfrage bestehen.
6	Elektronische Steuerungssysteme sowie virtuelle Busspuren oder Eigentrassees bringen dem ÖV zusätzlich zur gewünschten Verkehrsentsflechtung die nötige Effizienzsteigerung.	Die Aussage/Feststellung wird vollumfänglich unterstützt. Der Kanton ist bestrebt, bestehende Einrichtungen laufend zu optimieren und neue Massnahmen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu planen und umzusetzen (siehe auch Antwort 2).
7	Das wichtige Gewerbe- und Arbeitsgebiet Aesch-Nord ist von kantonaler Bedeutung und deshalb besser mit dem ÖV zu erschliessen. Möglichkeiten dazu sind zu prüfen.	Das genannte Arbeitsgebiet ist durch den ÖV effektiv noch nicht optimal erschlossen. Aktuell besteht jedoch noch keine Erschliessungslücke.
8	Der Bahnhof Bottmingen als wichtiger Umsteigeknoten Tram–Bus ist zu stärken.	Eine Stärkung und Aufwertung des Verkehrsknotenpunkts Bottmingen ist mit der Realisierung eines neuen Bushofs vorgesehen.

Region Sissach – Gelterkinden

Wünsche, Anregungen		Antwort
1	Die gesamte Angebotsplanung ist unter Berücksichtigung des Raumkonzeptes Kanton Basel-Landschaft und des Finanzausgleichs zu erarbeiten.	Die generelle Angebotsplanung berücksichtigt die erwähnten Grundlagen/Vorgaben/Rahmenbedingungen.
2	Die Gemeinden im oberen Baselbiet erhalten weniger finanzielle Unterstützung und gleichzeitig werden die ÖV-Angebote gestrichen. Es darf kein weiterer Abbau stattfinden.	Die Gemeinden beteiligen sich seit 2010 nicht mehr an den Kosten des ÖV. Die Angebotsgrundsätze (zum Beispiel Umfang des berechtigten Angebotes) sowie die Grundsätze der Angebotsgestaltung sind in den gesetzlichen Grundlagen geregelt (siehe auch Kap. 2.2.1 und Kap. 4).
3	Die Bedürfnisse der älteren Bevölkerung und der Schulen sind in die Erarbeitung der Angebotskonzepte miteinzubeziehen.	Die Integration der Schülertransporte in den regulären ÖV ist eine zentrale Zielsetzung bei jeder Angebotsplanung. Separate Schülerkurse sollen nur geführt werden, wenn dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist.

Wünsche, Anregungen		Antwort
4	Ein gutes Angebot darf auch etwas kosten. Eine moderate Preiserhöhung des U-Abonnements ist deshalb legitim.	Wird zur Kenntnis genommen und korrespondiert mit den Finanzziele (siehe Kap. 3.4).
5	Als möglicher Bahnersatz für die S9 wurde durch die Gemeinde Läuelfingen ein "Shuttlekonzept" entwickelt. Dieses Konzept ist von zentraler Bedeutung und im Rahmen der Angebotsplanung zu überprüfen. Es soll sich am heutigen, gut funktionierenden Angebot des Diegtal orientieren.	Das Konzept wurde dem Kanton vorgestellt. Es beinhaltet eine S-Bahn-Verbindung zu den HVZ mit einem Halt nur in Läuelfingen. Zu den NVZ verkehrt ein Bus über den Hauenstein. Das Konzept wurde geprüft, jedoch nicht zur Umsetzung empfohlen.
6	Ein allfälliger Wegfall der S9 lässt sich nur durch ein "topausgebautes" und kundenfreundliches Busangebot ersetzen. Dieses beinhaltet den 30'-Takt und gute Umsteigebeziehungen in den Verkehrsknoten Olten und Sissach.	Ein mögliches Angebotskonzept für einen Bahnersatzbetrieb wird im Kap. 5.5.2 vorgestellt. Der 30'-Takt zumindest für die HVZ ist vorgesehen.
7	Die Linien 102, 103 und 104 sind zu optimieren: <ul style="list-style-type: none"> • Einbindung Gemeinde Hemmiken ins ÖV-System durch Linie 102 • Abendkurs Linie 103/104 soll eine Stunde früher verkehren (Einsparung von einem Kurs) und damit Kompensation heute fehlende Kurse an Sonntagen, Umsteigeknoten Tecknau (Bahn-Bus) sicherstellen 	Die Verbesserung der Bedienung von Hemmiken mit der Linie 102 ist aufgrund der heutigen Bahnanschlüsse nur mit nachteiligen Folgen für die anderen Gemeinden entlang der Linie 102 möglich. Mit dem Referenzkonzept 2025 werden sich die Abfahrtszeiten der Züge in Gelterkinden verbessern. Eine verbesserte Einbindung von Hemmiken in die Linie 102 kann dann zumal neu beurteilt werden. Die Angebotsoptimierung auf den Linien 103 und 104 wird per Fahrplanwechsel Dezember 2016 umgesetzt.
8	Von Seite der Gemeinden wird gewünscht, zukünftig früher in die Erarbeitung der Angebotskonzepte miteinbezogen zu werden.	Zwischen Kanton und Gemeinden finden laufend Gespräche zum ÖV-Angebot statt. Die Zusammenarbeit soll weiter gestärkt und die Prozesse optimiert werden.

Es zeichnet sich ab, dass viele Anliegen mit der vorliegenden Planung berücksichtigt werden können.

Für den 8. GLA stehen die Anliegen im Vordergrund, welche Linien mit einem Kostendeckungsgrad unter 25 % betreffen und daher Sparmassnahmen vorgeschlagen werden müssen. Hier gilt es kundenfreundliche Lösungen zu finden, welche den Kostendeckungsgrad nachhaltig steigern können.

5.3 Übersicht Angebotsveränderungen

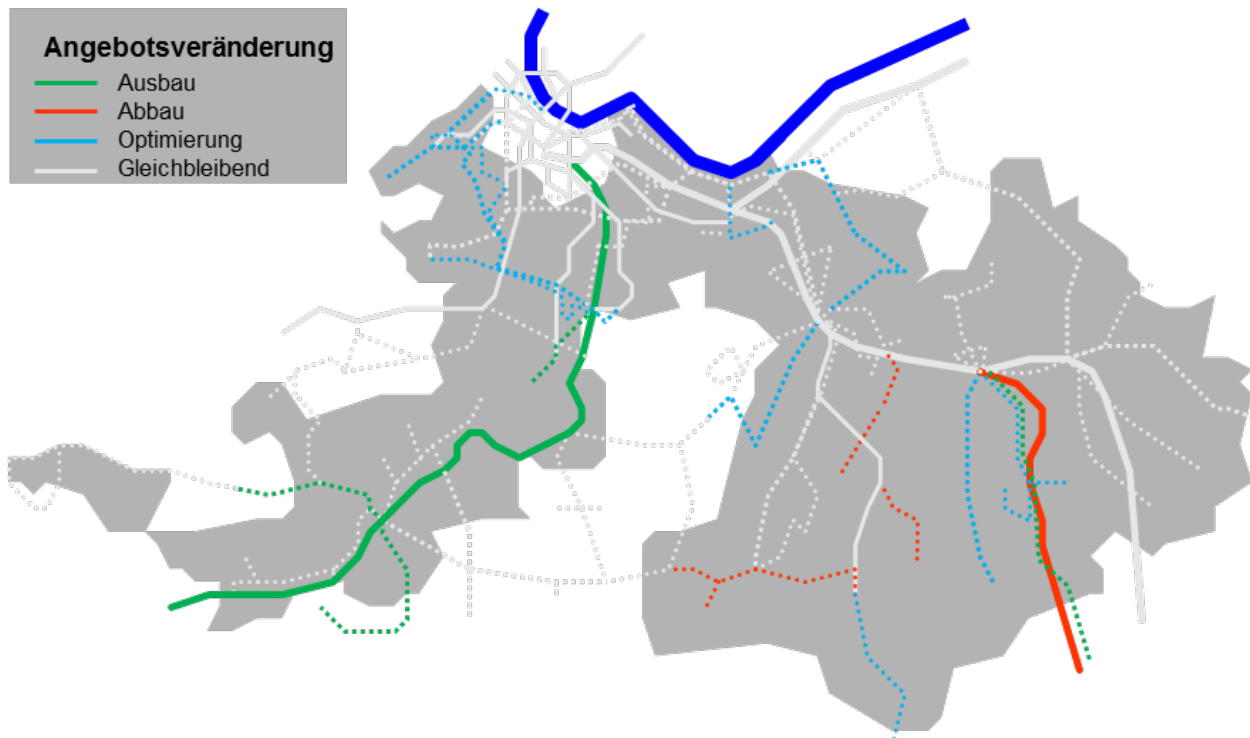


Abbildung 20: Übersicht Angebotsveränderungen 8. GLA

Die Übersicht zeigt die vorgeschlagenen Veränderungen des ÖV-Angebots. Diese stehen im Zeichen gezielter Optimierungen bestehender Angebote. Die Massnahmen werden in den Kapiteln 5.4 und 5.5 genauer erläutert.

5.4 Angebotsverbesserungen und -optimierungen

5.4.1 Zweiter Schnellzug im Laufental

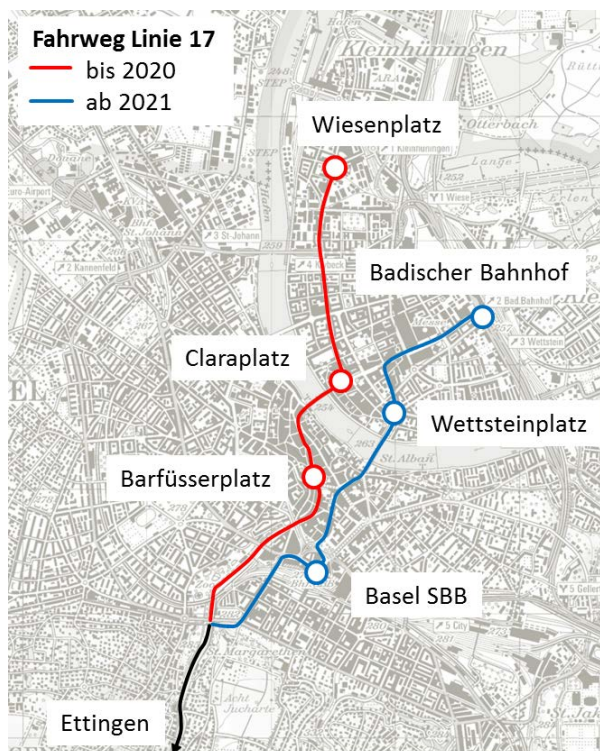
Ab dem Fahrplanjahr 2021 ist ein zweiter Schnellzug (RE) zwischen Basel und Biel mit Halt in Laufen, Dornach und evtl. Zwingen vorgesehen, um die Verbindungen Richtung Westschweiz nach/von Lausanne wieder sicherzustellen.¹⁶ Die Finanzierung dieses Angebotes wird im Rahmen der zu führenden Verhandlungen zur Fernverkehrskonzession definiert werden müssen.

Mit der Einführung dieses Fernverkehrsangebotes wird die S3 nur noch auf der Strecke Olten – Basel – Laufen verkehren.

Längerfristig ist wieder eine durchgehende, umsteigefreie Verbindung zwischen Basel, Lausanne und Genf vorgesehen. Darauf haben sich die Kantone Basel-Landschaft und Jura gemeinsam mit dem BAV und der SBB Ende November 2015 geeinigt.

¹⁶ Seit Inbetriebnahme des Baufahrplans "Léman 2030" im 2016 stellt der stündliche ICN Basel–Delémont–Biel in Biel die Verbindungen nach/von Genf Flughafen sicher. Da in Delémont jedoch die Umsteigebeziehungen von der S3 nach/von dem RE Delle–Delémont–Biel nicht mehr klappen, bestehen seit dem Fahrplan 2016 in Biel keine Verbindungen mehr nach/von Lausanne.

5.4.2 Inbetriebnahme Margarethenstich und Angebotskonzept Tramlinie 17



Die Tramlinie 17 soll als Einsatzlinie in den HVZ über die neue Gleisverbindung zum Bahnhof Basel SBB und weiter über die Wettsteinbrücke bis zum Badischen Bahnhof verkehren. Wie heute ist ein 7.5'-Takt vorgesehen.

Damit ersetzt die Linie 17 künftig die Linie 1, die heute während der HVZ zwischen Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof verkehrt.

Das Angebot soll infolge der erwarteten Nachfragezunahme schrittweise zu einem Ganztagesangebot ausgebaut werden. Die Basler Innenstadt wird durch die neue Linienführung von einer Tramlinie entlastet.

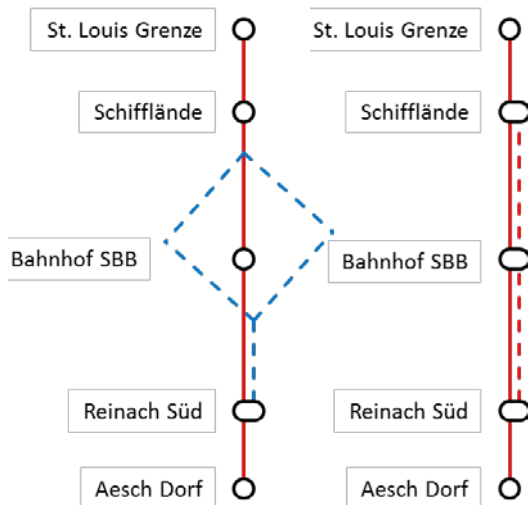
Der Margarethenstich wird nach heutigem Planungsstand im Dezember 2020 in Betrieb genommen. Im Kanton Basel-Stadt liegt der Baukredit bereits vor. Im Kanton Basel-Landschaft wird der Baukredit dem Landrat im Jahr 2016 vorgelegt.

Abbildung 21: Neue Linienführung Tram 17 nach Inbetriebnahme Margarethenstich

Die neue Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen verbindet dannzumal das Leimental – und damit den einzigen nachfragestarken Korridor ohne S-Bahn-Angebot – direkt mit dem Bahnhof SBB und verkürzt die Fahrzeiten für die von der Linie 17 bedienten Stationen um bis zu fünf Minuten. Mit dem neuen Netzelement wird aber nicht nur das ÖV-Angebot für das Leimental deutlich attraktiver. Die neue Gleisverbindung erhöht auch in starkem Masse die betriebliche Flexibilität für das gesamte Tramnetz (Netzredundanz).

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2020			2021		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
17	Ettingen–Basel SBB–Badischer Bahnhof	41	28	0	41	28	0
Mehrabgeltung pro Jahr		CHF 0					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 14'000'000					

5.4.3 Integration Tramlinie E11 in Stammstrecke Tramlinie 11



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

Um eine optimale Entlastung der nachfragestarken Linie 11 zu erreichen und ein attraktives Angebot für Arbeitspendler aus Aesch und Reinach und von Basel her in die Agglomeration zu schaffen, soll die Linie E11 in die Stammstrecke der Linie 11 integriert werden.

Abbildung 22: Integration Tramlinie E11 in Stammstrecke Linie 11

Aufgrund von Kapazitätsengpässen am Centralbahnplatz und in der Innenstadt muss dieses Anliegen noch eingehend geprüft werden, bevor auch der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt der vom Kanton Basel-Landschaft gewünschten Angebotsoptimierung zustimmen kann.

5.4.4 Angebotsoptimierungen Allschwil

Per Fahrplan 2015 wurden die Linie 38 via Allschwil bis zur Neuweilerstrasse und die HVZ-Verdichtungskurse der Linie 33 bis Letten verlängert sowie das Ganztages- und Samstagangebot auf der Linie 48 eingeführt. Heute weist die Linie 48 im Gebiet Bachgraben grosszügige Reserven auf und die Nachfrage auf dem verlängerten Abschnitt der Linie 38 zwischen Allschwil Dorf und Neuweilerstrasse ist mit durchschnittlich weniger als 5 Fahrgästen bescheiden. Die Verlängerung der Verdichtungskurse der Linie 33 bis Letten hingegen hat sich bewährt.

Vor diesem Hintergrund wurde das ÖV-Angebot im Raum Allschwil im 2015/2016 auf konzeptioneller Ebene und breit abgestützt komplett überarbeitet.¹⁷ Die wichtigsten Ergebnisse bzw. Angebotsveränderungen ab Fahrplan 2018 sind:

- Die Linie 38 verkehrt aufgrund der schlechten Nachfrage nicht mehr zwischen Allschwil und Neuweilerstrasse.
- Da die Linien 38 und 48 auf der Gemeinschaftsstrecke im Gebiet Bachgraben heute praktisch parallel verkehren, werden sie neu betrieblich miteinander verknüpft. Damit kann einerseits – ohne Angebotsverschlechterungen für die Kunden – der Fahrzeugbedarf reduziert werden. Andererseits entstehen neue Direktbeziehungen.

¹⁷ Einbezug von Vertretern der Gemeinde Allschwil, dem Kanton Basel-Stadt, der Communauté de Communes des trois Frontières, der BLT und der BVB

- Die Erschliessung des Friedhofs wird mit einer Verlängerung der Linie 61 ab Letten sichergestellt. Das Angebot der Linie 61 wird betrieblich optimiert und sie verkehrt Montag bis Sonntag im 30'-Takt. In den HVZ morgens und abends wird das Angebot zudem jeweils während zwei Stunden zum 15'-Takt verdichtet. Die Verdichtung am Mittag entfällt. Ebenso entfällt der Streckenabschnitt Oberwil–Hüslimatt, für welchen seit dem 6. GLA kein Leistungsauftrag mehr besteht. Neu werden von Montag bis Freitag 44 Kurspaare und an Samstagen und Sonntagen 36 Kurspaare angeboten.
- Optional kann die Linie 61 als grenzüberschreitende ÖV-Linie mit der heutigen Linie 608 nach Frankreich durchgebunden werden. Hierzu sind weitere Abklärungen mit den zuständigen Behörden und TU nötig.
- Aufgrund der erfreulichen Nachfrageentwicklung auf den verlängerten HVZ-Verdichtungskursen Wanderstrasse–Letten werden künftig alle Verdichtungskurse der Linie 33 bis zum Einkaufsgebiet Letten verlängert.
- Auf der Linie 64 werden die Fahrzeiten angepasst, damit in Dornach S-Bahn-Anschlüsse gewährleistet werden. Die Linie 64 wird damit regelmässiger als heute verkehren.

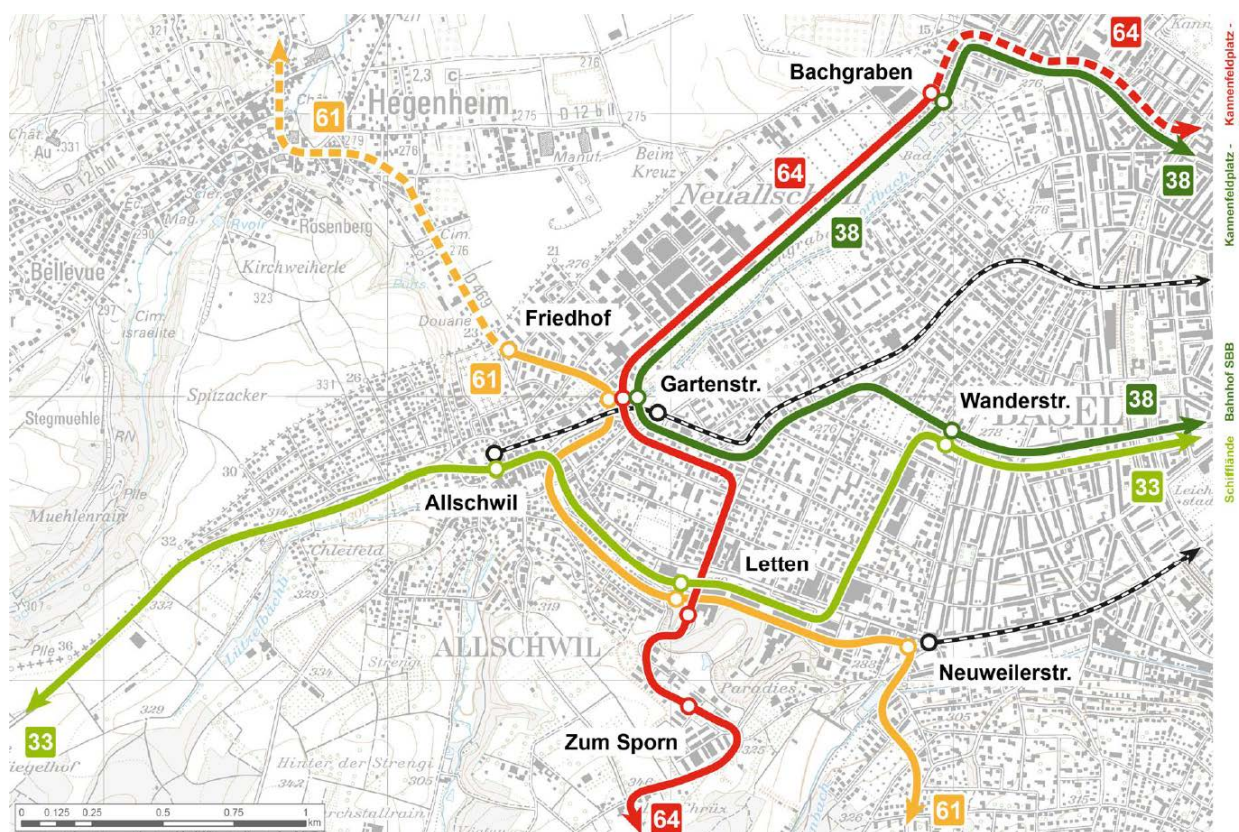


Abbildung 23: Busliniennetz Allschwil ab 2018

Der Kanton Basel-Landschaft sieht zudem grosse Potentiale für eine Verlängerung der Linie 64 Richtung Basel-Nord und wünscht sich daher eine Anbindung der Linie 64 an den Bahnhof St-Johann, welcher mit der Eröffnung des Bahnanschlusses EAP viertelstündlich mit der S-Bahn bedient werden soll und sich somit zu einer Verkehrsdrehscheibe weiterentwickeln wird. Hier bestehen zudem Anschlüsse Richtung Badischer Bahnhof und Richtung Frankreich. Die Verlängerung der Linie 64 in das Gebiet Basel-Nord muss zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt vertieft geprüft werden.

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2017			2018		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
33	Wanderstrasse–Letten	95	70	38	95	70	38
	Letten–Schönenbuch	52	39	38	52	39	38
38	Bachgraben–Neuweilerstrasse	60	60	28	0	0	0
	Bachgraben–Bahnhof SBB	0	0	0	55	55	0
48	Bachgraben–Bahnhof SBB	55	55	0	0	0	0
61	Oberwil–Letten	52	37	16	44	36	36
	Letten–Friedhof	0	0	0	44	36	36
64	Arlesheim–Bachgraben	65	37	37	65	37	37
Minderabgeltung pro Jahr ab 2018		CHF 250'000					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 0					

Die Angebotsveränderungen auf den grenzüberschreitenden Linien zum Kanton Basel-Stadt sind nicht Gegenstand des GLA (siehe Bemerkungen zum Staatsvertrag in der Einleitung des Kap. 5).

5.4.5 Angebotsoptimierung Birseck

Im Zusammenhang mit der Angebotsoptimierung Allschwil wurden ebenfalls die Buslinien 62 bis 64 im Raum Birseck genauer untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass aufgrund der Linienhierarchie sinnvollerweise die Linie 64 konsequent die S-Bahn-Anschlüsse in Dornach gewährleistet. Die Linie 62 des Grundangebots verdichtet neu das Angebot der Linie 64. Mit der Anbindung der Linie 64 an die S-Bahn in Dornach werden grössere Potenziale direkt miteinander verbunden. Die tangentialen Verkehrsbedürfnisse aus dem Birseck ins Leimental und Richtung Allschwil werden gestärkt.

Die Linie 63 soll vorerst nicht angepasst werden, da sie das Arbeitsplatzgebiet Widen sowie den Entwicklungsschwerpunkt Polyfeld bedient.

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2017			2018		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
62	Benken–Therwil–Reinach–Dornach	Keine Änderungen					
63	Dornach–Münchenstein–Muttenz	Keine Änderungen					
64	Arlesheim–Bachgraben	Siehe Kap. 5.4.4					
Mehrabgeltung pro Jahr		CHF 0					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 0					

5.4.6 Übernahme der Linien 65, 112 und 114 ins Hauptangebot

Die Linien 65 Dornach–Aesch–Pfeffingen, 112 Laufen–Roggenburg (Abschnitt Laufen–Kleinlützel) und 114 Laufen–Wahlen–Bärschwil dienen nicht ausschliesslich dem Ortsverkehr und

erschliessen systematisch mehr als 2'000 Einwohner. Deshalb werden diese Linien künftig dem Hauptangebot zugeordnet.

Da sich die Linie 65 im inneren Korridor befindet, wird das Angebot am Wochenende zu einem 30'-Takt ausgebaut. Im Gegenzug wird das Angebot von Montag bis Freitag leicht reduziert: Der 15'-Takt wird nachfragegerecht nur noch während den HVZ am Morgen und Abend während je zwei Stunden angeboten. Für Montag bis Freitag ergeben sich damit 44 Kurspaare und an Samstagen und Sonntagen jeweils 36 Kurspaare.

Da im Hauptangebot der durchgehende Stundentakt (18 Kurspaare) als minimales Zielangebot definiert ist, wird auf den Linien 112 und 114 das Wochenendangebot ebenfalls leicht ausgebaut.

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2017			2018		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
65	Dornach–Aesch–Pfeffingen	48	28	14	44	36	36
112	Laufen–Kleinlützel (–Roggenburg)	31	19	16	31	19	18
114	Laufen–Wahlen–Bärschwil	28	18	16	28	18	18
Mehrabgeltung pro Jahr ab 2018		CHF 100'000					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 0					

5.4.7 Harmonisierung Wochenendbetrieb

Wie bereits in Kap. 4.2 ausgeführt, definiert das Angebotsdekret den Samstagmorgen und Samstagmittag nach wie vor als Spitzenverkehrszeit, obwohl mittlerweile an allen Schulen und auf allen Schulstufen die Fünftagewoche eingeführt ist. Dementsprechend beinhalten verschiedene Buslinien nach wie vor unzeitgemässe Samstagsverdichtungen und im Gegenzug dazu müssen aus Kostengründen Abstriche am Sonntagsangebote in Kauf genommen werden (zum Beispiel Taktlücken auf Linien des Hauptangebotes).

Mit dem 8. GLA wird diesem Umstand Rechnung getragen, indem die Angebote für die verschiedenen Wochentage auf mehreren Linien bedürfnisgerecht und kostenneutral harmonisiert werden.¹⁸

- Für die Linie 72 bedeutet dies eine reine Verschiebung der Kurspaare am Samstag im Tagesverlauf.
- Auf der Linie 83 erfolgt der Ausbau des Sonntagsangebotes auf 18 Kurspaare zu Lasten eines leichten Angebotsabbaus des Samstagsangebotes.
- Auf der Linie 94 werden die Verdichtungskurse am Samstag aufgehoben. Die Nachfrage rechtfertigt die heutige Verdichtung nicht mehr.
- Die Linie 107, welche im Baselbiet von allen Buslinien die zweitstärkste Querschnittsbelastung aufweist, wird an Samstagen von 22 auf 26 Kurspaare ausgebaut, um der aktuellen Nachfrage gerecht zu werden.

¹⁸ Zur Harmonisierung des Wochenendbetriebes

- auf der Linie 61 ⇒ siehe Angebotsoptimierungen Allschwil gemäss Kap. 5.4.4
- auf der Linie 65 ⇒ siehe Übernahme Linie 65 ins Hauptangebot gemäss Kap. 5.4.6

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2018			2019		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
72	Liestal–Lupsingen (–Büren)	35	29	18	35	29	18
83	Liestal–Arisdorf–Liebrüti	27	20	14	27	18	18
	Liebrüti–Pratteln–Rankacker	32	31	14	32	31	18
94	Waldenburg–Langenbruck–Balsthal	28	22	17	28	18	17
107	Sissach–Eptingen	40	22	18	40	26	18
Mehrabgeltung pro Jahr		CHF 0					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 0					

5.4.8 Änderung Führung Linie 80

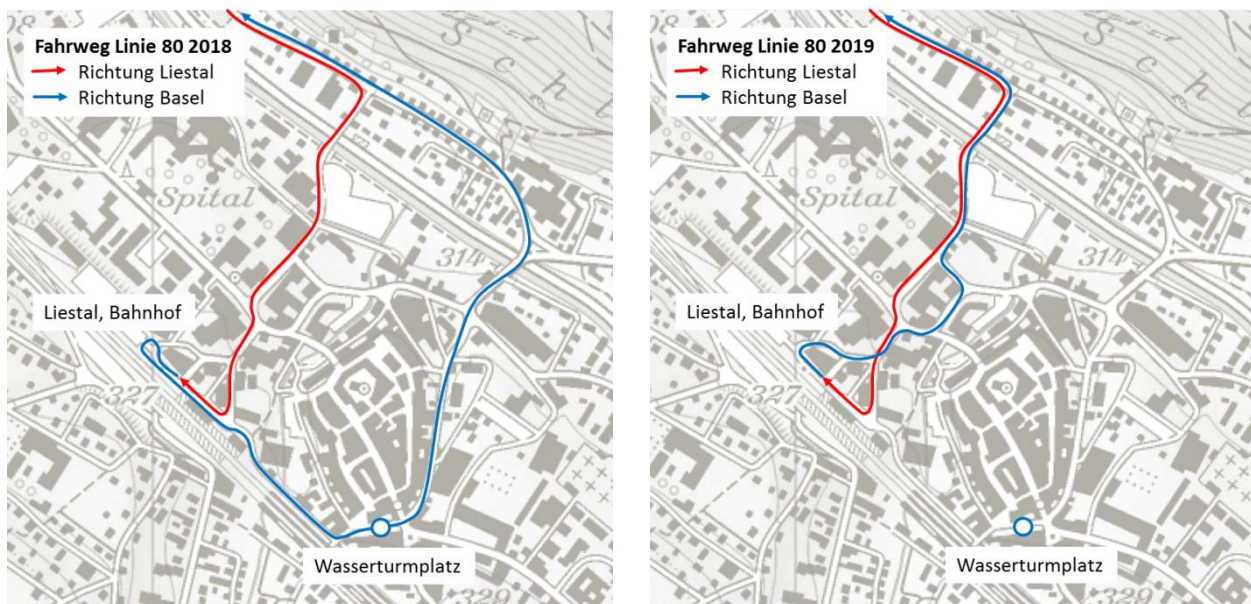


Abbildung 24: Fahrweg Linie 80 bis 2018 und ab 2019

Die Linie 80 verkehrt heute in Liestal auf zwei unterschiedlichen Routen. Mit dem 8. GLA wird die Linienführung so angepasst, dass in beiden Richtungen dieselben Haltestellen bedient werden können. Die Bedienung der Haltestelle Wasserturmplatz entfällt. Die Massnahme führt zu einer besseren Verständlichkeit des Angebotes, verkürzt die Fahrzeiten in das Fraumattquartier, erhöht dadurch die Fahrplanstabilität und entlastet zudem den Bahnhofplatz und den Wasserturmplatz.

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2018			2019		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
80	Niederschöntal–Liestal	Keine Änderungen					
Minderabgeltung pro Jahr		CHF 0					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 0					

5.5 Sparmassnahmen

Der Landrat hat am 25. Februar 2016 als Massnahme der Finanzstrategie 2016 – 2019 eine Reduktion der finanziellen Mittel für den ÖV ab dem Fahrplanjahr 2018 im Umfang von CHF 0.9 Mio. oder mehr pro Jahr beschlossen (BUD-WOM-11). Da sich der Bund an den ungedeckten Kosten des RPV im Kanton Basel-Landschaft zu 38 % beteiligt, muss die Abgeltungssumme zur Erreichung der Sparvorgabe des Landrates effektiv um ca. CHF 1.4 Mio. reduziert werden. Gemäss Beschluss sind auch die Abschaffung der U-Abo Subventionen, Tarifierhöhungen und die Wiedereinführung des Nachtzuschlags anzustreben.

Mit derselben Landratsvorlage 2015-386 wurde ein erstes Massnahmenpaket im Sinne einer Sofortmassnahme per Fahrplan 2017 mit Einsparungen im Umfang von CHF 150'000.- bis CHF 220'000.- beschlossen. Dieses Massnahmenpaket beinhaltet:

- Streichung des Wochenendangebotes auf den Linien 91, 92 und 93
- Streichung eines Kurspaares Montag bis Freitag auf der Linie 93
- Betriebsumstellung der letzten 3 Kurspaare von Montag bis Sonntag auf der Bahnlinie S9 zwischen Sissach und Läuelfingen auf Bus

Die mit den Sofortmassnahmen erzielten jährlichen Einsparungen von rund CHF 0.17 Mio. ab 2017 können dem Sparauftrag für den 8. GLA angerechnet werden. Mit den nachfolgend aufgeführten Massnahmen werden Einsparungen im Umfang von CHF 1.27 Mio. für den 8. GLA erzielt und der jährliche Abgeltungsbedarf um über 1.4 Mio. reduziert.

5.5.1 Reduktion Angebot Linien 91, 92, 93 auf das Grundangebot

Die Linien 91, 92 und 93 weisen seit Jahren einen sehr schlechten Kostendeckungsgrad von weniger als 20 % auf. Eine positive Entwicklung ist nicht absehbar, im Gegenteil: Zwischen 2013 und 2017 hätte ohne Streichung des Wochenendangebots der Kostendeckungsgrad sogar noch weiter abgenommen. Gemäss § 2 Angebotsdekret werden Angebote, die über das Grundangebot von 9 Kurspaaren hinausgehen und einen Kostendeckungsgrad von 25 % – 30 % nicht erreichen, nicht in den GLA übernommen. Massnahmen auf den Linie 91, 92 und 93 sind folglich zwingend.

Ziel ist es, die Abgeltungskosten für die drei Linien insgesamt zu halbieren. Hierfür sind nebst den bereits per Dezember 2016 umgesetzten Sparmassnahmen von CHF 170'000.- weitere Abgeltungsreduktionen im Umfang von CHF 430'000.- erforderlich.

Dazu soll das Angebot auf den drei Linien auf das Grundangebot von 9 Kurspaaren reduziert werden. Das konkrete Angebots- und Fahrplankonzept ist unter Federführung des Kantons zusammen mit den Gemeinden, den Schulen und der BLT zu erarbeiten, wobei die wichtigsten Schüler- und Pendlerverbindungen aufrechterhalten werden sollen.

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2017			2018		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
91	Bretzwil–Reigoldswil	19	0	0	9	0	0
	Reigoldswil–Waldenburg	9					
92	Hölstein–Bennwil	19	0	0	9	0	0
93	Lampenberg–Ramlinsburg	22	0	0	9	0	0
	Ramlinsburg–Lausen	14					
Minderabgeltungen pro Jahr ab 2018		CHF 430'000					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 0					

Im Rahmen der Workshops und der Vernehmlassung wurden als Alternativen zur linearen Kürzung des Angebots bereits folgende Lösungsansätze zur Diskussion gestellt und/oder geprüft:

1. Bürgerbus Bennwil

Der Kanton hat sich bereit erklärt, als Alternative zur linearen Kürzung des Angebots zusammen mit der Gemeinde Bennwil einen Bürgerbus vertieft zu prüfen und im Rahmen eines Probetriebs zu testen. Hierzu wurde ein Finanzierungsmodell entwickelt, mit welchem die angestrebten Einsparungen ebenfalls erreicht werden können.

2. Neuordnung Linien 91 und 92

Untersucht wurde ein neues Liniennetz. Die Linie 91 wird eingekürzt und bedient nur noch den Abschnitt Reigoldswil–Lauwil–Bretzwil. Die Linie 92 verbindet neu die Ortschaften Hölstein–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil. Mit diesem Lösungsansatz könnte ein Fahrzeug eingespart werden. Da jedoch die für die Schülertransporte zwingende Verbindung Reigoldswil–Oberdorf entfällt, ist dieser Lösungsansatz nicht umsetzbar.

3. Verlängerung der Linie 71 nach Bretzwil

Es wurde geprüft, ob mit einer Verlängerung der Linie 71 nach Lauwil–Bretzwil und der Einkürzung der Linie 91 auf den Abschnitt Reigoldswil–Oberdorf die angestrebten Kosteneinsparungen mit einer geringeren Angebotsreduktion für Lauwil und Bretzwil erreicht werden könnten. Die Abklärungen haben aber gezeigt, dass mit diesem Lösungsansatz die erforderlichen Schülertransporte nicht mehr bewältigt werden könnten.

4. Bürgerbus Lauwil

Nach Bekanntwerden der Gespräche zu einem Bürgerbus in der Gemeinde Bennwil wünscht die Gemeinde Lauwil im Rahmen der Vernehmlassung ebenfalls die Prüfung dieses Lösungsansatzes und hat diesbezüglich mit dem Kanton Kontakt aufgenommen.

5.5.2 Umstellung Bahnlinie S9 auf Busbetrieb

Die S9 weist heute einen Kostendeckungsgrad von 20 % auf und erreicht damit die Zielvorgaben gemäss Angebotsdekret für die Aufnahme in den 8. GLA nicht. Aufgrund der heutigen und künftigen Fahrgastpotenziale im Homburgertal wird der geforderte Kostendeckungsgrad von 25 % – 30 % auch längerfristig nicht erreicht werden können.

Eine direkte S-Bahn-Verbindung Olten–Läufelfingen–Sissach–Liestal–Basel ist Inhalt der Angebotsvorstellungen 2030 der Planungsregion Nordwestschweiz und wird aktuell durch das BAV

geprüft. Kurz- bis mittelfristig ist diese S-Bahn-Verbindung aufgrund der vorhandenen Infrastrukturen jedoch nicht realistisch. Damit die finanzpolitischen Vorgaben für den 8. GLA eingehalten werden können, wird deshalb vorgeschlagen, die Bahnlinie S9 auf Busbetrieb umzustellen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Grundzüge des Fahrplankonzepts sowie die wichtigsten Angebotsmerkmale für einen möglichen Busbetrieb:

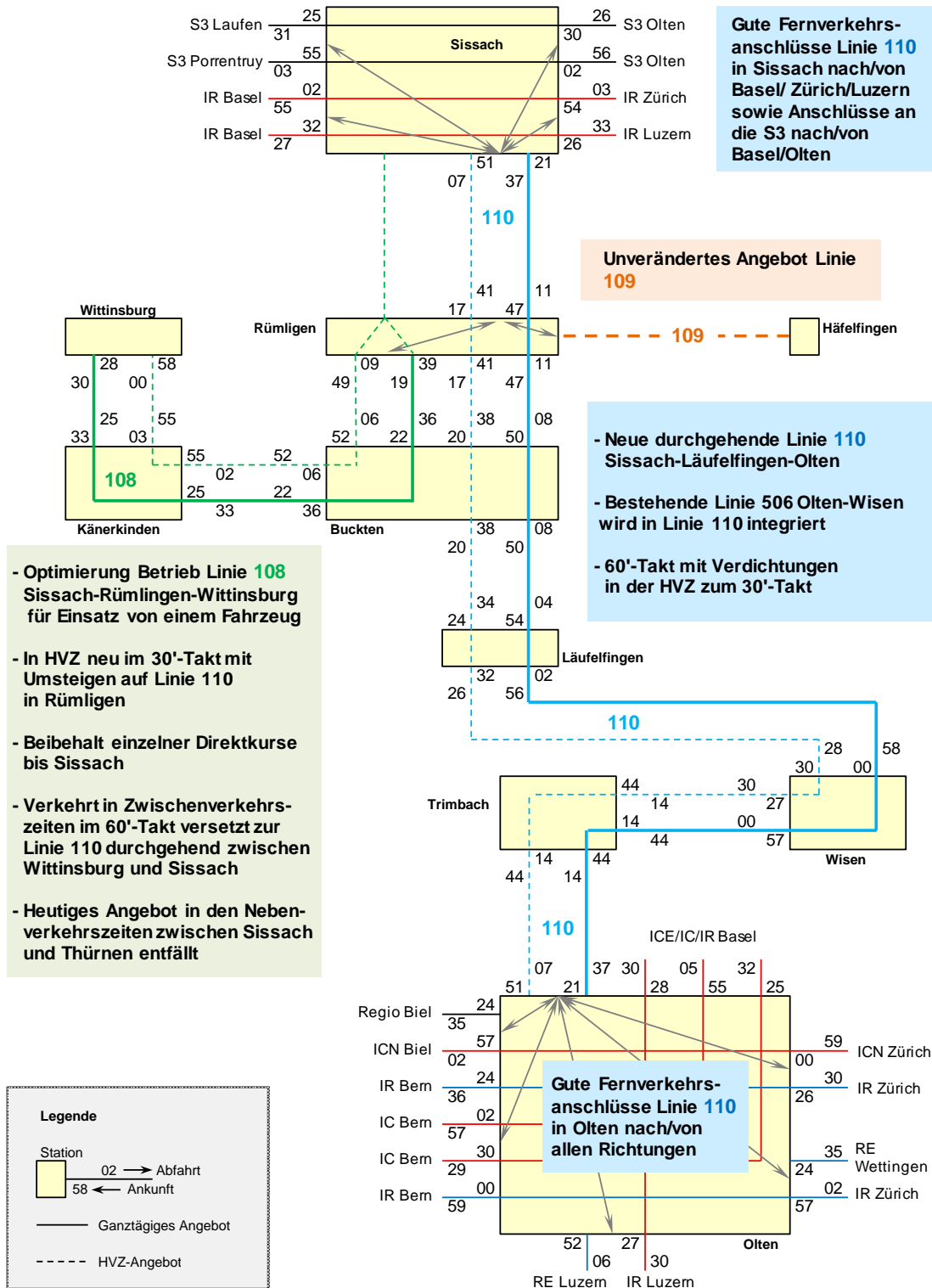


Abbildung 25: Mögliches Angebots- und Fahrplankonzept Montag bis Freitag Bahnersatz S9

Mit einem Busbetrieb kann das ÖV-Angebot im Homburgertal insgesamt verbessert oder zumindest aufrechterhalten werden. Dem grössten Nachteil von z. T. deutlich längeren Reisezeiten (insbesondere nach/von Olten) stehen beispielsweise folgende Vorteile gegenüber:

- Bessere Fernverkehrsanschlüsse in Olten
- Bessere Zugsanschlüsse in Sissach
- Halbstundentakt für Läuelfingen in den HVZ nach/von Sissach und Olten
- Halbstundentakt von Montag bis Sonntag für die Gemeinden Thürnen, Diepfingen, Rümelingen und Buckten nach/von Sissach
- Sonntagsangebot für die Gemeinden Wittinsburg und Känerkinden

Im Rahmen der Vernehmlassung wurden drei Alternativvorschläge unterbreitet und geprüft:

1. Anschlussoptimierte S9 mit Halt nur noch in Läuelfingen

Die S9 verkehrt nur in den HVZ von Montag bis Freitag zwischen Sissach und Olten und bedient nur noch Läuelfingen. Damit können in Sissach und Olten Fernverkehrsanschlüsse sichergestellt werden. Die Fahrzeiten nach Basel, Bern und Zürich verkürzen sich. Die Buslinien 108 und 506 verkehren in den HVZ wie heute. In den NVZ verkehrt statt der S9 die Linie 506 durchgehend bis Sissach.

2. Standzeitnutzung der HVZ-Züge Langenthal–Olten für Fahrt bis Läuelfingen

Die nur in den HVZ verkehrenden Zusatzzüge Langenthal–Olten werden bis Läuelfingen verlängert. So bleibt in den HVZ eine schnelle Verbindung nach Olten gewährleistet.

3. Buskonzept BLT/BOGG

Die Linie 108 erhält einen neuen Ast Sissach–Läuelfingen. Die Buslinie 506 wird bis Läuelfingen verlängert und bedient die Ortschaften Läuelfingen und Wisen im Rundkurs.

Das Prüfergebnis zeigt, dass mit den Alternativvorschlägen entweder die notwendigen Einsparungen nicht erreicht werden können, technisch nicht umsetzbar sind oder sich erhebliche Nachteile für die Kunden ergeben.

Für die Umsetzung im 8. GLA wird daher das vorgeschlagene Angebotskonzept zur Umsetzung vorgeschlagen.

Linie	Strecke	Anzahl Kurspaare					
		2019			2020		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
S9	Sissach–Läuelfingen–Olten	21	18	18	0	0	0
108	Sissach–Thürnen	23	17	16	11	15	15
	Thürnen–Rümelingen	15	9	0			
	Rümelingen–Wittinsburg				22		
109	Rümelingen–Häfelfingen	9	0	0	9	0	0
110	Sissach–Läuelfingen–Olten	0	0	0	25	19	18
506	Olten–Hauenstein–Wisen SO	16	15	15	0	0	0
Minderabgeltungen pro Jahr ab 2020		CHF 840'000					
Infrastruktur (Anteil BL, Investitionsrechn., einmalig)		CHF 500'000					

Die Umstellung der Bahnlinie S9 auf einen Busbetrieb ist per Ablauf der Konzession im Dezember 2019 vorgesehen. Es fallen einmalige Infrastrukturkosten für die Erstellung von Wendepunkten in Rümlingen sowie in Wisen SO an. Ein möglicherweise notwendiger Ausbau der Bushaltestelle Sommerau für den regelmässigen Busbetrieb ist berücksichtigt.

5.6 Abgeltungs- und Investitionskosten – Zusammenfassung

Nachfolgende Zusammenfassung zeigt die Veränderung der jährlichen Abgeltung bis Ende des 8. GLA gegenüber dem Jahr 2017, sowie die miteinhergehenden Investitionskosten.

Massnahme	Kap.	Veränderung Abgeltung	Investitionen (einmalig)
Zweiter Schnellzug im Laufental	5.4.1	¹⁹	0
Inbetriebnahme Margarethenstich	5.4.2	0	14'000'000 ²⁰
Integration Tramlinie E11	5.4.3	0	0
Angebotsoptimierung Allschwil	5.4.4	– 250'000	0
Angebotsoptimierung Birseck	5.4.5	0	0
Übernahme L 65, 112, 114 in Grundangebot	5.4.6	+ 100'000	0
Harmonisierung Wochenendangebot	5.4.7	0	0
Änderung Führung Linie 80	5.4.8	0	0
Reduktion Angebot Linien 91, 92 und 93	5.5.1	– 430'000	0
Umstellung Bahnlinie S9 auf Busbetrieb	5.5.2	– 840'000	500'000
Total		– 1'420'000	14'500'000

[Zahlen in CHF]

¹⁹ Finanzierung wird im Rahmen der zu führenden Verhandlungen zur Fernverkehrskonzession definiert

²⁰ Landratsvorlage 2016

6 Finanzen

6.1 Laufende Kosten

Grundlage für das Finanzprogramm für den 8. GLA sind die Offerten der TU für die bestellten Leistungen für das Fahrplanjahr 2017. Die Massnahmen aus dem Entlastungspaket 12/15 und die weiteren Optimierungsmassnahmen resp. Strategiemassnahmen – sofern sie umgesetzt werden konnten – sind darin bereits enthalten. Auch die Tarifmassnahmen per Ende 2016 (vgl. Kap. 6.2.3) sind in den Offerten der TU berücksichtigt. Die für das Fahrplanjahr 2017 offerierten, ungedeckten Kosten der TU bilden somit die Referenzbasis für die Ermittlung des Finanzbedarfs für den 8. GLA.

Die Berechnungen gehen von einer moderaten Teuerung von 1 % pro Jahr aus. Da der durchschnittliche Kostendeckungsgrad im ÖV bei rund 50 % liegt, müssten die Fahrausweispreise jeweils um 2 % steigen, damit die teuerungsbedingten Mehrkosten kompensiert werden könnten. Wie in Kap. 3.4 bei den Finanzziele festgehalten, sollen diese teuerungsbedingten Mehrkosten durch Mehrerträge kompensiert werden, wobei die Einflussnahme der Kantone auf die Tarifgestaltung beschränkt ist. Deshalb steht der Finanzplan für den 8. GLA unter dem Vorbehalt, dass die erforderlichen Tarifmassnahmen umgesetzt werden können. Im Finanzplan enthalten sind zudem Anpassungen des TNW-Verteilschlüssels, die voraussichtlich ab 2018 wirksam werden. Die Einnahmenverteilung im TNW soll den Systemen angepasst werden, die in den anderen Tarifverbänden der Schweiz bereits etabliert sind.

Die nachfolgende Übersicht zeigt den erwarteten Mittelbedarf für den 8. GLA. Eine detaillierte Zusammenstellung sowie ein Vergleich mit dem 7. GLA finden sich im Anhang.

	2017 Mio. CHF (Referenz)	2018 Mio. CHF	2019 Mio. CHF	2020 Mio. CHF	2021 Mio. CHF
Kosten Angebot					
- status quo	56.0	56.6	57.2	57.8	58.4
- neue Angebote		0.1	0.1	0.1	0.1
- Sparmassnahmen		-0.4	-0.4	-1.3	-1.3
- Tarifierhöhungen		-1.0	-1.0	-2.0	-2.0
- TNW Verteilschlüssel		+0.5	+1.0	+1.5	+1.5
Abgeltungen total	56.0	55.8	56.9	56.1	56.7
Abgeltungen Bund RPV	-16.6	-16.7	-16.8	-16.9	-17.0
Abgeltung Kanton brutto	39.4	39.1	40.1	39.2	39.7

Tabelle 3: Finanzprogramm (Stand 2.11.2016), für Details siehe Anhang

6.2 Tarifpolitik

Im ÖV gibt es eine Vielzahl von Tarifen und Angeboten für den nationalen und internationalen Verkehr. Für die im Regionalverkehr aktiven TU ist dabei vor allem die Angebotspalette des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) von Bedeutung. Mehr als zwei Drittel der erzielten Einnahmen stammen aus Abonnements (U-Abo) und Billetts des TNW. Die übrigen Erträge stammen aus dem nationalen und internationalen Verkehr; der Kanton Basel-Landschaft hat

keine Möglichkeit, diese Erträge direkt zu beeinflussen. Die nachfolgenden Aussagen zur Tarifpolitik beschränken sich deshalb auf die Entwicklung im TNW.

6.2.1 Tarifverbund Nordwestschweiz TNW

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

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

6.2.2 Tarifentwicklung bisher

Die vergangenen Jahre waren durch eine sehr geringe oder sogar negative Teuerung geprägt (beispielsweise 2015: -0,9 %). Teuerungsbedingt bestand keine Notwendigkeit für Tarifierhöhungen. Hingegen führten Angebotsverbesserungen, die mit dem 7. GLA eingeführt wurden (beispielsweise der 7.5'-Takt auf der Linie 10 im hinteren Leimental), sowie die Beschaffung von neuem Rollmaterial durch die BLT und die BVB im Umfang von rund CHF 350 Mio. dazu, dass die Abgeltungssumme in den letzten 5 Jahren um 8.5 % angestiegen ist. Die Mehrkosten sollten teilweise durch die Beteiligung der Nutzer, also durch höhere Einnahmen, gedeckt werden. Deshalb wurden per Dezember 2014 die Preise für Monatsabonnemente für Erwachsene um CHF 3.- (neu CHF 76.-) und jene für Junioren um CHF 2.- (neu CHF 50.-) erhöht.

Der Bundesrat hat im Juni 2015 beschlossen, die Trassenpreise für schienengebundene Verkehrsmittel per 2017 um 100 Millionen zu erhöhen. Damit wird ein Element der FABI-Vorlage umgesetzt: Die Nutzer leisten analog zu anderen Anspruchsgruppen einen Beitrag an die gestiegenen Kosten der Bahninfrastruktur. Da der Umfang der Mehrkosten nicht alleine durch Effizienzsteigerungen aufgefangen werden kann, werden die Kosten im ÖV durch diese Trassenpreiserhöhung erneut ansteigen. Im Dezember 2016 werden daher die Preise für ein Monatsabonnement erneut erhöht und betragen für Erwachsene neu CHF 80.- und für Junioren neu CHF 53.-

6.2.3 Erwartung an die zukünftige Tarifentwicklung

Aus kantonaler Sicht ist es wünschenswert, wenn sich die Nutzer auch zukünftig an den steigenden Kosten des ÖV beteiligen, die durch neue Angebote, aber auch durch eine allfällige Teuerung oder steigende Treibstoffpreise entstehen. Ansonsten wird der Beitrag, den der Staat an die TU für die Abgeltung der Leistungen zahlen muss, laufend ansteigen. Das hohe strukturelle Defizit des Finanzhaushalts hat den Regierungsrat im Sommer 2015 dazu veranlasst, im Rahmen seiner Finanzstrategie 2016 – 2019 insgesamt 132 Massnahmen mit einer Entlastungswirkung von CHF 188 Mio. bis 2019 vorzuschlagen. Eine dieser Massnahmen war die Abschaffung der U-Abo-Subventionen für den Kanton Basel-Landschaft. Vorgesehen ist, dass die Subvention von CHF 25.-, die der Kanton an jedes Monatsabonnement bezahlt, zukünftig durch die U-Abo-Besitzer selber bezahlt wird.

Die Aufhebung dieser U-Abo-Subvention (wie auch eine Anpassung der Subventionshöhe) bedarf einer Anpassung der TNW-Vereinbarung und damit der Zustimmung aller im TNW vertretenen Parteien. Gespräche auf Regierungs- wie auch auf Fachebene haben schnell zur Einigkeit geführt, wonach

- a) ein gemeinsames Vorgehen aller fünf TNW-Kantone wünschenswert, aber auch notwendig ist, um eine derartige Massnahme umzusetzen und dass
- b) nicht die Aufhebung der U-Abo-Subventionen, sondern eine Steigerung des im TNW vergleichsweise sehr tiefen Kostendeckungsgrades im Vordergrund stehen muss

Im Aufgaben- und Finanzplan 2017 – 2020²¹ sind daher ab 2019 jährliche Entlastungsbeiträge in der Höhe von CHF 15.4 Mio. eingestellt²², welche durch die Verbesserung des Kostendeckungsgrades im TNW erzielt werden sollen. Wie das Ziel eines höheren Kostendeckungsgrades im TNW erreicht werden kann, wird zurzeit im Rahmen der TNW Bestellerstrategie untersucht. Die Ausarbeitung der Bestellerstrategie war gemäss der TNW Verbundstrategie 2015 – 2018 ohnehin vorgesehen, wurde aufgrund der Finanzstrategie 2016 – 2019 des Kantons Basel-Landschaft aber um einige Monate vorgezogen. Die Bestellerstrategie ist als Grundlage für ein Konzept zur Weiterentwicklung des TNW zu verstehen. Aufgrund der engen Verknüpfung der Bestellerstrategie mit der bevorstehenden Volksabstimmung über die Gesetzesinitiative „Ja zum U-Abo!“ wird mit dem Abschluss der aktuell laufenden Projektphase zugewartet, bis das Abstimmungsergebnis vorliegt. Die Verzögerung um einige Monate muss und kann angesichts der langfristig ausgelegten Bestellerstrategie in Kauf genommen werden.

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

6.2.4 Tarifpolitische Ziele

Vor dem dargestellten Hintergrund werden die folgenden tarifpolitischen Ziele formuliert:

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

²¹ Landratsvorlage 2016-250 vom 20. September 2016

²² Zustimmung aller 10 TNW-Mitglieder (Kantone AG, BL, BS, JU, SO und Transportunternehmen AAGL, BLT, BVB, PostAuto und SBB) zu einer Änderung resp. Aufhebung der TNW-Vereinbarung erforderlich.

6.3 Investitionen

Seit Inkrafttreten von FABI am 1. Januar 2016 beteiligen sich die Kantone nicht mehr direkt am Betrieb, am Unterhalt, an der Instandsetzung und am Ausbau der Bahninfrastruktur. Der Bund trägt auch den entsprechenden Abschreibungsaufwand alleine. Die Kantone werden dadurch deutlich entlastet. Im Gegenzug beteiligen sich die Kantone in Form einer Pauschalen von derzeit CHF 500 Mio. pro Jahr am BIF. Daraus werden die Infrastrukturkosten der Privatbahnen finanziert.

Welchen Beitrag die einzelnen Kantone leisten müssen, errechnet sich aus den Zug- und Personenkilometern, welche im entsprechenden Kanton geleistet bzw. erreicht werden. Verzeichnet ein Kanton diesbezüglich grosse Zunahmen, steigt sein BIF-Anteil und die anderen Kantone werden entlastet. Mit dieser Berechnungsmethode sind folglich jährliche Verschiebungen zu erwarten.

Im Jahr 2016 leistet der Kanton Basel-Landschaft einen Beitrag von CHF 18.1 Mio. an den BIF. Dem stehen Infrastrukturkosten von rund CHF 30.0 Mio. gegenüber. Insgesamt profitiert der Kanton Basel-Landschaft in den nächsten Jahren von der neuen Finanzierungsform. Insbesondere die Kosten für die Sanierung der WB übersteigen die zu leistenden Beiträge an den BIF bei Weitem.

Zur Finanzierung der Infrastruktur schliesst der Bund mit den TU Leistungsvereinbarungen über jeweils vier Jahre ab.

6.4 Ausschreibungsplanung, Zielvereinbarungen und Benchmarking

Das überarbeitete Personenbeförderungsgesetz sowie die neue ARPV verpflichten die Kantone dazu, eine Ausschreibungsplanung für die von ihnen bestellten Transportleistungen zu erstellen. Auch das Instrument der Zielvereinbarung wird in den Erlassen geregelt und wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen, nicht zuletzt aufgrund des Kostendrucks und als Alternative zu öffentlichen Ausschreibungen von Transportleistungen.

Sowohl für eine differenzierte Ausschreibungsplanung als auch als Grundlage für Zielvereinbarungen ist eine faire und objektive Beurteilung und Gegenüberstellung von Kosten und Qualität der bestellten Leistungen unabdingbar (Benchmarking).

Derzeit arbeiten bereits verschiedene Kantone mit einem entsprechenden Benchmarking-Modell. Es ist vorgesehen, dass sich der Kanton Basel-Landschaft diesem erprobten Modell anschliesst und damit auch Quervergleiche über die Kantonsgrenzen hinaus möglich werden.

6.5 Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

7 Ausblick

7.1 Weitere Entwicklungen Bahn

Das Referenzkonzept 2025, welches das BAV für alle Regionen der Schweiz erstellt hat, sieht für die Region Basel vier S-Bahn-Verbindungen nach Liestal, in den HVZ vier S-Bahnverbindungen nach Laufen sowie einen zweiten Schnellzugshalt in Gelterkinden vor.

Bis auf der Verbindung Basel–Delémont–Biel–Lausanne–Genf wieder umsteigefreie Schnellzüge verkehren, strebt der Kanton Basel-Landschaft zudem eine zweite Schnellzugverbindung im Laufental ab 2021 an (siehe auch Kap. 5.4.1).

Die leicht geänderten Abfahrtszeiten der Fernverkehrszüge in Liestal werden dazu führen, dass die Abfahrtszeiten der Busse ab Liestal angepasst werden müssen.

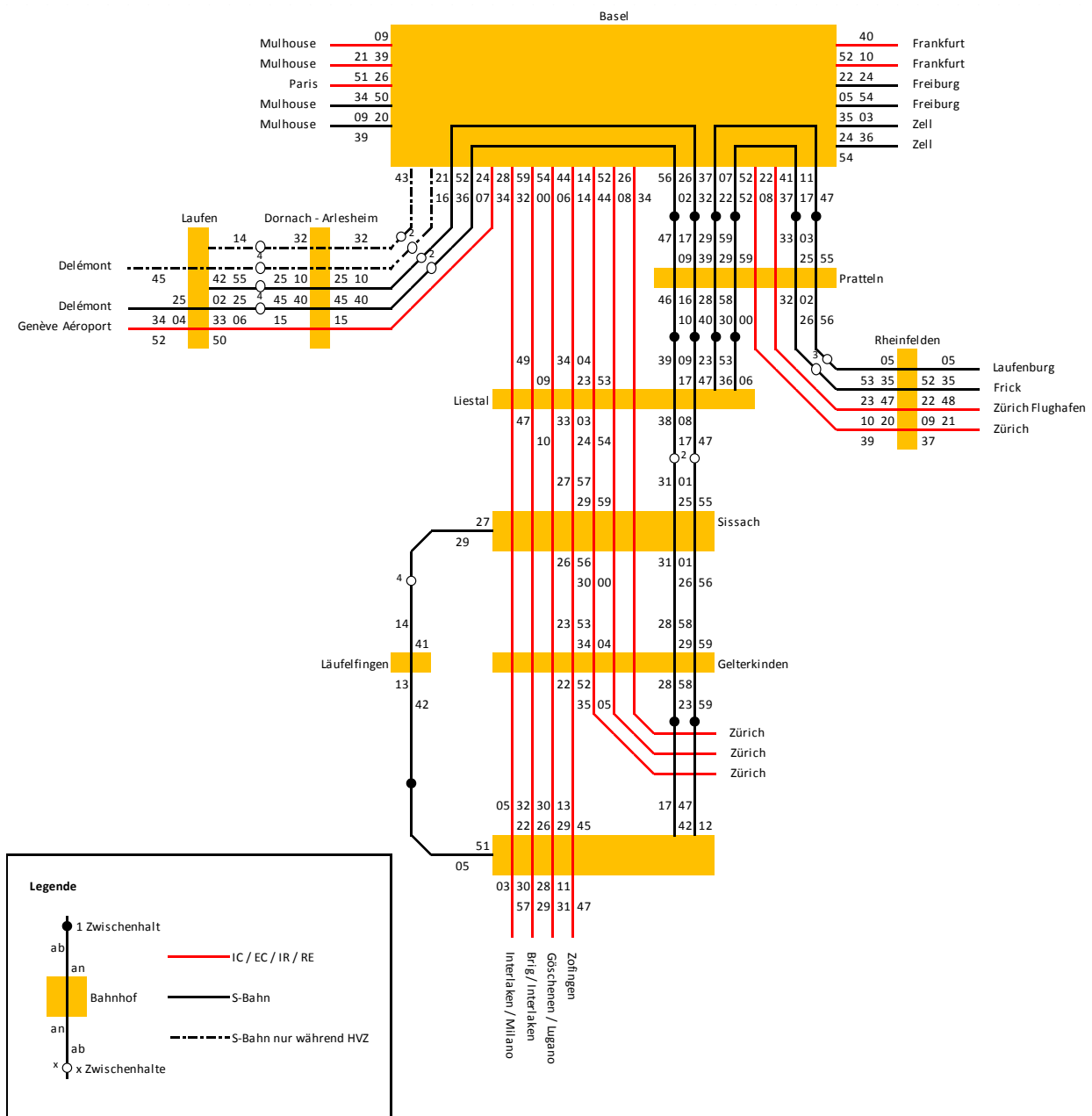


Abbildung 26: Auszug Referenzkonzept 2025 (Stand Dezember 2015)

7.1.1 Fernverkehr

Der Bund hat basierend auf der FABI-Vorlage den STEP-Ausbauschnitt 2025 verabschiedet. Mit diesem Programm soll in den kommenden Jahren die Kapazität gesteigert werden. Für den Kanton Basel-Landschaft sind im Referenzkonzept 2025 der SBB Stand, Dezember 2015, folgende wichtigste Änderungen vorgesehen:

- IR 22xx Basel–Liestal–Aarau–Lenzburg–Zürich–St. Gallen
Die stündlichen IR halten neu auch in Gelterkinden, enden aber am HB Zürich. Für Gelterkinden ergeben sich damit halbstündliche IR-Verbindungen nach/von Basel und neu auch eine stündliche IR-Direktverbindung nach/von Zürich.
- ICN 16xx Basel–Laufen–Delémont–Moutier–Grenchen Nord–Biel/Bienne
Die stündlichen ICN verkehren in Biel wieder durchgehend in die Westschweiz nach/von Lausanne und Genf Flughafen. Die Fahrlage wird um eine halbe Stunde gedreht.
- IR 24xx Basel–Olten–Luzern
Die stündlichen IR verkehren nur noch nach/von Zofingen. Für die Verbindungen nach/von Luzern muss in Zofingen umgestiegen werden.

Aufbauend auf dem Referenzkonzept 2025 hat die Planungsregion Nordwestschweiz im 2014 die langfristigen Angebotsvorstellungen zum Fernverkehr über das Jahr 2030 hinaus formuliert. Diese beinhalten unter anderem ein zweites schnelles Produkt je Stunde auf der Strecke Basel–Delémont–Biel/Bienne sowie 4 Fernverkehrshalte in Liestal. Der Bundesrat muss dem Parlament bis 2018 einen Vorschlag zum Ausbauschnitt 2030 vorlegen.

7.1.2 Regionalverkehr

- Viertelstundentakt Basel-Liestal
Bereits im Referenzkonzept 2025 vom Dezember 2015 enthalten ist der Viertelstundentakt auf der S-Bahn zwischen Basel und Liestal. Die dazu notwendigen Infrastrukturmassnahmen (Ausbau Ostkopf Basel SBB, Entflechtung und 4. Durchfahrtsgleis Muttenz, Entflechtung Pratteln) sind in der Planung ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) oder im Programm STEP Ausbauschnitt 2025 enthalten.
- Taktverdichtungen Laufental und Fricktal
Die Anträge der Planungsregion Nordwestschweiz zum Ausbauschnitt STEP AS 2030 beinhalten ab 2030 den Viertelstundentakt im Laufental bis Aesch und im Fricktal bis Rheinfelden. Entscheide zur Finanzierung der dazu erforderlichen Infrastrukturmassnahmen fallen wie oben erwähnt im 2018.
- Schienenanbindung EAP
Die Einbindung des EAP ins Netz der S-Bahn ist Bestandteil des Zielangebotes 2025 der Planungsregion Nordwestschweiz. Diese dringend notwendige Angebotsverbesserung ist aber im Angebotskonzept 2025 der SBB noch nicht enthalten und die Finanzierung ist noch nicht gesichert. Obwohl der Projektperimeter vollständig auf französischem Boden liegt, ist aufgrund des grossen trinationalen Nutzens eine grenzüberschreitende Finanzierung prinzipiell unbestritten. Der Bund prüft die Aufnahme des Projektes ins Ausbauprogramm STEP 2030 und damit die Mitfinanzierung über den BIF nach Einreichung des Projektes durch die Agglomeration Basel.

- Herzstück trinationale S-Bahn Basel

Für den Horizont 2030 sieht die Planungsregion Nordwestschweiz für das Angebot der S-Bahn einen Quantensprung vor: Attraktives trinationales S-Bahn-System mit schnellen und umsteigefreien Direktverbindungen ohne Wenden im Badischen Bahnhof und Bahnhof Basel SBB.

Geplant sind unterirdische, direkte S-Bahnverbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Bahnhof St. Johann mit neuen Haltstellen in der Basler Innenstadt. Die dadurch erzielte Entflechtung von Regionalverkehr und nationalem und internationalem Fern- und Güterverkehr im stark belasteten Eisenbahnknoten Basel ist von gesamtschweizerischem Nutzen.

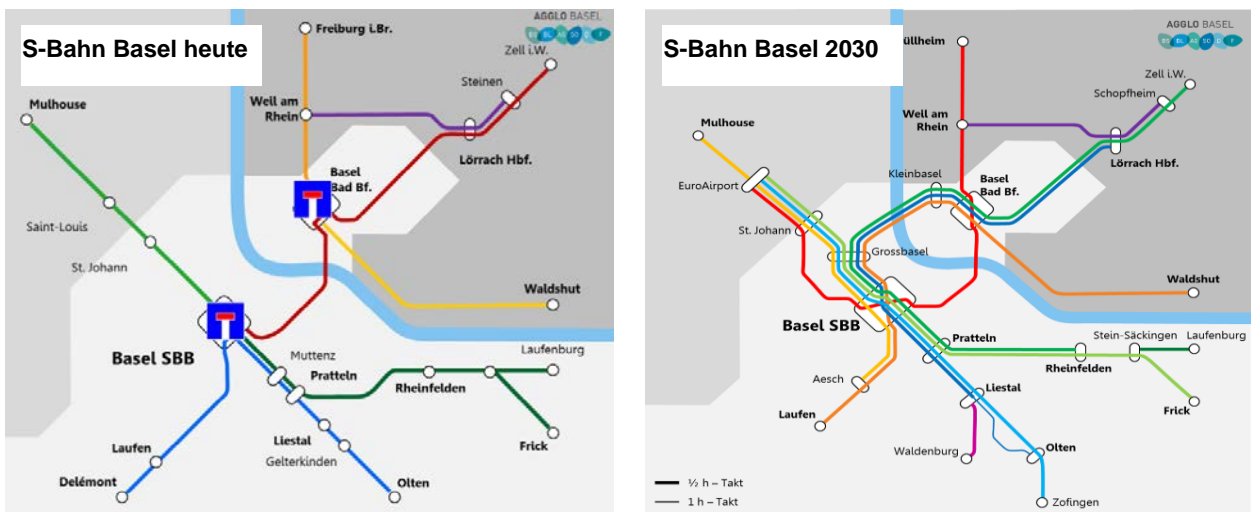


Abbildung 27: Angebotskonzept S-Bahn Basel heute und 2030

Zur Umsetzung der Angebotsvorstellungen 2030 zur S-Bahn Basel ist das Herzstück die zentrale Infrastrukturmassnahme. Das Ausbauprojekt wurde zusammen mit den langfristigen Angebotsvorstellungen zum Fernverkehr im Jahr 2014 beim Bund eingereicht.

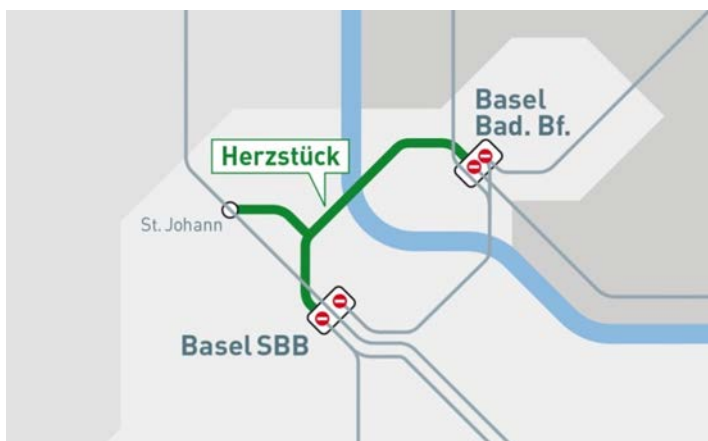


Abbildung 28: Infrastrukturmassnahmen zum Herzstück

Parallel zum Planungsprozess FABI/STEP erarbeiten die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft ein Vorprojekt für das Herzstück. Die Parlamente der beiden Kantone haben dazu 2014 mit deutlicher Mehrheit einem Kredit von insgesamt 29.3 Mio. Franken zugestimmt, wobei der Kostenanteil für den Kanton Basel-Landschaft 1/3 beträgt. Der

Kostenteiler entspricht dem Verhältnis des prognostizierten, volkswirtschaftlichen Nutzens für die beiden Basel. Ein im Kanton Basel-Stadt angekündigtes Referendum gegen den Kreditbeschluss ist nicht zustande gekommen. Die Auslösung und Finanzierung des Vorprojekts durch die Kantone ist ein entscheidendes Signal an den Bund. Ziel ist die Aufnahme des Herzstücks in das STEP-Programm des Bundes und somit die Finanzierung über den BIF. Das Projekt Herzstück Basel steht dabei in Konkurrenz zu einer grossen Zahl von Ausbauwünschen anderer Regionen.

7.2 Weitere Entwicklungen Tram

Für die mittel- bis längerfristige Tramentwicklung hat die Planungsregion Nordwestschweiz im Rahmen des Agglomerationsprogramms der dritten Generation und von FABI/STEP 2030 folgende, für den Kanton Basel-Landschaft relevante, Tramprojekte beim Bund eingereicht:

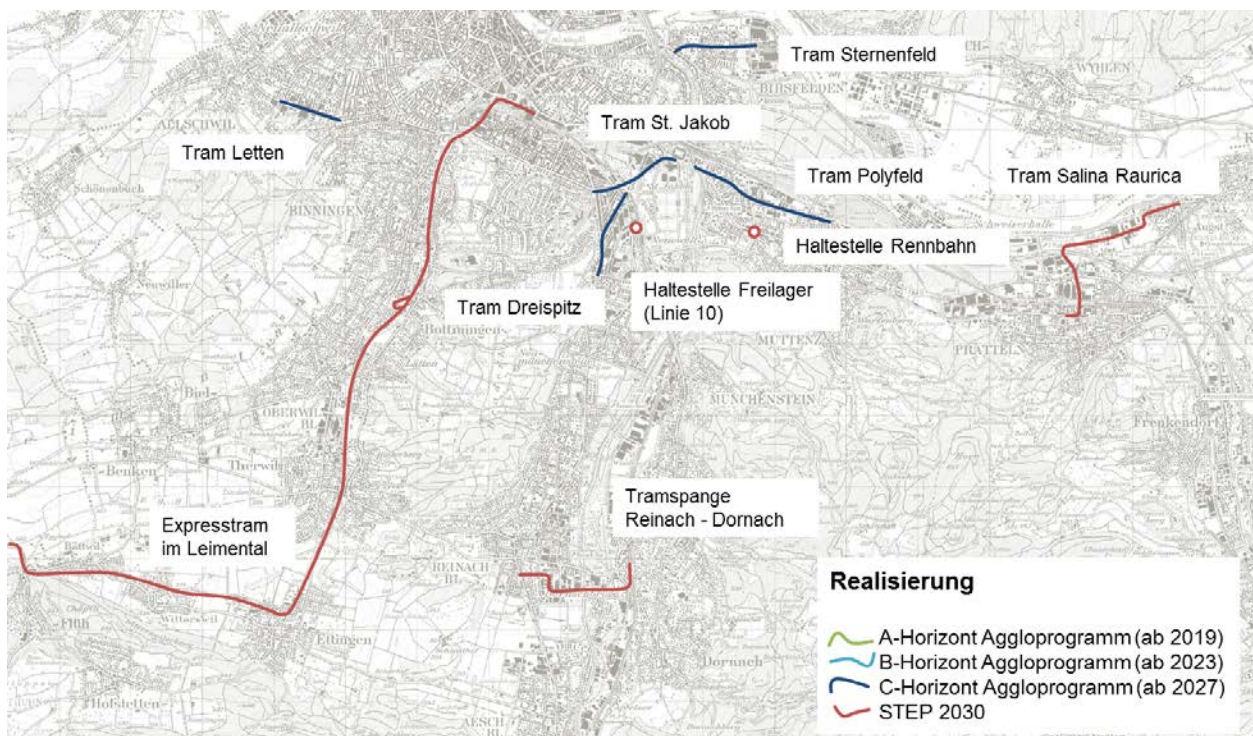


Abbildung 29: Mittel- bis längerfristige Entwicklung Tramnetz

- Agglomerationsprogramms der dritten Generation
 - Tram Dreispitz
 - Tram Polyfeld
 - Tram St. Jakob
 - Tram Letten
 - Tram Sternfeld
- FABI/STEP 2030
 - Neue Haltestelle *Muttenz, Rennbahn*
 - Neue Haltestelle *Münchenstein, Freilager*
 - Verlängerung Linie 14 Salina Raurica–Augst
 - Expresstram im Leimental
 - Tramspace Reinach–Dornach

7.3 Handlungsräume Bus

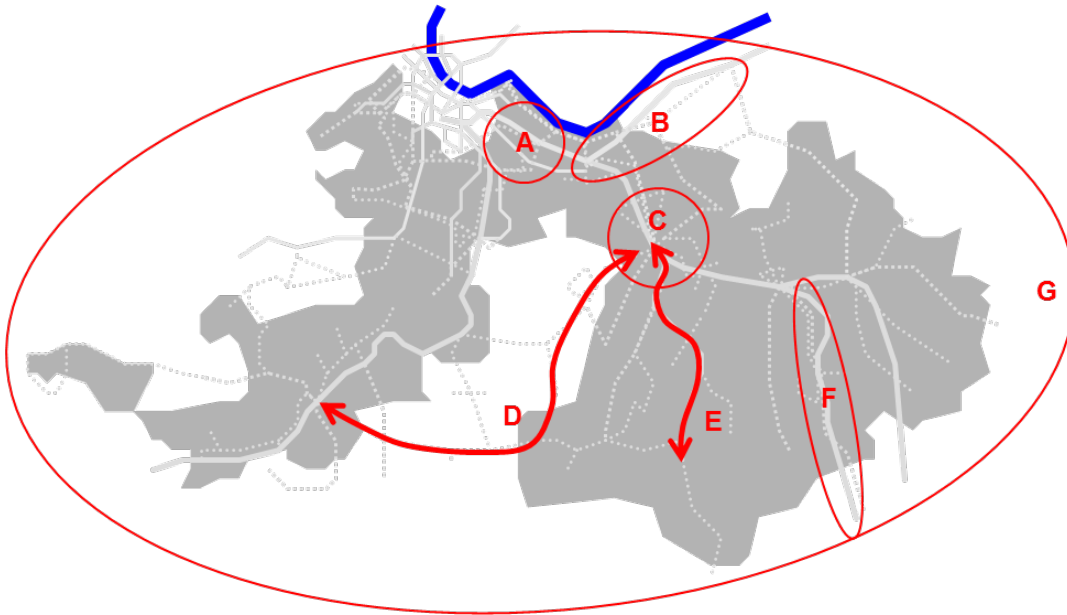


Abbildung 30: Handlungsräume Bus 9. GLA

Handlungsraum		Prüfinhalt / Untersuchungen
A	Polyfeld MuttENZ	Mit der Inbetriebnahme der neuen Tramhaltestelle Rennbahn in MuttENZ soll das Angebot auf den Buslinien überprüft werden. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Entwicklung des Gebiets Polyfeld.
B	Angebotskonzept Pratteln–Rheinfelden	<p>Die Region Pratteln–Rheinfelden mit den Wirtschaftsschwerpunkten Salina Raurica und Kaiseraugst weist eine starke Entwicklung auf. Während der Laufzeit des 8. GLA werden in Kaiseraugst mehrere tausend neue Arbeitsplätze entstehen. Ähnliche Entwicklungen werden auch bei Salina Raurica erwartet.</p> <p>Zuhanden des vorliegenden, 8. GLA wurde die Region Pratteln–Rheinfelden zusammen mit dem Kanton Aargau und AAGL sowie PostAuto AG im Rahmen einer Studie eingehend untersucht. Als Ergebnis resultierte ein neues Angebotskonzept, welches per Fahrplan 2020 hätte umgesetzt werden sollen, da auf diesen Zeitpunkt hin die Konzessionen der Buslinien auslaufen und die Verlegung der Rheinstrasse und die Eröffnung der neuen ÖV-Achse durch die Netzbodenstrasse geplant sind.</p> <p>Es wird aber empfohlen, das neue Angebotskonzept erst im ersten Jahr des 9. GLA einzuführen (2022). Während der Laufzeit des 8. GLA werden im Gebiet Salina Raurica noch keine Kapazitätsengpässe erwartet.</p> <p>Aufgrund von kurzfristigen Kapazitätsengpässen auf der Strecke Kaiseraugst Bahnhof–Kaiseraugst Hoffmann-La Roche werden hingegen auf der Linie 84 bereits auf Dezember 2016 und damit im</p>

Handlungsraum	Prüfinhalt / Untersuchungen
<p>B</p> <p>Angebotskonzept Pratteln–Rheinfelden</p>	<p>laufenden, 7. GLA bereits Express-Busse zwischen den Arbeitsplatzschwerpunkten in Kaiseraugst und dem Bahnhof Pratteln eingeführt.</p> <p>Mit der Einführung des Gesamtkonzeptes im 2022 wird abhängig von der Nachfrageentwicklung eine Zusammenlegung der Linien 80 und 81 auf eine Gemeinschaftsstrecke im Raum Pratteln–Augst und ein alternativer Linienendpunkt in Basel zu prüfen sein.</p> <p>Es gilt zu beachten, dass das Zuwarten der Umsetzung dieses Konzeptes negative Auswirkungen auf die Modal-Split-Ziele in diesem Gebiet haben wird. Der gemäss KRIP angestrebte ÖV-Anteil von 35 % für Salina Raurica kann ohne die Angebotsverbesserungen wahrscheinlich nicht erreicht werden.</p>

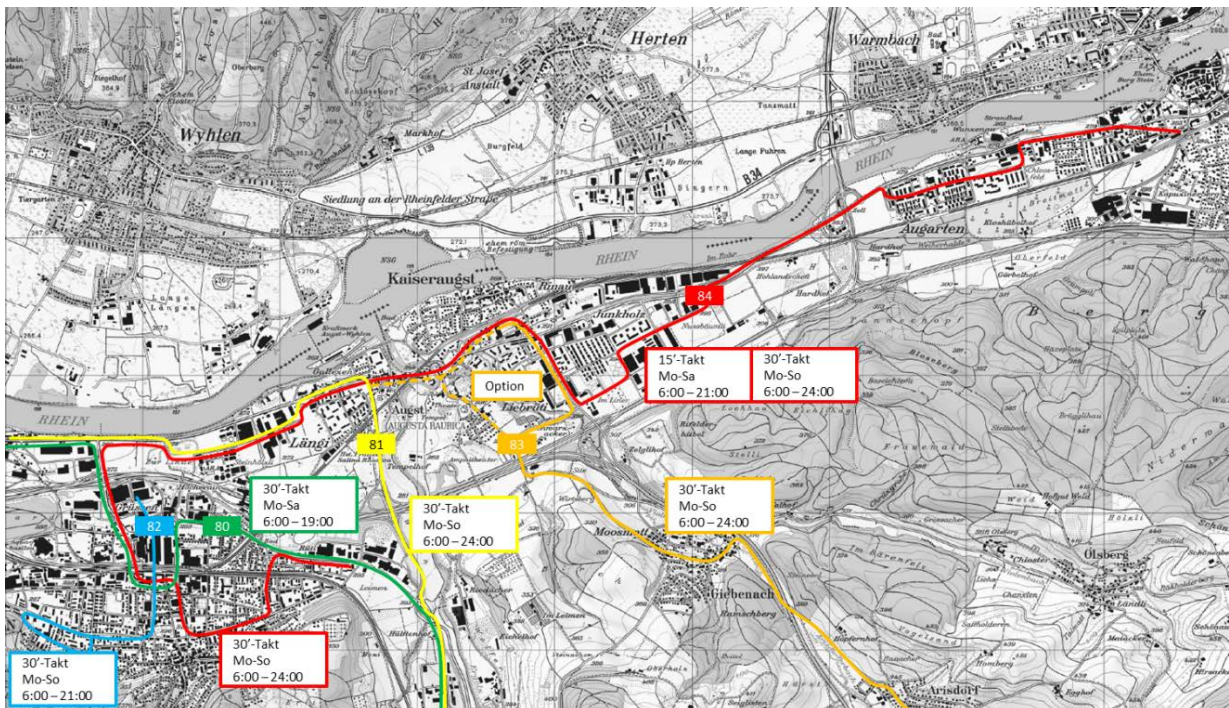


Abbildung 31: Angebotskonzept 2022 Pratteln–Rheinfelden

<p>C</p> <p>Buslinien ab Liestal</p>	<p>Im Rahmen des 4-Spurausbaus Liestal werden die Abfahrtszeiten der Fernverkehrszüge im Minutenbereich ändern, womit praktisch alle Buslinien nach/von Liestal auf die neuen Anschlussvoraussetzungen angepasst werden müssen.</p> <p>Durch die zusätzlichen Verbindungen auf der S-Bahn zwischen Basel und Liestal wird aber nicht nur der Spielraum für attraktive Umsteigebeziehungen grösser. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich in Liestal künftig auch gute Voraussetzungen für die Schaffung von Durchmesserlinien ohne Zwischenaufenthalt am Bahnhof ergeben. Dadurch werden innerörtliche Verbindungen über den Bahnhof hinaus gestärkt (beispielsweise Linie 78, Waserturmplatz–Schildareal).</p>
--------------------------------------	---

Handlungsraum		Prüfinhalt / Untersuchungen
D	Überprüfung Angebotskonzept Dorneckberg	Die im Dezember 2014 nach Liestal verlängerte und sehr erfolgreiche Linie 111 soll weiter gestärkt werden. Dabei werden insbesondere Angebotsausbauten am Abend und die Auswirkungen auf die Linien 72, 73 und 116 zu untersuchen sein.
E	Waldenburgerthal	Im ersten Jahr des 9. GLA wird die WB für die Umspurung auf Meterspur während einem Jahr auf Bus umgestellt. Dazu muss die Kapazität des Bushofs Liestal überprüft werden. Der Bahnersatzbetrieb ist mit dem Baustellenablauf zu koordinieren.
F	Homburgerthal	Zuhanden des 9. GLA wird das neue Buskonzept im Homburgerthal einer eingehenden Erfolgskontrolle zu unterziehen und gegebenenfalls wo nötig zu optimieren sein.
G	Nachtnetzlinien	Im 9. GLA sollen die Nachtnetzlinien überprüft und optimiert werden. Zielsetzung dabei ist, das Nachtliniennetz – wo sinnvoll und möglich – den ÖV-Tagesstrukturen anzupassen.

8 Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeitsrelevante Landratsvorlagen sind mit dem Nachhaltigkeitskompass zu beurteilen. Das dafür zuständige Audit-Team prüfte die Generellen Leistungsaufträge im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2010-2013 (GLA 6) und 2014-2017 (GLA 7), ob diese relevante Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung aufweisen. Namentlich sind dies:

1. Hohe Bedeutung für weitere/spätere Vorhaben (zum Beispiel im Falle eines Pilotprojekts oder eines Vorhabens in der Planungsphase)
2. Grosse Anzahl Betroffene (zum Beispiel 50'000 oder mehr)
3. Langfristige Auswirkungen (zum Beispiel 30 Jahre oder länger)
4. Grossräumige Auswirkungen (zum Beispiel gesamtes Kantonsgebiet oder mehr)
5. Hohe Aufwände/Erträge für den Kanton (zum Beispiel 10 Mio. CHF oder mehr)
6. Hohe indirekte finanzielle Auswirkungen für den Kanton und/oder für andere Akteure (zum Beispiel 10 Mio. CHF über alle Betroffenen kumuliert oder mehr)
7. Starke Zielkonflikte zwischen den Dimensionen Umwelt/Wirtschaft/Gesellschaft (qualitative Beurteilung)

Die Veränderung vom 6. GLA resp. 7. GLA zum 8. GLA ergibt keine grundsätzlich neuen, relevanten Rahmenbedingungen für den Verkehrsmix und das ÖV-Angebot. Die positive Nachhaltigkeitswirkung der Staatsbeiträge an den ÖV sind unbestritten, weshalb der vorliegende 8. GLA nicht einer erneuten Nachhaltigkeitsprüfung unterzogen werden muss.

9 Ergebnisse aus dem Vernehmlassungsverfahren

Mit Schreiben vom 17. Mai 2016 wurden alle 86 Gemeinden des Kantons, die Nachbarkantone Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura, der Bund, die betroffenen TU, die im Landrat vertretenen politischen Parteien, die Verkehrsverbände sowie die interessierte Bevölkerung eingeladen, zum Berichtsentwurf (Vernehmlassungsvorlage) betreffend „Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 - 2021“ Stellung zu nehmen. Mit den Gemeinden wurden nach Ablauf der Vernehmlassungsfrist drei Verkehrskonferenzen durchgeführt (§ 12 ÖVG) mit dem Ziel, über die Grundlagen des GLA, die Grundzüge des Betriebsangebots und des Finanzprogramms zu informieren und die aufgrund der durchgeführten Vernehmlassung überarbeiteten Punkte aufzuzeigen.

Insgesamt sind 316 Stellungnahmen eingegangen (44 Gemeinden, 4 Nachbarkantone/Bund, 6 TU, 9 Parteien, 7 Verbände, 4 Ämter/Schulen/Vereine und 242 Private).

Weiter wurde eine Unterschriftensammlung mit 1'005 Unterschriften gegen die Umstellung der Bahnlinie S9 auf Busbetrieb eingereicht.

9.1 Gemeinden und Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG)

Der VBLG hat seine Stellungnahme mit folgendem Wortlaut an alle Einwohnergemeinden versandt:

"Zu den konkret vorgeschlagenen Angebotsveränderungen müssen sich grundsätzlich die betreffenden Gemeinden äussern. Dabei werden die Angebotsverbesserungen weniger problematisch sein als die vorgeschlagenen Sparmassnahmen.

Bei allem Verständnis für die generellen Sparanstrengungen des Regierungsrates hegen wir starke Zweifel, dass solche im öffentlichen Verkehr angebracht sind. Aus gesamtheitlichen Erwägungen ist es kaum zielführend und wohl auch wenig zukunftsgerichtet, die Erschliessung von Gemeinden durch den öffentlichen Verkehr im vorgesehenen Umfang abzubauen und damit die bescheidenen Möglichkeiten jener Gemeinden, denen aus raumplanerischen Gründen keine relevante Siedlungsentwicklung mehr zugebilligt wird, zusätzlich einzuschränken. Würde man diese Strategie konsequent weiterverfolgen, wäre es wohl bloss eine Frage der Zeit, bis alle Linien im ländlichen Raum auf das Grundangebot und d.h. auf ein absolutes Minimum reduziert wären."

Dieser Stellungnahme schliessen sich 15 Gemeinden an und verzichten teilweise auf weitere Ergänzungen und Bemerkungen.

Diejenigen Gemeinden, welche sich in Briefform geäussert haben und das Online-Formular mit den gezielten Fragen nicht ausgefüllt haben, äussern sich aufgrund der Stellungnahme des VBLG mehrheitlich nur zum Angebot ihre Gemeinde betreffend.

Generelle Zustimmung und/oder Kenntnisnahme

Folgende Gemeinden stimmen der Vernehmlassungsvorlage ohne Ergänzungen zu oder nehmen von ihr Kenntnis, sind mit dem Angebot ihre Gemeinde betreffend einverstanden und/oder schliessen sich der Stellungnahme des VBLG an: Arlesheim, Birsfelden, Bubendorf, Buus, Ettingen, Gelterkinden, Hemmiken, Hersberg, Münchenstein, Niederdorf, Oberwil, Pfeffingen, Schönenbuch und Wintersingen (14 Gemeinden).

Ziele (Kap. 4), Grundsätze der Angebotsgestaltung (Kap. 5) und Handlungsschwerpunkte (Kap. 6.1)

Bei den 32 in Briefform eingegangenen Stellungnahmen äussert sich nur die Stadt Liestal zu diesen Inhalten. Zusammen mit den 12 Online-Eingaben, die diese Fragen aufnehmen, zeigt sich folgendes Bild:

▪ **Ziele**

Mit den Zielen mehrheitlich einverstanden sind Allschwil, Biel-Benken, Buckten, Lampenberg, Liestal, Niederdorf und Reinach (7). Mit den Zielen nicht einverstanden sind Augst, Bennwil, Läufelfingen, Ramlinsburg und Wittinsburg (5). Lauwil macht keine Angaben dazu.

▪ **Grundsätze der Angebotsgestaltung**

Mehrheitlich einverstanden sind Allschwil, Biel-Benken, Buckten, Liestal und Reinach (5). Nicht einverstanden sind Augst, Lampenberg, Läufelfingen, Ramlinsburg und Wittinsburg (5). Bennwil, Lauwil und Niederdorf machen keine Angaben dazu.

▪ **Handlungsschwerpunkte**

Mehrheitlich einverstanden sind nur Allschwil, Liestal, Reinach und Wittinsburg (4). Nicht einverstanden sind Augst, Biel-Benken, Buckten, Lampenberg, Läufelfingen und Ramlinsburg (6). Bennwil, Lauwil und Niederdorf machen keine Angaben dazu.

Wie die grosse Mehrheit der Gemeinden, welche sich zu diesen Aspekten nicht geäussert hat (mehr als 30 Gemeinden), die Zielsetzungen, Grundsätze der Angebotsgestaltung und die Handlungsschwerpunkte beurteilt, kann nur spekuliert werden.

Gemeinden, welche von Angebotsverbesserungen profitieren, erachten die Grundsätze der Angebotsgestaltung als richtig und sind der Ansicht, dass auch die Handlungsschwerpunkte richtig gelegt wurden. Die von den vorgeschlagenen Angebotsveränderungen negativ betroffenen Gemeinden sind in der Regel weder mit der Angebotsgestaltung noch mit den Handlungsschwerpunkten einverstanden.

Angebotsverbesserungen und -optimierungen im Grundsatz (Kap. 6.4)

Die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und -optimierungen sind grossmehrheitlich unbestritten und werden klar befürwortet.

Weitere Angebotsverbesserungen und -optimierungen für den 8. GLA

Aesch fordert in den HVZ den 15'-Takt nach Basel. Die Gemeinde Arisdorf erachtet die Kürzung des Samstagmorgenangebots auf der Linie 83 als nicht nachvollziehbar. Augst erachtet den Halt der Expressbuslinie 84 in Augst als zwingend. Bretzwil wünscht ein Angebot nach 20 Uhr. Füllinsdorf fordert eine direkte Anbindung des oberen Dorfteils an den Bahnhof Liestal und schlägt eine neue Linie nach Giebenach–Rheinfelden vor. Giebenach wünscht seit Jahren eine Verbesserung der Anschlüsse der Linie 83 an die S1 in Kaiseraugst und fordert einen Versuchsbetrieb für eine Linie Magden–Olsberg–Giebenach–Füllinsdorf–Frenkendorf. Grellingen fordert die Verlängerung der Buslinie 119 nach Grellingen. Känerkinden wünscht eine Angebotsverbesserung in den NVZ und die Prüfung einer Linie ins Diegtertal. Pratteln fordert die Umsetzung des Angebotskonzepts Pratteln–Rheinfelden und Therwil eine verbesserte Erschliessung des Gebiets Lindenfeld zu den NVZ.

Konsequente Umsetzung des Angebotsdekrets zur Erreichung der Sparvorgaben

Die grosse Mehrheit der Gemeinden nimmt keine Stellung zu dieser Strategie. Explizite damit nicht einverstanden sind die von Angebotsabbauten betroffenen Gemeinden Buckten, Lampenberg, Läuelfingen, Lauwil, Ramlinsburg und Wittinsburg sowie die Stadt Liestal.

Da sich jedoch zahlreiche Gemeinden der Stellungnahme des VBLG anschliessen und dieser auf die Gefahr des zunehmenden Leistungsabbaus in den ländlichen Regionen – wegen dem Kriterium Kostendeckungsgrad – hinweist, kann gefolgert werden, dass diese Strategie zumindest von den ländlichen Gemeinden nur bedingt mitgetragen wird.

Reduktion Angebot Linien 91, 92 und 93 auf das Grundangebot

Die direkt betroffenen Gemeinden Bennwil, Bretzwil, Lampenberg, Lauwil, Ramlinsburg, Reigoldswil und Waldenburg lehnen die Massnahme vehement ab. Ebenfalls abgelehnt wird die Massnahme von Buckten, Läuelfingen, Liestal und Wittinsburg.

Alle übrigen Gemeinden äussern sich nicht zu dieser Massnahme, ausser Reinach. Gemäss Online-Eingabe ist Reinach mit der vorgeschlagenen Angebotsreduktion einverstanden.

Umstellung Bahnlinie S9 auf Busbetrieb

Strikte abgelehnt wird eine Umstellung der S9 auf Busbetrieb von den Gemeinden Buckten, Diepfingen, Itingen, Läuelfingen und Lauwil. Eher ablehnend äussern sich die Gemeinden Känerkinden, Grellingen, Thürnen, Wittinsburg und Biel-Benken.

Känerkinden wünscht, bei der Erarbeitung einer Ersatzlösung unbedingt aktiv und frühzeitig in die Planung eingebunden zu werden. Thürnen verlangt ein konkretes Betriebskonzept der SBB, wenn die Strecke anderweitig als für die S9 genutzt wird. Aus Sicht Wittinsburg müsste eine Umstellung mit einer wesentlichen Verbesserung der Busverbindungen in allen Gemeinden des Homburgertals kompensiert werden.

Ausser Liestal und Reinach, welche die Umstellung eher befürworten, nehmen keine anderen Gemeinden Stellung zur Umstellung der S9 auf Busbetrieb. Eine Mischlösung Bahn/Bus lehnen sie ab.

Weitere Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung oder zur Kostenreduktion im ÖV

Buckten sieht Möglichkeiten zur Kostenreduktionen bei alternativen Betriebsformen (zum Beispiel Shuttlebetrieb oder Rufbus). Ein weiterer Ansatz könnte allenfalls auch ein reduziertes Angebot in den Randstunden sein. Im Sinne eines Kompromisses wäre eine solche Lösung aus Sicht Buckten tragbar, wenn dafür zu den HVZ ein gutes Angebot besteht. Auch mit Ausschreibungen der Pensionskassenlösung der TU könnten aus Sicht Buckten Kosten reduziert werden.

Biel-Benken schlägt vor, bei der Einhaltung verschärfter Normen (zum Beispiel BAV) einen Marschhalt einzulegen. Neue Bahnsicherheitsanlagen sind horrend teuer und belasten durch Abschreibungen die Rechnung der TU. Eine Erhöhung der Nutzungsdauer von Infrastruktur und Rollmaterial würde die Ökonomie der TU erhöhen.

Läuelfingen schlägt anstelle einer konsequenten Umstellung der S9 auf Bahnbetrieb eine Mischlösung Bahn/Bus vor. In den HVZ am Morgen und Abend verkehrt die S9. Tagsüber und in den Randstunden verkehren Busse.

Grundzüge der Tarifpolitik

Zur Tarifpolitik haben insgesamt 13 Gemeinden Stellung genommen.

Liestal und Wittinsburg sprechen sich vehement gegen die Streichung des Kantonsbeitrags von CHF 25.- an das U-Abo aus. Aus Sicht Allschwil widersprechen Tarifpreiserhöhungen der Zielsetzung "Förderung des ÖV". Binningen nimmt die Aufhebung der U-Abo-Subvention zur Kenntnis, hält sie aber für verfehlt. Aus Sicht Biel-Benken sind die Grundzüge der Tarifpolitik richtig; Tarifierhöhungen sind aber – wenn immer möglich – zu umgehen bzw. hinauszuzögern. Muttenz befürchtet bei einer Aufhebung der U-Abo-Subventionen negative Auswirkungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens infolge Umsteigeeffekten vom ÖV auf den MIV.

Die tarifpolitischen Ziele, die Tarife regelmässig im Rahmen der Teuerung anzupassen und die Beteiligung der Nutzer an den Kosten für den ÖV in einem angemessenen Rahmen zu steigern, erachtet Ittingen als einen besseren Ansatz, als die Subventionen auf einen Schlag zu streichen. Känerkinden macht den Vorschlag, die U-Abo-Subvention an jedes Monatsabonnement nur um maximal CHF 5.- zu reduzieren.

Augst, Buckten, Ramlinsburg, Reinach und Lampenberg befürworten die Inhalte der entsprechenden Kapitel mehrheitlich. Lampenberg könnte sich vorstellen, die Rabattierung des Jahresabonnements von zwei auf einen Monat zu reduzieren.

Weiterentwicklung schienengebundener Regionalverkehr und Infrastrukturprojekte

Insgesamt 9 Gemeinden äusserten sich zu den aufgezeigten Weiterentwicklungen der Bahn.

Gelterkinden begrüsst den zweiten Schnellzugshalt sehr. Liestal begrüsst die Einführung eines 15'-Takts auf der S3 zwischen Basel und Liestal. Allschwil, Biel-Benken, Buckten, Ramlinsburg und Reinach befürworten die aufgezeigten Entwicklungen generell. Der Bahnhof Pratteln wird immer mehr zum regionalen Umsteige- und Verkehrsknotenpunkt. Die Gemeinde Pratteln wünscht sich deshalb auch einen Schnellzugshalt. Nur die Gemeinde Wittinsburg lehnt die Weiterentwicklungen ohne weiteren Kommentar ab.

Tramnetzentwicklung

Insgesamt 11 Gemeinden äusserten sich zur aufgezeigten Tramentwicklung.

Augst, Biel-Benken, Liestal, Ramlinsburg und Reinach sind mit den aufgezeigten Netzentwicklungen grundsätzlich einverstanden. Reinach begrüsst insbesondere die Tramspange Reinach–Dornach.

Die Gemeinde Allschwil sieht in der Verlängerung der Tramlinie 8 vor 2027 keine hohe Priorität. Der ÖV-Korridor Bachgraben hat hingegen eine grosse Bedeutung für Allschwil und die künftige ÖV-Erschliessung des dort stetig wachsenden Gewerbegebiets als Standort des Schweizerischen Innovationsparks Nordwestschweiz. Dieser ÖV-Korridor soll deshalb im Bericht zum 8. GLA ergänzt und bei den künftigen Planungen berücksichtigt werden.

Binningen begrüsst insbesondere eine Expresslinie vom resp. ins Leimental. Mit dem weiterführenden Angebotsausbau wird eine Tieferlegung des Trassees der Linie 10/17 längerfristig unumgänglich werden.

Muttenz schätzt eine Erschliessung des Polyfelds mittels einer neuen Tramverbindung als wenig realistisch ein. Da bereits im Jahr 2019 der Bezug des neuen Fachhochschulstandortes mit über 4'400 Studierenden und Arbeitsplätzen vorgesehen ist, drängen sich deshalb bereits

im Rahmen des 8. GLA Festlegungen für das ÖV-Angebot zum und in das Polyfeld auf. Im Vordergrund stehen betriebliche Massnahmen bei den dieses Gebiet erschliessenden ÖV-Linien.

Die Tramverlängerung Linie 14 Salina Raurica–Augst wurde gemäss Agglomerationsprogramm und FABI/STEP 2030 ins Jahr 2030 verschoben. Aus Sicht Pratteln muss die Planung und Umsetzung dieser Tramverlängerung bereits heute in Angriff genommen werden, damit das Gebiet Salina Raurica erschlossen werden kann. Eine provisorische Busverbindung bis ins Jahr 2030 ist aufgrund der Entwicklung und dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht haltbar.

Bennwil und Wittinsburg lehnen die Tramentwicklungen ohne weitere Kommentare ab.

Handlungsräume Busbereich für den 9. GLA

Biel-Benken, Buckten, Liestal, Reinach und Wittinsburg erachten die für den 9. GLA aufgezeigten Handlungsräume als richtig. Aus Sicht von Augst und Liestal soll die Umsetzung des Buskonzeptes Pratteln–Rheinfelden bereits im 8. GLA erfolgen.

9.2 Nachbarkantone und Bund

Kanton Basel-Stadt

Der Kanton Basel-Stadt weist darauf hin, dass der 8. GLA und das ÖV-Programm 2018-2021 des Kantons Basel-Stadt bereits vorgängig – insbesondere bei den kantonsgrenzenüberschreitenden Angebots- und Infrastrukturplanungen – sowohl inhaltlich als auch zeitlich aufeinander abgestimmt wurden. Bezüglich Detailplanung und Umsetzung werden das Busangebot Allschwil sowie die Integration der Linie E11 gemeinsam noch vertieft geprüft werden müssen.

Obwohl die Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Transportleistungen ein strategisches Ziel ist, dürfen Sparmassnahmen keinesfalls dazu führen, dass sich der Modalsplit in der Region zugunsten des Individualverkehrs verschiebt. In diesem Zusammenhang wird ganz besonders bedauert, dass der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Prüfung eines Verkehrsverbundes aufgrund eines Vorstosses im Landrat gestoppt hat.

Grundsätzlich ist das Amt für Mobilität mit den tarifpolitischen Zielen einverstanden. Die Steigerung der Nutzerbeteiligung muss aber vorsichtig angegangen werden. Eine Zunahme des MIV aufgrund von unausgewogenen bzw. überhöhten Tarifmassnahmen muss verhindert werden.

Kanton Solothurn

Der Kanton Solothurn unterstützt die Aufstufung der Linien 65/112/114 ins Hauptangebot A. Da der Kanton Solothurn an der Linie 114 jedoch die Mehrheit besitzt, ist das definitive Angebot noch im Detail abzusprechen. Auch mit der Harmonisierung des Wochenendangebotes, welche die vom Kanton Solothurn mitfinanzierte Linie 94 beinhaltet, wird als gerechtfertigte Massnahme erachtet.

Der Kanton Solothurn weist darauf hin, dass die Umstellung der S9 auf Busbetrieb im Kanton Solothurn umstritten ist. Er weist aber auch darauf hin, dass er nach wie vor bereit ist, eine Umstellung näher zu prüfen, zumal die Bahnlinie für den Kanton Solothurn im Vergleich zum Kanton Basel-Landschaft eine weniger wichtige Bedeutung hat. Dennoch sei die Erschliessung der Hanglagen von Trimbach und eine attraktive Verbindung aus Olten und Trimbach ins Homburgertal für den Kanton Solothurn von Bedeutung. Zwei Randbedingungen sind aus Sicht Kanton Solothurn bei einer Umstellung einzuhalten: Angebotsseitig ist ein mindestens stündlicher, durchgehender Linienbetrieb zwischen Sissach, Läfelfingen und Olten anzubieten und

finanziell muss eine gegenüber heute geringere Abgeltungssumme für jeden der Kantone resultieren. Weiter macht der Kanton Solothurn auf die Widersprüche aufmerksam, die aus dem 8. GLA und der längerfristigen Perspektive (Eingabe der Planungsregion Nordwestschweiz für STEP 2030) entstehen. Zudem geht der Kanton Solothurn davon aus, dass zumindest die durchgehenden Busleistungen Sissach–Läufelfingen–Olten ausgeschrieben werden.

Der im Kap. 8.3 im Hinblick auf den 9. GLA erwähnte Handlungsraum "Überprüfung Angebotskonzept Dorneckberg" ist zwingend als gemeinsames Projekt zu bearbeiten, da der Kanton Solothurn an der Linie 111 die Mehrheit besitzt und die Linie 73 alleine abgibt. Falls sich die Linie 111 so erfolgreich wie dargestellt entwickelt, müsste eine Umsetzung von Verbesserungen unter Umständen bereits vor Inkrafttreten des 9. GLA (2022) realisierbar sein.

Der Kanton Solothurn weist in seiner Stellungnahme noch auf folgende Problematik hin: Da der Landrat mit dem GLA das Angebot auf den einzelnen Linien kursscharf und für alle Wochentage (Mo-Fr/Sa/So) definiert, ist die Flexibilität, kurzfristig auf sich ändernde Bedürfnisse zu reagieren, gering. Der Kanton Solothurn erwartet zumindest bei den Linien, die hauptsächlich Solothurner Gemeinden dienen und mehrheitlich durch den Kanton Solothurn finanziert werden, einen höheren Freiheitsgrad. So soll es zum Beispiel möglich sein, auf Unternehmervarianten einer TU im Rahmen des Bestellverfahrens einzugehen oder auch sinnvolle Anträge von Gemeinden/Privaten aus dem Fahrplanverfahren umzusetzen.

Kanton Aargau

Die Programme des 8. GLA decken sich grundsätzlich mit den Zielen zur ÖV-Entwicklung im Kanton Aargau. Der Kanton Aargau unterstützt die Bemühungen, dass sich die ÖV-Nutzerinnen und Nutzer künftig an den steigenden Kosten beteiligen. Der Kanton Aargau ist darüber hinaus bestrebt, dass im Sinne einer gesamtschweizerischen Tarifharmonisierung die Tarifstruktur im Rahmen der TNW Bestellerstrategie überdenkt wird.

Bundesamt für Verkehr BAV

Das Bundesamt für Verkehr nimmt im Wesentlichen nur zur Umstellung der Bahnlinie S9 auf Busbetrieb Stellung. Eine generelle Aussage des BAV, dass die Umstellung von Bahn- auf Buslinien immer kostensparend ist, und der Bund es begrüssen würde, ist aufgrund der bis heute durchgeführten Analysen nicht möglich. Jede Linie weist Spezialitäten auf; auch im vorliegenden Fall wird eine Einzelfallbetrachtung nötig sein.

Seit dem 1. Juli 2013 ist die Durchführung von Ausschreibungen für Busangebote gesetzlich verankert und unter bestimmten Voraussetzungen obligatorisch. Eine Ausschreibung ist grundsätzlich vorgesehen, wenn im Busbereich ein neues Verkehrsangebot des RPV eingeführt werden soll und dafür eine Konzession erteilt werden muss. Die Ausschreibungspflicht muss daher bei einer allfälligen Umstellung der S9 auf Busbetrieb rechtzeitig überprüft werden. Das BAV bittet deshalb darum, sowohl das BAV als auch alle weiteren Beteiligten rechtzeitig in das Vorhaben einzubinden.

9.3 Transportunternehmungen und TNW

SBB AG

Die Inbetriebnahme Margarethenstich als Massnahme zur attraktiveren Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB wird explizite begrüsst. Die SBB ist der Ansicht, dass die S9 aufgrund der 2008 – 2010 erfolgten Investitionen in die Linie bezüglich Beurteilung des Kostendeckungs-

grades gemäss Angebotsdekret auszunehmen ist. Eine Umstellung der S9 auf Busbetrieb würde von der SBB in jedem Falle äusserst bedauert.

PostAuto Schweiz AG

Die Optimierungen und insbesondere die Harmonisierung im Wochenendbetrieb werden begrüsst. PostAuto ist überzeugt, dass die geplanten Massnahmen das Verhältnis von Angebot und Nachfrage (Kostendeckungsgrad) verbessern und eine Finanzierung durch den Bund 2018 – 2021 somit gesichert wird. PostAuto bedauert aber, dass die Umsetzung des Buskonzeptes Pratteln–Rheinfelden in die Laufzeit des 9. GLA verschoben wird und weist darauf hin, dass der Kanton Aargau im Auftrag der Industrie in Kaiseraugst einen Plan zur Verbesserung der ÖV-Anbindung bis 2018 vereinbart hat, welcher schon vor dem 9. GLA Auswirkungen auf die ganze Region Pratteln haben könnte.

PostAuto sieht mit einer besseren Koordination von Schülertransporten und regulärem ÖV weitere Möglichkeiten von Synergienutzen und damit Effizienzsteigerungen.

Die Erarbeitung einer Besteller-Strategie aller 5 TNW Kantone wird begrüsst. Im Vordergrund müssen die erhöhte Nutzerfinanzierung und die Steigerung des Kostendeckungsgrades des ÖV stehen. In diesem Sinne sind grundsätzlich jährlich Tarifmassnahmen im TNW vorzusehen. Anstatt der Aufhebung der U-Abo Subventionen auf einen Schlag sollten jährliche, marginale Reduktionen geprüft werden.

Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)

Die Verdichtung in Letten und die Optimierungen des Busverkehrs im Bereich Bachgraben werden begrüsst. Bezüglich der Optimierungsmassnahmen im Tramnetz (Margarethenstich und Angebotskonzept Linie 17 sowie Integration Linie E11 in die Stammstrecke 11) sind noch verschiedene offene Fragen zu klären.

Bezüglich Tarifpolitik gilt zu berücksichtigen, dass das U-Abo für kurze Strecken (wenige Zonen) vergleichbar teuer ist wie in anderen Verbänden. Müssten die Kunden die heutigen Subventionen übernehmen, ergäbe sich für Kurzstreckennutzer (1-2 Zonen) ein sehr teurer Preis von ca. CHF 100.- Die Nutzung des ÖV würde vermutlich zurückgehen. Um Nachfrageinbrüche bei Kurzstreckennutzern zu verhindern, müsste eine Abschaffung der U-Abo-Subvention zwingend mit einer neuen Abo-Zonierung einhergehen.

Autobus AG Liestal (AAGL)

Die AAGL unterstützt die Zielsetzungen und Massnahmen zur Erhöhung der Fahrplanstabilität des Busbetriebes, da sie auf stark frequentierten Linien (zum Beispiel 70, 80 und 81) in starkem Masse von Behinderungen betroffen ist.

Aus Sicht der AAGL sind auch die Linien 75, 76, 78 und 80 ins Hauptangebot aufzunehmen, da sie ebenfalls mehr als 2'000 Einwohner erschliessen. Vor allem die Linie 80 hat eine regional bedeutende Verbindungsfunktion, welche sich in einem äusserst hohen Kostendeckungsgrad ausdrückt.

Die AAGL weist darauf hin, dass aufgrund der grossen Nachfrage während der Dauer des 8. GLA auf mehreren Linien Verstärkungskurse bzw. punktuelle Taktverdichtungen nötig sein werden und geht davon aus, dass dies möglich sein wird, obwohl entsprechende Massnahmen in der Vernehmlassungsvorlage nicht explizit erwähnt werden.

Baselland Transport AG (BLT)

Die BLT unterstützt den Ausbau des "Tramnetzes 2020", insbesondere den Ausbau der Leistungsfähigkeit der Tramachse im Leimental, die Tramverlängerung Letten (Linie 8) und die Verlängerung Salina Raurica (Linie 14). Die Inbetriebnahme des Margarethenstichs mit dem Angebotskonzept der Tramlinie 17 wird als bedeutender Meilenstein für das regionale Tramnetz erachtet. Auch die Bestrebungen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität der tangentialen Buslinien werden sehr begrüsst.

Die BLT ist damit einverstanden, dass bei den Buslinien 91, 92 und 93 aufgrund der geringen Nachfrage und dem schlechten Kostendeckungsgrad Massnahmen geprüft werden müssen. Der Kanton sollte zusammen mit den Gemeinden, den Schulen und der BLT die Nachfrage nach ÖV-Dienstleistungen prüfen und das Angebot auf die tatsächlichen Kundenbedürfnisse ausrichten. Die Einführung eines Bürgerbusses für die Linie 92 lehnt die BLT ab.

Die Umstellung der Bahnlinie S9 auf Busbetrieb wird befürwortet. Gemeinsam mit dem Busbetrieb Olten-Gösgen-Gäu (BOGG) hat die BLT ein Betriebskonzept für einen kundenorientierten und effizienten Busbetrieb auf der Linie Sissach-Läufelfingen-Olten erarbeitet und der Stellungnahme beigelegt.

Die tarifpolitischen Ziele werden grundsätzlich unterstützt. Die BLT empfiehlt aber, zukünftige Preiserhöhungen mit Vorsicht und Augenmass durchzuführen. Im Besondern sind die Vergleichskosten des Individualverkehrs im Auge zu behalten, welche in den letzten Jahren tendenziell gesunken sind. Die BLT bezweifelt, dass sich die Mehrkosten neuer Angebote vollumfänglich auf den Kundenpreis abwälzen lassen. Das ÖV-System ist kein geschlossenes System, sondern steht in direkter Konkurrenz zu alternativen Mobilitätsformen.

Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW)

Der TNW weist darauf hin, dass er derzeit sein Einnahmenverteilmodell überprüfen lässt. Während die Abklärungen laufen, auch im Hinblick auf mögliche Auswirkungen auf die Kantone, wird eine Entscheidung auf Herbst 2016 durch den TNW Vorstand erwartet mit möglichen Änderungen ab Januar 2018.

9.4 Parteien

Grünliberale Partei (GLP)

Die GLP ist mit den Zielsetzungen, den allgemeinen Grundsätzen der Angebotsgestaltung und den Handlungsschwerpunkten weitgehend einverstanden. Optimierungen von Linienführungen sind aber Fahrplanausdünnungen in jedem Fall vorzuziehen, da sich Fahrplanausdünnungen kontraproduktiv auf die Ertragslage auswirken können (z. B. bei den vorgeschlagenen Massnahmen zu den Linien 91, 92 und 93).

Sie sieht bei einer Umstellung der S9 auf Busbetrieb durchaus auch Vorteile, stellt aber die Massnahme angesichts der grossen Widerstände in Frage. Der gänzliche Abbau des Wochenendangebotes in touristischen Regionen wird als nur bedingt sinnvoll erachtet. Die GLP ist generell der Ansicht, dass der Kostendeckungsgrad nicht das einzige Entscheidungskriterium für die Beurteilung der Zweckmässigkeit eines Angebotes sein kann. Grundsätzlich ist der GLP wichtig, dass auch in Zeiten des Spardrucks der ÖV nicht kurzfristig eingeschränkt wird. Ziel muss eine Verdichtung sein, um möglichst viele Pendler auf den ÖV zu bringen. Auch das Angebot in den Randzeiten muss eine minimale Attraktivität aufweisen.

Die Aufhebung der U-Abo-Subvention kommt für die GLP als alleinstehende Massnahme nicht in Frage. Zudem bedauert die GLP, dass alle sinnvollen Tramprojekte auf der Zeitachse immer wieder nach hinten geschoben werden.

Grüne

Die Grünen sind mit den Zielsetzungen, den allgemeinen Grundsätzen der Angebotsgestaltung, den Handlungsschwerpunkten und den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen grundsätzlich einverstanden. Auch die durchgeführten Workshops werden begrüsst. Kritisiert wird aber der Zeitpunkt der Durchführung. Bei genügendem Vorlauf können Wünsche und Anregungen aus den Gemeinden rechtzeitig geprüft und grössere Angebotsverbesserungen übernommen werden. Das Beispiel aus dem Homburgertal zeigt aber, dass die Ideen aus dem Workshop zum Erhalt der S9 nicht übernommen wurden.

Da das Potential für eine Verbesserung der Erfolgskriterien auf den Linien 91, 92 und 93 aufgrund der Rahmenbedingungen beschränkt ist, wäre gerade hier nichts wichtiger als ein ausreichendes und vor allem stabiles und zuverlässiges Angebot. Der neue GLA erfüllt diese Anforderung nicht. Vielmehr bedeutet der Entwurf des 8. GLA, dass der Kanton seine Sparmassnahmen auf Kosten der strukturschwachen Regionen plant.

Die Umstellung der S9 auf Busbetrieb wird von den Grünen aus verschiedenen Gründen abgelehnt. Bevor die Umstellung umgesetzt wird, fordern die Grünen die Regierung auf, nochmals mit den TU und dem Mitbesteller Kanton Solothurn zu verhandeln. Gemäss ARPV müssen die Besteller eine Änderung des Verkehrsangebotes spätestens drei Jahre im Voraus ankündigen, d.h. der Kanton Basel-Landschaft muss sich entsprechend an den vorgegebenen Zeitplan und an die abgeschlossenen Verträge halten.

Eine generell höhere Kostenbeteiligung der Nutzer und Nutzerinnen lehnen die Grünen ab. Eine massvolle Tarifierhöhung ist nur bei Angebotsausbau und/oder Investitionen in die Qualität des Rollmaterials vertretbar. Das U-Abo darf in keiner Weise gefährdet werden. Die Kostenbeteiligung der Nutzerinnen soll mit der neuen TNW Bestellerstrategie neu beurteilt werden.

Die Grünen begrüssen den Ausblick über die geplanten Entwicklungen über den 8. GLA hinaus. Sie regen an, folgende zwei Punkte als verbindliche Zielsetzungen in den 8. GLA aufzunehmen: Zum einen soll für Gelterkinden eine halbstündliche IR-Verbindung nach/von Zürich verwirklicht werden. Zum anderen soll der TNW durch den Einbezug der Knotenpunkte Olten und Delémont erweitert werden.

Sozialdemokratische Partei (SP)

Die SP begrüsst in erster Linie den für 2021 geplanten zweiten Schnellzug im Laufental, stellt aber den Einführungszeitpunkt angesichts der nötigen Infrastrukturmassnahmen in Frage. Ebenfalls begrüsst die SP die für Dezember 2020 vorgesehene Inbetriebnahme des Margarethenstichs und erwartet, dass die Baukreditvorlage möglichst bald dem Landrat vorgelegt wird. In Salina Raurica muss das Busangebot verbessert werden, wenn das im KRIP verankerte Modal-Split-Ziel erreicht und die gewünschte Entwicklung angestossen werden sollen. Von grösster Bedeutung ist die baldige Realisierung des Herzstücks S-Bahn Basel. Die SP unterstützt den Vorschlag von Basel-Stadt, das Projekt vorzufinanzieren, und erwartet dies auch vom Kanton Basel-Landschaft.

Die SP erachtet es als falsch, den Kostendeckungsgrad alleine über Abbaumassnahmen zu erhöhen. Richtig wäre, mit Angebotsverbesserungen die Auslastung und damit auch die Einnahmen zu erhöhen. Zudem ist es nicht korrekt, dass der Kostendeckungsgrad als Erfolgs-

kriterium mit einheitlichen Werten flächendeckend im ganzen Kanton angewendet wird. Weil die ländlichen Regionen dadurch im Nachteil sind, fordert die SP eine Überprüfung dieses Kriteriums mit dem Ziel, den unterschiedlichen räumlichen Ausprägungen gerecht zu werden.

Die Angebotsreduktion auf den Linien 91, 92 und 93 lehnt die SP ab. Aus touristischer Sicht ist auch die Streichung der Wochenendangebote nicht zu akzeptieren. Das Grundangebot müsste neu so definiert werden, dass an jedem Tag, also auch an den Wochenenden, ein Angebot vorhanden sein muss. Die SP erwartet, dass Alternativen, die über den Bürgerbus und die ange-dachte Neukonzeption hinausgehen, geprüft werden. Sie fordert, dass der Einsatz von Ruftaxis geprüft und in der Landratsvorlage darüber berichtet wird.

Dass die S9 ab 2018 aufgegeben und 2030 wieder ins S-Bahnnetz integriert werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Die Anschlussqualität mindestens in Olten oder Sissach ist zu optimieren, womit der heute schlechte Kostendeckungsgrad steigen wird. Für den schlechten Kostendeckungsgrad verantwortlich sind zudem die HVZ-Parallelfahrten der Linie 108. Es ist deshalb der aggregierte Kostendeckungsgrad beider Linien zu beurteilen.

Zur Kosteneinsparung propagiert die SP einen Komfort- anstatt Angebotsabbau durch die Verlängerung der Betriebsdauer der eingesetzten Busse von 10 auf 12 Jahre (jährliche Kosteneinsparung bei den 100 Bussen von BLT und AAGL von CHF 0.5 – 0.85 Mio.) Zudem erwartet die SP, dass Busleistungen ausgeschrieben werden, falls durch Benchmarking vergleichsweise hohe Betriebskosten entdeckt werden. Bei der Tramlinie 17 (Margarethenstich) könnte auf das Samstagangebot verzichtet werden. Mit verstärkten Investitionen in die Fahrplanstabilität können die Betriebskosten ebenfalls wesentlich verringert werden. Auch hier erwartet die SP gezielt Vorschläge in der Landratsvorlage.

Eine moderate Tarifierhöhung ist für die SP aufgrund der Angebotsverbesserungen der vergangenen Jahre denkbar. Die Streichung der U-Abo-Subventionen wird aber kategorisch abgelehnt. Auf die erneute Erhebung des Nachtzuschlags ist ebenfalls zu verzichten.

Um die Verkehrsprobleme des Industrie- und Gewerbeareals Bachgraben in Allschwil nachhaltig zu lösen, braucht es eine baldige Vorlage für eine Trammerschliessung. Aus Sicht SP ist es widersprüchlich, das Busangebot Neuweilerstrasse–Letten nach nur einem Betriebsjahr mangels Nachfrage wieder zu reduzieren und gleichzeitig eine Tramverlängerung bis Letten anzustreben. Die SP erwarten, dass dieser Schritt in der Vorlage an den Landrat nachvollziehbar begründet wird. Zudem fordert die SP, dass das Buskonzept Pratteln–Rheinfelden zumindest teilweise bereits im 8. GLA umgesetzt wird.

Grüne-Unabhängige

Die Grünen-Unabhängigen lehnen den GLA in der vorliegenden Form ab. Er beinhaltet einschneidende und spürbare Sparmassnahmen im ÖV, die nicht realisiert werden sollten (zum Beispiel die Streichung des Wochenendangebotes auf den Linien 91, 92 und 93). Dies würde dazu führen, dass gerade ländliche Gegenden noch mehr vom städtischen Zentrum abgeschnitten werden. Sowohl für ältere Personen, die kein Auto mehr fahren, als auch für junge Leute, die am Wochenende kulturellen Tätigkeiten in Basel nachgehen möchten, wäre dies ein grosser Nachteil. Eine Konsequenz davon wäre der erhöhte Gebrauch des MIV, der zu ökologischen Belastungen führt.

Auch die erwogene Aufhebung der U-Abo-Subventionen lehnen die Grünen-Unabhängigen vehement ab.

Die Grünen-Unabhängigen befürworten einen gut ausgebauten ÖV, da dieser das Leben in und um Basel attraktiv macht. Auch Strecken, die isoliert betrachtet nicht selbsttragend sind, sollten beibehalten werden, da dies gerade für Schulkinder oder ältere Personen aus abgelegenen Ortschaften einen grossen Mehrwert mit sich bringt.

FDP. Die Liberalen

Die FDP ist mit den Zielsetzungen, den allgemeinen Grundsätzen der Angebotsgestaltung und den Handlungsschwerpunkten einverstanden. Sie begrüsst insbesondere, dass Verbesserungen ohne Kostenzunahme wie beispielsweise die Angebotsoptimierungen in Allschwil erreicht werden können.

Die FDP schlägt einen fixen Kostendeckungsgrad von 25 % vor, unter welchem Linien nicht in den GLA aufgenommen werden (statt 25 % – 30 %).

Die FDP ist damit einverstanden, das Angebot auf den Linien 91, 92 und 93 auf das Grundangebot zu reduzieren. Die FDP befürwortet auch die Umstellung der S9 auf Busbetrieb. Bei Ersatz des Bahnbetriebs durch Bus wird das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht. Mit der Umstellung können für die Gemeinden im Tal bessere Verbindungen, näher bei der Bevölkerung, angeboten werden. Es gilt jedoch, eine gute Verbindung Läfelfingen–Olten weiterhin sicherzustellen.

Der Kostendeckungsgrad des ÖV ist zu verbessern. Hierzu kann sich die FDP insbesondere folgende Massnahmen vorstellen: Streichung Subventionen U-Abo, Tarifierhöhungen, Wiedereinführung des Nachtzuschlags, Kosten der Leistungserbringung reduzieren, Pilot für alternative Tarifstrukturen, Pilot für alternative und neuartige kostengünstigere ÖV-Lösungen auf Routen mit tiefem Kostendeckungsgrad wie Ruftaxis, Carsharing mit beispielsweise Ausrichtung eines Globalbeitrags an die betroffenen Gemeinden.

Evangelische Volkspartei (EVP)

Die EVP ist mit den Zielsetzungen (insbesondere Planungsgrundsätzen), der klar strukturierten Angebotsgestaltung sowie den Handlungsschwerpunkten grossmehrheitlich einverstanden. Der mittelfristig angestrebte 15'-Takt auf der S-Bahn wird die Attraktivität des ÖV steigern. Gleichzeitig sind auch auf den anschliessenden Linien Taktverdichtungen zu prüfen, wo sinnvoll einzuführen und die nötigen Mittel dazu bereit zu stellen. Die umweltpolitischen Ziele sollen auch in ländlichen Gegenden Beachtung finden. Wenn das Angebot reduziert wird, steigt der MIV.

Bei allen ÖV-Angeboten ist grundsätzlich noch stärker auf folgendes zu achten: Integration Schülertransportbedürfnisse, optimale Anschlusssituationen an regionalen Knotenpunkten und stärkere Entflechtung von IV und ÖV in den Agglomerationen (eigene ÖV-Fahrspuren).

Die einzelnen Optimierungen sind durchdacht und auf die bestehenden Bedürfnisse angepasst (aufgeführte Harmonisierung Wochenendbetrieb). Für ÖV-Benutzer ist es nicht relevant, ob eine Linie im GLA aufgenommen ist oder nicht. Sie möchten ein attraktives und sinnvoll eingebundenes ÖV-Netz benutzen können. Es ist daher aus Sicht der EVP wichtig, bestehende und weiterbetriebene Linien im GLA aufzuführen – egal wie das Angebot aussieht. Zudem sollten bei Linien mit sehr schlechtem Kostendeckungsgrad die betroffenen Gemeinden die Möglichkeit erhalten, weitere Kurspaare dazu zu kaufen, um die Linie über das Grundangebot hinaus fahren zu lassen.

Die vorgeschlagenen Angebotsreduktionen auf den Linien 91, 92 und 93 sind aus Sicht EVP aufgrund des Angebotsdekrets ein logischer und konsequenter Schritt. Die betroffenen Gemeinden und Schulen müssen in die Angebotsplanung zwingend eingebunden werden.

Mit der Umstellung der S9 auf Busbetrieb ist die EVP einverstanden. Eine Bahnlinie mit einer so tiefen Auslastung zu betreiben, macht im Blick auf die Infrastrukturkosten und die Beschaffungs- und Unterhaltskosten des Rollmaterials wenig Sinn. Ein weiterer Pluspunkt ist sicher, dass mit der neuen Linienführung die Dörfer direkt bedient werden. Nachteilig wirken sich die längeren Fahrzeiten und der Komfort aus.

Die EVP sieht die Notwendigkeit, entstehende Kosten auf den Nutzer abzuwälzen. Eine Tarifierhöhung im Zusammenhang mit der Teuerung macht Sinn. Da das U-Abo für alle gleich viel kostet (egal welche Strecken gefahren werden), kann einer Tarifierhöhung für die Abonnenten nur zugestimmt werden, wenn auch alle einen angebotsseitigen Mehrnutzen haben.

Die mittelfristigen Taktverdichtungen auf den S-Bahnlinien sowie die Weiterentwicklung des Tramnetzes werden begrüsst, auch wenn die lange Umsetzungszeit der Tramprojekte bedauert wird. Auch mit den für den 9. GLA geplanten Handlungsräumen für den Busverkehr ist die EVP einverstanden.

Insgesamt ist der Vernehmlassungsentwurf aus Sicht EVP zu stark von Sparmassnahmen geprägt. Durch die Angebotsreduktion in ländlichen Gebieten wird der Modal Split negativ beeinflusst. Die Gesellschaft kann sich aufgrund der zunehmenden Mobilität eine solche Verschiebung im Modal Split nicht leisten. Die Sparmassnahmen sind nur kurzfristige Entlastungen. Um den Kanton vor zunehmenden Verkehrsengpässen zu schützen, muss vermehrt in den ÖV investiert werden.

Christlichdemokratische Volkspartei (CVP)

Die CVP ist mit den Zielsetzungen, den Grundsätzen zur Angebotsgestaltung sowie den Handlungsschwerpunkten einverstanden. Ziel muss es sein, die qualitative Stärke des ÖV-Angebotes aufrecht zu erhalten und die Finanzziele mit dem Abbau von unattraktiven und kostenintensiven Angeboten zu erreichen. Unter diesem Aspekt gilt es unter anderem, eine Zonierung des U-Abos zu unterbinden.

Die CVP begrüsst, dass vorgängig die Gemeinden durch die Workshops in die Erarbeitung des Angebotskonzeptes eingebunden wurden. Sie würde es begrüssen, wenn aber noch vermehrt Angebote der Gemeinden (wie zum Beispiel Ortsbusse oder Ruftaxis) die vielseitigen Bedürfnisse abdecken würden.

Ein zweiter Schnellzug im Laufental und somit auch der Ausbau der Bahnstrecke auf Doppelspur ist für die CVP zwingend. Die Umsetzung des Margarethenstiches soll prioritär behandelt werden, denn die Anbindung des Leimentals direkt an den Bahnhof beinhaltet nicht nur eine attraktive Fahrzeitverkürzung, sondern auch eine wesentliche Entlastung der Achse Theater-Aeschenplatz in der Stadt Basel.

Die CVP ist damit einverstanden, dass die geforderten Sparmassnahmen mit der konsequenten Umsetzung des Angebotsdekrets erzielt und deshalb das Angebot auf den Linien 91, 92 und 93 auf das Grundangebot reduziert und die S9 auf Busbetrieb umgestellt werden soll.

Die CVP ist im Grundsatz mit der Tarifpolitik einverstanden. Die Aufhebung der U-Abo-Subventionen ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht mehrheitsfähig.

Die CVP ist mit der aufgezeigten Weiterentwicklung des schienengebundenen Regionalverkehrs einverstanden und unterstützt vor allem das Projekt Herzstück. Die Schienenanbindung EAP ist für den Kanton Basel-Landschaft aber zweitrangig. Umsteigefrei ist der Flughafen auch mit der Bahnanbindung nur für wenige erreichbar, weshalb die CVP weiterhin für eine attraktive Busanbindung plädiert.

Die aufgezeigte Tramentwicklung wird unterstützt, wobei mit einer hohen Priorität die Tramverbindung in das Gebiet Salina Raurica weiterbearbeitet werden muss. Aus Sicht CVP fehlt in der Planung die Tramanbindung des linksufrigen Bachgrabengebietes in Allschwil (Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung).

Die für den 9. GLA vorgeschlagenen Handlungsfelder im Bereich Bus erachtet die CVP als zweckmässig, weist aber darauf hin, dass eine attraktive Buslinie nur dann funktioniert, wenn die Busse möglichst ungehindert auf den Strassen vorwärtskommen und eine hohe Fahrplanstabilität aufweisen. Auch eine Überprüfung bzw. Optimierung der Nachtnetzlinien erscheint sinnvoll, wobei ein weiterer Ausbau nur erfolgen kann, wenn dieser kostendeckend ist.

Insgesamt ist die CVP überzeugt, dass mit der Umsetzung des 8. GLA die Attraktivität des ÖV erhalten bleibt und aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens beim IV trotz den Sparmassnahmen der Umsteigeeffekt bzw. der Auslastungsgrad nochmals erhöht werden kann.

Bürgerlich Demokratische Partei (BDP)

Der Kanton muss sparen. Auch der ÖV ist davon betroffen. Die BDP sieht dies zumeist auch ein. Wo sich sinnvolle Sparmassnahmen anbieten, dort sollen sie auch durchgeführt werden. Gemeint ist die nachhaltige Angebotsreduzierung von Strecken mit niedrigem Kostendeckungsgrad. Beim vorliegenden GLA muss der Kanton nach Meinung der BDP jedoch bei folgenden Punkten nochmals nachbessern:

- Eine Angebotsreduzierung der Buslinien 91 und 92 ist sinnvoll, es muss aber eine schnelle Verbindung nach Liestal garantiert werden können
- Das Einsparen des «Läufelfingerlis» kommt für die BDP nicht in Frage, vor allem weil die Bahninfrastruktur bereits vorhanden ist. Statt die Einstellung der Bahnverbindung ein weiteres Mal zu forcieren, sollte der Kanton ernsthafte Gespräche mit den Bahnbetreibern und den Nachbarkantonen über eine Verlängerung der S-Bahnstrecke führen, um den Kostendeckungsgrad zu erhöhen.

Positiv anzumerken sind sowohl die kostenneutralen Optimierungen, als auch die Aufhebung der unnötigen Samstag-Morgen-Kurse.

Für die Zukunft anzumerken ist: Der Ausbau des ÖV in Gebieten mit starken Entwicklungsperspektiven (Salina Raurica, Leimental) darf trotz der schlechten finanziellen Lage des Kantons nicht verschleppt werden. Die notwendigen Investitionen müssen zeitnah getätigt werden. Ausserdem darf der Fokus beim ÖV nicht ausschliesslich auf der finanziellen Sphäre verbleiben. Umwelt (U-Abo) und Unfall-/Alkoholprävention (kein Nachtzuschlag) sind ebenso wichtig und sollen bei den Planungen unbedingt mitberücksichtigt werden.

Schweizerische Volkspartei (SVP)

Der ÖV wurde gegenüber dem MIV in den vergangenen Jahrzehnten regelmässig krass bevorzugt. Die SVP setzt sich mit Nachdruck für die gleichwertige Behandlung von privatem und öffentlichem Verkehr ein. Massgebend sind dabei einzig die Kriterien der Wirtschaftlichkeit und Effizienz sowie der Nachfrage seitens der Verkehrsbenützer. Jeder Verkehrsträger muss sich zumindest mittelfristig ohne staatliche Subventionen finanzieren können. Die SVP verlangt deshalb, dass auch beim ÖV ein höherer Kostendeckungsgrad verbindlich eingefordert wird, was letztlich auch entsprechende Erhöhungen der Tarife einschliesst. Zudem macht es die finanziell schwierige Situation des Kantons unabdingbar, bei der Erteilung des 8. GLA im Bereich des ÖV konsequent das Notwendige vom Wünschbaren zu unterscheiden.

Bei den Zielsetzungen vermisst die SVP die Verankerung einer liberalen und auf Wirtschaftlichkeit ausgerichteten Verkehrspolitik. Beispielsweise ist die formulierte Zielsetzung "Der Verkehr ist auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern, um ein Umsteigen vom MIV zu fördern" falsch. Der Kanton muss die Zielsetzung verfolgen "die freie Wahl der Verkehrsmittel für die Bevölkerung und die Wirtschaft ungeschmälert und ohne Fehlanreize zu gewährleisten".

Hingegen unterstützt die SVP das Finanzziel, die Beteiligung der Nutzer an den Kosten des ÖV zu steigern, dies allerdings konsequent und wenn nötig auch in einem substanziellen Ausmass. Die zur Entlastung des Staatshaushaltes erforderlichen Tarifierhöhungen werden vorbehaltlos unterstützt. Dass teuerungsbedingte und durch Angebotsausbauten bewirkte Mehrkosten zwingend durch Sparmassnahmen und Mehreinnahmen kompensiert werden müssen, ist aus Sicht SVP zwingend.

Die SVP unterstützt die angestrebte Modifikation der Gliederung der Betriebszeiten gemäss dem realen heutigen Verkehrsverhalten. Die SVP beantragt, dass das Minimalangebot im Grundangebot von 9 auf 6 Kurspaare reduziert, das Angebotsdekret entsprechend revidiert und dem Landrat eine entsprechende Vorlage unterbreitet wird.

Die aufgezeigten Angebotsverbesserungen sind sachlich vertretbar, mit der folgenden Ausnahme: Die Aufstufung der Linien 65, 112 und 114 ins Hauptangebot wird abgelehnt.

Die SVP befürwortet in aller Deutlichkeit das regierungsrätliche Bestreben, die notwendigen Sparmassnahmen mit der konsequenten Anwendung des Angebotsdekrets zu verwirklichen und das Angebot auf Linien mit einem Kostendeckungsgrad unter 25 – 30 % auf das minimale Grundangebot zu reduzieren. In diesem Zusammenhang wird auch die Angebotsreduktion auf den Linien 91, 92 und 93 befürwortet. Ebenfalls stimmt die SVP angesichts der Fakten und dem Sparzwang der Umstellung der S9 auf Busbetrieb zu.

Zwecks unumgänglicher Sanierung des Finanzhaushalts beantragt die SVP die Umsetzung der folgenden zusätzlichen Sparmassnahmen im Bereich des ÖV: Der im Angebotsdekret stipulierte Grenzwert von 25 % – 30 % für den Kostendeckungsgrad ist auf angemessene 35 % zu erhöhen und sämtliche Linien mit einem derzeitigen Kostendeckungsgrad von unter 35 % sind so bald als möglich einer fundierten und kritischen Überprüfung auf kostensenkende Massnahmen zu unterziehen (insbesondere diejenigen Linien, deren Angebot im 2015 vom Bund als zu hoch bewertet wurde).

Die SVP befürwortet die skizzierten Grundzüge der Tarifpolitik. Es ist unabdingbar, dass sich die Nutzer gemäss dem Verursacherprinzip an den steigenden Kosten des ÖV massgeblich beteiligen. Ebenso befürwortet wird die Abschaffung der U-Abo-Subventionen und das Vorhaben, dass nach Vorliegen der ersten Ergebnisse der TNW-Besteller-Strategie während des 8. GLA weitere Tarifierhöhungen einzuleiten sind.

Die in der Vernehmlassungsvorlage dargestellten Weiterentwicklungen von Bahn, Tram und Bus nimmt die SVP zur Kenntnis.

9.5 Verbände und andere Organisationen

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Nordwestschweiz (IGöV)

Mit den allgemeinen Planungsgrundsätzen und den Handlungsschwerpunkten ist die IGöV einverstanden. Um den Zugang zum ÖV zu erleichtern, ist ein einfacher und unkomplizierter Bezug

von Fahrausweisen im Gebiet des TNW unabdingbar. Ebenfalls fordert die IGöV, dass möglichst schnell auch für den grenzüberschreitenden Nahverkehr einfache und verständliche Ticketlösungen angeboten werden.

Die IGöV unterstützt den Vorschlag für die neue Gliederung der Betriebszeiten gemäss dem effektiven, heutigen Verkehrsverhalten.

Für die IGöV wäre es hilfreich, wenn im Vernehmlassungsentwurf Angaben zu finden wären, welche der einzelnen Ergebnisse aus den Workshops weiterverfolgt und umgesetzt werden und welche nicht.

Mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen ist die IGöV einverstanden. Insbesondere begrüsst sie die vorgesehene Inbetriebnahme des Margarethenstichs per Dezember 2020.

Die vorgesehene konsequente Umsetzung des Angebotsdekrets, wonach Linien mit einem Kostendeckungsgrad von 25 % – 30 % auf das minimale Grundangebot reduziert werden, erachtet die IGöV als falsch. Dieser Ansatz widerspricht ganz klar den Zielsetzungen dieses GLA. Die IGöV fordert die Überprüfung des Kriteriums Kostendeckungsgrad, welches aktuell als einziges zur Ermittlung des Angebots angewendet wird. Dementsprechend lehnt die IGöV auch die Reduktion des Angebots auf den Linien 91, 92 und 93 auf das Grundangebot entschieden ab und fordert die Prüfung von alternativen ÖV-Modellen (Rufbus, Ruftaxi, Bürgerbus etc.), welche auch an Wochenenden ein minimales ÖV-Angebot sowohl für die Bewohner als auch für Besucher sicherstellen können. Auch die Umstellung der S9 auf Busbetrieb wird entschieden abgelehnt.

Zur Nutzung von Synergien und damit auch Kosteneinsparungen erachtet die IGöV eine engere Zusammenarbeit zwischen BVB und BLT im Tram- und Busbereich als prüfenswert. Auch könnten mit Infrastrukturmassnahmen der Busfahrplan stabilisiert und damit nachhaltig Betriebskosten eingespart werden.

Isolierte Tarifierhöhungen im TNW ohne gleichzeitige Erhöhungen der Tarife im direkten Verkehr, die angestrebte Wiedereinführung des Nachtzuschlags sowie die Streichung der U-Abo-Subventionen lehnt die IGöV strikte ab.

Die vorgesehenen Entwicklungen im Regionalverkehr unterstützt die IGöV, insbesondere die Verdichtungen der S-Bahnen von Basel SBB nach Liestal, Rheinfelden und Aesch zum 15'-Takt. Bezüglich des Herzstückes wird eine rasche Klärung der Linienführung gefordert, damit die notwendigen Unterlagen im Rahmen des STEP 2030 Prozesses fristgerecht und vollständig eingereicht werden können.

Interessengemeinschaft Senioren Baselland (IGSBL)

Die IGSBL ist mit den Zielsetzungen, den allgemeinen Grundsätzen der Angebotsgestaltung, den Handlungsschwerpunkten, den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen, den Grundzügen der Tarifpolitik sowie den in Aussicht gestellten Angebotsverbesserungen über den 8. GLA hinaus einverstanden. Generell wünscht die IGSBL, dass die Zugänge zum ÖV für die Fussgänger und Autofahrenden verbessert werden (Behinderte).

Die vorgesehene konsequente Umsetzung des Angebotsdekrets zur Erreichung der Sparvorgaben lehnt die IGSBL ab, weil dadurch Einwohner kleinerer Gemeinden benachteiligt werden. Zur Angebotsreduktion auf den Linien 91, 92 und 93 äussert sich die IGSBL nicht. Die Umstellung der S9 auf Busbetrieb wird aber eher abgelehnt.

Handelskammer beider Basel (HKBB)

Bei der Entwicklung der Mobilität wird bei den Planungsgrundsätzen und Zielen zu einseitig auf den ÖV fokussiert. ÖV und MIV müssen sich beide optimal entwickeln können. Vor dem Hintergrund der sich rasch wandelnden Mobilitätsformen (z.B. Carsharing) ist es strategisch falsch, nur auf den ÖV zu setzen. Dies muss im GLA sinngemäss festgehalten werden.

Dass zur Entlastung des Finanzbudgets gezielt Tarifierhöhungen angeordnet werden, wird begrüsst. Dass zur Erhöhung der Betriebsstabilität des strassengebundenen ÖV die Busse Eigenstrassen bzw. separate Busspuren erhalten sollen, lehnt die Handelskammer jedoch entschieden ab, wenn dafür MIV-Kapazitäten reduziert werden sollen. Separate Trassen/Spuren machen höchstens dann Sinn, wenn dafür zusätzliche Spuren gebaut werden.

Die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen werden von der Handelskammer befürwortet. Die vorgesehene, konsequente Umsetzung des Angebotsdekrets zur Erreichung der Sparvorgaben wird ebenfalls befürwortet, wenn die Grundsätze des Service Public eingehalten werden. Mit der Angebotsreduktion auf den Linien 91, 92 und 93 ist die Handelskammer einverstanden. Die Umstellung der S9 auf Busbetrieb soll bei nächster Gelegenheit erneut überprüft werden. Die Idee eines durchgängigen Busangebots Sissach-Läufelfingen-Olten wird unterstützt.

Es ist richtig, dass sich die Nutzer an den steigenden Kosten des ÖV beteiligen und dass ein höherer Kostendeckungsgrad im TNW erreicht werden soll. Die Handelskammer fordert, dass im Rahmen des TNW auch grenzüberschreitende Tarife erarbeitet werden, die für die Benutzer attraktiv und leicht verständlich sind.

Die aufgezeigten Angebotsentwicklungen über den 8. GLA hinaus – insbesondere die damit verbundenen Infrastrukturprojekte – werden von der Handelskammer ausdrücklich unterstützt.

Pro Bahn Schweiz – Sektion Nordwestschweiz

Pro Bahn ist mit den Grundsätzen der Angebotsgestaltung und den Angebotsoptimierungen weitgehend einverstanden.

Die Umstellung der S9 auf Busbetrieb wird grundsätzlich abgelehnt. Der Kanton Basel-Landschaft soll nicht an der Regio-S-Bahn Basel / Trinationalen S-Bahn Basel Trireno Abbau betreiben.

Auch die vorgesehene, konsequente Umsetzung des Angebotsdekrets zur Erreichung der Sparvorgaben lehnt Pro Bahn ab. Der Kostendeckungsgrad darf nicht das allein entscheidende Merkmal sein. Dies gilt somit auch für die Linie 91, 92 und 93, die zudem auch noch eine touristische Bedeutung haben. Weitere Effizienzsteigerungen und Kosteneinsparungen könnten aus Sicht Pro Bahn mit der Ausschreibung von Leistungen erzielt werden.

Mit der aufgezeigten Tarifpolitik ist Pro Bahn grundsätzlich mehr oder weniger einverstanden, Die U-Abo-Subventionen dürfen aber auf keinen Fall aufgehoben werden.

Die aufgezeigten Angebotsentwicklungen im Schienenverkehr (Bahn und Tram) über den 8. GLA hinaus werden von Pro Bahn mehrheitlich befürwortet.

Verkehrs-Club der Schweiz – Sektion beider Basel (VCS)

Der VCS unterstützt den 8. GLA dort, wo Massnahmen zu Ausbau und Förderung des ÖV vorgeschlagen werden. Die vorgeschlagenen Verbesserungen stellen das absolute Minimum

dar. Der VCS schlägt vor, weitere Massnahmen, welche erst auf den 9. GLA hin oder später angedacht sind, vorzuziehen.

Die vorgeschlagenen Sparmassnahmen bei den Buslinien 91, 92, 93 (Fahrplanausdünnungen, Streichung Wochenend-Angebot) sowie die Umstellung der S9 auf Busbetrieb werden dezidiert abgelehnt. Für die S9 werden Verbesserungen bei den Anschlüssen in Sissach und Olten verlangt.

Die deutliche Verschlechterung des Kostendeckungsgrades bei der Buslinie 113 soll auf die Gründe analysiert und es sollen gegebenenfalls Verbesserungen vorgenommen werden. Dass die Linie mit 44 % deutlich über einem Deckungsgrad von 25 % – 30 % liegt, soll kein Grund sein, dem allfälligen Niedergang zuzuschauen.

Für den gesteigerten Kostendeckungsgrad der Buslinie 118, obwohl keine Angebotsverbesserungen vorgenommen wurden, sollen die Gründe sorgfältig eruiert werden.

Der VCS lehnt die Kürzung/Aufhebung der U-Abo-Subventionierung und eine allfällige zukünftige Wiedereinführung des Nachtzuschlages ab. Der VCS schlägt dringend vor, die Knoten Olten und Delémont in das TNW-Gebiet aufzunehmen und damit neue Pendlerpotenziale zu erschliessen.

Der VCS fordert konkrete Massnahmen (wie, wo) zur Förderung der kombinierten Mobilität, insbesondere B+R, wie auch periphere P+R-Anlagen.

Seniorenverband Nordwestschweiz (SVNW)

Die SVNW ist mit den Zielsetzungen, den allgemeinen Grundsätzen der Angebotsgestaltung, den Handlungsschwerpunkten, den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen, den Grundzügen der Tarifpolitik sowie den in Aussicht gestellten Angebotsverbesserungen über den 8. GLA hinaus einverstanden.

Die vorgesehene, konsequente Umsetzung des Angebotsdekrets zur Erreichung der Sparvorgaben wird bejaht. Zur Angebotsreduktion auf den Linien 91, 92 und 93 und zur Umstellung der S9 auf Busbetrieb äussert sich der SVNW nicht.

Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG)

Der VBLG äussert sich nicht zu den konkret vorgeschlagenen Angebotsveränderungen (Sache der Gemeinden).

Bei allem Verständnis für die generellen Sparanstrengungen des Regierungsrates hegt der VBLG aber starke Zweifel, dass solche im ÖV angebracht sind. Aus gesamtheitlichen Erwägungen ist es kaum zielführend und wohl auch wenig zukunftsgerichtet, die Erschliessung von Gemeinden durch den ÖV im vorgesehenen Umfang abzubauen und damit die bescheidenen Möglichkeiten jener Gemeinden, denen aus raumplanerischen Gründen keine relevante Siedlungsentwicklung mehr zugebilligt wird, zusätzlich einzuschränken. Würde man diese Strategie konsequent weiterverfolgen, wäre es wohl bloss eine Frage der Zeit, bis alle Linien im ländlichen Raum auf das Grundangebot und das heisst auf ein absolutes Minimum reduziert wären.

Verein Pro Hauensteinbahn

Die Umstellung der S9 auf Busbetrieb wird vehement abgelehnt.

Verein für eine umweltgerechte Bahn / VUB Ittingen

Neben betrieblichen Optimierungsmassnahmen und HVZ-Verdichtungen auf der S3 Basel–Olten nimmt der VUB zur Umstellung der S9 auf Busbetrieb und zu den Tarifen Stellung.

Die vorgeschlagene Umstellung der S9 auf Busbetrieb ist zu überdenken. Bereits jetzt soll eine Durchbindung der Linie Olten–Läufelfingen–Sissach–Basel geprüft werden. Mit einer Gleisverbindung im Bahnhof Sissach von Bahnstrecke 1 in Richtung Läufelfingen könnte eine Einbindung in die Stammlinie Basel–Olten erreicht und allenfalls der Kostendeckungsgrad gesteigert werden.

Die tarifpolitischen Ziele, die Tarife regelmässig im Rahmen der Teuerung anzupassen und die Beteiligung der Nutzer an den Kosten für den ÖV in einem angemessenen Rahmen zu steigern, erachtet der VUB als einen besseren Ansatz, als die Subventionen auf einen Schlag zu streichen.

10 Abkürzungsverzeichnis

AAGL	Autobus AG Liestal
Angebotsdekret	Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr, SGS 483.1
ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, SR 745.16
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLT	Baselland Transport AG
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
EAP	EuroAirport
FABI	Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur
GLA	Genereller Leistungsauftrag
HVZ	Hauptverkehrszeit
KUZU	Kundenzufriedenheits-Umfrage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, SGS 480
RPV	Regionaler Personenverkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SGS	Systematische Gesetzessammlung des Kantons Basel-Landschaft
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TU	Transportunternehmen
VBLG	Verband Basellandschaftlicher Gemeinden
WB	Waldenburgerbahn AG

11 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 15. November 2016

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Thomas Weber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

- ⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

12 Anhang

12.1 Zusammenstellung der "ÖV-Linien und deren Zuordnung"

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"						
Linie		Angebotsbereich ¹⁾	Fahrgäste im stärksten QS ²⁾ 2017	Angebot 2017 Anzahl Kurspaare		
				Mo-Fr	Sa	So
Normalspurlinien:						
S1	Basel - Frick/Laufenburg	A	13'256	45	40	40
S3	Basel - Laufen - Delémont	A	18'334	43	41	41
S3	Basel - Olten	A	16'695	42	40	40
S9	Sissach - Olten	A	846	21	18	18
Tram - und Schmalspurlinien:						
10	Basel - Dornach	A	12'570	144	129	99
10	Basel - Ettingen - Flüh - Rodersdorf	A	17'364	150	134	104
17	Basel - Ettingen	A	3'336	41	28	0
11	Basel - Aesch	A	21'026	164	129	101
19	Liestal - Waldenburg	A	4'500	48	36	31

Linie		Angebotsbereich ¹⁾	Angebot 2017 Anzahl Kurspaare	
			Fr/Sa	Sa/So
Nachtnetzlinien:				
SN1	Basel - Möhlin	B	3	3
SN3	Basel - Laufen	B	3	3
SN3	Basel - Gelterkinden	B	3	3
N10	Theater - Ettingen	B	3	3
N11	Theater - Reinach Süd	B	3	3
N14	Barfusserplatz - Pratteln	B	3	3
N23	Theater - Schönenbuch	B	2	2
N26	Theater - Rodersdorf	B	2	2
N27	Theater - Pfeffingen	B	2	2
N28	Theater - Arisdorf	B	2	2
N30	Dornach - Bretzwil	B	1	1
N42	Laufen - Zwingen - Dittingen	B	2	2
N43	Laufen - Liesberg	B	2	2
N51	Liestal - Lupsingen - Büren	B	2	2
N52	Liestal - Reigoldswil	B	2	2
N53	Liestal - Waldenburg	B	2	2
N54	Waldenburg - Langenbruck	B	2	2
N55	Lampenberg - Ramlinsburg - Bennwil	B	2	2
N60	Sissach - Eptingen - Läuelfingen	B	2	2
N61	Sissach - Wintersingen - Häfelfingen	B	2	2
N63	Gelterkinden - Kienberg	B	2	2
N64	Gelterkinden - Zeglingen - Oltingen	B	2	2
N65	Gelterkinden - Rheinfelden	B	2	2

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

²⁾ Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Vereinbarung

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"						
Linie	Angebotsbereich ¹⁾	Fahrgäste im stärksten QS ²⁾ 2017	Angebot 2017			
			Anzahl Kurspaare			
			Mo-Fr	Sa	So	
Buslinien:						
37	Bottmingen - Aeschenplatz	A	1'555	30	0	0
47	Bottmingen - Muttenz	A	1'724	76	74	74
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	A	1'652	68	66	49
61	Allschwil - Oberwil	B	1'007	52	37	16
62	Biel-Benken - Dornach-Arlesheim	B	899	39	28	0
63	Dornach-Arlesheim - Muttenz	B	396	28	28	0
64	Arlesheim - Allschwil	A	1'680	65	37	37
65	Pfeffingen - Dornach-Arlesheim	A	1'084	48	28	17
68	Flüh - Aesch	B	606	31	19	14
69	Flüh - Mariastein - Burg (- Laufen)	B	530	27	20	16
70	Liestal - Reigoldswil	A	3'117	48	35	33
71	Liestal - Reigoldswil	B	496	14	9	4
72	Liestal - Lupsingen - Büren	A	1'599	39	29	18
75	Frenkendorf - Füllinsdorf	B	827	67	34	24
76	Lausen - Liestal	B	1'125	38	37	24
78	Lausen - Liestal - Frenkendorf	B	1'193	37	35	25
80	Basel - Niederschöntal	B	1'635	27	25	0
	Niederschöntal - Liestal			39	37	24
81	Basel - Liestal	A	1'797	36	33	26
82	Chästeli - Pratteln - Zentrum Grüssen	B	78	27	27	23
83	Pratteln - Liebrüti	A	1'233	32	31	14
	Liebrüti - Arisdorf - Liestal			27	20	14
91	Bretzwil - Reigoldswil	B	169	19	0	0
	Reigoldswil - Waldenburg			9	0	0
92	Hölstein - Bennwil	B	131	19	0	0
93	Lampenberg - Ramlinsburg	B	93	22	0	0
	Ramlinsburg - Lausen			14	0	0
94	Waldenburg - Balsthal	B	723	28	22	17
100	Gelterkinden - Rheinfelden	A	1'506	38	30	22
101	Gelterkinden - Wegenstetten	B	264	10	5	3
102	Gelterkinden - Kienberg	A	994	31	23	22
103	Gelterkinden - Oltingen	B	755	28	19	17
104	Gelterkinden - Zeglingen	B	601	26	18	16
105	Sissach - Gelterkinden	B	218	14	9	9
106	Sissach - Wintersingen	B	325	16	14	10
107	Sissach - Eptingen	A	2'046	40	22	18
108	Sissach - Thümen	B	798	22	17	16
	Thümen - Wittinsburg			15	9	0
109	Rümlingen - Häfelfingen	B	94	9	0	0
111	Laufen - Nunningen	A	1'688	37	32	26
	Nunningen - Büren - Liestal	B		19	14	13
112	Laufen - Kleinlützel	A	1'382	31	19	16
	Kleinlützel - Roggenburg	B		9	6	6
113	Laufen - Mariastein	B	100	0	0	4
114	Laufen - Bärschwil	A	916	28	19	16
115	Zwingen - Passwang - Balsthal	A	1'633	36	32	17
116	Grellingen - Seewen	B	363	18	14	13
	Seewen - Nunningen			7	0	0
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	B	361	22	15	12
118	Laufen - Liesberg	B	511	21	17	14
119	Laufen - Dittingen	B	422	23	7	7
	Laufen - Blauen (- Zwingen)			10		
	Zwingen - Nenzlingen			14		

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

²⁾ Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Vereinbarung

12.2 Zusammenstellung Finanzprogramm für den 8. GLA

	2017 CHF	2018 CHF	2019 CHF	2020 CHF	2021 CHF
Angebot status quo	56'000'000	56'600'000	57'200'000	57'800'000	58'400'000
neues Rollmaterial	0	0	0	0	0
neue Angebote	0	100'000	100'000	100'000	100'000
Übernahme L 65, 112 und 114 ins Hauptangebot		100'000	100'000	100'000	100'000
Sparmassnahmen	0	-430'000	-430'000	-1'270'000	-1'270'000
Umstellung S9 auf Busbetrieb				-840'000	-840'000
L 91 - 93 Reduktion auf Grundangebot		-430'000	-430'000	-430'000	-430'000
Tarifierhöhungen	0	-1'000'000	-1'000'000	-2'000'000	-2'000'000
TNW Verteilschlüssel		500'000	1'000'000	1'500'000	1'500'000
Abgeltungen total	56'000'000	55'770'000	56'870'000	56'130'000	56'730'000
Abgeltungen Bund RPV	-16'600'000	-16'700'000	-16'800'000	-16'900'000	-17'000'000
Abgeltung Kanton brutto	39'400'000	39'070'000	40'070'000	39'230'000	39'730'000

12.3 Plan über die Linienführung der öffentlichen Verkehrsmittel im Kanton Basel-Landschaft

Wird erst nach dem Landratsbeschluss fertiggestellt und mittels Web-Link zugänglich gemacht.

Landratsbeschluss

über die Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 - 2021

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Dem Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 - 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 2.2.1).
 - 2.2 die Linienführung gemäss Plan (siehe Anhang 12.3).
 - 2.3 die Tarifpolitik gemäss den tarifpolitischen Zielen (siehe Kapitel 6.2.4).
 - 2.4 die Weiterführung des bisherigen Angebotes (siehe Anhang 13.1) und die Ergänzungen gemäss den in Kapitel 6.4 aufgeführten, geplanten Änderungen.
 - 2.5 die Realisierung der Sparmassnahmen (siehe Kapitel 5.5).
 - 2.6 das Finanzprogramm mit folgenden Beträgen an die Abgeltung der ungedeckten Kosten:
2018: CHF 39'070'000
2019: CHF 40'070'000
2020: CHF 39'230'000
2021: CHF 39'730'000
- 3 Ziffer 2.6 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: