

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2010 - 2013

Datum: 10. März 2009

Nummer: 2009-056

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](#)



2009/056

Kanton Basel-Landschaft

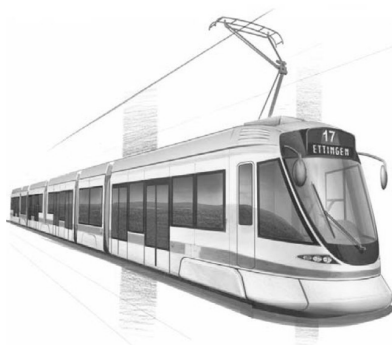
Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2010 - 2013

4.07.20

vom 10. März 2009



Inhalt

1	Zusammenfassung	4
2	Rechtliche Grundlagen	6
3	Begründung	6
4	Ausgangslage	7
4.1	Finanzpolitische Rahmenbedingungen	7
4.2	Angebot und Nachfrage	9
4.3	Erfolgskontrolle des 5. Generellen Leistungsauftrages	16
4.4	Entwicklung der Kostendeckung	22
4.5	Entwicklung der Abgeltung	26
5	Zielsetzungen des 6. Generellen Leistungsauftrages	27
5.1	Stossrichtungen	27
5.2	Ziele der räumlichen Entwicklung	27
5.3	Ziele der Angebotsgestaltung	29
5.4	Kundenanforderungen	31
5.5	Umweltpolitische Ziele	33
5.6	Finanzziele	34
5.7	Qualitätsstrategie	34
6	Genereller Leistungsauftrag 2010 - 2013	37
6.1	Übersicht	37
6.2	Angebotsausbauten	40
6.3	Sparmassnahmen	49
6.4	Tarifpolitik	52
6.5	Finanzprogramm	54
7	Ausblick	57
7.1	7. Genereller Leistungsauftrag 2014 - 2017	57
7.2	Weiterer Ausblick	58
8	Nachhaltigkeit	59
9	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	60
9.1	Kernaussagen	60
9.2	Gemeinden	60
9.3	Nachbarkantone	62
9.4	Verkehrsunternehmen	63
9.5	Parteien, Verbände, Andere	64
10	Parlamentarische Vorstösse	67
11	Glossar	73
12	Abkürzungsverzeichnis	75
13	Antrag	76
14	Anhang	77
14.1	Anhang A: Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"	77
14.2	Anhang B: Zusammenstellung Finanzprogramm für den 6. GLA	79
14.3	Anhang C: Schätzung der Gemeindebeiträge 2010 und 2013	80
14.4	Anhang D: Netzplan des öffentlichen Verkehrs im Kanton BL	86

Beilage: Entwurf eines Landratsbeschlusses

1 Zusammenfassung

Im Generellen Leistungsauftrag (GLA) werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms festgelegt. Er ist alle vier Jahre zu erneuern. Der 5. GLA für den öffentlichen Verkehr läuft Ende 2009 aus. Ziel dieser Vorlage ist die rechtzeitige Erwirkung eines Beschlusses für den 6. GLA mit einer Dauer von Ende 2009 bis Ende 2013 (jeweils per Fahrplanwechsel). Grundlage des GLA ist das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖVG)¹ sowie das dazugehörige Angebotsdekret².

Der 5. GLA war von der Generellen Aufgabenüberprüfung (GAP) geprägt. Unter dem Spardruck waren Angebotsausbauten nur in kleinem Mass möglich. Die im 5. GLA eingeführten Angebotsverbesserungen haben sich bewährt. So hat das mit neuen Fahrzeugen und ausgebauter Haltestelleninfrastruktur ausgerüstete Regio-S-Bahnsystem zu einer deutlichen Nachfragesteigerung geführt. Die nach Schönenbuch verlängerte Buslinie 33 kann ebenfalls als Erfolg bezeichnet werden. Die mit dem 5. GLA realisierten Sparmassnahmen wurden in den letzten Jahren weitgehend rückgängig gemacht.

Mit dem vorliegenden 6. GLA werden weitere Angebotsverbesserungen, aber auch Sparmassnahmen vorgeschlagen. Mit gezielten Angebotsausbauten soll der öffentliche Verkehr weiter gestärkt werden. In der Agglomeration Basel sollen neue Tangentialverbindungen zusätzliche Fahrgastpotenziale erschliessen und den Verkehrsanteil weiter erhöhen. Weiter macht eine erneute Konzeptänderung der SBB im Fernverkehr Richtung Zürich und Luzern Anpassungen beim zubringenden Busnetz im Ergolztal notwendig. Mit gezielten Abbaumassnahmen sollen Überangebote aufgehoben werden.

• **Angebotsverbesserungen**

Die wichtigsten, vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen sind:

- Neue Fahrzeuge und Taktverdichtung auf den Tramlinien 10 und 17

Die BLT muss in den nächsten Jahren die bald 40-jährigen Tramfahrzeuge ersetzen. Gleichzeitig werden zusätzliche Fahrzeuge beschafft, die es ermöglichen, die beiden Linien 10 und 17 ab dem Jahr 2012 zum 7.5-Minutentakt zu verdichten. So können einerseits die heutigen Kapazitätsprobleme im Leimental gelöst werden, andererseits werden die beiden Tramlinien besser ins Taktgefüge von Basel integriert. Mehrabgeltung pro Jahr: CHF 2'315'000.

- Neukonzeption der Buslinien im Leimental

Eine neue Busverbindung zwischen Allschwil und Oberwil schliesst eine Angebotslücke im tangentialen Busverkehr. Dazu führt die Buslinie 64 von Therwil nicht mehr nach Biel-Benken sondern neu über Oberwil nach Allschwil ins Arbeitsplatzgebiet Bachgraben. Die vom Regierungsrat als Probetrieb eingeführte Buslinie 62 wird von Reinach nach Biel-Benken verlängert. So wird die Verbindung zwischen Biel-Benken und Therwil aufrecht erhalten sowie das Angebot zwischen dem Leimental und dem Birseck gestärkt. Mehrabgeltung pro Jahr: CHF 2'175'000.

- Neukonzeption der Buslinien im Birseck

Eine neue Busverbindung zwischen MuttENZ, St. Jakob, Dreispitz, Bruderholzspital und Bottmingen ermöglicht einerseits eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Sport- und Eventstätte St. Jakob, andererseits wird das Bruderholzspital aus dem Ergolztal besser erreicht. Die bisherige Buslinie 63 ist für die Verbindung zwischen MuttENZ und dem Bruderholzspital somit nicht

¹ SGS 480

² SGS 483.1

mehr notwendig und wird vom Bahnhof Muttenz zum Bahnhof Dornach-Arlesheim geführt. Sie schliesst eine Erschliessungslücke im Gewerbegebiet Widen in Arlesheim. Mehrabgeltung pro Jahr: CHF 1'495'000.

- Verlängerung der Buslinie 68 von Ettingen nach Aesch

Mit einer Verlängerung der Buslinie 68 von Ettingen zum Bahnhof Aesch wird eine dritte tangentielle Busverbindung südlich von Basel geschaffen. Sie bindet das hintere Leimental in Aesch an die Regio-S-Bahn an. Mehrabgeltung pro Jahr: CHF 415'000.

- Neukonzeption Regionalbus Liestal und Umgebung

Die Fahrplanänderungen der SBB im Fernverkehr machen eine erneute Anpassung des im Jahr 2005 eingeführten Linienkonzepts notwendig. Das bisherige Konzept bietet zu wenig Flexibilität bei der Fahrplangestaltung, um die Änderungen des SBB-Fahrplans aufzunehmen. Neu werden die beiden Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf halbstündlich an die S-Bahn angebunden und das Fraumattquartier von Liestal durch die Buslinie 80 (Liestal - Pratteln - Basel) erschlossen. Mehrabgeltung pro Jahr: CHF 270'000.

- Weitere Verbesserungen

Neben zahlreichen Verbesserungen durch zusätzlich Fahrten auf bestehenden Linien sind Anpassungen im Busnetz von Ramlingen (CHF 100'000 pro Jahr) sowie Sissach und Böckten (CHF 300'000 pro Jahr) vorgesehen. So wird auf die Entwicklungen in der Siedlungsstruktur reagiert und in Sissach eine Lücke in der ÖV-Erschliessung geschlossen. Die von 2010 bis 2013 vorgesehenen Angebotsausbauten führen zu jährlichen Mehrkosten von rund CHF 8.1 Mio. für Kanton und Gemeinden.

- ***Sparmassnahmen***

Das gesamte bisherige Angebot wurde auf Überangebote geprüft. Es werden einige Sparmassnahmen vorgeschlagen. Die vorgenannten Neukonzeptionen im Busbereich ermöglichen neben den erwähnten Angebotsausbauten auch Angebotsreduktionen auf weniger stark nachgefragten Linienabschnitten. So soll die Buslinie 61 im Dorfzentrum von Oberwil wenden und nicht mehr ins Gewerbegebiet Mühlematt verkehren, wo neu die Buslinie 64 die Erschliessung attraktiver gewährleistet. Die Buslinie 62 wird zwischen Therwil und Biel-Benken weniger oft verkehren als bisher die Buslinie 64. Weiter ist durch die Eröffnung der S-Bahnhaltestelle "Pratteln Salina Raurica" die Verdichtung der Buslinie 70 zwischen Augst und Schweizerhalle mit Anschluss auf die Buslinie 80 nicht mehr notwendig, weshalb die Buslinie 84 auf dem basellandschaftlichen Abschnitt aufgehoben werden soll. Auf einigen Buslinien im oberen Kantonsteil sind einzelne Korrekturen vorgesehen. Durch die Sparmassnahmen kann eine finanzielle Entlastung im Umfang von CHF 315'000 realisiert werden.

- ***Finanzprogramm***

Die Jahreskosten nach Realisierung der obgenannten Massnahmen betragen für Kanton und Gemeinden zusammen CHF 46.5 Mio. im 2010. Gegenüber 2009 (5. GLA) sind sie um CHF 7.9 Mio. höher (+20 %). Bis 2013 steigen die Abgeltungen auf CHF 56.7 Mio. an. Sie sind je zur Hälfte vom Kanton und den Gemeinden zu tragen. 64 % dieser Kostensteigerung werden durch die Erneuerung der Fahrzeugflotte, Verteuerung der Infrastruktur sowie die allgemeine Teuerung verursacht. Die markante Kostensteigerung vom 2011 zum 2012 ist auf den Einsatz des neuen Rollmaterials sowie auf die Taktverdichtung auf den Tramlinien 10 und 17 zurückzuführen.

2 Rechtliche Grundlagen

Die Rechtsgrundlagen für den GLA finden sich im Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 (ÖVG)³. In § 4 Absatz 2 ÖVG ist sein Inhalt 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 Angebotsdekret⁴). 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 Dekret über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsdekret) durch den Landrat festgelegt und beschlossen worden.

3 Begründung

Der 5. GLA im Bereich des öffentlichen Verkehrs läuft Mitte Dezember 2009 aus. Für die nachfolgenden Jahre 2010 bis 2013 muss ein neuer GLA formuliert und dem Landrat zum Beschluss unterbreitet werden.

³ SGS 480

⁴ SGS 483.1

4 Ausgangslage

4.1 Finanzpolitische Rahmenbedingungen

Nachdem die Schweizer Wirtschaft in den Jahren 2004 bis 2007 einen kräftigen Aufschwung verzeichnen konnte, kühlte sich die Konjunktur im vergangenen Jahr merklich ab. Die steigende Zahl der Arbeitsplätze führte zu einer vermehrten Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen. Dies hat es ermöglicht, dass die Transportunternehmen die entstehenden Mehrkosten (Löhne, Treibstoff) durch die Steigerung der Erträge auffangen konnten. Entsprechend musste nicht der gesamte im 5. GLA vorgesehene Finanzrahmen ausgeschöpft werden. Neben der erfreulichen Entwicklung bei der Abgeltungssumme gegenüber den Transportunternehmen (TU), hat sich die Belastung des Kantons und der Gemeinden trotzdem deutlich erhöht. Aufgrund des am 1. Januar 2008 in Kraft getretenen neuen Finanzausgleichs auf Bundesebene (NFA) reduzierte sich der Finanzierungsanteil des Bundes erheblich.

Die erfreuliche Entwicklung der Wirtschaft hat auch den Staatshaushalt positiv beeinflusst. Die Staatsrechnungen haben in den letzten Jahren ausgeglichen oder gar mit einem Überschuss abgeschlossen. In den letzten Monaten haben sich die wirtschaftlichen Aussichten deutlich verschlechtert. Der zu erwartenden Abschwung wird mit einer zeitlichen Verzögerung auch den Staatshaushalt negativ beeinflussen. Entsprechend muss weiterhin auf einen effizienten Einsatz der vorhandenen Finanzmittel geachtet werden. Dabei stehen die positiven Effekte des öffentlichen Verkehrs (effiziente Beförderung von grossen, gebündelten Passagierströmen, Entlastung der Strassen) in einem permanenten Spannungsfeld mit den zur Verfügung stehenden Mitteln.

Die Finanzkrise hat zu einer Wirtschaftskrise geführt. Die Konjunkturlage hat sich im 3. und 4. Quartal 2008 stark verdüstert, und die Schweizer Wirtschaft befindet sich in einer Rezession. Die Prognosen bezüglich Schwere und Dauer der Rezession sind gegenwärtig mit einer sehr grossen Unsicherheit behaftet. Die Schrumpfung der Wirtschaft führt zu Steuerausfällen und zu Mehrausgaben. Der Finanzplan zeigt, dass sich aufgrund der vielfachen Kostensteigerungen und der konjunkturellen Abschwächung die Schere zwischen Aufwand und Ertrag öffnet. Gegenwärtig werden finanzpolitische Strategien für verschiedene Szenarien der Wirtschaftsentwicklung erarbeitet.

Bei den Aufgaben ist noch stärker das Wünschbare vom Notwendigen zu trennen, und eine entsprechende Priorisierung der Vorhaben ist unabdingbar. Im Rahmen der finanzpolitischen Strategien werden Kriterien zur Priorisierung erarbeitet.

Die Finanzierung der Kostensteigerungen des vorliegenden Generellen Leistungsauftrags in den kommenden Jahren ist noch nicht gesichert und führt zu einer entsprechenden Erhöhung des Defizits in der Laufenden Rechnung bzw. der Verschuldung oder zu einer Steuerfusserhöhung.

Nachdem im Verlauf des 5. GLA die Effizienz der eingesetzten Mittel deutlich erhöht werden konnte (siehe Kapitel 4.4) und nur wenige Angebotsausbauten erfolgten, muss zumindest im unteren Kantonsteil die Linien- und Angebotsstruktur grundsätzlich überdacht werden. Diese umfangreichen Neukonzeptionen dienen der Anpassung der Angebotsstruktur an die veränderten Verkehrsströme und Lebensgewohnheiten. Sie sind die Grundlage für ein neuerliches Wachstum und eine Effizienzsteigerung im öffentlichen Verkehr. Geschieht dies nicht, so gehen die positiven Effekte des öffentlichen Verkehrs allmählich verloren. Das wäre nicht im Sinne der Verkehrspolitik des Kantons.

4.1.1 VERHÄLTNIS BUND - KANTON

Die Rahmenbedingungen seitens des Bundes werden sich in den nächsten Jahren kaum verändern. Die vorgesehene Bahnreform 2 scheiterte in den eidgenössischen Räten insbesondere an der umstrittenen Neuorganisation der Infrastrukturfinanzierung. In der Folge werden nun gestaffelt einzelne Reformvorhaben vorgelegt, wobei die unbestrittenen Teile der Bahnreform 2 als erstes umgesetzt werden sollen. Diese haben noch keine direkte Auswirkung auf die kantonalen Haushalte.

Bei der Berechnung der zu erwartenden Bundesbeteiligung muss neben dem NFA die veränderte Rechtsanwendung seit dem 1. Januar 2007 berücksichtigt werden. Dabei wird bei allen Tram- und Bahnunternehmen strikt auf eine Trennung zwischen dem Regionalen Personenverkehr (RPV) und der Infrastruktur geachtet. Diese buchhalterische Trennung findet seinen Niederschlag in einer getrennten Offertstellung durch die Transportunternehmen für die einzelnen Sparten. Die Busunternehmen sind von dieser Trennung nicht betroffen und reichen weiterhin lediglich eine Offerte für den RPV ein.

Die Beteiligung des Bundes erfolgt dabei in unterschiedlichem Mass:

- Regionaler Personenverkehr (RPV): Der Bund beteiligt sich im Umfang von 39 % an den ungedeckten Kosten des von ihm anerkannten Regionalverkehrs. Der Gesamtbetrag der Bundesbeteiligung darf dabei für den Regionalverkehr auf dem Kantonsgebiet des Kantons Basel-Landschaft CHF 11'913'882 (Stand 2008) nicht überschreiten. Darüber hinaus gehende Bestellungen von Leistungen bei den TU erfolgen ohne Bundesbeteiligung.
- Infrastruktur: Der Bund beteiligt sich mit 33 % an den ungedeckten Kosten bei allen Linien (WB und BLT). Nicht betroffen davon ist die Infrastruktur der SBB, welche zu 100 % durch den Bund finanziert wird.

Seit Jahren beteiligt sich der Bund aufgrund der vorgenommenen Plafonierung der Beiträge an den RPV nicht mehr an allen Leistungen, welche vom Kanton berechtigterweise bestellt werden. Dieser Missstand dürfte sich in den nächsten Jahren nicht grundsätzlich beheben lassen. Anzustreben ist jedoch, dass der Bund sich an zukünftigen Angebotsveränderungen und Kostensteigerungen (neue Fahrzeuge) im entsprechenden Umfang beteiligt. Die Budgetierung der bundesseitig zu erwartenden Mittel erfolgt jährlich. Folglich kann noch keine Aussage dazu gemacht werden, ob der Bund sich am zu erwartenden Mittelmehrbedarf beteiligen wird. In der Vergangenheit waren die Erfahrungen mit solchen Anliegen unterschiedlich. Während neue Angebote häufig nicht mitfinanziert wurden, hat sich der Bund an den höheren Fahrzeugkosten der Flirt-Züge vollumfänglich beteiligt. Aufgrund dieser Unsicherheiten muss in der Finanzplanung für den 6. GLA davon ausgegangen werden, dass der Bund sich lediglich an den Mehrkosten aufgrund der Trambeschaffung der BLT beteiligen wird.

4.1.2 VERHÄLTNIS KANTON - GEMEINDEN

Der Kanton und die Gemeinden teilen sich die verbleibenden ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs (nach Abzug des Bundesbeitrages) je hälftig. Die 2005 und 2006 durchgeführte Überprüfung des Gemeindeverteilschlüssels förderte keinen dringenden Handlungsbedarf zu Tage. Der Landrat ist dieser Ansicht am 10. April 2008 gefolgt und hat die parlamentarischen Vorstösse zur Umgestaltung des Verteilschlüssels abgeschrieben. Entscheidend für die Zuordnung der Gemeindebeiträge sind die Anzahl der gewichteten Haltestellenabfahrten, die verkauften U-Abos und der horizontale Belastungsausgleich. Während sich die Abfahrten je nach Angebotsänderung zulasten jener Gemeinden verschieben, welche vom neuen Angebot auch pro-

fitieren, wird sich am Ausgleichsmechanismus durch die Angebotsveränderungen kaum etwas ändern.

Im Entwurf zum neuen Finanzausgleichsgesetz, der am 14. Oktober 2008 in die Vernehmlassung ging, wird eine grundsätzlich neue Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden vorgeschlagen. Danach sollen die Gemeindebeiträge an die Kosten des öffentlichen Verkehrs generell aufgehoben werden. Ausgenommen wären Wünsche von Gemeinden, die über den vom Landrat beschlossenen GLA hinausgehen.

4.2 Angebot und Nachfrage

Die Gesamtverkehrsnachfrage resultiert massgeblich aus Bevölkerungs- resp. Arbeitsplatzdichte und dem spezifischen bzw. generellen Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Das ÖV-Angebot folgt dabei dieser Nachfrage. Zur Erlangung eines ansprechenden ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsvolumen ist in aller Regel ein quantitativ und qualitativ hochwertiges ÖV-Angebot erforderlich.

Die bestehende Netz- und Angebotsstruktur des öffentlichen Verkehrs lässt sich gemäss Angebotsdekret in zwei Angebotsbereiche unterteilen: in das Haupt- und das Grundangebot. Das Hauptangebot stellt das Basisnetz des öffentlichen Verkehrs dar und umfasst im aktuellen, 5. GLA (2006 - 2009) alle Bahn- und Tramlinien sowie die Buslinien 33, 34, 37, 60, 64, 70, 72, 83, 100, 102, 107, 111 und 115. Alle übrigen Linien sind dem Grundangebot zugeordnet und bilden das letzte Glied in der Transportkette. Sie schliessen an die Linien des Hauptangebotes an und stellen eine Grunderschliessung für alle Gemeinden sicher.

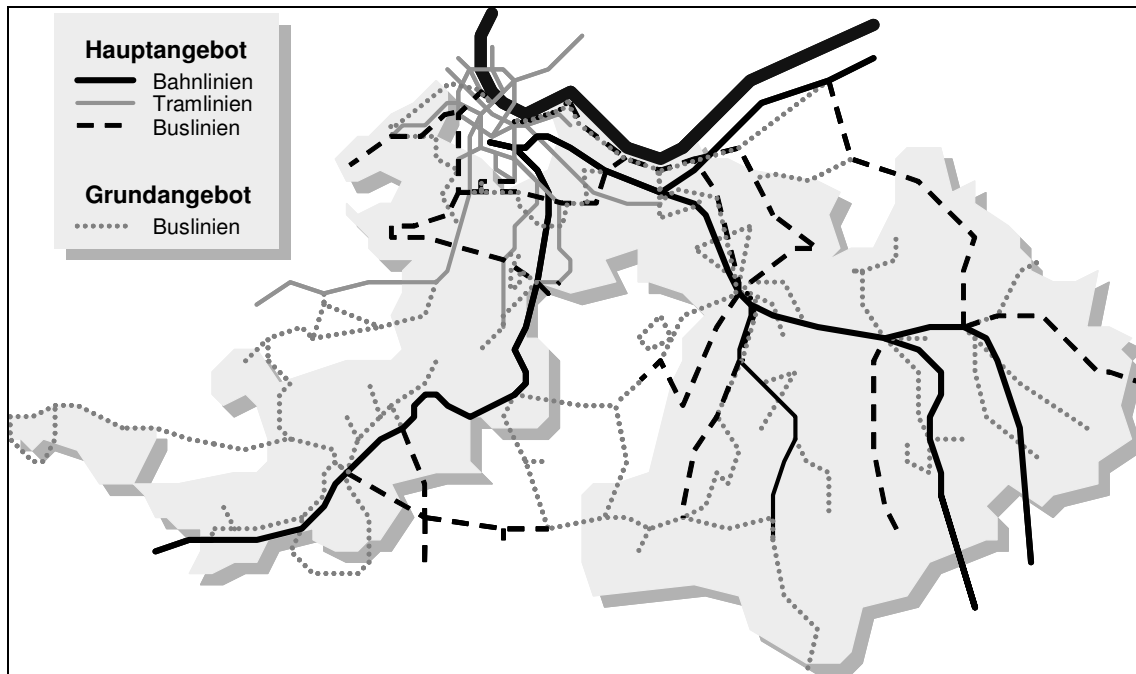


Abbildung 1: Haupt- und Grundangebot gemäss 5. GLA (2006 - 2009)

4.2.1 AKTUELLES WERKTAGSANGEBOT

Das werktägliche Angebot (Mo-Fr) entspricht fast überall dem Hauptangebot resp. dem Grundangebot. Ausnahmen bestehen bei den Gemeinden Burg und Liedertswil.

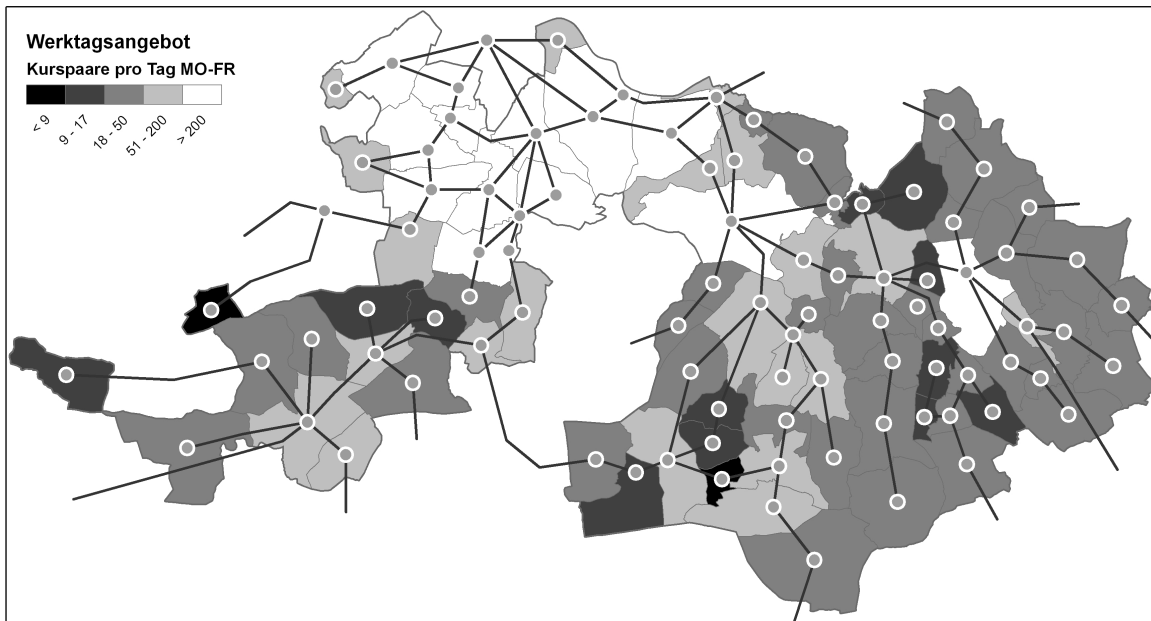


Abbildung 2: Aktuelles Werktagsangebot

4.2.2 AKTUELLES SPÄTANGEBOT

Die Erreichbarkeit am Abend kann generell als gut bezeichnet werden. 37 Gemeinden mit gesamthaft 232'000 Einwohnenden profitieren von einem Spätangebot mit Ankunft des letzten Kurses nach 24 Uhr. Nach 23 Uhr werden gar 65 Gemeinden mit 257'000 Einwohnenden erreicht (Total Einwohnende: 270'000).

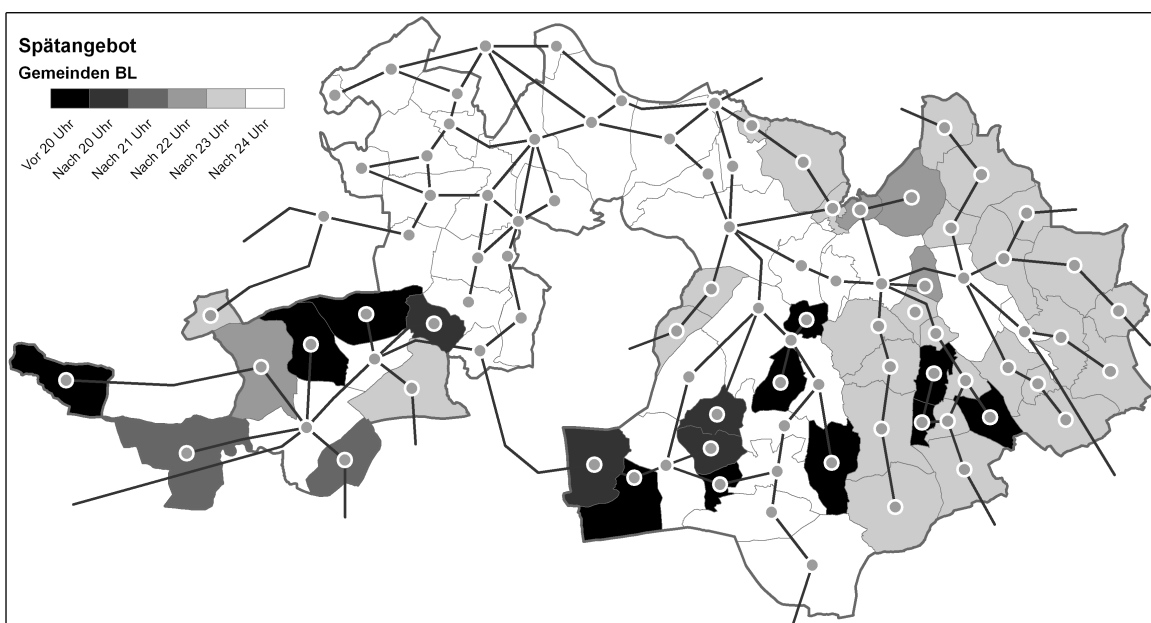


Abbildung 3: Aktuelles Spätangebot

Folgende Gemeinden mit mehr als 1'000 Einwohnende sind im Fahrplan 2008 von Montag bis Donnerstag nach 23 Uhr nicht mehr erreichbar:

Liesberg	Linie 118	rund 1'200 Einwohnende	Letzte Abfahrt: Laufen ab 21.04
Wahlen	Linie 114	rund 1'300 Einwohnende	Letzte Abfahrt: Laufen ab 22.04
Röschenz	Linie 112	rund 1'800 Einwohnende	Letzte Abfahrt: Laufen ab 22.04

4.2.3 ERSCHLIESSUNGSWIRKUNG

Gemäss § 7 des Angebotsdekrets⁵ sind ausserhalb der Angebotsbereiche A und B liegende, zusammenhängende Baugebiete durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen, wenn sie mindestens 6 Hektaren umfassen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohnende und/oder Arbeitsplätze aufweisen. Dabei sind noch nicht überbaute Bauzonen in der Netz- und Linienplanung zu berücksichtigen. Siedlungsgebiete gelten nach § 6 des Angebotsdekrets 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 Einwohnerverteilung stammen aus der Volkszählung 2000. Für die Wohngebiete liegen gegenüber dem Bericht zum 5. GLA keine neuen Erkenntnisse vor. Auf der Basis der Daten aus der Betriebszählung 2005 wurde die Erschliessungswirkung des öffentlichen Verkehrsnetzes bezüglich der Arbeitsgebiete untersucht.

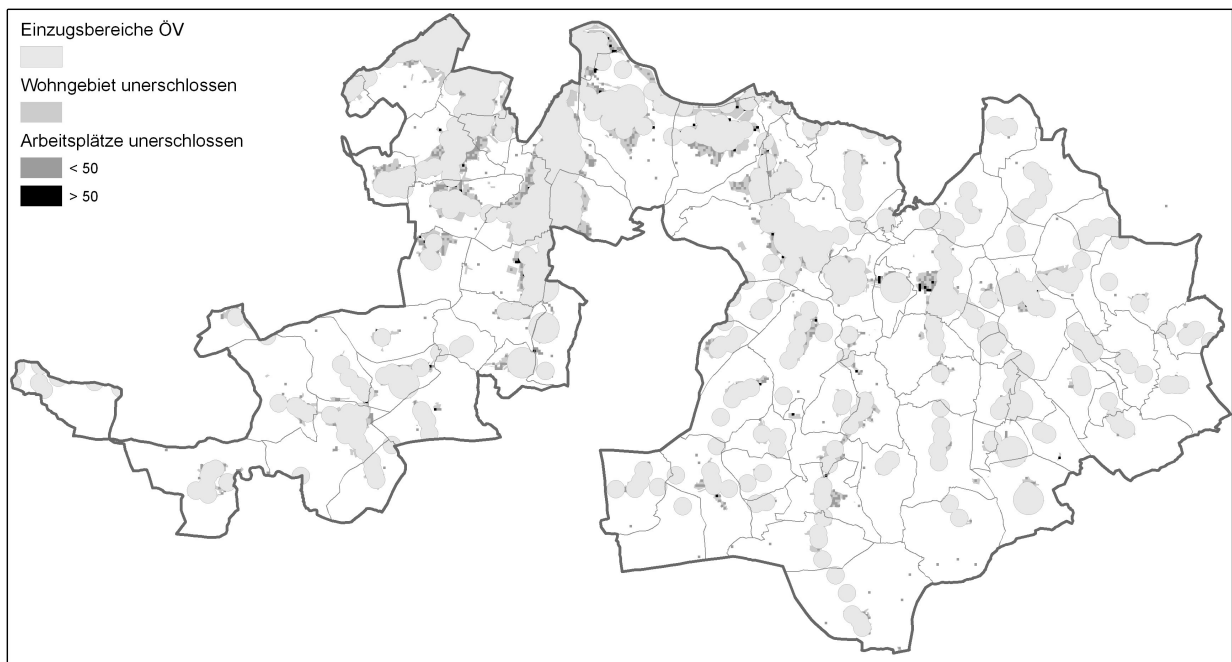


Abbildung 4: Einzugsbereich ÖV / unerschlossene Wohngebiete und Arbeitsplätze

Erwartungsgemäss werden die Siedlungsschwerpunkte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreicht. Vor allem die grösseren Gemeinden haben aber ein derart ausgedehntes Siedlungsgebiet, dass der Anmarschweg zur nächstgelegenen Haltestelle zum Teil grösser ist als 5 Minuten (> 350 m). Bei diesen Gebieten handelt es sich vorwiegend um Einfamilienhausgebiete, die

dünn bebaut sind und dadurch ein geringes Nachfragepotenzial für den öffentlichen Verkehr darstellen. Sie entsprechen denn auch nicht den genannten Kriterien und haben kein gesetzliches Anrecht auf eine verbesserte ÖV-Erschliessung.

Bei den Arbeitsplatzgebieten besteht gemäss den Kriterien des Angebotsdekrets eine Erschliessungslücke im Gewerbegebiet Widen in Arlesheim. Im Arbeitsplatzgebiet von kantonalen Bedeutung und entsprechendem Entwicklungspotenzial sind ca. 1'500 Arbeitsplätze ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

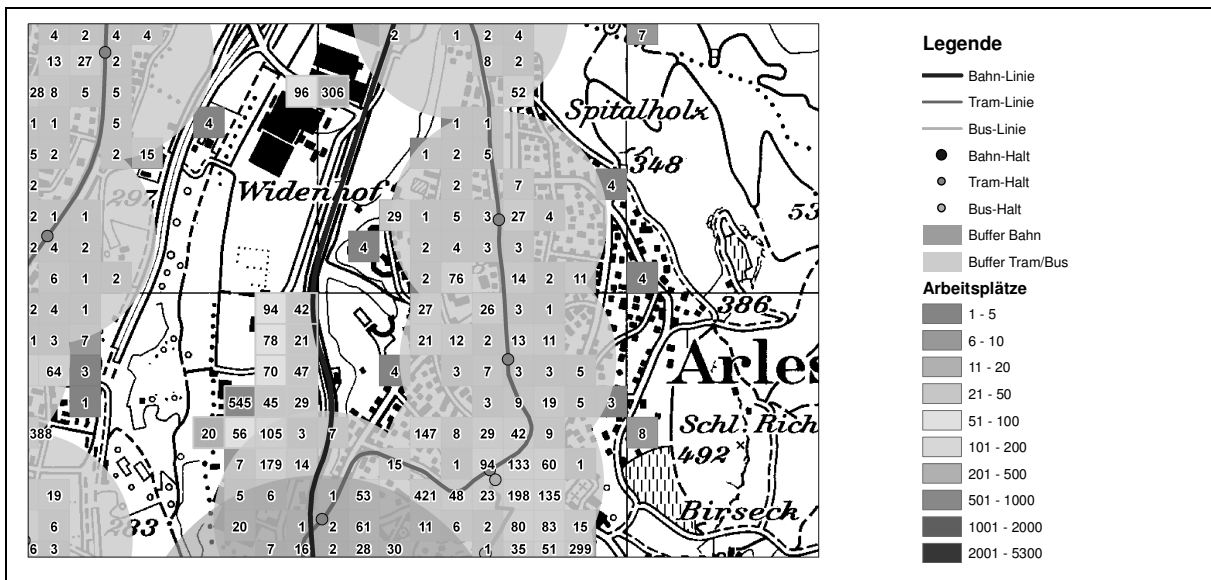


Abbildung 5: Erschliessungslücke Widen in Arlesheim

Eine weitere Erschliessungslücke besteht im Gewerbegebiet Sissach West. Dort sind rund 1'000 Arbeitsplätze unzureichend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.

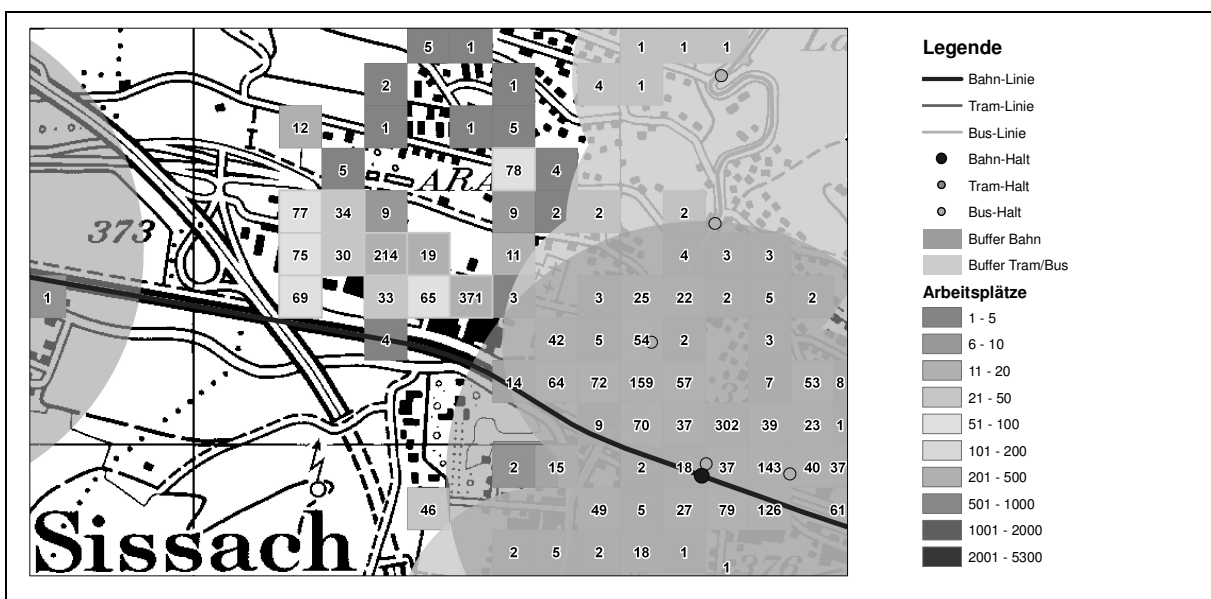


Abbildung 6: Erschliessungslücke Sissach West

⁵ SGS 483.1

Weiter liegen im Raum Pratteln viele verkehrsintensive Einrichtungen (VE) am Rand der Einzugebiete von ÖV-Linien. Diese Einrichtungen gelten zwar nach den Kriterien des Angebotsdekrets als erschlossen, trotzdem sind die Fusswege zwischen Haltestelle und VE weit. Aufgrund der prognostizierten Zunahme von verkehrsintensiven Einrichtungen im Raum Pratteln Mitte an Lagen, die teilweise nur knapp im Einzugsbereich des ÖV liegen, kann der öffentliche Verkehr dort aber gesamthaft keine konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr darstellen.

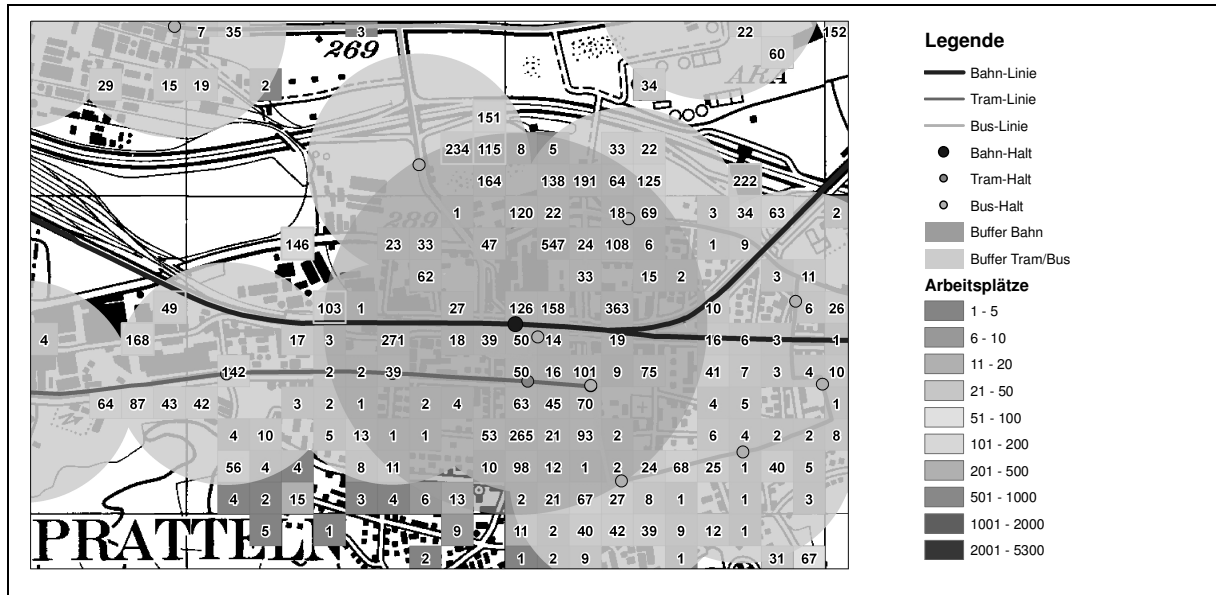


Abbildung 7: Periphere Erschliessung Raum Pratteln

4.2.4 AKTUELLE NACHFRAGE

Die Nachfrage ergibt sich einerseits aus dem eigentlichen Verkehrspotenzial, steht andererseits aber auch in engem Zusammenhang mit dem Fahrplanangebot und der Einbindung der Linie ins ÖV-Gesamtsystem. Die Beförderungsleistung der einzelnen Linien schwankt sehr stark: Während kurze Stichlinien naturgemäss über ein beschränktes Nachfragepotenzial verfügen, erreichen die gut verknüpften Linien des Hauptangebotes Werte bis zu 20'000 Personen pro Tag (Linie 11) im stärksten Querschnitt.

Ein Vergleich der angebotenen Fahrten (bestehendes Kursangebot) mit der effektiv gemessenen Nachfrage zeigt, dass das bestehende Angebot nicht überbemessen ist. Eine Betrachtung der mittleren Besetzung pro Kurs (durchschnittliche Anzahl Personen pro Kurs im stärksten Querschnitt) ist dabei sehr aufschlussreich, wobei natürlich die Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels zu berücksichtigen ist (Bahnsysteme weisen dank der Möglichkeit zur Zugbildung grössere Beförderungsleistungen auf als Bussysteme):

- Die höchsten Auslastungen verzeichnen die Regio-S-Bahnlinien. Während auf der S3 ins Laufental im Durchschnitt 77 Reisende pro S-Bahnzug im stärksten Querschnitt gezählt werden, erreichen die S3 ins Ergolzthal und die S1 ins Fricktal durchschnittlich über 100 Reisende pro Zug. Auf der Linie S9 sind es durchschnittlich 14 Personen.
- Die Tram- und Vorortslinien befördern durchschnittlich zwischen 40 und 72 Personen je Kurs, die Waldenburgerbahn deren 44.

- Die Linie 70 erreicht mit durchschnittlich 32 Passagieren den höchsten Wert aller Buslinien im Kanton, gefolgt von der Linie 83 mit 29 Personen und der Linie 80 mit 28 Personen. Die Buslinien 34, 72, 103, 107, 112, 114 und 115 können mit durchschnittlich zwischen 17 und 22 Reisenden pro Kurs ebenfalls als gut ausgelastet bezeichnet werden.
- Eine eher schwache Nachfrage weisen die Linien 63, 91, 101, 106, 109, 119 mit durchschnittlich 7 bis 10 Fahrgästen pro Kurs im stärksten Querschnitt auf.
- Als ungenügend ausgelastet zu bezeichnen ist die Linie 92. Pro Kurs benutzen weniger als 7 Personen dieses Angebot.

Die Auswertung der Nachfrage ist eine wesentliche Grundlage für die weitere Planung und die eigentliche Angebotsgestaltung. Dabei muss beachtet werden, dass eine ungenügende Nachfrage unter Umständen auch auf ein ungenügendes Angebot (vorab innerhalb der Agglomeration) resp. auf eine unattraktive Einbindung ins ÖV-Gesamtsystem (vorab in den ländlichen Regionen) zurückzuführen ist.

Die sehr stark in Richtung Zentren führenden Verkehrsströme bewirken sehr ungleich ausgelastete Fahrzeuge. Während in der Morgenspitze die Fahrzeuge in Richtung Zentrum oft an ihre Kapazitätsgrenzen stossen, sind die Fahrzeuge zur selben Zeit in der Gegenrichtung fast leer. Diese Fahrten braucht es, damit die Fahrzeuge an den Linienanfang zurückgeführt werden können, um wiederum gut ausgelastet Richtung Zentrum zu fahren. Aus dem gleichen Grund lassen sich mit dem Einsatz von kleineren Fahrzeugen kaum Einsparungen erzielen. Die grossen Fahrzeuge werden in den Spitzenzeiten zur Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten gebraucht. Wenn für den Einsatz von kleineren Fahrzeugen während den Nebenverkehrszeiten zusätzliche Fahrzeuge beschafft werden müssen, kommt dies in der Summe teurer zu stehen. Hingegen ist es wirtschaftlich interessant, in den Abendstunden kleinere Fahrzeuge einzusetzen, die an anderen Orten zu dieser Zeit nicht mehr gebraucht werden.

4.2.5 VERKEHRSANTEILE

Das für den öffentlichen Verkehr wichtigste und am besten zu erreichende Marktsegment ist nach wie vor der Pendlerverkehr. Im Rahmen der Volkszählung werden periodisch und systematisch alle zehn Jahre die Arbeitswege und die dabei verwendeten Verkehrsmittel der Bevölkerung erhoben. Somit liegen auch im Jahr 2008 für Aussagen zum Verkehrsverhalten 'nur' die Pendlerzahlen aus der Volkszählung 2000 vor.

Die Zahlen aus der Volkszählung 2000 zeigen einen sehr hohen ÖV-Anteil im Pendlerverkehr. Über alle Erwerbstätige und Schüler des Kantons ergibt sich ein ÖV-Anteil (Modal Split) von 45 %. Damit liegt der ÖV im Kantonsdurchschnitt über dem motorisierten Individualverkehr mit einem Anteil von 40 %. 15 % sind Velo-/Mofafahrer. Die grössten Pendlerzahlen erzeugen die Gemeinden in der engeren Agglomeration von Basel.

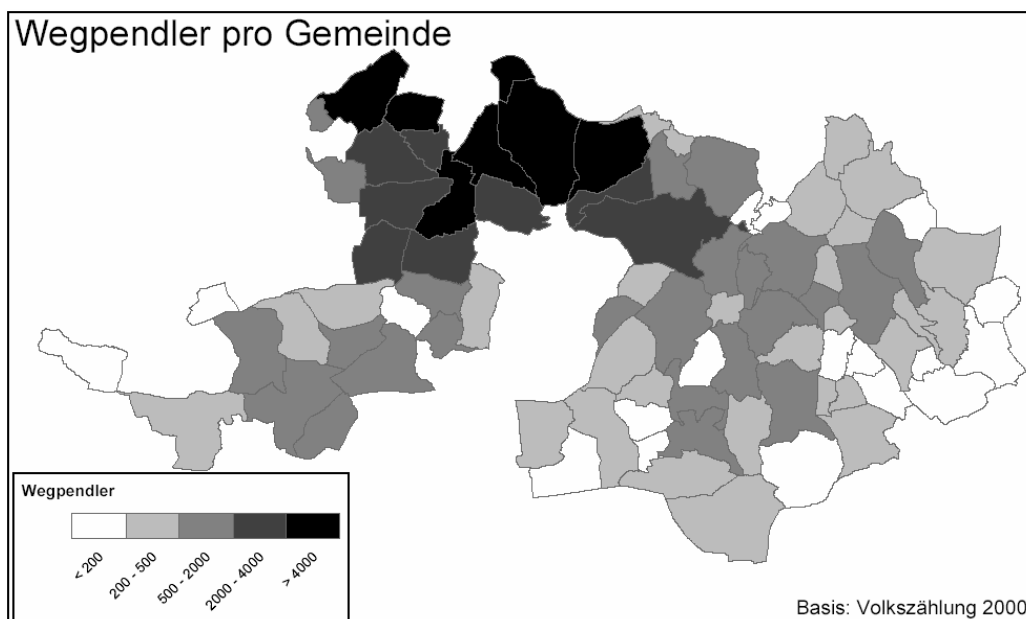


Abbildung 8: Anzahl Wegpendler pro Gemeinde

Noch deutlicher ist das Bild, wenn die Hauptrelation nach Basel betrachtet wird. Hier beträgt der ÖV-Anteil 56 % gegenüber dem motorisierten Individualverkehr mit 38 % und dem Velo-/Mofaverkehr mit 6 %. Auf diesem Bild ist deutlich das Gefälle des Modal Splits zwischen dem stadtnahen, mit Tramlinien bedienten Raum, den Haupttälern mit Schnellzug- und S-Bahn-Bedienung und den Seitentälern mit Zubringer-Bedienung erkennbar.

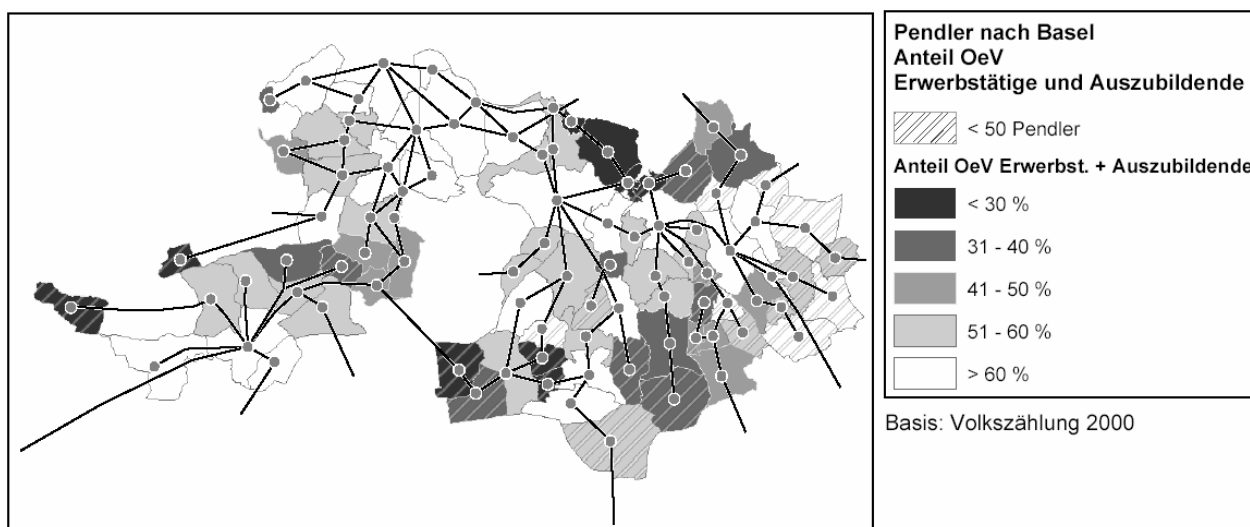


Abbildung 9: Der Modal Split nach Basel im Pendlerverkehr (Erwerbstätige und Auszubildende)

Der Einkaufs- und Nutzverkehr (Geschäftsfahrten) bewegt sich entlang ähnlicher Korridore wie der Pendlerverkehr. Aufgrund der erhöhten Anforderungen bezüglich zeitlicher Flexibilität und Verfügbarkeit ist der ÖV-Anteil dieser beiden Verkehrszwecke naturgemäss deutlich tiefer.

Schwer zu erfassen und mit dem ÖV schwieriger zu erreichen ist der immer stärker an Bedeutung gewinnende Freizeitverkehr. Er ist räumlich sehr dispers verteilt und kann mit starren Liniennetzen nur schlecht befriedigt werden. Zudem findet er vor allem abends bis nachts oder an

den Wochenenden statt, wo das ÖV-Angebot nachfragebedingt ausgedünnt ist. Die entsprechend langen Wartezeiten sind - vor allem nachts - sehr unattraktiv. Entsprechend ist der ÖV-Anteil in diesem Segment tief. Hingegen macht der Freizeitverkehr bezüglich Verkehrsleistung mittlerweile über die Hälfte aus, weshalb insgesamt die Modal Split-Bilanz trotz der Erfolge beim Pendlerverkehr eine negative Tendenz aufweist. Um diesem Trend Einhalt zu gebieten wäre ein auch zu Randzeiten gut ausgebautes ÖV-Angebot erforderlich. Ein solcher Ausbau ist aber derzeit nicht finanzierbar.

4.3 Erfolgskontrolle des 5. Generellen Leistungsauftrages

Die Transportleistung im öffentlichen Verkehr ist seit dem Inkrafttreten des 5. GLA für die Jahre 2006- 2009 ungefähr konstant geblieben. Auf einigen Linien konnten dank den Angebotsausbauten deutliche Fahrgastzunahmen verzeichnet werden. Auf einzelnen Linien mussten jedoch auch Fahrgastabnahmen hingenommen werden. Obwohl in den folgenden Abbildungen die Entwicklung der letzten Jahre dargestellt ist, dient die Nachfrage im Jahr 2005, dem letzten Jahr des 4. GLA, als Vergleichsbasis.

4.3.1 REGIO-S-BAHN

Die Nachfrage auf allen vier Regio-S-Bahnlinien hat im Vergleich der Jahre 2005 bis 2007 eine deutliche Zunahme erfahren.

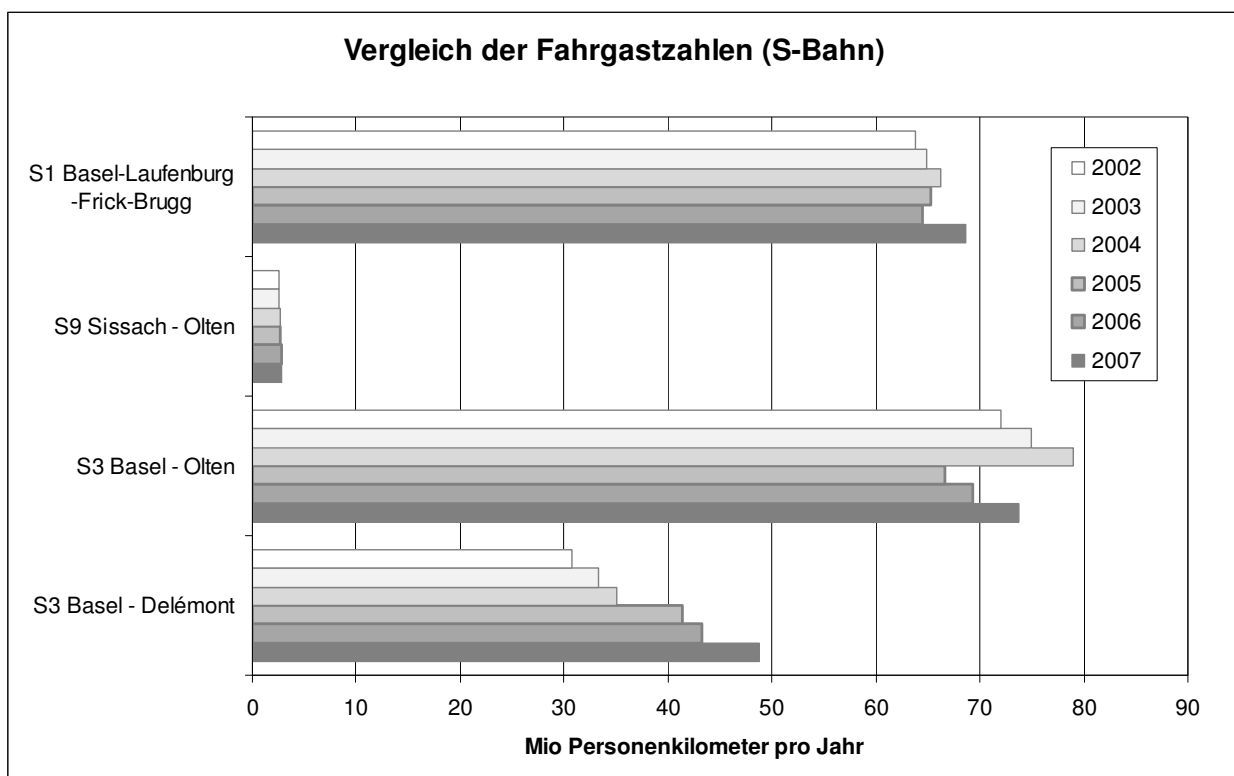


Abbildung 10: Entwicklung der Personenkilometer bei der Regio-S-Bahn

S-Bahnlinie S1 (Basel - Frick / Laufenburg)



Die S1 Basel - Frick / Laufenburg wurde wieder stark nachgefragt. Mit knapp 69 Mio. Personenkilometern im Jahr 2007 konnte die rückläufige Tendenz der Jahre 2005 und 2006 gestoppt und an die positive Entwicklung der Jahre bis 2004 angeknüpft werden. Die rückläufigen Zahlen der Vorjahre sind durch die attraktiveren Fernverkehrsverbindungen in Frick und Stein-Säckingen mit Umsetzung der ersten Etappe Bahn 2000 per Dezember 2004 begründet.

S-Bahnlinie S3 (Olten - Basel - Laufen)



Die S3 Laufen - Basel - Olten verzeichnete nach dem Verlust von Fahrgästen im Jahr 2005 aufgrund der attraktiveren Fernverkehrsverbindungen in Sissach und Liestal in den Jahren 2006 und 2007 wieder ein Wachstum von 4 %. In Richtung Laufen stiegen die Frequenzen um gut 12 %, insbesondere wegen der Anbindung der Anschlussbusse auf die S-Bahn. Der Abschnitt von Basel nach Olten bleibt mit knapp 74 Mio. Personenkilometern im Jahr 2007 die meistgenutzte Bahnlinie im Baselbiet.

S-Bahnlinie S9 (Sissach - Läfelfingen - Olten)



Die S9 Sissach - Olten wies im Jahr 2006 ein Wachstum von rund 4 % auf, während die Frequenzen im Jahr 2007 stabil blieben. Dies aber auf für Bahnlinien tiefem Niveau.

4.3.2 TRAMLINIEN UND WALDENBURGERBAHN

Die Nachfrage auf den Schmalspurlinien ist im Vergleich der Jahre 2005 bis 2007 angestiegen.

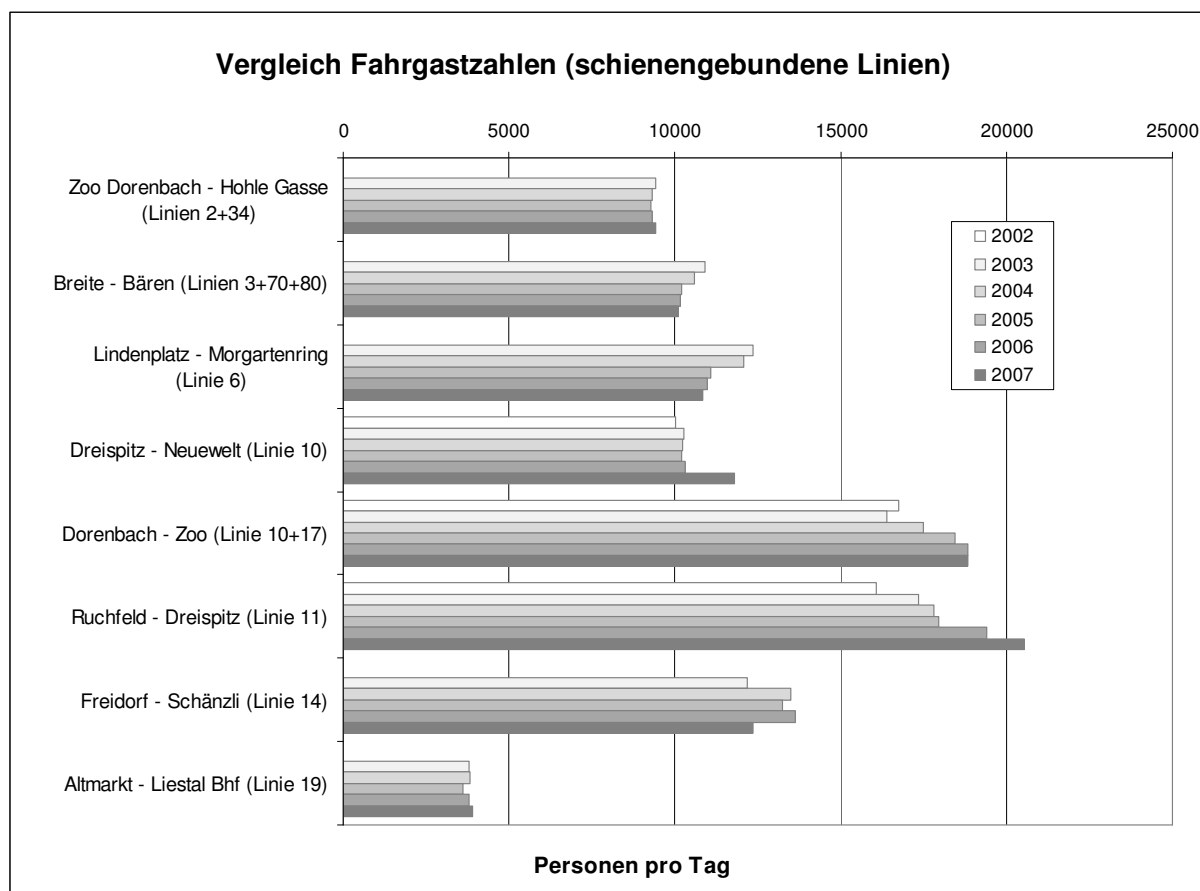


Abbildung 11: Entwicklung der Fahrgastzahlen bei den Tramlinien und der Waldenburgerbahn

Linie 6 (Allschwil - Morgartenring)

Der leichte Rückgang auf der Linie 6 Seite Allschwil ist teilweise auf eine Verlagerung auf die Buslinie 33 zurückzuführen, welche via Paradies und Allschwil nach Schönenbuch verlängert wurde.

Linien 10 und 17 (Leimental)

Die Linien 10 und 17 wiesen in den letzten Jahren - gemessen in Personenkilometern - eine deutliche Steigerung auf. Der Querschnitt an der Kantonsgrenze zeigt jedoch nur ein kleines Wachstum. Dies bedeutet, dass die Linien mit dem heutigen Angebot an der Kapazitätsgrenze angelangt sind. Es wurde festgestellt, dass die stadtnahe Bevölkerung vermehrt auf individuelle Verkehrsmittel ausweicht, während ein weiterer Anstieg von Fahrgästen aus dem hinteren Leimental verzeichnet werden konnte. Diese Veränderungen zeigen, dass kapazitätssteigernde Massnahmen notwendig sind.

Linie 10 (Birseck)

Bis 2006 bewegten sich die durchschnittlichen täglichen Fahrgastzahlen auf der Linie 10 im Birseck um 10'300. 2007 wuchs die Zahl der beförderten Personen um 15 %. Dieser markante Anstieg ist damit zu begründen, dass Pendler wegen der baustellenbedingten Staus durch die Arbeiten auf der A2 zwischen Basel und Augst vermehrt auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen sind.

Linie 11 (Aesch - Basel)

Nach der markanten Fahrgastzunahme während des letzten GLA (Grund: Linienführung via Bahnhof SBB) konnte die Linie 11 nochmals einige Prozente zulegen. Insbesondere in Richtung Stadt konnte 2006 ein Wachstum von 13 % und im Jahr 2007 von 9 % (stadtauswärts 2006 und 2007 jeweils 3 %) verzeichnet werden. Dieser Unterschied ist mit einem geänderten Fahrverhalten, geänderten Umsteigebeziehungen beim Knoten Dreispitz und bei der Haltestelle Schaulager sowie der Neueröffnung der beiden Standorte der International School Basel (ISB) in Reinach und Aesch zu begründen.

Linie 19 (Waldenburgerbahn)

Die vier zusätzlich eingeführten Kurspaare sowie die aufgrund der gesunken Fahrgastzahlen ergriffenen Massnahmen im Jahr 2004 haben sich bewährt. Die Waldenburgerbahn konnte ein Wachstum von knapp 6 % verzeichnen. Insbesondere Richtung Liestal erreichte die Waldenburgerbahn einen Zuwachs von 140 Personen pro Tag.

4.3.3 BUSLINIEN

Die Nachfrage auf den Buslinien entwickelte sich unterschiedlich. Neue Angebote konnten zusätzliche Fahrgäste anziehen, jedoch sind teilweise Verlagerungen auf andere Linien oder auch Fahrgastrückgänge zu verzeichnen.

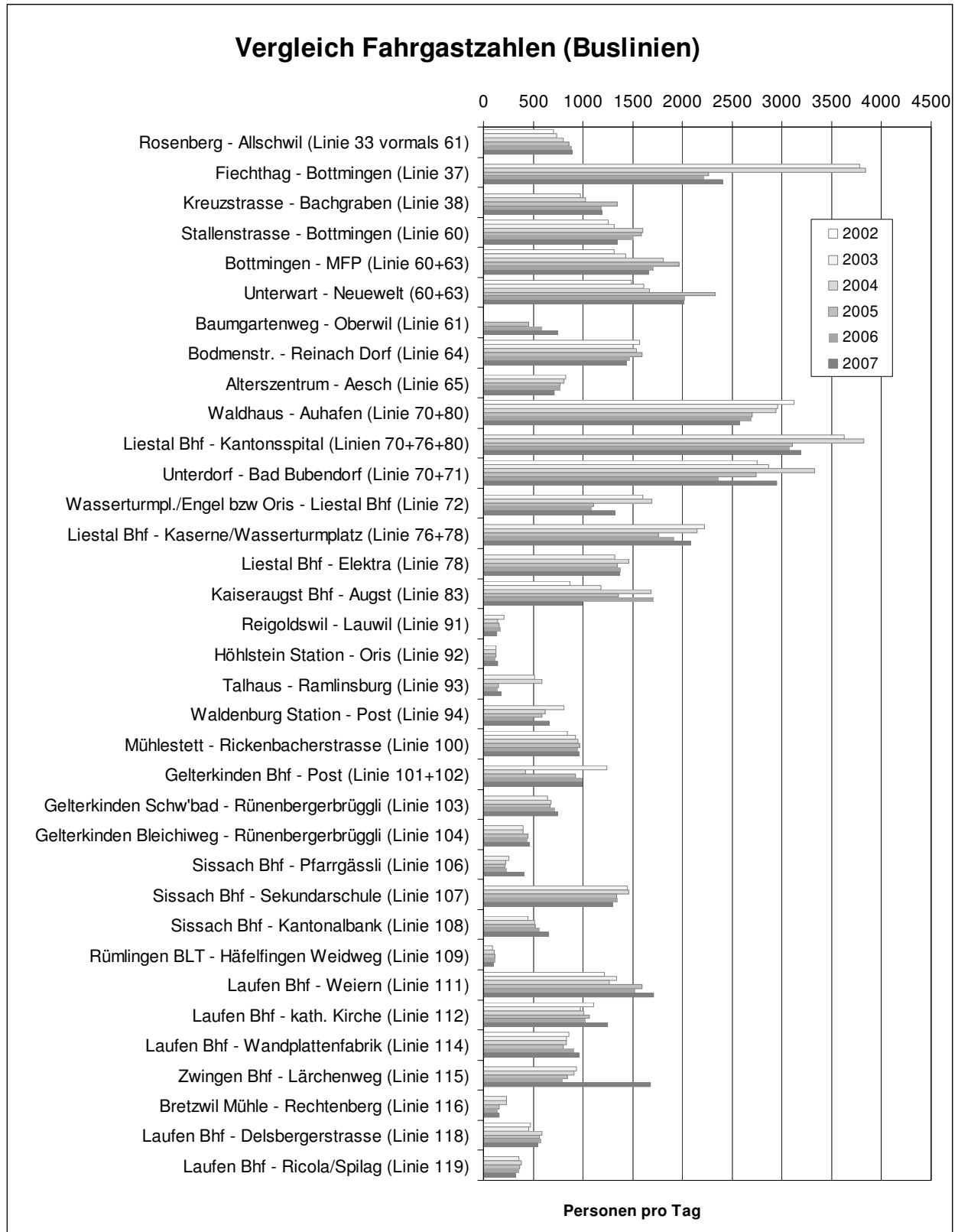


Abbildung 12: Entwicklung der Fahrgastzahlen bei den Buslinien

Linie 33 (Schiffflände - Wanderstrasse (BS) - Allschwil - Schönenbuch)

Die Zahl der Fahrgäste zwischen Allschwil und Schönenbuch ist seit dem Wechsel von der Linie 61 auf die Linie 33 trotz Taktverdichtung nur leicht gestiegen (+3 %). Dafür konnte an den Sonntagen eine starke Zunahme verzeichnet werden (+61 %). Rund 60 % der Fahrgäste aus Schönenbuch bleiben in Allschwil sitzen und fahren weiter in Richtung Paradies-Schützenhaus-Schiffflände.

Mit der Verlängerung der Linie 33 wurden zwischen den Haltestellen Wanderstrasse und Paradies zwei neue Haltestellen eingeführt: Die Haltestelle Parkallee wurde im Jahr 2007 täglich von 143 und die Haltestelle Bettenacker von 227 Personen zum Ein- bzw. Aussteigen genutzt. Beide Haltestellen konnten im Vergleich der Jahre 2006 und 2007 an Werktagen ein Plus von 13 % verzeichnen.

Insgesamt hat sich die neue Linienführung bewährt. Die Verlängerung der Linie 33 nach Schönenbuch hat rund 800 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag angezogen. Während im Jahr 2005 noch 11'800 Personen pro Werktag Allschwil per ÖV in Richtung Stadt verliessen (Linien 6 und 61) stieg diese Zahl für das Jahr 2007 auf rund 12'600 (+7 %, Linien 6+33+61).

Linie 37 (Bottmingen - Bruderholzspital - Dreispitz - St. Jakob - Aeschenplatz)

Die mit der Verlängerung zum Aeschenplatz verbundene Taktausdünnung und die Probleme mit der Fahrplanstabilität haben auf Seite Bottmingen bis Ende 2006 zu einem leichten Rückgang der Fahrgäste um 2 % geführt. Gleichzeitig hat aber die Weiterführung der Linie via Dreispitz und die damit verbundene Anbindung an die S-Bahnlinie S3 und an die BVB-Linie 36 zu einer deutlichen Verlagerung des Besucherverkehrs von / zum Bruderholzspital auf die Linie 37 geführt, was sich im Jahr 2007 mit einer Erholung der Fahrgastzahlen ausdrückt.

Linie 38 (Allschwil - Schiffflände)

Aufgrund einer Baustelle bei der Hegenheimerstrasse im Jahr 2006 musste ein Verlust von ca. 80 Fahrgästen pro Tag (rund 12 %) hingenommen werden, der 2007 nicht wieder kompensiert werden konnte.

Linie 60 (Biel-Benken - Bottmingen - Münchenstein - Muttenz - Schweizerhalle)**Linie 63 (Bruderholzspital - Münchenstein - Muttenz)****Linie 64 (Biel-Benken - Therwil - Reinach - Arlesheim)**

Auf allen Tangentiallinien leidet die Nutzung enorm unter der Fahrplaninstabilität. In den Hauptverkehrszeiten verlor der öffentliche Verkehr massiv an Attraktivität, weil die Busse im Stau standen und damit die Anschlüsse an den Knoten nicht sichergestellt werden konnten. Zusätzlich wurden die Tangentiallinien im Jahr 2006 durch die Baustellen auf der A2 und der H18 behindert. Durch die Umleitung des motorisierten Verkehrs brach der Verkehr teilweise zusammen und Verspätungen von 20 bis 30 Minuten mussten in Kauf genommen werden. Daraus resultierten deutliche Fahrgast-Einbussen bis über 10 %. Dieser Rückgang hat sich 2007 in abgeschwächter Form fortgesetzt.

Linie 61 (Allschwil - Oberwil)

Die Linie 61 entwickelte sich je nach Abschnitt unterschiedlich. Auf dem Abschnitt Allschwil - Paradies erfolgte eine starke Verlagerung der Fahrgäste von der Linie 61 auf die neu verlängerte Linie 33, was einen Rückgang um 60 % bewirkte. Zwischen Binningen und dem Gymnasium Oberwil schwanken die Fahrgastzahlen stark (2006 Abnahme um 7 %, 2007 Zunahme um

30 %), hingegen steigen sie auf der Seite Oberwil - Gymnasium Oberwil konstant an (2006 Zunahme um 30 %, 2007 Zunahme um 27 %). Diese Verlagerung der Fahrgäste ist auf eine veränderte Nutzung der Linie durch die Gymnasiasten zurück zu führen (andere Wohnorte der SchülerInnen des Gymnasiums, veränderte Nutzung der Schwimmhalle). Die Verlängerung vom Bertschenacker zur Hüslimatt entwickelt sich weiterhin positiv.

Linie 70 (Basel - Liestal - Reigoldswil) und Linie 80 (Basel - Liestal)



Zwischen den Linien 70 und 80 verschoben sich die Frequenzen zugunsten der Linie 80. Insgesamt nahmen die Fahrgastzahlen zwischen Basel und Liestal aber leicht ab, was auf die nach wie vor nicht zufriedenstellende Stausituation auf der Rheinstrasse zurück zu führen ist.

Linien 76/78 (Lausen - Liestal - Frenkendorf / Füllinsdorf)



Die Neukonzeption der Buslinien im Gebiet Liestal mit zwei klaren Durchmesserlinien hat zu einer Zunahme der Fahrgastzahlen von insgesamt ca. 5 % geführt.

Linie 83 (Pratteln - Arisdorf - Liestal)



Der Halbstundentakt auf der Linie 83 und der Wegfall der Linie 84 haben 2006 zu einer Zunahme der Fahrgastzahlen um 26 - 35 % geführt. Von Kaiseraugst in Richtung Liestal konnte 2006 sogar eine Zunahme von 54 % verzeichnet werden. Dem gegenüber wird für das Jahr 2007 ein markanter Einbruch ausgewiesen. Dieser Einbruch ist aber nicht plausibel, bzw. es wurden keine entsprechenden Beobachtungen gemacht. Vielmehr könnte der Rückgang auf den erfolgten Wechsel der Zählmethodik und die noch nicht konsolidierten Berechnungsmethoden zurückzuführen sein. Insofern ist die Zahl 2007 mit grossen Unsicherheiten verbunden.

Linie 107 (Böckten - Eptingen)



Die drei zusätzlichen Kurse als Anbindung an den IC nach Zürich führten nicht zu einer stärkeren Nachfrage.

Laufental (Linien 111 - 119)



Auf den Fahrplanwechsel Ende 2006 wurde das neue Buskonzept Laufental - Thierstein umgesetzt. Dadurch erhielt die Region Laufen ein strukturiertes Liniennetz mit klaren Linienführungen und regelmässigen Taktzeiten. Die Fahrpläne stellen Anschlüsse an die Regio-S-Bahn in Laufen, Zwingen und Grellingen und während der Hauptverkehrszeiten in Laufen an den ICN Richtung Basel sicher. Der Bahnhof Zwingen wurde zum Kreuzungspunkt der Regio-S-Bahn mit der Buslinie 115 vom Passwang.

Auf der S3 im Laufental stiegen die Personenkilometer im Jahr 2007 um über 12 % an. Gemäss Auskunft der SBB blieb die Nachfrage auf den Fernverkehrszügen konstant. Dies bedeutet, dass die verbesserten Anschlüsse der Busse genutzt wurden und somit einen Zusatzverkehr auf den Bahnstrecken generierten.

Die Passagierzahlen auf den Buslinien sind wegen neuer Linienführungen und veränderter Zählverfahren nur bedingt mit früheren Jahren vergleichbar. Der Trend zeigt mehrheitlich eine Steigerung der Fahrgastzahlen zwischen 5 und 20 %. Besonders stark zugenommen haben sie auf der Linie 115, die neu nach Zwingen statt nach Laufen führt, sowie auf der Linie 112 Richtung Röschenz - Kleinlützel. Negativ entwickelten sich nur die Linien 118 und 119, welche mehrheitlich von Schülern benutzt werden. Generell lässt sich sagen, dass das neue Buskon-

zept Wirkung zeigt und die Nachfrage sowohl auf den Buslinien als auch im Bahnnetz zugenommen hat.

Wochenend-Nachtangebot



Das Nachtangebot wird weiterhin rege genutzt. Die meisten Linien konnten einen deutlichen Zuwachs an Fahrgästen verzeichnen (bis 25 %). Eine besonders hohe Nutzung wurde auf der Nacht-S-Bahn Richtung Liestal festgestellt.

Auf der Linie N41 (Liestal - Bubendorf/Waldenburg/Hölstein) wurde 2006 ein zusätzlicher Kurs um 1:30 eingeführt. Diese Massnahme führte zu einer Zunahme an Fahrgästen um 25 %. Die Aufspaltung der Linien nach Biel-Benken (neu N31 und N32) und nach Pfeffingen / Dornach (neu N33 und N34) führten zu einer Zunahme der Fahrgäste um 11 % bis 14 %.

4.4 Entwicklung der Kostendeckung

Der 5. GLA war von der Generellen Aufgabenüberprüfung (GAP) geprägt. Entsprechend war die Konsolidierung des bestehenden Angebotes ein wichtiges Ziel. Der Kostendeckungsgrad gibt an, welcher Anteil des Gesamtaufwandes einer Linie innerhalb eines Abrechnungszeitraumes durch Erträge (z. B. Fahrgeldeinnahmen) gedeckt wird. Je höher der Kostendeckungsgrad ist, desto höher ist der Einnahmenanteil, welcher aus Billett- und Abonnementsverkäufen erzielt wird und entsprechend nicht durch die öffentliche Hand abgedeckt werden muss. Steigen die Kosten an, ohne dass gleichzeitig die Einnahmen im gleichen Umfang gesteigert werden können, so sinkt der Kostendeckungsgrad. Umgekehrt steigt der Kostendeckungsgrad an, wenn auf einer Linie bei unveränderten Kosten, mehr zahlende Fahrgäste zu verzeichnen sind.

Ein Blick auf die Entwicklungen der Kostendeckungsgrade aller Linien zeigt, dass die Effizienz des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen verbessert werden konnte (Abbildung 13). Nur wenige Linien haben einen leichten Rückgang der Kostendeckung zu verzeichnen. Bei einigen Linien ist sogar ein Anstieg im zweistelligen Prozentbereich zu beobachten. Der Rückgang bei den Linien der Regio-S-Bahn ist durch den Einsatz des neuen Rollmaterials zu erklären. Dieses verursacht höhere Fahrzeugkosten, die noch nicht durch die Fahrgastzunahme gedeckt werden können. Hingegen blieb im Bereich der Tram- und Buslinien das Angebot annähernd gleich, was bei allgemein steigenden Fahrgastzahlen den Anstieg der Kostendeckung gut zu erklären vermag.

Linie		Angebotsbereich ¹⁾	Fahrgäste im stärksten QS ²⁾ 2007	Kostendeckungsgrad ²⁾ 2005	Kostendeckungsgrad ²⁾ 2009	Veränderung prozentual 2005 - 2009
Normalspurlinien:						
S3	Basel - Laufen	A	8'900	48 %	43 %	-5 %
S3	Basel - Olten	A	10'900	63 %	57 %	-6 %
S9	Sissach - Olten	A	690	19 %	19 %	0 %
S1	Basel - Frick/Laufenburg	A	9'500	52 %	50 %	-2 %
Tram - und Schmalspurlinien:						
10	Basel - Dornach	A	10'723	71 %	77 %	6 %
10	Basel - Flüh/Rodersdorf	A	15'928	82 %	99 %	17 %
17	Basel - Ettingen	A	3'458	82 %	111 %	29 %
11	Basel - Aesch	A	18'221	84 %	100 %	16 %
19	Liestal - Waldenburg	A	3'893	51 %	60 %	9 %
Buslinien:						
37	Bottmingen - Aeschenplatz	A	1'528	41 %	44 %	3 %
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	A	1'875	34 %	49 %	15 %
61	Allschwil - Oberwil	B	770	41 %	44 %	3 %
62	Dornach - Kägen - Reinach	B			27 %	
63	Bottmingen - MuttENZ	B	589	41 %	45 %	4 %
64	Biel-Benken - Arlesheim	A	2'247	41 %	46 %	5 %
65	Pfeffingen - Dornach	B	861	38 %	46 %	8 %
67	Liestal - Seewen - Dornach	B	839	30 %	35 %	5 %
68	Flüh - Ettingen	B	314	23 %	35 %	12 %
69	Flüh - Mariastein - Burg (- Laufen)	B	646		33 %	
70	Basel - Liestal - Reigoldswil	A	2'037	73 %	68 %	-5 %
71	Bubendorf - Reigoldswil	B	250	24 %	20 %	-4 %
72	Liestal - Lupsingen - Büren	A	1'376	32 %	40 %	8 %
76	Lausen - Liestal - Füllinsdorf	B	1'315	53 %	52 %	-1 %
78	Lausen - Liestal - Frenkendorf	B	1'124			
80	Aeschenplatz - Liestal	B	1'092	50 %	56 %	6 %
83	Pratteln - Kaiseraugst - Liestal	A	1'062	44 %	55 %	11 %
84	Rheinfelden - Schweizerhalle	B	2'132	52 %	47 %	-5 %
91	Bretzwil - Reigoldswil - Waldenburg	B	390	17 %	21 %	4 %
92	Hölstein - Bennwil	B	131	15 %	17 %	2 %
93	Lampenberg - Ramlingen - Talhaus	B	503	20 %	22 %	2 %
94	Waldenburg - Balsthal	B	678	25 %	29 %	4 %
100	Gelterkinden - Rheinfelden	A	1'302	35 %	41 %	6 %
101	Gelterkinden - Wegenstetten	B	275	30 %	34 %	4 %
102	Gelterkinden - Kienberg	A	986	24 %	31 %	7 %
103	Gelterkinden - Oltingen	B	739	25 %	38 %	13 %
104	Gelterkinden - Zeglingen	B	493	21 %	30 %	9 %
106	Sissach - Wintersingen	B	434	24 %	32 %	8 %
107	Sissach - Eptingen - Böckten	A	1'565	57 %	51 %	-6 %
108	Sissach - Thürnen - Wittinsburg	B	697	48 %	40 %	-8 %
109	Rümlingen - Häfelfingen	B	115	17 %	41 %	24 %
111	Laufen - Nunningen	A	1'872	38 %	43 %	5 %
112	Laufen - Kleinlützel - Roggenburg	B	1'404	33 %	38 %	5 %
113	Laufen - Flüh	B	145	51 %	54 %	3 %
114	Laufen - Bärschwil	B	993	28 %	31 %	3 %
115	Zwingen - Erschwil - Passwang	A	1'694	30 %	37 %	7 %
116	Grellingen - Bretzwil - Nunningen	B	333	19 %	18 %	-1 %
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	B	355	22 %	20 %	-2 %
118	Laufen - Liesberg	B	565	23 %	28 %	5 %
119	Laufen - Zwingen - Nenzlingen	B	333	21 %	23 %	2 %
214	Roggenburg - Delémont	B	165	17 %	15 %	-2 %

¹⁾ A=Hauptangebot, B=Grundangebot (gemäss Angebotsdekret); Stand 2009

²⁾ Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Offerten

Abbildung 13: Entwicklung der Kostendeckungsgrade

Zum Vergleich sind nachfolgend die vom Bundesamt für Verkehr aufbereiteten Kennzahlen zum Kostendeckungsgrad in sechs Kategorien als Box Plots dargestellt. Sie basieren auf den Offerten der Schweizer Transportunternehmen für das Fahrplanjahr 2008.

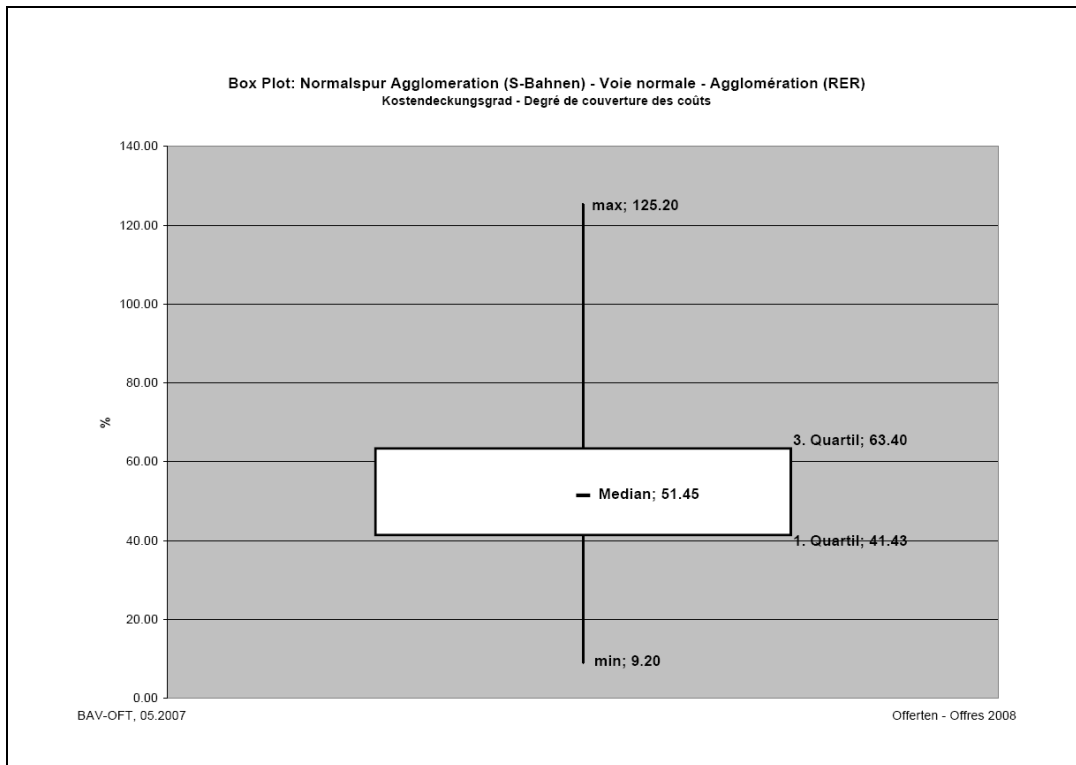


Abbildung 14: Verteilung der Kostendeckung der Normalspurlinien in den Agglomerationen der Schweiz

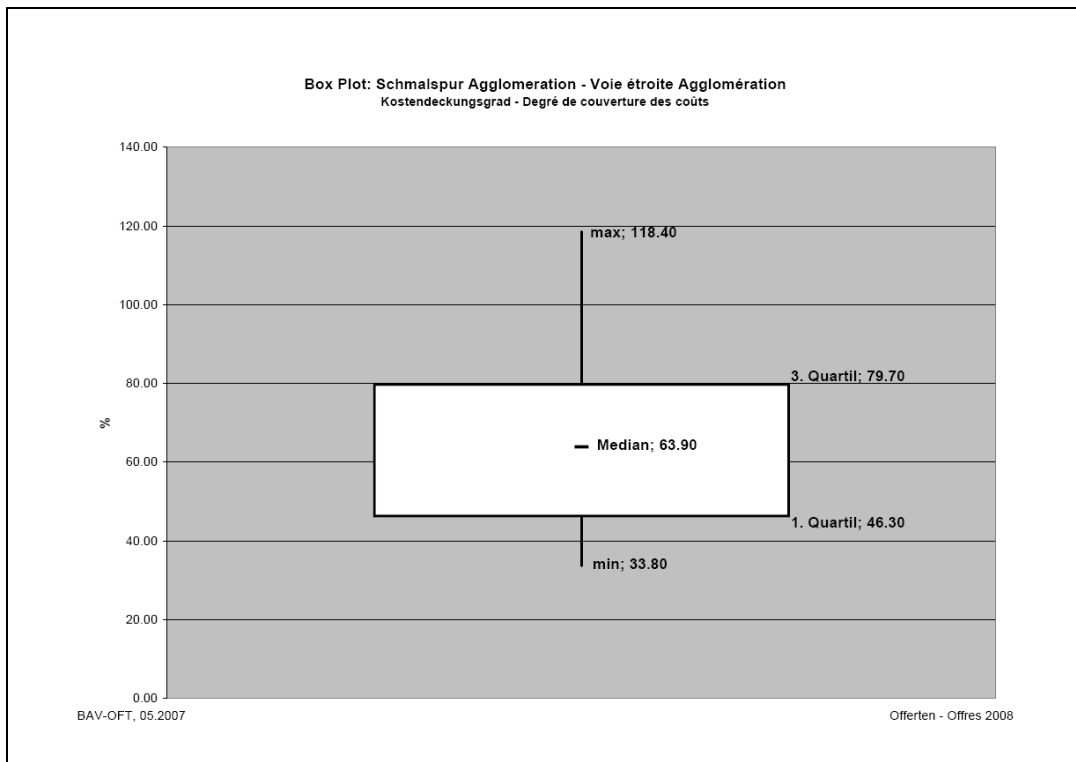


Abbildung 15: Verteilung der Kostendeckung der Schmalspurlinien in den Agglomerationen der Schweiz

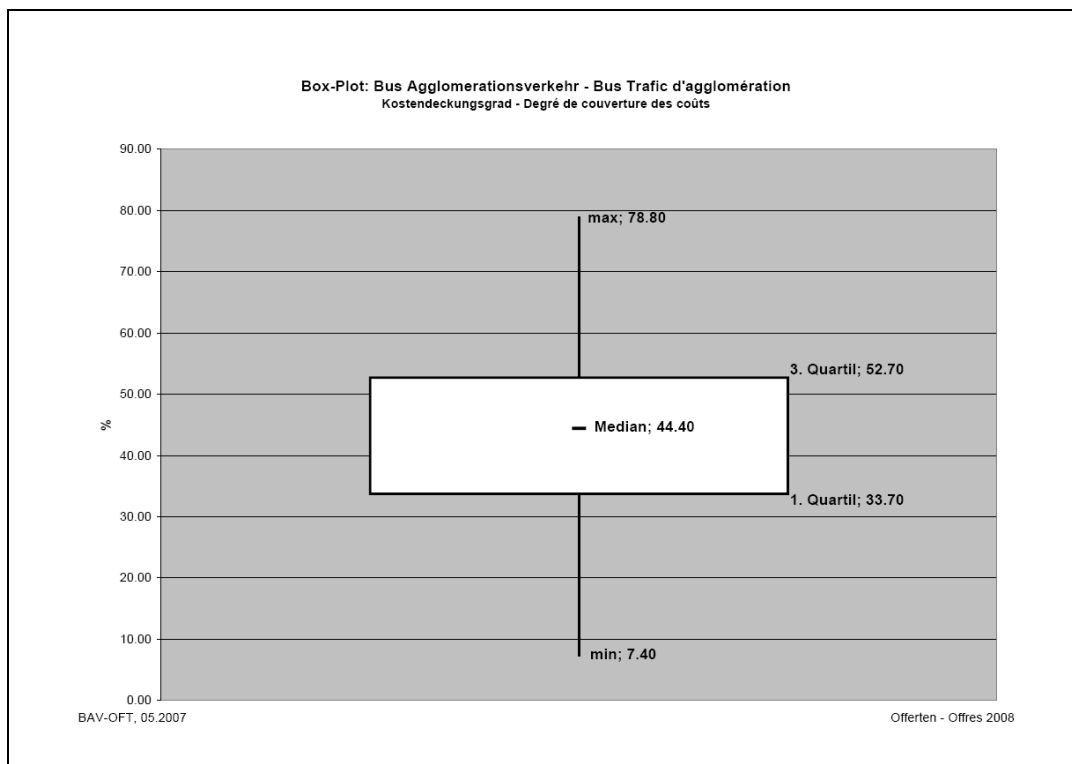


Abbildung 16: Verteilung der Kostendeckungsgrade der Buslinien in den Agglomerationen der Schweiz

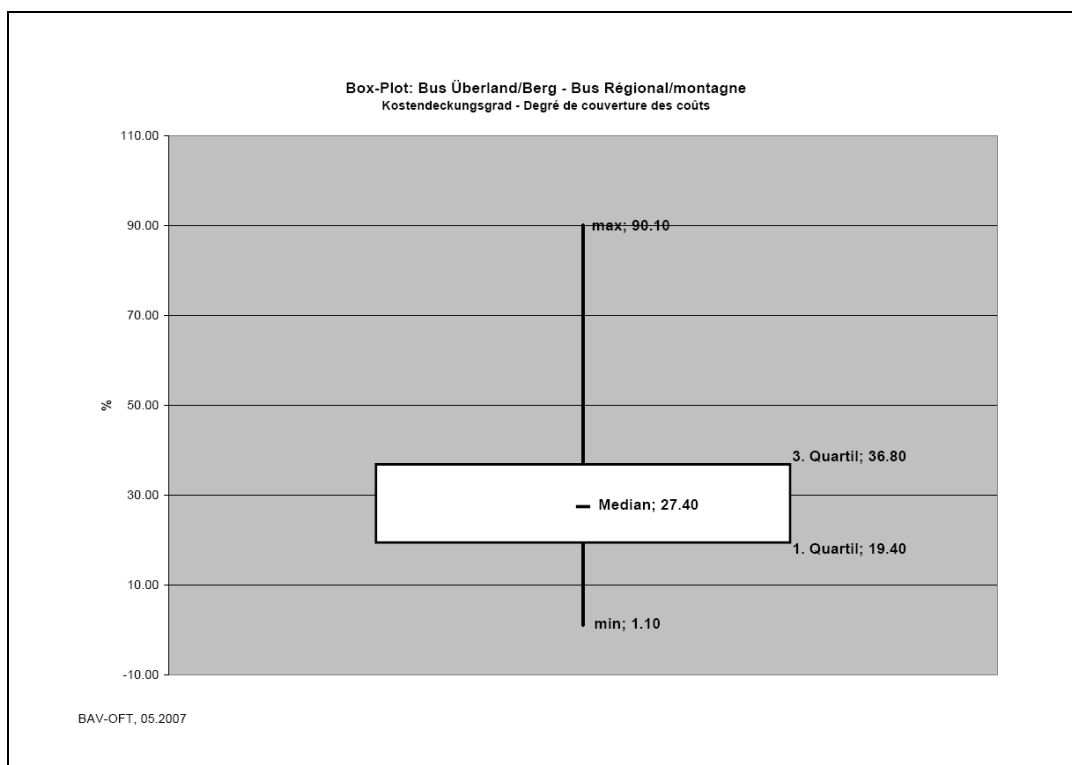


Abbildung 17: Verteilung der Kostendeckungsgrade der Buslinien Überland/Berg der Schweiz

4.5 Entwicklung der Abgeltung

Neben dem Ziel der Konsolidierung der finanziellen Belastungen war der 5. GLA geprägt von der Einführung des NFA. Bedingt durch den NFA hat der Bund seinen Anteil an der Mitfinanzierung der Abgeltungen deutlich gesenkt. Bis 2007 hat sich der Bund noch mit 54 % an diesen Kosten beteiligt. Seit 2008 ist dieser Anteil auf 39 % gesunken. Real entsprach dies einer Mehrbelastung für den Kanton (und damit auch der Gemeinden) von insgesamt über CHF 3 Mio. pro Jahr.

Lediglich in den Jahren 2007 und 2009 stieg auch die Gesamtsumme der Abgeltungen namhaft an. Der Grund dafür war die Einführung der neuen Flirt-Züge auf der S3 (Olten - Basel - Porrentruy) per Fahrplanwechsel im Dezember 2006 sowie auf der S1 (Frick - Basel) per Fahrplanwechsel im Dezember 2008. Der Ersatz der bisher eingesetzten, bis zu 40 Jahren alten Fahrzeuge durch die neuen Flirt-Züge führte zu einem sprunghaften Anstieg des Abschreibungsbedarfs bei der SBB und somit zur Erhöhung des Fehlbetrags auf diesen Linien. Es bleibt anzumerken, dass der im 5. GLA vorgesehne durchgehende Halbstundentakt ohne die neuen Fahrzeuge technisch nicht möglich gewesen wäre.

Die übrigen Angebotsausbauten, welche einerseits im GLA enthalten waren, andererseits auch durch den Landrat angeregt wurden (Verdichtung der Linien 37 und 61), konnten ohne gravierende Kostenfolgen bewältigt werden. Die insgesamt erfreuliche Entwicklung auf der Einnahmenseite einerseits und klare finanzielle Vorgaben an die Transportunternehmen andererseits, führten zu einer Stabilisierung der Kosten für das bestehende Angebot. Im Jahr 2009 belasten verschiedene, ungeplante Konzeptumstellungen auf den Buslinien im Ergolzthal (Knoten Liestal, Sissach und Gelterkinden) das Ergebnis. Der Grund dafür ist die grundlegende Umstellung des Fernverkehrskonzepts der SBB Richtung Zürich und Luzern.

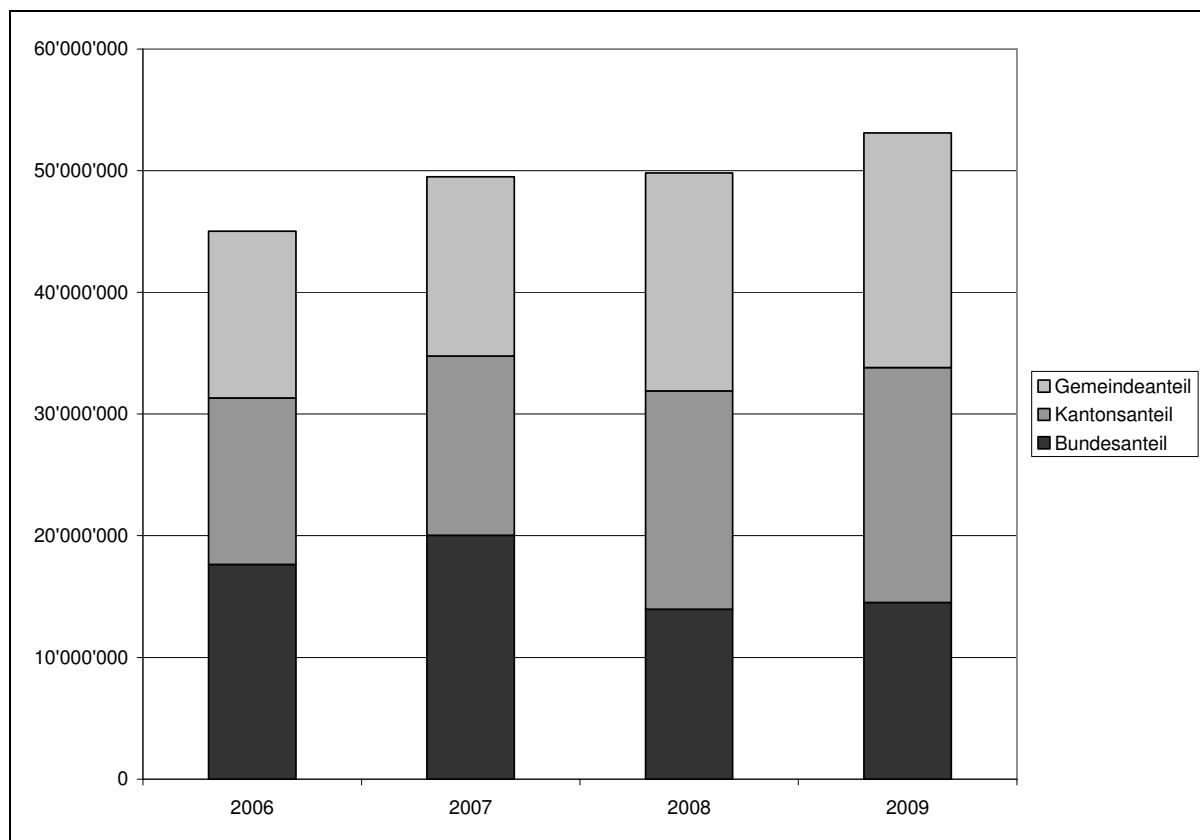


Abbildung 18: Entwicklung der Abgeltung in den Jahren 2006 - 2009

5 Zielsetzungen des 6. Generellen Leistungsauftrages

5.1 Stossrichtungen

Der Kanton und die Gemeinden fördern zusammen den öffentlichen Verkehr (§ 120 Kantonsverfassung), vorrangig mit dem Ziel, das Kantonsgebiet mit einem attraktiven öffentlichen Verkehr zu erschliessen und in Bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr anzustreben (§ 1 ÖVG).

Mit dem 6. GLA werden folgende generellen Ziele verfolgt:

1. Der Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsvolumen soll erhöht werden, unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrssituation und weiterer Alternativen.
2. Neue Angebote schliessen Verbindungs- oder Erschliessungslücken und bieten neue Alternativen zum Individualverkehr.
3. Auf Linien mit Nachfragepotenzial wird das Angebot in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ausgebaut.
4. Angebote ohne entsprechende Nachfrage werden nach Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden reduziert oder ganz aufgehoben.
5. Die Abgeltungen der ungedeckten Kosten an den öffentlichen Verkehr sollen den Transportunternehmen ermöglichen, ihre Betriebsmittel auf dem Stand der Technik zu halten sowie einzelne nachfragegerechte Angebotserweiterungen umzusetzen.

5.2 Ziele der räumlichen Entwicklung

Ein wesentliches Ziel der Raumplanung ist die Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des Verkehrs. Die nachfolgend beschriebenen Instrumente der Raumplanung bilden zusammen mit dem ÖV-Gesetz und dem Angebotsdekret die planerische Basis für den GLA. Während auf Seite des öffentlichen Verkehrs konkrete Gesetze die Grundlage bilden, sind es auf Seite der Raumplanung die folgenden behördenverbindlichen Planungsinstrumente.

5.2.1 KONZEPT RÄUMLICHE ENTWICKLUNG KORE

Das Konzept Räumliche Entwicklung (KORE) legt die Richtung und den Rahmen der räumlichen Entwicklung unseres Kantons fest. Für den vorliegenden 6. GLA von Bedeutung sind folgende Leitsätze:

- Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn als attraktives und leistungsfähiges Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem Langsamverkehr sowie dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung.

- Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Im übrigen Gebiet des Kantons ist ein ÖV-Grundangebot sicherzustellen. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.

Die Inhalte des KORE sind in den Entwurf des kantonalen Richtplans übernommen worden und bilden dessen materielle Grundlage.

5.2.2 KANTONALER RICHTPLAN KRIP

Der kantonale Richtplan dient als Grundlage und Rahmen für die kommunale Richtplanung sowie für die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden. Er legt die Grundzüge der räumlichen Entwicklung fest und gibt eine Handhabe zur Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden. Der kantonale Richtplan steht zurzeit in der parlamentarischen Diskussion.

Die für den GLA wirksamen Kernsätze des aktuellen Richtplanentwurfs sind:

- Industrie- und Gewerbegebiete von kantonalen Bedeutung sind durch das öffentliche Verkehrsmittel zu erschliessen. Wo nötig, ist die Erschliessung durch den ÖV zu verbessern.
- Die Bahnhöfe und Umsteigestellen sind, wo zweckmässig, hinsichtlich ihrer Funktion und Ausschöpfung der räumlichen Ressourcen aufzuwerten (Park + Ride; Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, Schaffen von Arbeitsplätzen, Wohnen).
- Der Kanton setzt sich dafür ein, dass auf nationaler Ebene die nötigen Kapazitäten für den Betrieb des internationalen, nationalen und des gewünschten regionalen Personenverkehrs sowie für den Güterverkehr rechtzeitig bereitstehen bzw. realisiert werden. Für den Kanton und somit für die Region steht dabei ein neuer Juradurchstich und die rasche Realisierung der grenzüberschreitenden Regio-S-Bahn im Vordergrund, wobei diese ein bedarfsgerechtes und attraktives Angebot sicherzustellen hat und die internationalen und nationalen Knotenpunkte Bahnhof Basel SBB und EuroAirport optimal an das Netz an- bzw. einbindet.

5.2.3 AGGLOMERATIONSPROGRAMM BASEL

Das vom Bund eingesetzte Instrument des Agglomerationsprogramms zielt ebenfalls auf die verträgliche Entwicklung von Siedlung und Verkehr, vorab in den Agglomerationsgebieten. Der Kanton Basel-Landschaft liegt gemäss Bundesamt für Statistik zu grossen Teilen in der Agglomeration Basel, wodurch die Inhalte des Agglomerationsprogramms Basel im Kanton Basel-Landschaft stark wirksam werden.

Im Agglomerationsprogramm Basel wird unter dem Hauptziel der Stärkung der Region Basel dem öffentlichen Verkehr besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die Regio-S-Bahn wird dabei als wichtiges Mobilitäts-Rückgrat des Siedlungsgefüges im Dreiland gesehen. Zur Stärkung der

Region Basel sind als wichtigste Handlungsmassnahmen die Stärkung und Behauptung der regionalen ÖV-Achsen gegenüber den nationalen und internationalen ÖV-Achsen sowie die Entwicklung und der Ausbau der ÖV-Achsen ins grenznahe Ausland formuliert.

Zur Vermeidung von Planungs-Redundanzen wurden die Inhalte des Richtplans vollständig mit dem Agglomerationsprogramm Basel abgeglichen. Richtplan und Agglomerationsprogramm sind dadurch auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft deckungsgleich.

5.3 Ziele der Angebotsgestaltung

Die Zielsetzungen der Angebotsgestaltung sind im kantonalen "Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret)" vom 17. Mai 1990 geregelt. Gemäss § 5 dieses Dekrets gliedert sich das Angebot in zwei Bereiche, dem Hauptangebot (A) und dem Grundangebot (B). Während das Hauptangebot einen zweckmässigen Aufbau der Transportkette mit hoher Attraktivität anstrebt, dient das Grundangebot der Sicherstellung der Minimalerschliessung jeder Gemeinde.

Eine Konkretisierung der im Angebotsdekret formulierten Zielsetzungen erfordert die Berücksichtigung der aktuellen verkehrlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Dabei ist vom Gesamtangebot öffentlicher Verkehrsmittel auszugehen. Mit dem am 1. Januar 1996 in Kraft getretenen, revidierten Eisenbahngesetz (respektive der daraus resultierenden Bahnreform) kann das ÖV-Gesamtangebot vereinfachend in die Leistungsbereiche des freien und des gebundenen Marktes eingeteilt werden. Im "Leistungsbereich freier Markt" werden Leistungen produziert, die zu mindestens kostendeckenden Preisen am Markt abgesetzt werden können. Zu diesem Bereich ist beispielsweise das Fernverkehrsangebot der SBB zu zählen, welches zumindest längerfristig selbsttragend sein muss. Der "Leistungsbereich gebundener Markt" umfasst Angebote, welche auf dem freien Verkehrsmarkt nicht kostendeckend verkauft werden können. Dieser Leistungsbereich umfasst alle im Rahmen des vorliegenden GLA zu definierenden ÖV-Angebote.

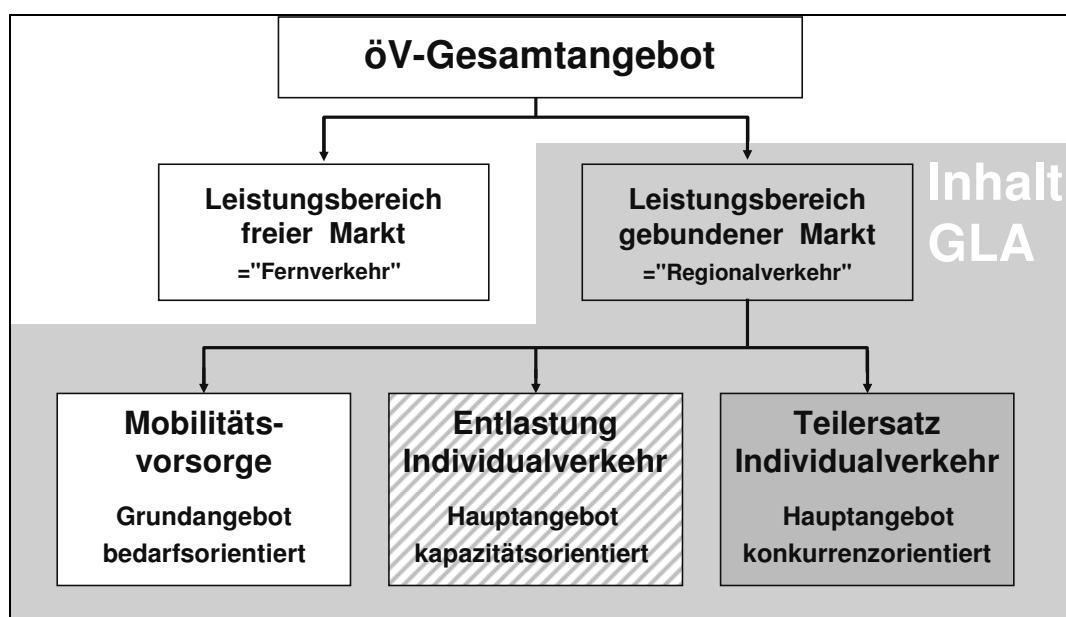


Abbildung 19: Marktbereiche des öffentlichen Verkehrs

Der gebundene Markt lässt sich in drei Segmente einteilen:

- Die "Mobilitätsvorsorge" ist eine öffentliche Dienstleistung für diejenigen, welche aus persönlichen Gründen keine ständige freie Verkehrsmittelwahl haben.
- Die "Entlastung Individualverkehr" bezweckt eine attraktive ÖV-Bedienung von Verdichtungsräumen zur gezielten Entlastung des Individualverkehrs. Die Angebote erfolgen schwerpunktartig, achsen- und kapazitätsbetont.
- Der "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.

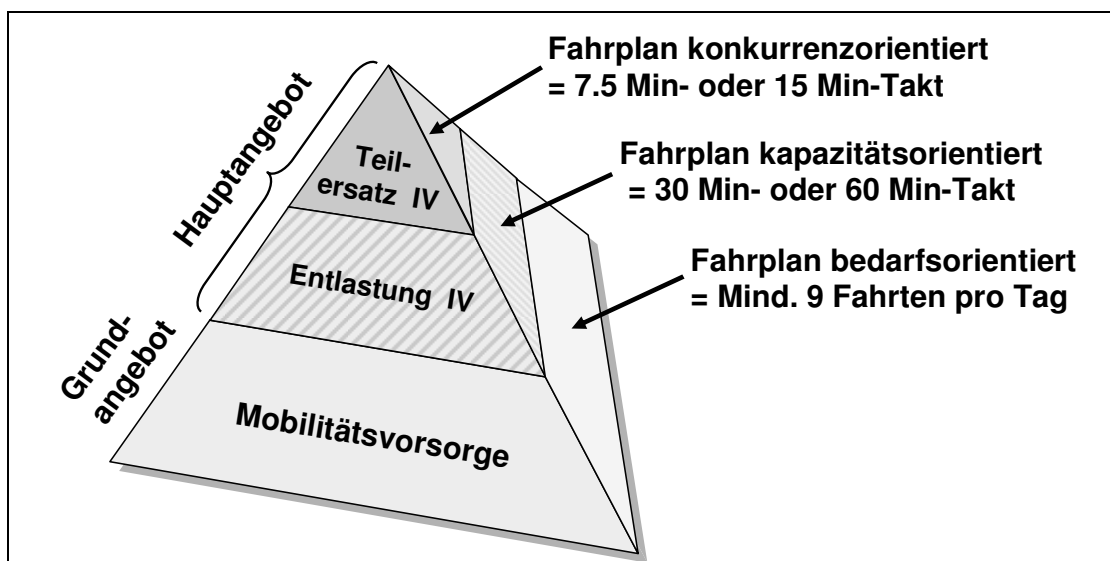


Abbildung 20: Segmentierung des Angebots im öffentlichen Regionalverkehr

Basis des kantonalen ÖV-Angebots ist das Grundangebot, welches im gesamten Kanton die Mobilitätsvorsorge sicherstellt und als Zubringer auf die Verkehrshauptachsen fungiert. Die Fahrplangestaltung erfolgt bedarfsorientiert, wobei das Grundangebot vordergründig auf Pendler und Schüler ausgerichtet wird. Das Niveau des Angebots erstreckt sich je nach Nachfragepotenzial von einem Minimum von 9 Fahrten pro Tag bis zu einem durchgehenden Stundentakt.

Das Hauptangebot umfasst einerseits die ÖV-Angebote entlang der Verkehrshauptachsen sowie andererseits die Linien im Agglomerationsgebiet. Im Segment "Entlastung Individualverkehr" bewirken kapazitätsorientierte S-Bahn- und Busangebote entlang der Verkehrshauptachsen und im Zulauf zu den übergeordneten Bahnknoten durch einen Halbstundentakt tagsüber und einen Stundentakt in den Randzeiten eine gezielte Entlastung des Strassenverkehrs.

Im Segment "Teilersatz Individualverkehr" stellen weitergehende Angebote im dicht besiedelten Agglomerationsgebiet eine wettbewerbsfähige und qualitativ hochwertige Alternative zum Individualverkehr dar. Durch einen hohen Takt (7.5 - 15 Min-Takt) und eine Vernetzung der ÖV-Linien zu einem flächigen Transportkettengefüge soll über den gesamten Tag eine hohe Mobilität und eine kurze Gesamtreisezeit ermöglicht werden.

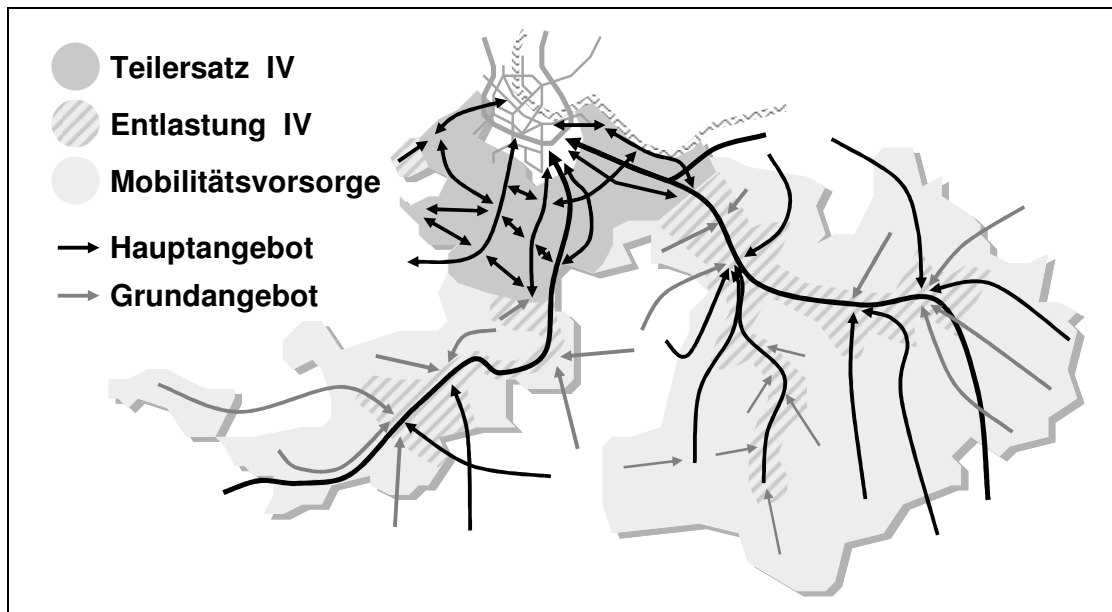


Abbildung 21: Räumliche und funktionale Anordnung der Angebots-Segmente

5.4 Kundenanforderungen

Der öffentliche Verkehr soll die individuellen Anforderungen der Kunden in hohem Mass unter einen Hut bringen. Neben der eigentlichen zeitgerechten Beförderung der Kunden von A nach B sind weitere angebotsrelevante Elemente bei den Fahrzeugen und bei den Haltestellen zu beachten.

• **Pünktlichkeit**

Die Pünktlichkeit und damit verbunden die Zuverlässigkeit ist eines der wichtigsten Attraktivitätsmerkmale des öffentlichen Verkehrs. Der Kunde muss sich darauf verlassen können, dass der öffentliche Verkehr fahrplangenau verkehrt. Verspätungen führen zu verpassten Anschlüssen und zu Verlängerungen der Reisezeit. Häufen sich Verspätungen, wird das ÖV-System unzuverlässig und entsprechende Reisen unplanbar. Ohne Verlässlichkeit, das Reiseziel zur rechten Zeit zu erreichen, wenden sich die Fahrgäste vom öffentlichen Verkehr ab und steigen vorwiegend auf den motorisierten Individualverkehr um.

Die häufigste Verspätungsursache im Busverkehr sind Staus auf der Strasse. Der obgenannte Mechanismus führt auf Buslinien, die häufig vom Stau betroffen sind zu einem Teufelskreis: Die Busse stehen im Stau, der ÖV wird unzuverlässig, Fahrgäste steigen aufs Auto um, der Stau wird grösser, der ÖV wird noch unzuverlässiger etc. Zur Zeit werden deshalb die staugefährdeten Strassenabschnitte lokalisiert und Handlungsmaßnahmen evaluiert.

Wenn der öffentliche Verkehr auch in Zukunft seinen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten soll, ist die Gewährleistung der Fahrplanstabilität Voraussetzung. Dies kann durch zeitliche oder örtliche Trennung vom übrigen Strassenverkehr erfolgen. Die wirksamsten Massnahmen zur Stabilisierung des Busverkehrs sind:

- Bevorzugung an Lichtsignalen
- Separate Busstreifen

Ein weiterer, wenn auch sehr teurer Handlungsansatz ist die Angebotsverdichtung auf den betroffenen Linien. Einerseits führt das dichtere, attraktivere Angebot zu einer stärkeren Benützung des ÖV und dadurch zu einer Entlastung der Strassen. Andererseits folgt im Störfall rascher der nächste Bus, wodurch die Verlängerung der Reisezeit beschränkt bleibt.

Am stärksten betroffen sind die Busverbindungen zwischen Birseck und Leimental (Buslinien 60, 63 und 64) sowie die Buslinien entlang der Rheinstrasse zwischen Liestal und Pratteln (Buslinien 70 und 80), die bereits Nachfrageverluste aufweisen (Kapitel 4.3.3). Damit der öffentliche Verkehr auch in Zukunft eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein kann, ist die Umsetzung entsprechender Infrastrukturmassnahmen unabdingbar. Für die staugefährdeten Strassenabschnitte werden deshalb in einer speziellen Arbeitsgruppe Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität erarbeitet. Bereits umgesetzt ist eine kurze Busspur an der Birsigtalstrasse in Reinach. Weiter erfolgten Optimierungen an den Lichtsignalanlagen Rennbahn (Muttenz), Reinacherstrasse/Bahnhofstrasse (Therwil), Oberwilerstrasse/Schlossgasse (Bottmingen), Bruggstrasse/Anschlussrampe H18 (Reinach). Weitere Massnahmen sind in Projektierung, so für die beiden Kreisel MFP (Münchenstein) und Mitteldorf (Bottmingen), für die Bahnhofstrasse in Therwil (Busstreifen) sowie für die Bruderholzstrasse (Busspuren in den Kreiselzufahrten). Kreditbegehren für solche Massnahmen erfolgen im Rahmen des ordentlichen Budgets oder nötigenfalls mittels separater Vorlagen.

- **Komfort**

Der Kunde hat das Anrecht auf einen angemessenen Komfort. Dieser ist so auszugestalten, dass die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Strassenverkehr gewahrt bleibt. Dazu gehört ein Witterungsschutz an den Haltestellen sowie Sitzgelegenheiten an den Haltestellen und in den Fahrzeugen.

Im Verlauf des letzten Jahrzehnts hat sich im Individualverkehr die Klimaanlage als Teil der Grundausstattung durchgesetzt. Dabei hat die Klimaanlage nicht nur eine kühlende Funktion, sondern sie verbessert das Raumklima generell positiv (Lüftung). Auf diese Entwicklung reagiert man im Eisenbahnverkehr schon seit gut zwei Jahrzehnten mit dem Bau von klimatisierten Wagen. In absehbarer Zeit wird das gesamte Rollmaterial im Bereich des Fernverkehrs aus solchen modernen Wagen bestehen. Im Regionalverkehr ist die Umstellung mit dem Einsatz der Flirt-Züge bereits erfolgt. Nachholbedarf besteht bei den Trams und Bussen. Durch die im 6. GLA berücksichtigte Erneuerung der Fahrzeugflotten der BLT und der WB wird sich der Komfortstandard im Nahverkehr entscheidend verbessern.

Um in der Agglomeration Basel und im Kanton diesem gesellschaftlichen Anspruch gerecht zu werden, sollen die Busunternehmen bei Neuanschaffungen nur noch klimatisierte Fahrzeuge beschaffen. Die Anschaffung eines solchen Fahrzeugs ist leicht teurer als die eines konventionellen Busses. Die Kosten für eine allmähliche Umstellung der Busflotten wurden im Finanzplan des 6. GLA berücksichtigt.

- **Fahrgast-Information**

Im heutigen mobilen Informationszeitalter hat der Kunde das Bedürfnis auf eine durchgängige Information zu seiner Reise. Diese soll möglichst in Echtzeit erfolgen und so eine andauernde passive Betreuung der Fahrgäste bewirken.

Durch die Inbetriebnahme einer rechnergestützten Betriebsleitstelle (RBL) beim TNW im Verlauf des Jahres 2008 sowie der neuen Generation der Fahrgastinformationstafeln bei den SBB werden per Dezember 2008 die wichtigen Haltestellen mit dynamischen Infotafeln ausgestattet

sein. Mit der später folgenden Installation von Bildschirmen in den Fahrzeugen wird der Kunde auf seiner ganzen Reise mit verkehrsmittelübergreifenden Echtzeit-Informationen versorgt.

- ***Ticketing***

Der Kunde wünscht einen möglichst unkomplizierten Bezug des Fahrscheins. Der TNW hat in den vergangenen Jahren wesentliche Verbesserungen in dieser Richtung vorangetrieben. Mit der Einführung des elektronischen Tickets, des sogenannten e-Tickets, besteht neu die Möglichkeit den Fahrausweis zu Hause am Computer zu lösen. Weiter werden bis Ende 2008 die neuen Billetautomaten flächendeckend im gesamten Verbundgebiet aufgestellt.

5.5 Umweltpolitische Ziele

Der öffentliche Verkehr leistet einen wichtigen Beitrag zum aktiven Umweltschutz. Gegenüber der individuellen Fahrt mit dem Auto bewirkt der kollektive Transport der Fahrgäste mit dem ÖV einen tiefen Treibstoffverbrauch pro Kopf und reduziert die Lärmemissionen. Weiter verhindert der ÖV durch seine geringe Flächenbeanspruchung pro Kopf eine weitere Beanspruchung der wertvollen Ressource Boden durch neue Verkehrsflächen. Insofern steht es im Interesse der Allgemeinheit, dass der öffentliche Verkehr eine valable Alternative zum eignen Auto darstellt. Die umweltpolitischen Ziele stützen sich auf die Inhalte des Luftreinhalteplans (LHP) 2004, bzw. den Standbericht vom Oktober 2007.

- ***Luftreinhalteplan***

Der Luftreinhalteplan beider Basel 2004 hielt in der Massnahme 1-4 "Emissionsminderung bei Linienbussen des ÖV" eine weitere Senkung der Schadstoffemissionen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die Stickoxid- und Partikelemissionen (PM10) von Linienbussen durch technische Massnahmen fest. Diese Forderung wurde in der Zwischenzeit erfüllt, es werden bei Neuanschaffungen nur noch Fahrzeuge berücksichtigt, welche die EEV-Norm⁶ erfüllen.

Im Bericht vom Oktober 2007 schlägt der LHP im Bereich ÖV als Massnahme V4 eine "Verbesserung der Fahrplanstabilität von Bus und Tramlinie im Kanton" vor. Diese Forderung deckt sich mit den Zielen der Angebotsgestaltung sowie den Kundenanforderungen.

- ***Ökobilanz***

In einer breit angelegten Studie wurde die Ökobilanz von Grossveranstaltungen untersucht (Carbotech, 2006). Dabei hat sich gezeigt, dass der Bereich Verkehr bis zu 80 % der gesamten Ökobilanz ausmacht. Diese Bilanz mit Fokus Grossveranstaltung gilt in der Grössenordnung auch für den Alltag. Die grösste positive Wirkung auf die Ökobilanz erfolgt demnach bei einer konsequenten Verkehrsvermeidung. Da dies dem heutigen Mobilitätsverhalten widerspricht, ist in zweiter Folge darauf zu achten, dass der Verkehr ressourcenverträglich erfolgt. Hierzu vermag der öffentliche Verkehr einen grossen Beitrag zu leisten, da mit einer Verlagerung der Fahrten auf den öffentlichen Verkehr die absolute Zahl der Motorfahrzeugbewegungen gesenkt und dadurch die Emission von Lärm und Abgasen reduziert werden kann. Gleichzeitig wird der Verbrauch von Rohstoffen und Fläche vermindert.

⁶ Die EEV-Norm (EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicles) ist strenger als die für 2009 vorgesehene EURO5-Norm

5.6 Finanzziele

Während der 5. GLA stark im Zeichen der Konsolidierung stand, ist es in den nächsten Jahren unumgänglich, in einzelnen Gebieten (namentlich im unteren Kantonsteil) die Linien- und Angebotsstruktur anzupassen. Dabei müssen die im Kapitel 4.1 beschriebenen finanzpolitischen Rahmenbedingungen stets im Auge behalten werden.

Die Finanzziele können nur jene Bereiche erfassen, bei denen der Kanton aufgrund der gesetzlichen Gegebenheiten auch über eine Einflussmöglichkeit verfügt. Namentlich zu erwähnen sind:

- Das Angebot ist weiterhin so auszugestalten, dass eine möglichst optimale Abschöpfung der vorhandenen Zahlungsbereitschaft der Passagiere erfolgen kann.
- Der Kostendeckungsgrad soll auf allen Linien stabil gehalten werden. Ein vorübergehendes Absinken ist nur zu akzeptieren, wenn dies durch den Ersatz von überaltertem Rollmaterial (Fahrzeuersatz der SBB, BLT und WB) oder Angebotsausbauten verursacht wird.
- Die Subvention des U-Abo wird nicht erhöht. Damit ist sichergestellt, dass Tarifierhöhungen auch effektiv durch den Konsumenten der Leistungen bezahlt werden und es nicht zu versteckten Mehrleistungen der öffentlichen Hand kommt.

Die Erreichung dieser Finanzziele ist massgeblich von der Tarifgestaltung abhängig. Diese wird durch die Transportunternehmen im Rahmen des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) festgelegt. Seit Herbst 2008 besteht in Form der TNW-Vollversammlung ein Gremium, in welchem sowohl die Transportunternehmen als auch die beteiligten Kantone ihre Anliegen einbringen können und die zentralen Leitlinien des TNW verabschiedet werden. Damit ist sichergestellt, dass die vom Kanton definierten Finanzziele auch in der Tarifpolitik des TNW Berücksichtigung finden. In Zusammenarbeit mit dem TNW soll mit dem Inkrafttreten des 6. GLA im Dezember 2009 eine substanzielle Tarifierhöhung stattfinden. Diese ist im Finanzprogramm des 6. GLA berücksichtigt. Zudem sollen die Abgeltungen bei Bedarf so ausgestaltet werden können, dass ein verstärkter Anreiz zur Erreichung der in Kapitel 5.4 dargestellten Kundenanforderungen erreicht wird.

5.7 Qualitätsstrategie

Die Transportunternehmen sind stets angehalten, die von der öffentlichen Hand bestellten Angebote möglichst kostengünstig zu produzieren. Der Anreiz dazu erfolgt auf zwei Arten. Einerseits werden zu hohe Offerten durch den Bund oder den Kanton nicht akzeptiert, was zu Nachverhandlungen oder gar zu einer Ausschreibung der Leistung führt. Andererseits ist das Unternehmen nach einer erfolgten Angebotsvereinbarung frei, die Leistung effektiv günstiger zu erbringen, als das in der Offerte vorgesehen war. Der verbleibende Gewinn kann zwar nicht den Kapitalgebern ausgeschüttet werden, erhöht aber den unternehmerischen Handlungsspielraum. Dieses System der zum voraus festgelegten Abgeltung (im Gegensatz zur nachträglichen Subvention) hat sich insbesondere aufgrund des unternehmerischen Anreizes bewährt. Der Kostenanstieg konnte nachhaltig gebremst werden.

Die Kehrseite dieser positiven Entwicklung ist die Tatsache, dass auf der Suche nach Rationalisierungspotenzial die Kundenanforderungen von den Unternehmen möglicherweise nicht mehr im gewünschten Umfang berücksichtigt werden. Die Reduktion der Reinigung, der Abbau von Kundendienstpersonal (v.a. vor Ort) und der Einsatz von kürzeren Zügen sind Beispiele, wie

sich dies auswirken kann. Ein weiterer kritischer Punkt ist im Bahnbereich die Priorisierung der verschiedenen Verkehrsarten bei starker Netzauslastung. Gesetzlich verankert ist die Priorität des systematisierten Personenverkehrs vor dem Güterverkehr bei der Trassenvergabe. Im Betriebsalltag stellt sich diese Frage jedoch aufgrund der technischen Gegebenheiten immer wieder aufs Neue. Die pünktliche Abwicklung des Personenverkehrs ist aufgrund der vielfältigen Anschlussbeziehungen von zentraler Bedeutung. Der Fernverkehr ist Bundessache und kann vom Kanton kaum beeinflusst werden. Die Regio-S-Bahn hingegen wird vom Kanton zu einem erheblichen Teil mitfinanziert. Entsprechend besteht eine besondere Verantwortung des Kantons bei der Bewältigung des unternehmerseitigen Dilemmas zwischen der Kostenoptimierung und den Kundenanforderungen. Dabei kann der Kanton mit verschiedenen Massnahmen und in unterschiedlicher Intensität auf die Berücksichtigung der Kundenanforderungen Einfluss nehmen.

Bislang hat der Kanton Basel-Landschaft auf die explizite Vorgabe von kundenorientierten Zielsetzungen verzichtet. Innovative Weiterentwicklungen wie beispielsweise die Klimaanlage wurden im Rahmen der Angebots- und Abgeltungsverhandlungen als Kostenbestandteil akzeptiert und so die Einführung ermöglicht.

Mehrere Kantone führen seit einigen Jahren systematische Qualitätsmessungen durch. Dabei werden die Fahrgäste über ihre Zufriedenheit in verschiedenen Bereichen befragt. Erfasst werden stets mehrere Unternehmen, damit ein Vergleich der Leistungen möglich ist. Das System ist für alle Verkehrsbetriebe anwendbar. Es ist denkbar, dass die bestplatzierten Unternehmen mit einem finanziellen Bonus belohnt werden. Der Kanton Basel-Landschaft hat dieses Instrument bislang nicht eingesetzt.

Am umfassendsten ist das Bonus/Malus System, welches in der Schweiz erstmals durch den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) eingeführt wurde. Dabei werden neben der Kundenbefragung objektive Messungen in den Bereichen Pünktlichkeit, Information im Störfall und Sauberkeit berücksichtigt. Die Ergebnisse werden anschliessend monetarisiert.

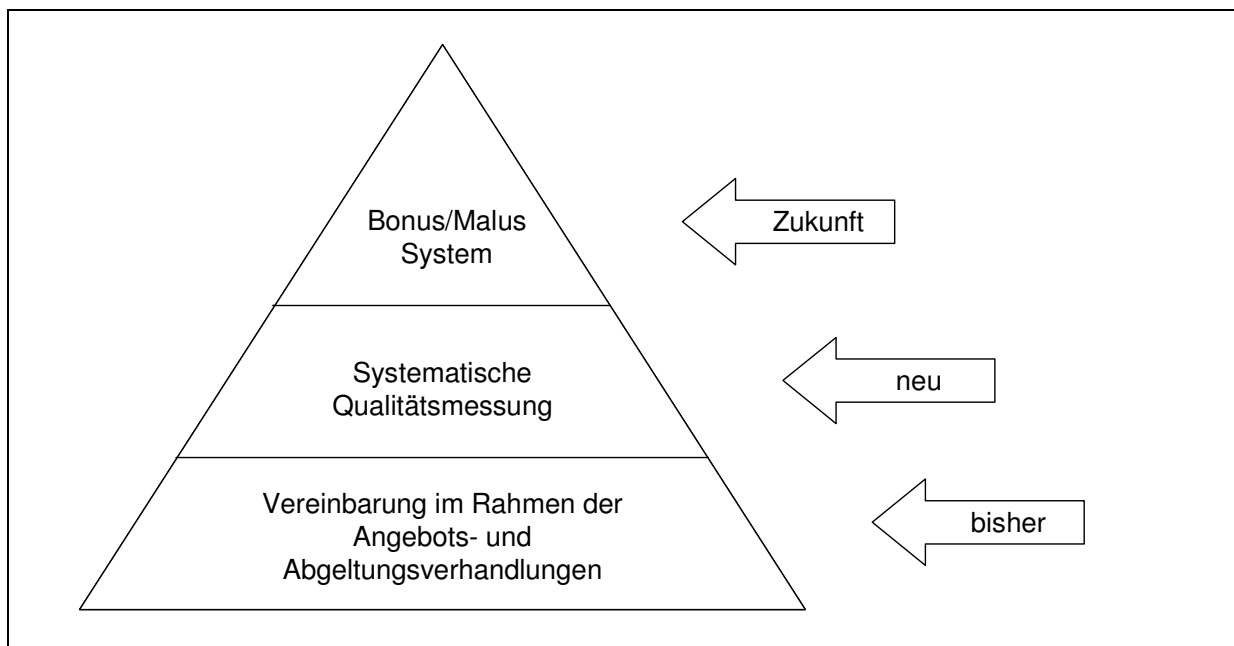


Abbildung 22: Möglichkeiten zur Qualitätssicherung

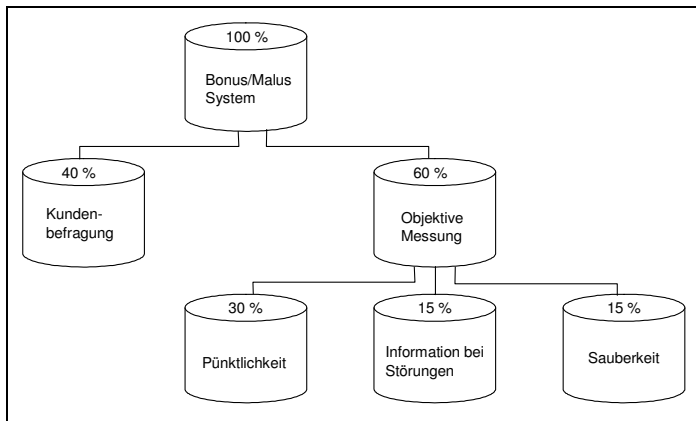


Abbildung 23: Gewichtung der Qualitätskriterien beim Zürcher Verkehrsverbund ZVV

Mit diesem System soll vor allem der Verspätungsproblematik bei stark ausgelasteten Schienennetzen Rechnung getragen werden. Es ist nicht auf den Vergleich zwischen Unternehmen ausgerichtet, sondern dient vor allem der Disziplinierung. Erreicht das Unternehmen den vereinbarten Wert in einem Bereich nicht, so wird ein Malus angerechnet. Übertrifft das Unternehmen hingegen die Erwartungen, schlägt dies mit einem Bonus zu Buche. Die Summe aller positiven und negativen Ergebnisse ergibt einen Geldbetrag, welcher dem Unternehmen entweder als Bonus ausbezahlt wird oder von diesem in Form eines Malus dem Besteller zurückzuerstatten ist. Beim ZVV wird dieses System gegenüber der SBB seit drei Jahren angewendet. Dabei beträgt der Gesamtbonus/-malus ein Prozent der Bruttozahlungen an das Unternehmen (der ZVV vereinbart die Abgeltungen als Bruttobetrag ohne Einnahmenanrechnung, BL hingegen als Nettobetrag). Vor der kantonalen Einführung eines solchen Systems, sollen die Erfahrungen des ZVV ausgewertet werden. Zudem muss eine solche Vereinbarung mit den Transportunternehmen bundesrechtskonform ausgestaltet sein.

Die Transportunternehmen im Kanton Basel-Landschaft haben den Kundenanforderungen bislang genügend Beachtung geschenkt. Allerdings wurde diese Aussage noch nie durch eine Kundenzufriedenheitsumfrage erhärtet. Als kritischer Punkt ist vor allem die Pünktlichkeit der Regio-S-Bahn zu werten. Die SBB stellt in ihrem Qualitätsreport 2007 selber fest, dass die internen Zielvorgaben für die Pünktlichkeit nur knapp erreicht werden konnten. Besonders schwer wiegt die Tatsache, dass auf der S3 fast 1 % der Züge ganz ausfielen - ein Wert, der dreimal so hoch ist wie in der übrigen Schweiz. Begründet werden diese Schwierigkeiten mit der hohen Netzauslastung und vermehrten Baustellen.

Aus diesen Überlegungen heraus sind im Rahmen des 6. GLA zur Abstimmung von Kundenanforderungen und Finanzziele folgende Massnahmen vorgesehen:

- In Abstimmung mit den übrigen Kantonen der Nordwestschweiz wird eine Kundenbefragung zur Qualität durchgeführt. Diese soll den in anderen Regionen bereits durchgeführten Umfragen entsprechen und so eine weiträumige Vergleichbarkeit ermöglichen. Sollten sich bei einzelnen Unternehmen dabei spezifische Schwachstellen zeigen, so ist mit diesen Unternehmen der Handlungsbedarf zu definieren und entsprechende Vereinbarungen zu treffen.
- Mit der SBB werden Verhandlungen über die Einführung eines Bonus/Malus Systems aufgenommen. Ziel ist ein einfach zu handhabendes Messsystem, welches ausreichend Anreize zur Verbesserung der Qualität, namentlich der Pünktlichkeit bietet. Finanziell sind dafür maximal 2 % der Abgeltungssumme vorzusehen.

6 Genereller Leistungsauftrag 2010 - 2013

Der besseren Verständlichkeit halber und betreffend Einheit der Materie wird das gesamte, für den Kanton Basel-Landschaft direkt wirksame ÖV-Angebot behandelt. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass keine direkte Einflussnahme auf das Fernverkehrsangebot der SBB möglich ist. Nicht diesem GLA unterstellt sind die BVB-Linien 2, 3, 6, 14, 33, 34, 38. Die Grundsätze der Zusammenarbeit und der Finanzierung der grenzüberschreitenden BVB-Linien sind staatsvertraglich geregelt (SGS 480.1). Die entsprechenden Angebote werden mit dem Kanton Basel-Stadt gemeinsam geplant und umgesetzt. Der vorliegende 6. GLA ist mit dem Entwurf zum baselstädtischen ÖV-Programm 2010 - 2013 abgestimmt.

6.1 Übersicht

6.1.1 ANGEBOTSENTWICKLUNG

Basierend auf den im kantonalen Angebotsdekret festgehaltenen Zielsetzungen der Angebotsgestaltung sowie der in Kapitel 5 formulierten Zielen wurde das gesamte ÖV-Angebot überprüft. Mit dem vorliegenden 6. GLA soll der öffentliche Verkehr mittels gezielten Angebotsverbesserungen gestärkt werden. Gleichzeitig sollen Sparmassnahmen die Effizienz des ÖV weiter verbessern.

Die wesentlichen, vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen sind:

- Neue Fahrzeuge und Taktverdichtung auf den Tramlinien 10 und 17
- Neukonzeption der Buslinien im Leimental
- Neukonzeption der Buslinien im Birseck
- Verlängerung der Buslinie 68 von Ettingen nach Aesch
- Neukonzeption Regionalbus Liestal und Umgebung

Einen Überblick über die Angebotsentwicklung vermitteln die folgende Abbildung sowie die Tabelle auf der nächsten Seite.

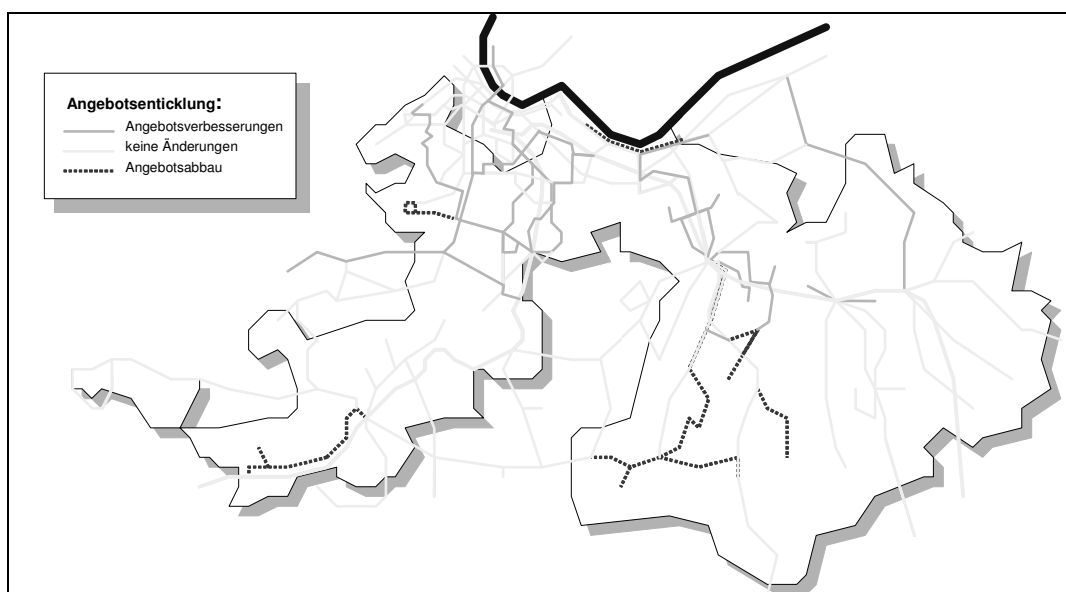


Abbildung 24: Überblick über die Angebotsentwicklung

Linie	Linienanfang - Linienende	Angebotsbe- reich*	Angebots- entwicklung			Beurteilungskriterien							Bemerkung
			gleich- bleibend	Ausbau	Abbau	Erschlies- sungslücke	Kapazitäts- engpass	Verbin- dungslücke	Entlastung Strasse	geringe Nachfrage	nicht nötige Strecke		
2	Binningen - Riehen Dorf	A	X										
3	Birsfelden - Burgfelden Grenze	A	X										
6	Allschwil - Riehen Grenze	A	X										
10	Bhf. Dornach-Arlesheim - Rodersdorf	A		X			X		X			Kapitel 6.2.1	
11	Aesch - St. Louis Grenze	A	X										
E11	Reinach Süd - Theater	A	X										
14	Pratteln - Dreirosenbrücke	A	X										
17	Ettingen - Wiesenplatz	A		X			X		X			Kapitel 6.2.1	
19	Liestal - Waldenburg	A	X										
33	Schönenbuch - Schifflände	A	X										
34	Bottmingen - Bhf. Riehen	A	X										
37	Bottmingen - Aeschenplatz	A	X									Kapitel 6.2.3	
38	Allschwil - Schifflände	B		X					X			Kapitel 6.2.8	
47	Bottmingen - Bhf. Muttenz	A		X				X				Kapitel 6.2.3	
58	Bhf. Münchenstein - Bruderholzspital	B	X									Kapitel 6.2.3	
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	A	X										
61	Allschwil - Oberwil	B			X						X	Kapitel 6.2.2	
62	Biel-Benken - Bhf. Dornach-Arlesheim	B		X		X	X		X			Kapitel 6.2.2	
63	Bhf. Dornach-Arlesheim - Bhf. Muttenz	B		X		X						Kapitel 6.2.3	
64	Allschwil - Arlesheim	A		X				X	X			Kapitel 6.2.2	
65	Pfeffingen - Bhf. Dornach-Arlesheim	B		X			X					Kapitel 6.2.8	
67	Liestal - Seewen - Bhf. Dornach-Arlesheim	B	X										
68	Burg - Ettingen - Bhf. Aesch	B		X				X	X			Kapitel 6.2.4	
70	Basel - Liestal - Reigoldswil	A	X										
71	Liestal - Reigoldswil	B			X					X		Kapitel 6.3.2	
72	Liestal - Büren	A	X										
75	Frenkendorf - Füllinsdorf	B	**									Kapitel 6.2.5	
76	Liestal - Lausen	B	**									Kapitel 6.2.5	
78	Liestal - Lausen	B	**									Kapitel 6.2.5	
80	Basel - Pratteln - Liestal	B	X									Kapitel 6.2.5	
83	Pratteln - Arisdorf - Liestal	A	X										
84	Schweizerhalle - Rheinfelden	B			X						X	Kapitel 6.3.2	
91	Bretzwil - Waldenburg	B			X					X		Kapitel 6.3.2	
92	Hölstein - Bennwil	B			X					X		Kapitel 6.3.2	
93	Lampenberg - Talhaus - Lausen	B		X				X				Kapitel 6.2.6	
94	Waldenburg - Balsthal	B	X										
100	Gelterkinden - Rheinfelden	A		X								Kapitel 6.2.8	
101	Gelterkinden - Wegenstetten	B	X										
102	Gelterkinden - Kienberg	A	X										
103	Gelterkinden - Oltingen	B	X										
104	Gelterkinden - Zeglingen	B	X										
105	Sissach - Böckten	B		X		X						Kapitel 6.2.7	
106	Sissach - Wintersingen	B	X										
107	Sissach - Eptingen	A	X										
108	Sissach - Wittinsburg	B	X										
109	Rümlingen - Häfelfingen	B	X										
111	Laufen - Nunningen	A	X										
112	Laufen - Roggenburg	B	X										
113	Laufen - Mariastein	B	X										
114	Laufen - Bärschwil	B	X										
115	Zwingen - Passwang/Balsthal	A	X										
116	Grellingen - Bretzwil - Nunningen	B	X										
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	B	X										
118	Laufen - Liesberg	B			X					X		Kapitel 6.3.2	
119	Laufen - Nenzlingen	B	X										
214	Delémont - Roggenburg	B	X										
S1	Mulhouse - Frick/Laufenburg	A	X										
S3	Porrentruy - Basel - Olten	A	X										
S9	Sissach - Olten	A	X										

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

** Neukonzeption aufgrund Fahrplanänderungen der SBB im Fernverkehr

Abbildung 25: Überblick über die Angebotsentwicklung

6.2 Angebotsausbauten

6.2.1 NEUE FAHRZEUGE UND TAKTVERDICHTUNG AUF DEN TRAMLINIEN 10 UND 17

Zur Entschärfung der Kapazitätsengpässe wird auf den Tramlinien 10 und 17 der Takt verdichtet. Einerseits wird dies in Spitzenzeiten aus Kapazitätsgründen notwendig um die steigenden Fahrgastfrequenzen bewältigen zu können, andererseits können damit auch einheitliche Anschlüsse auf die übrigen im 7.5-Minutentakt verkehrenden Linien hergestellt werden. Auch auf die im 15-Minutentakt verkehrenden Buslinien lassen sich die Anschlüsse vereinheitlichen.

Die für die Taktverdichtung der Linien 10 und 17 notwendigen Tramfahrzeuge wurden von der BLT bestellt und stehen ab dem Fahrplanjahr 2012 zur Verfügung. Die Gleis- und Hallenanlagen des Tramdepots Hüslimatt in Oberwil wurden bereits für die zusätzlichen Fahrzeuge ausgebaut. Der ebenfalls notwendige Ausbau des Einspurabschnittes Stollenrain in Arlesheim auf Doppelspur wurde vom Landrat bewilligt und wird in den nächsten Jahren erfolgen.



Technische Beschreibung der neuen Fahrzeuge

- Einrichtungsfahrzeug aus 6 Modulen
- Ausgelegt für Stadt- und Überlandbetrieb
- 75 % Niederfluranteil
- 8 Einstiegstüren für schnellen Fahrgastwechsel
- Behindertenfreundliche Zugangsmöglichkeiten
- 94 Sitzplätze
- Länge: 45 m, Breite: 2.3 m
- Leergewicht: 57 t
- Max. Geschwindigkeit: 80 km/h

Abbildung 27: Das neue Tram Tango der Stadler Rail AG

Die Einführung des 7.5-Minutentakts auf den Tramlinien 10 und 17 ist auf das Fahrplanjahr 2012 vorgesehen. Zwischen Ettingen und Flüh (SO) ist ein partieller Doppelspurausbau notwendig, damit das Angebot im hinteren Leimental nicht ausgedünnt werden muss. Gemäss interkantonalem Kostenteiler hat sich der Kanton Basel-Landschaft an diesem Infrastrukturausbau im Umfang von ca. CHF 12 Mio. zu beteiligen (separate Landratsvorlage). Vertieft untersucht werden müssen die Auswirkungen der durch den verdichteten Takt vermehrt geschlossenen Bahnübergänge auf den Strassenverkehr, insbesondere auf den Busverkehr.

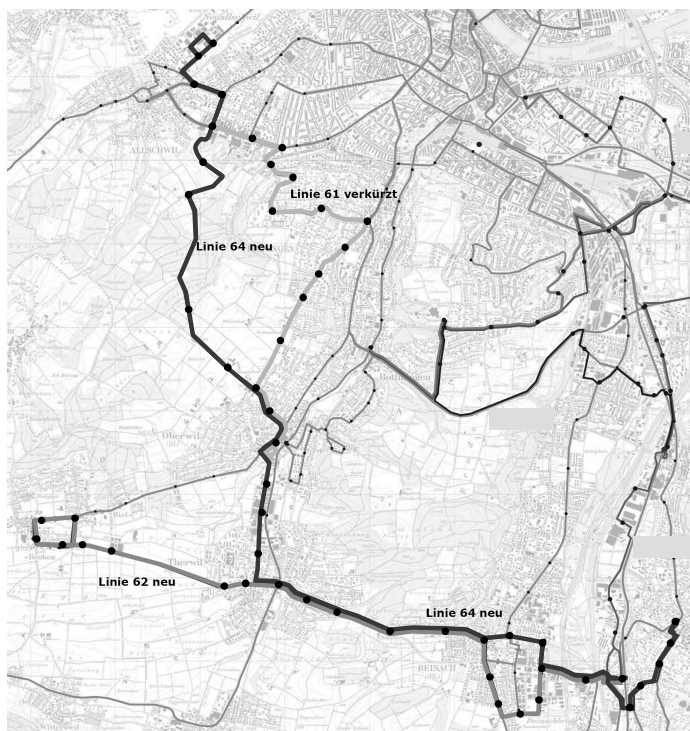
Angebot		2009		2012	
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	10	17	10	17
	Sa	110	30	138	40
	So	102	21	120	28
		80	0	100	0
Mehrabgeltung pro Jahr				CHF 2'315'000	
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)				CHF 12 Mio	

Altersbedingt muss die Tramflotte der BLT ersetzt werden. Die Ersatzbeschaffung der Fahrzeuge aus den 60-er und 70-er Jahren erfolgt zusammen mit der BVB und wird in den Jahren 2011/12 und 2016/17 vorgenommen. Durch die neuen Fahrzeuge wird sich der Abschreibungsaufwand vergrössern. Dadurch erhöht sich der Abgeltungsbedarf.

Mehrabgeltung pro Jahr	CHF 4'200'000
-------------------------------	----------------------

6.2.2 NEUKONZEPTION DER BUSLINIEN IM LEIMENTAL

Im Zuge der Siedlungsentwicklung im Leimental und im Agglomerationsgürtel von Basel manifestiert sich zusehends eine Angebotslücke im öffentlichen Verkehr zwischen dem Leimental und dem Raum Allschwil. Diese Lücke soll behoben werden, um das ÖV-Netz zu komplettieren und diesen Korridor vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Im Zentrum der Busnetzoptimierung Leimental steht eine neue Busverbindung zwischen Allschwil, dem Leimental und dem Birseck. Das neue Konzept gibt Antworten auf das Postulat 2003/319 "Effizienzsteigerung des öffentlichen Verkehrs im Leimental".



Die Hauptmerkmale des neuen Buskonzepts sind:

- **Linie 64:**
Allschwil Bachgraben - Oberwil - Therwil - Reinach Dorf - Bahnhof Dornach-Arlesheim - Arlesheim Dorf.
- **Linie 62:**
Biel-Benken - Reinach Kägen - Bahnhof Dornach-Arlesheim.
- Die **Linie 61** wird auf Seite Allschwil zur Haltestelle Fabrikstrasse auf Seite Oberwil zur Tramstation Oberwil zurückgenommen.

Abbildung 28: Neuer Verlauf der Linien 61, 62 und 64

Die neue Tangentialverbindung ermöglicht direkte Fahrten vom Birseck und vom Leimental ins Allschwiler Arbeitsplatzgebiet Bachgraben. Gleichzeitig erhält das Gymnasium Oberwil eine direkte Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz.

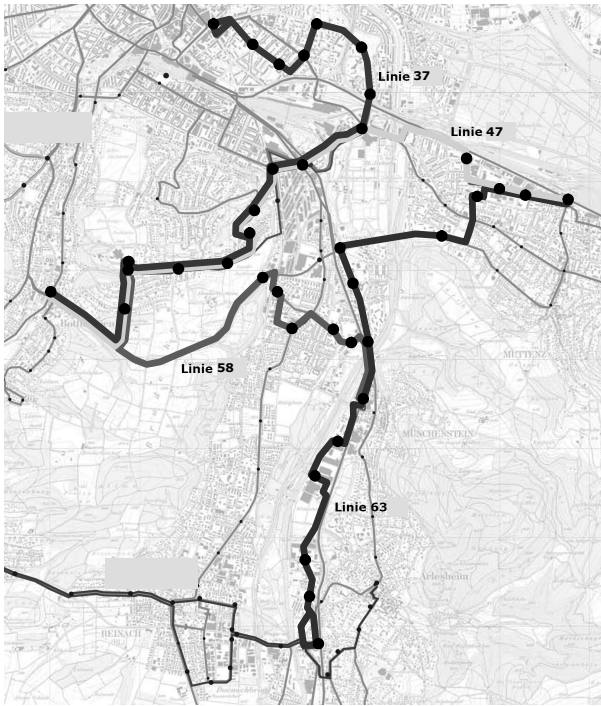
Zwischen Therwil und dem Bahnhof Dornach-Arlesheim entsteht durch die Überlagerung der Buslinien 62 und 64 in den Spitzenzeiten ein 7.5-Minutentakt. Auf dieser sehr stark von Behinderungen durch den Individualverkehr betroffenen Achse kann so die Attraktivität gegenüber dem Individualverkehr gewahrt werden. Gleichzeitig kann die Verbindung zwischen Therwil und Biel-Benken zu den Zwischenverkehrszeiten auf den Halbstundentakt reduziert werden.

Die Durchfahrt Brennerstrasse-Ofenstrasse in Allschwil wird bei Inbetriebnahme des 6. GLA noch nicht befahrbar sein. Bis die Strasse für den Busbetrieb benutzbar ist, wird in Allschwil eine provisorische Linienführung via Allschwilerweiher gewählt.

Angebot		2009			2010		
		61	62	64	61	62	64
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	51	16	65	51	35	53
	Sa	37	0	44	37	26	35
	So	16	0	35	16	0	35
Mehrabgeltung pro Jahr					CHF 2'175'000		
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)					CHF 600'000		

6.2.3 NEUKONZEPTION DER BUSLINIEN IM BIRSECK

Im Zentrum der Busnetzoptimierung im Birseck stehen die Forderungen nach einer verbesserten Erschliessung des Bruderholzspitals, der besseren Erreichbarkeit der Sport- und Eventstätte St. Jakob sowie die Schliessung der Erschliessungslücke im Arbeitsplatzgebiet Widen in Arlesheim (Kapitel 4.2.3). Das neue Konzept gibt Antworten auf die Postulate 2003/122 "Verkehrsmässige Erschliessung des Sportzentrums St. Jakob", 2005/258 "Erschliessung Kantonsspital Bruderholz mit dem öffentlichen Verkehr" und 2006/121 "Verbesserung der Busverbindung auf das Bruderholz und zum Bruderholzspital".



Die Hauptmerkmale des neuen Buskonzepts:

Aufteilung der bisherigen Linie 37:

- **Buslinie 37:** Gleiche Linienführung wie bisher, jedoch reduziertes Angebot zwischen Bottmingen und St. Jakob.
- **Neue Buslinie 47:** Bottmingen - Bruderholzspital - Dreispitz - St. Jakob - Muttenez Bahnhof.
- Überlagerung der beiden Linien auf dem Abschnitt Bottmingen - St. Jakob.

Auftrennung der bisherigen Linie 63:

- **Neue Buslinie 63:** Muttenez Bahnhof - Münchenstein Bahnhof - Arlesheim Widen - Bahnhof Dornach-Arlesheim.
- **Neue Buslinie 58:** Münchenstein Bahnhof - Gartenstadt - Bruderholzspital.

Abbildung 29: Neuer Verlauf der Linien 37, 47, 58 und 63

Die neue Busverbindung mit der Linie 47 vom Bahnhof Muttenez zum St. Jakob verbessert einerseits die Erreichbarkeit der Sport- und Eventstätte, andererseits wird die Erreichbarkeit der Bruderholzspitals aus dem Ergolzthal verbessert. Die Überlagerung der beiden Buslinien 37 und 47 gewährleistet auf dem Abschnitt Bottmingen - St. Jakob in den Spitzenzeiten den vom Landrat geforderten 7.5-Minutentakt. Von Seite Basler Innenstadt ist die Anbindung nur mit einmaligem Umsteigen gegeben. Eine direkte Anbindung des Kantonsspitals Bruderholz an den Bahnhof Basel SBB fehlt jedoch und wird von verschiedenen Seiten gefordert. Eine entsprechende Verbindung ist zusammen mit Basel-Stadt im Hinblick auf den Neubau des Bruderholzspitals zu prüfen.

Für die Verbindung zwischen dem Bahnhof Muttenez und dem Bruderholzspital ist die bisherige Buslinie 63 nicht mehr notwendig. Sie wird in der Mitte aufgetrennt und der Muttenez Ast neu durch das bisher noch nicht erschlossene Arlesheimer Arbeitsplatzgebiet Widen zur Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim geführt. Die neue Buslinie 58 übernimmt in Münchenstein die Querverbindungsfunktion zwischen den beiden Tramlinien sowie die Verbindung zum Bruderholzspital. Neu soll das Einkaufszentrum Gartenstadt an die Linie 58 angebunden werden.

Angebot		2009		2010			
		37*	63	37*	47	58	63
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	103	28	79	28	28	28
	Sa	76	28	38	38	28	28
	So	76	20	38	38	20	20
Mehrabgeltung pro Jahr				CHF 1'495'000			
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)				CHF 400'000			

* Linie 37: nur Abschnitt Bottmingen - St. Jakob dargestellt

6.2.4 VERLÄNGERUNG DER BUSLINIE 68 VON ETTINGEN NACH AESCH

Zwischen Ettingen und Aesch besteht eine Verbindungslücke im öffentlichen Verkehrsnetz. Der Nutzen dieser dritten, äusseren Tangentialverbindung zwischen Birs- und Leimental besteht in der rascheren Erreichbarkeit der Regio-S-Bahn in Aesch vom hinteren Leimental aus, der Rudolf-Steiner Schule beim Bahnhof Aesch sowie dem Ausflugsverkehr nach Mariastein und zum Nordhang des Blauen.

Mit der Einführung der Verbindung zwischen Ettingen und Aesch wird voraussichtlich das Liniensystem der Linien 68 und 69 im Kanton Solothurn umgestellt. Die Detailplanung wird zusammen mit dem Kanton Solothurn vorgenommen. In Ettingen wird nach einer Lösung gesucht, wie die Busse möglichst direkt von der Hauptstrasse zur Tramhaltestelle geführt werden können. So könnte die Fahrzeit reduziert und das heute durchfahrene Wohnquartier vom Busverkehr entlastet werden. In Aesch werden die Sportanlagen Löhrenacker und die Schulanlage Neumatt neu erschlossen. Im Zentrum von Aesch entsteht eine Umsteigemöglichkeit auf die Tramlinie 11 und am Bahnhof Aesch auf die Regio-S-Bahn.

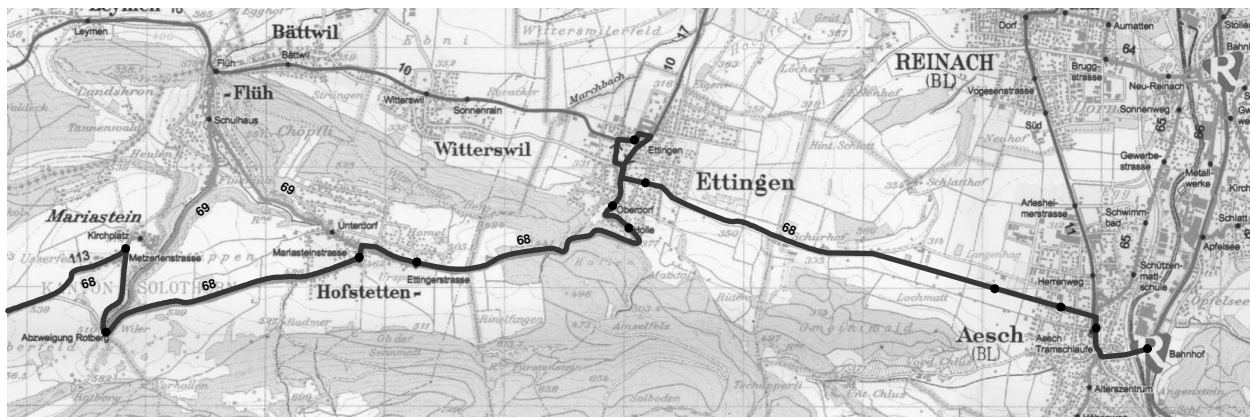


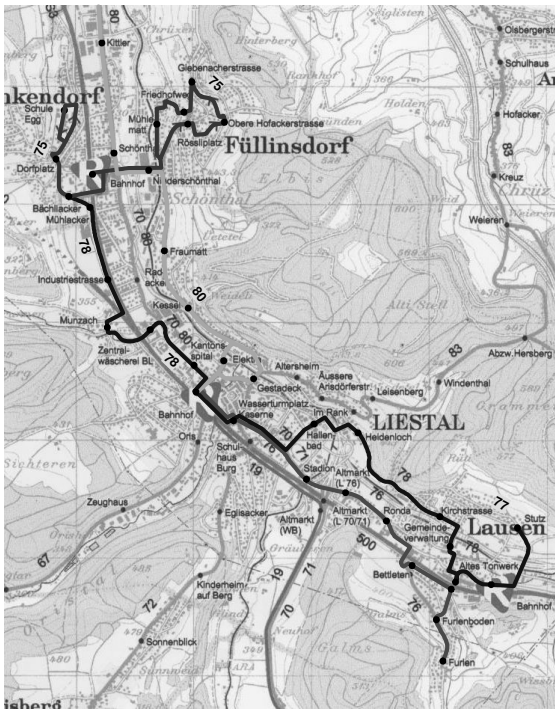
Abbildung 30: Schliessung der Verbindungslücke zwischen Ettingen und Aesch

Für die rund 6 km lange Strecke von Ettingen bis zum Bahnhof Aesch dauert die Fahrt ca. 13 Minuten. An Werktagen ist ab ca. 6.00 Uhr morgens der Halbstundentakt vorgesehen, mit Ausdünnung zum Stundentakt ab 20.00 bis Mitternacht. An Samstagen wird im Stundentakt gefahren, mit Verdichtung zum Halbstundentakt zu den Spitzenzeiten am Morgen und am Mittag. An Sonntagen ist ein Stundentakt mit Betriebsschluss um 20.00 Uhr vorgesehen.

Angebot		2010
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	32
	Sa	22
	So	14
Mehrabgeltung pro Jahr		CHF 415'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)		CHF 300'000

6.2.5 NEUKONZEPTION REGIONALBUS LIESTAL UND UMGEBUNG

Wie in Kapitel 6.1.2 dargestellt, brachte der Fahrplanwechsel im Dezember 2008 dem Ergolztal grössere Veränderungen im Bahnverkehr. Um auf diese Veränderungen zu reagieren und zur Lösung der vielen Abhängigkeiten wurde vom Regierungsrat ein neues Regionalbuskonzept als Probebetrieb eingeführt. Es basiert auf dem Grundgedanken, die Feinverteilung in den vier Gemeinden an den drei Bahnhöfen Frenkendorf-Füllinsdorf, Lausen und Liestal anzuknüpfen. Grundsätzlich wird neu mit jeder Fahrt ein Anschluss auf die Bahn hergestellt und der bisherige 20-Minutentakt auf einen Halbstundentakt reduziert. Das Konzeptumstellung erfolgt als Probebetrieb per Dezember 2008.



Die Hauptmerkmale des neuen Buskonzepts sind:

- **Linie 75:**
Frenkendorf, Schule Egg - Füllinsdorf, Obere Hofackerstrasse
- **Linie 76:**
Lausen, Furlen - Liestal, Bahnhof
- **Linie 78:**
Lausen, Stutz - Frenkendorf, Bächliacker
- **Linie 80:**
Basel, Aeschenplatz - Pratteln - Liestal, Fraumatt - Liestal, Bahnhof

Alle Linien verkehren im Halbstundentakt in Nebenverkehrszeiten gilt der Stundentakt.

Abbildung 31: Neuer Verlauf Regionalbus Liestal und Umgebung

Die Buslinie 80 verkehrt neu durch das dicht besiedelte Fraumattquartier in Liestal. Die Fraumatt erhält dadurch eine direkte Verbindung nach Pratteln und zum Arbeitsplatzgebiet Schweizerhalle. Für das Liestaler Radackerquartier reduziert sich das Angebot auf die Buslinie 70 (Basel - Reigoldswil); es besteht noch ein Halbstundentakt.

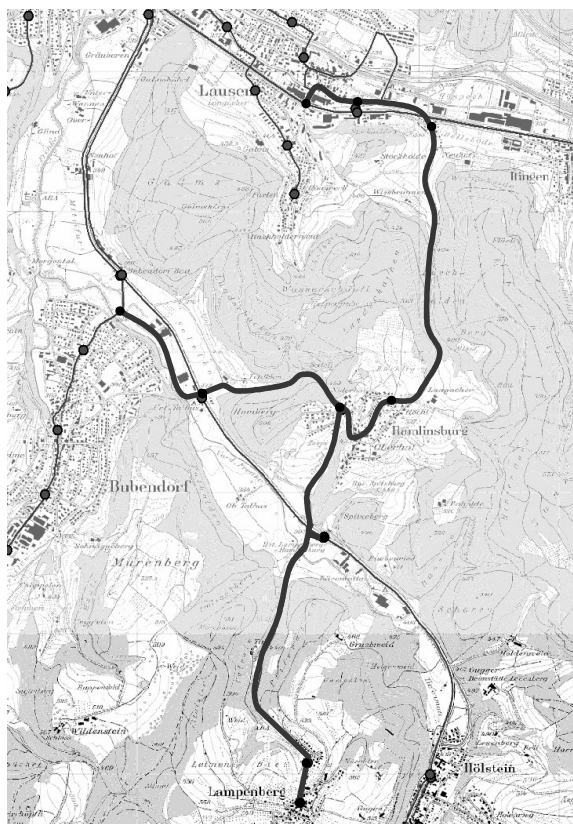
Die Linie 75 bindet die beiden Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf an die Regio-S-Bahn an, zu der alle halbe Stunde Anschlüsse bestehen. Die Linien 76 und 78 werden auf die Schnellzüge in Liestal ausgerichtet.

Angebot		2008*		2010		
		76	78	75	76	78
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	44	44	68	36	36
	Sa	35	35	35	35	35
	So	26	26	26	26	26
Mehrabgeltung pro Jahr				CHF 270'000		
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)				CHF 200'000		

* Weil diese Neukonzeption als Probebetrieb im Jahr 2009 eingeführt wurde, dient das 2008 als Vergleichsbasis.

6.2.6 ERSCHLIESSUNG RAMLINSBURG

Auf Anregung der Gemeinde Ramlinsburg wurde das Angebot der Buslinie 93 überprüft. Im Vordergrund des neuen Konzepts steht eine stündliche Anbindung an die S-Bahn in Lausen.



Die Hauptmerkmale des neuen Buskonzepts sind:

- stündliche Anbindung von Ramlinsburg an die Regio-S-Bahn in Lausen
- neue Verbindung zum Einkaufszentrum an der Grünenstrasse in Bubendorf
- Die Zubringerfunktion zur Waldenburgerbahn von Lampenberg bleibt gewährleistet.

Abbildung 32: Neue Führung der Buslinie 93

Neu hat die Buslinie 93 drei Äste mit unterschiedlichen Funktionen. Der Süd-Ast bindet Lampenberg und Ramlinsburg an die Waldenburgerbahn an. Der Nord-Ast stellt eine Direkte Anbindung an die Regio-S-Bahn in Lausen sicher und erschliesst neu das Langmatt-Quartier in Lausen, dessen Erschliessung durch die Verschiebung der S-Bahnhaltestelle Lausen verschlechtert wurde. Der Ost-Ast bietet täglich sechs Fahrten zum neuen Einkaufszentrum an der Grünenstrasse in Bubendorf.

Angebot		2009	2010
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	18 ¹⁾ / 6 ²⁾	16 ³⁾ / 14 ⁴⁾ / 6 ⁵⁾
	Sa	6 ¹⁾ / 2 ²⁾	6 ³⁾ / 6 ⁴⁾ / 6 ⁵⁾
	So	0	3 ⁶⁾
Mehrabgeltung pro Jahr			CHF 100'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)			CHF 150'000

- 1) Abschnitt Lampenberg Dorf - Lampenberg-Ramlinsburg Station
- 2) Abschnitt Lampenberg-Ramlinsburg Station - Bubendorf Talhaus
- 3) Süd-Ast: Lampenberg Dorf - Ramlinsburg Dorf
- 4) Nord-Ast: Ramlinsburg Dorf - Lausen Bahnhof
- 5) West-Ast: Ramlinsburg Dorf - Einkaufszentrum Bubendorf
- 6) Siehe Kapitel 6.2.8

6.2.7 ERSCHLIESSUNG VON SISSACH UND BÖCKTEN

Böckten wurde bisher durch die Buslinie 107 (Eptingen - Sissach - Böckten) erschlossen. Weil der Fahrplan auf die wesentlich grössere Nachfrage aus dem Diegtertal ausgerichtet wurde, konnten in Sissach für Böckten kaum Anschlüsse an die Bahn angeboten werden. Mit der neuen Buslinie 105 erhält Böckten stündlich gute Anschlüsse in Sissach. Die neue Buslinie schliesst zusätzlich die Erschliessungslücke im Westen von Sissach (Kapitel 4.2.3).

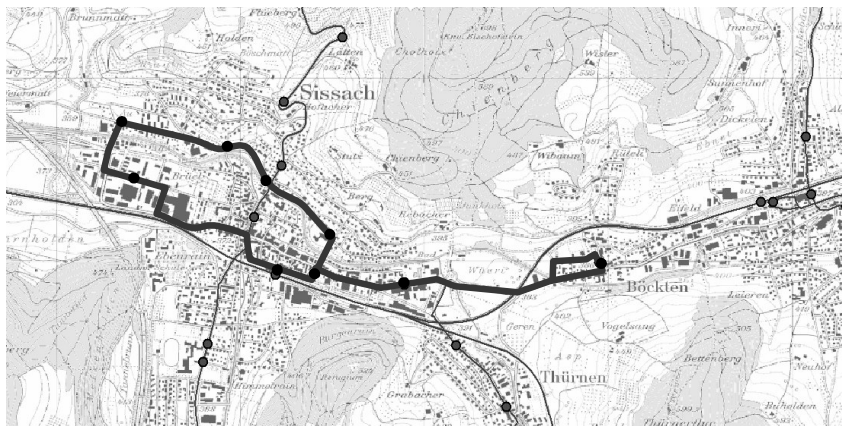


Abbildung 33: Neue Buslinie 105 zur Erschliessung von Böckten und Sissach West

Die Buslinie 105 verkehrt im Stundentakt. Bei der Buslinie 107 sind kaum Einsparungen zu erwarten, weil die bisherigen Leistungen für Böckten unter Ausnützung von Stillstandzeiten beim Bahnhof Sissach erbracht wurden.

Angebot		2009*	2010
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	17	14
	Sa	12	9
	So	10	9
Mehrabgeltung pro Jahr			CHF 300'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)			CHF 0

* Buslinie 107, nur Abschnitt Sissach - Böckten.

6.2.8 DIREKTVERBINDUNG ALLSCHWIL - BAHNHOF BASEL SBB

In Allschwil besteht das Bedürfnis, umsteigefrei mit dem öffentlichen Verkehr an den Bahnhof Basel SBB zu gelangen. Die BVB hat eine Idee präsentiert, mit einer neuen Busverbindung das Gewerbegebiet Bachgraben mit dem Bahnhof Basel SBB zu verbinden. Dadurch würde für Allschwil eine entsprechende Direktverbindung entstehen.

Bis zum Redaktionsschluss dieser Vorlage konnte keine Einigung mit dem Kanton Basel-Stadt erzielt werden. Wenn diese erreicht werden kann, soll diese Busverbindung gemäss der Regelung im Staatsvertrag von 1982⁷ umgesetzt werden. Eine Aufnahme in den 6. GLA ist deshalb nicht notwendig.

⁷ SGS 480.1

6.2.9 ÜBRIGE OPTIMIERUNGEN DES BESTEHENDEN ANGEBOTES

- **Linie 37 / 47: Bottmingen - Basel Aeschenplatz / Bhf. Muttenz**

Am 14. Dezember 2006 hat der Landrat das Budget für Beiträge an gemischtwirtschaftliche Unternehmen um CHF 700'000 zum Zweck der Wiedereinführung des 7.5-Minutentakts auf der Buslinie 37 aufgestockt. Als grenzüberschreitende Linie untersteht die Buslinie 37 dem Staatsvertrag mit Basel-Stadt vom 16. Dezember 1982⁸. Das Taktintervall der BLT-Buslinie 37 kann nur verdichtet werden, wenn Basel-Stadt das Selbe beschliesst. Nach intensiver Diskussion konnte eine Einigung gefunden werden, indem die Linie 37 zu den Spitzenzeiten über Mittag und am Abend - analog zur Morgenspitze - zum 7.5-Minutentakt verdichtet wird.

Das Zusatzangebot wurde daraufhin per Fahrplanwechsel im Dezember 2007 als Probetrieb bis Ende des 5. GLA eingeführt. Der Probetrieb wird nun durch das neue Konzept mit den überlagerten Buslinien 37 und 47 abgelöst (Kapitel 6.2.3).

- **Linie 38: Allschwil - Basel Schifflande**

Im Arbeitsplatzgebiet Bachgraben in Allschwil werden in den nächsten Jahren viele zusätzliche Arbeitsplätze eingerichtet. Um die Attraktivität und die Kapazität der ÖV-Erschliessung dieses Gebietes zu verbessern, soll die Buslinie 38 zu den Spitzenzeiten zum 7.5-Minutentakt verdichtet werden. Die konkrete Angebotsgestaltung ist von der paritätischen Kommission zu bestimmen.

Mehrabgeltung pro Jahr	CHF 170'000*
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)	CHF 0

* Als grenzüberschreitende BVB-Linie untersteht die Buslinie 38 dem Staatsvertrag BVB/BLT⁹.

- **Linie 61: Oberwil - Allschwil**

Am 12. Dezember 2007 hat der Landrat im Rahmen der Budgetdebatte die Verdichtung der Buslinie 61 zum Viertelstundentakt in den Spitzenzeiten beschlossen. Er hat dazu die Beiträge an gemischtwirtschaftliche Unternehmen um CHF 168'000 erhöht. Das verdichtete Angebot wird per 11. August 2008 als Probetrieb bis zum Ende des 5. GLA eingeführt. Die Taktverdichtung wurde in das neue Buskonzept im Leimental (Kapitel 6.2.2) übernommen.

- **Linie 65: Pfeffingen - Dornach-Arlesheim; Abnahme zusätzlicher S-Bahn Züge**

Seit dem 7. April 2008 fahren in der Abendspitze drei zusätzliche S-Bahnzüge ins Birseck bzw. ins Laufental. Sie entlasten die regulären S-Bahnzüge, die an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt sind. Die Wirkung der Entlastungszüge kann verbessert werden, wenn die anschliessenden Buslinien diese Fahrten zusätzlich abnehmen. Gleichzeitig wird so das Gesamtangebot nochmals verbessert. Mit zusätzlichen Fahrten der Buslinie 65 werden die zusätzlichen S-Bahnzüge abgenommen.

Mehrabgeltung pro Jahr	CHF 40'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)	CHF 0

⁸ Die Grundsätze der Zusammenarbeit sowie die Finanzierung des die gemeinsame Kantonsgrenze überschreitenden öffentlichen Verkehrs regelt die Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG (SGS 480.1).

⁹ SGS 480.1

- **Linie 70/80: (Reigoldswil) - Liestal - Basel; Verlängerung zum Bahnhof Basel SBB**

Bereits im 4. GLA war die von den Postulaten 1983/229 und 2000/274 geforderte Verlängerung der Buslinien 70 und 80 von der heutigen Endhaltestelle Aeschenplatz zum Bahnhof Basel SBB (Centralbahnplatz) vorgesehen. Sie würde für Birsfelden und das baselstädtische Breite-Quartier eine direkte Verbindung zum Bahnhof Basel SBB bringen. Die Verlängerung der beiden Buslinien zum Bahnhof Basel SBB erfordert ein zusätzliches Fahrzeug und verursacht Kosten von ca. CHF 300'000.- für den Kanton Basel-Landschaft. Bis zum Redaktionsschluss dieser Vorlage konnte keine Einigung mit dem Kanton Basel-Stadt erzielt werden.

Mehrabgeltung pro Jahr	CHF 300'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)	CHF 0

- **Linie 80: Basel - Liestal; Verdichtungskurse morgens Pratteln - Liestal**

Zur Spitzenzeit am Morgen bestehen auf der Buslinie 80 zwischen Pratteln und Liestal Kapazitätsengpässe. Zur Verbesserung der Situation für die Fahrgäste werden auf diesem Streckenabschnitt drei zusätzliche Fahrten angeboten.

Mehrabgeltung pro Jahr	CHF 60'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)	CHF 0

- **Linien 91/92/93; Bedienung an Sonntagen**

Die Linien 92 (Hölstein - Bennwil) und 93 (Lampenberg - Ramllinsburg - Lausen/Bubendorf) haben bisher keine Bedienung an Sonntagen. Von den betroffenen Gemeinden wird eine solche gefordert. An Sonntagen wird ein neues Konzept eingeführt, das auf den drei Linien 91 (Waldenburg - Bretzwil), 92 und 93 jeweils drei Kurspaare ermöglicht. Das Angebot der Linie 91 zwischen Bretzwil und Reigoldswil wird dadurch sonntags reduziert.

Mehrabgeltung pro Jahr	CHF 30'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)	CHF 0

- **Linie 100: Gelterkinden - Rheinfelden; eine Zusatzfahrt im Spätbetrieb Mo - Fr**

Zusammen mit dem Kanton Aargau wird auf der Buslinie 100 eine zusätzliche Fahrt zur Verbesserung des Spätangebotes eingeführt.

Mehrabgeltung pro Jahr	CHF 85'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)	CHF 0

- **TNW-Nachtnetz, Probetrieb**

Zusammen mit den Nachbarkantonen wurde ein Konzept für ein regionales Nachtnetz an Wochenenden entwickelt. Das TNW-Nachtnetz war bereits im Frühling 2008 in der Vernehmlassung.

Das Nachtangebot soll durch eine Startfinanzierung der beteiligten Kantone und Gemeinden in den ersten fünf Jahren finanziert werden. Nach fünf Jahren wird erwartet, dass das Nachtnetz aus Tarif-Erträgen und Sponsorbeiträgen kostentragend betrieben werden kann.

6.3 Sparmassnahmen

6.3.1 KRITERIEN FÜR LEISTUNGSREDUKTIONEN

Abbaumassnahmen können nur durch Reduktion der Angebotsmenge realisiert werden. Um die negativen Auswirkungen der Sparmassnahmen möglichst zu begrenzen, sind Abbaumassnahmen primär dort vorzunehmen, wo am wenigsten Personen betroffen sind. Gleichzeitig besteht aber auf den Linien mit grosser Abgeltungssumme das grösste Einsparungspotenzial. Das Sparpotenzial wird aufgrund der folgenden Kriterien eruiert:

- **Leistungsreduktion nach den Beurteilungskriterien des Bundes**

Gemäss der Verordnung des Bundes über die Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen (Abgeltungsverordnung, ADFV, SR 742.101.1) beurteilt der Bund nach eigenen Kriterien die Abgeltungsberechtigung von ÖV-Angeboten mit Bundesmitteln. Beurteilungskriterium bildet in erster Linie die Nachfrage (gemessen an der durchschnittlichen Anzahl Fahrgäste im schwächst- bzw. stärksten Querschnitt einer Linie). Darüber hinausgehende Angebote sind Zusatzleistungen, welche vom Bund nicht mitfinanziert werden. Zu berücksichtigen sind aber auch die Ausschlusskriterien für den nicht abgeltungsberechtigten Orts- und Ausflugsverkehr. Das Ergebnis der Prüfung sämtlicher Linien drückt aus, ob eine Linie nach Beurteilung der Bundesverordnung überhaupt abgeltungsberechtigt ist und wenn ja, wie viele Buskurse bzw. wie viele Züge abgeltungsberechtigt sind. Den Kantonen und Gemeinden ist es unbenommen, darüber hinaus Angebote auf eigene Rechnung bei den Transportunternehmen zu bestellen. Werden solche Angebote abgebaut, ist der Spareffekt gegenüber anderen Abbaumassnahmen verhältnismässig gross.

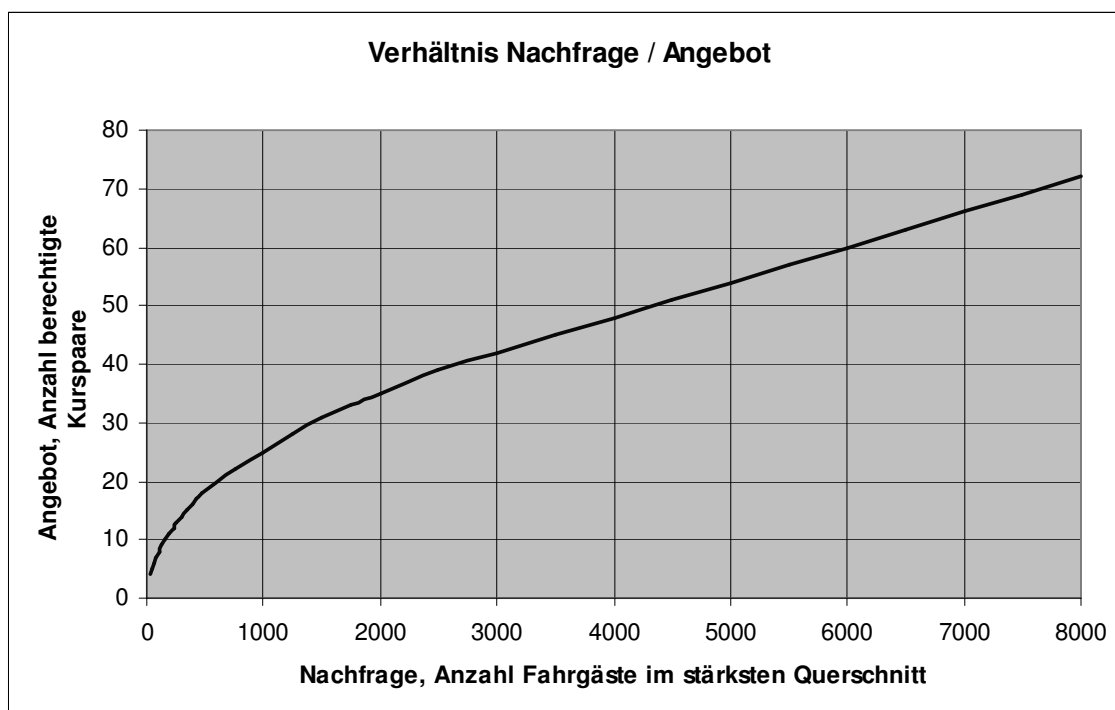


Abbildung 34: Verhältnis von Nachfrage und Angebot nach den Beurteilungskriterien des Bundes

- **Aufhebung nicht zwingend notwendiger Linien und Linienabschnitte**

Die Linien des öffentlichen Verkehrs haben neben ihrer Verbindungsfunktion auch eine Erschliessungsfunktion. Nach § 7 (Erschliessungsgebiet) des Angebotsdekrets sind "zusammenhängende Baugebiete durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen, wenn sie mindestens 6 ha umfassen und durchschnittlich pro überbaute ha wenigstens 100 Einwohnende und/oder Arbeitsplätze aufweisen". Linien oder Linienabschnitte, bei deren Aufhebung keine Erschliessungslücken nach vorgenannten Kriterien entstehen und auch keine wichtigen Verbindungen verloren gehen, können aufgehoben werden.

- **Einsatz kleinerer Fahrzeuge**

Ein Einsatz von kleineren Fahrzeugen in Nebenverkehrszeiten lohnt sich nur, wenn Klein- oder Midibusse eingesetzt werden können, die tagsüber auf anderen Linien im Einsatz sind. Das wird bereits heute praktiziert. Müssten von den Transportunternehmungen zusätzliche Klein-fahrzeuge beschafft werden, wären die Kosten gesamthaft höher.

6.3.2 SPARMASSNAHMEN

Bei jenen Linien, die den Beurteilungskriterien des Bundes nicht genügen und gleichzeitig einen Kostendeckungsgrad von unter 30 % aufweisen, werden Abbaumassnahmen vorgeschlagen. Dabei wird das Ausmass der Angebotsreduktion so festgelegt, dass die Angebote nach erzielen der Einsparungen den Kriterien des Bundes gerecht werden sollten. Bei grenzüberschreitenden Linien, deren Anteil des Kantons Basel-Landschaft gering ist, wird nach Rücksprache mit den entsprechenden Nachbarkantonen auf Sparmassnahmen verzichtet.

Nach der Überprüfung des gesamten Angebotes werden die folgenden Sparmassnahmen vorgeschlagen:

- **Linie 61: Allschwil - Oberwil**

Mit der Neukonzeption der Buslinien im Leimental wird das Gewerbegebiet Mühlematt in Oberwil ganztägig mit der Buslinie 64 erschlossen. Die Buslinie 61 ist zur Erschliessung dieses Gebietes nicht mehr notwendig. Der Endpunkt auf Seite Oberwil soll zur Haltestelle "Oberwil" zurückgenommen werden. Zu den Betriebszeiten mit Viertelstundentakt kann dadurch ein Fahrzeug eingespart werden.

Minderbelastung pro Jahr	CHF 90'000
---------------------------------	-------------------

- **Linie 64: Biel-Benken - Therwil**

Mit dem ganztägigen Viertelstundentakt auf der Buslinie 64 besteht auf dem Abschnitt Biel-Benken - Therwil während den Zwischenverkehrszeiten ein Überangebot. Das neue Buskonzept im Leimental (Kapitel 6.2.2) bietet die Möglichkeit, das Angebot während den Zwischenverkehrszeiten auf diesem Abschnitt zu reduzieren. Es verbleibt zu diesen Zeiten ein Halbstundentakt. Die dadurch resultierende Einsparung ist im Gesamtbetrag für das neue Buskonzept bereits eingerechnet.

Minderbelastung pro Jahr	im Buskonzept Leimental enthalten
---------------------------------	--

- **Linie 71: Reigoldswil - Arboldswil - Liestal**

Das Angebot der Linie 71 übersteigt die Angebotskurve des Bundes. Sowohl vormittags und nachmittags wird je ein Kurspaar eingespart. Welche Fahrten genau wegfallen, wird im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung festgelegt.

Angebot		2009	2010
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	14	12
	Sa	9	8
	So	4	4
Leistungsreduktion			14 %
Minderbelastung pro Jahr			CHF 25'000

- **Linie 84: Rheinfelden - Muttenz Auhafen**

Die Buslinie 84 verdichtet in der Morgen- und Abendspitze das Angebot der Buslinie 70 zwischen Augst und der Schweizerhalle zum Viertelstundentakt. Gleichzeitig stellt sie in der Schweizerhalle Anschlüsse auf die Buslinie 80 her. Die Nachfrage liegt deutlich unter den Erwartungen. Mit der Eröffnung der S-Bahn Haltestelle "Pratteln Salina Raurica" besteht für Augst und das Prattler Längi-Quartier ab Ende 2008 eine neue attraktive Verbindung nach Basel. Auf das Angebot der Buslinie 84 auf dem basellandschaftlichen Abschnitt kann verzichtet werden. Dadurch werden jährlich ca. CHF 150'000 eingespart.

Minderbelastung pro Jahr	CHF 150'000
---------------------------------	--------------------

- **Linie 91 Bretzwil - Waldenburg**

Trotz leicht positiver Entwicklung entspricht die Nachfrage auf dem Linienabschnitt zwischen Bretzwil und Reigoldswil nicht dem Angebot. Gemäss den Beurteilungskriterien des Bundes ist das Angebot wie folgt zu reduzieren. Welche Fahrten genau wegfallen, wird im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung festgelegt.

Angebot		2009	2010
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	18	16
	Sa	9	8
	So	9	7
Leistungsreduktion			11 %
Minderbelastung pro Jahr			CHF 15'000

- **Linie 92: Bennwil - Hölstein**

Die Buslinie 92 verkehrt in Zeitfenstern morgens, mittags und abends. Dazwischen gibt es keine Fahrtmöglichkeiten. Aufgrund der vorhandenen Nachfrage ist das Angebot um vier Kurspaare zu reduzieren. Die Einsparung wird durch Reduktion je eines Kurspaares am Morgen und am Abend sowie zwei über Mittag realisiert. Welche Fahrten genau wegfallen, wird im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung festgelegt.

Angebot		2009	2010
Anzahl Kurspaare		18	14
	Sa	5	5
	So	0	3*
Leistungsreduktion			22 %
Minderbelastung pro Jahr			CHF 15'000

* Siehe Kapitel 6.2.8

- **Linie 118: Laufen - Liesberg**

Das Angebot der Buslinie 118 wird um zwei Kurspaare reduziert. Eingespart wird jeweils ein Kurspaar im Morgen- und Abendbetrieb. Aufgrund des geringeren Angebotes ist die Reduktion an den Wochenenden kleiner. Welche Fahrten genau wegfallen, wird im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung festgelegt.

Angebot		2009	2010
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	22	20
	Sa	18	16
	So	14	13
Leistungsreduktion			9 %
Minderbelastung pro Jahr			CHF 20'000

6.4 Tarifpolitik

6.4.1 AUSGANGSLAGE

Im öffentlichen Verkehr gibt es eine Vielzahl von Tarifen und Angeboten für den nationalen und internationalen Verkehr. Dabei ist für die im Regionalverkehr aktiven Transportunternehmen vor allem die Angebotspalette des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) von Bedeutung. Mehr als zwei Drittel der erzielten Einnahmen stammen aus Abonnements (U-Abo) und Billetten des TNW. Die übrigen Erträge stammen aus dem nationalen und internationalen Verkehr. Da die letztgenannten Ertragssparten nicht direkt beeinflusst werden können, beschränken sich die Aussagen zur Tarifpolitik auf die Entwicklung im TNW.

Die vergangenen vier Jahre waren durch eine sehr moderate Teuerung geprägt. Im Nachgang zur Wirtschaftsflaute in der ersten Hälfte des Jahrzehnts bewegte sich die Jahresteuerung in den Jahren 2005 bis 2007 lediglich im Bereich von einem Prozent pro Jahr. Entsprechend bestand seitens des TNW keine akute Notwendigkeit für regelmässige Tarifsteigerungen. Erst per Mitte 2007 resp. Anfang 2008 wurden die Preise für Monats- und Jahresabonnements erhöht. Auf eine Erhöhung der Preise für die übrigen Billett Kategorien wurde verzichtet. Diese Preiserhöhung von CHF 64 auf CHF 67 für das Monatsabonnement (und entsprechend für das Jahresabonnement) vermochte die seit der letzten Tarifierhöhung aufgelaufene Teuerung annähernd auszugleichen.

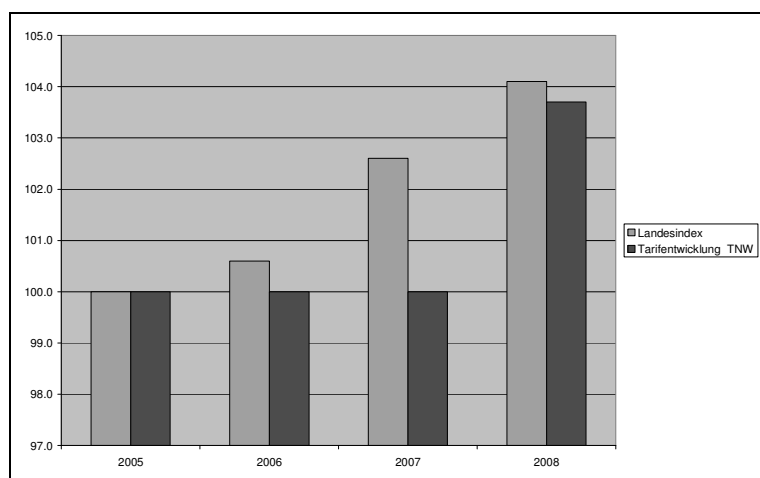


Abbildung 35: Entwicklung der TNW-Tarife im Vergleich mit der Teuerung

Die im Jahr 2008 ansteigende allgemeine Teuerung legitimiert zu einer erneuten moderaten Anhebung der Preise. Die Tarifierhöhung soll per 1. Januar 2010 in Kraft treten. Die Vollversammlung des TNW, in welcher sowohl die Transportunternehmen als auch die Kantone vertreten sind, stellt dabei sicher, dass die Tarifpolitik des TNW im Einklang mit den kantonalen Finanzzielen steht.

Aus kantonaler Sicht ist es wünschenswert, wenn die Tarife zukünftig mindestens im Ausmass der allgemeinen Teuerung angehoben werden. Ansonsten wird der durch den Staat an die Transportunternehmen zu leistende Betrag (Abgeltungen) laufend ansteigen. Es darf an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass die allgemeine Teuerung nicht als einziger Massstab für die Beurteilung von Tarifmassnahmen dienen kann. Insbesondere erweist sich die ÖV-spezifische Teuerung als sehr anfällig auf Steigerungen der Treibstoffkosten. Bislang konnte der massive Anstieg der Diesel- und Strompreise durch die steigende Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen weitgehend aufgefangen werden. Sollte dies nicht mehr der Fall sein, so muss die Überwälzung dieser Mehrkosten auf die Kunden ernsthaft erwogen werden.

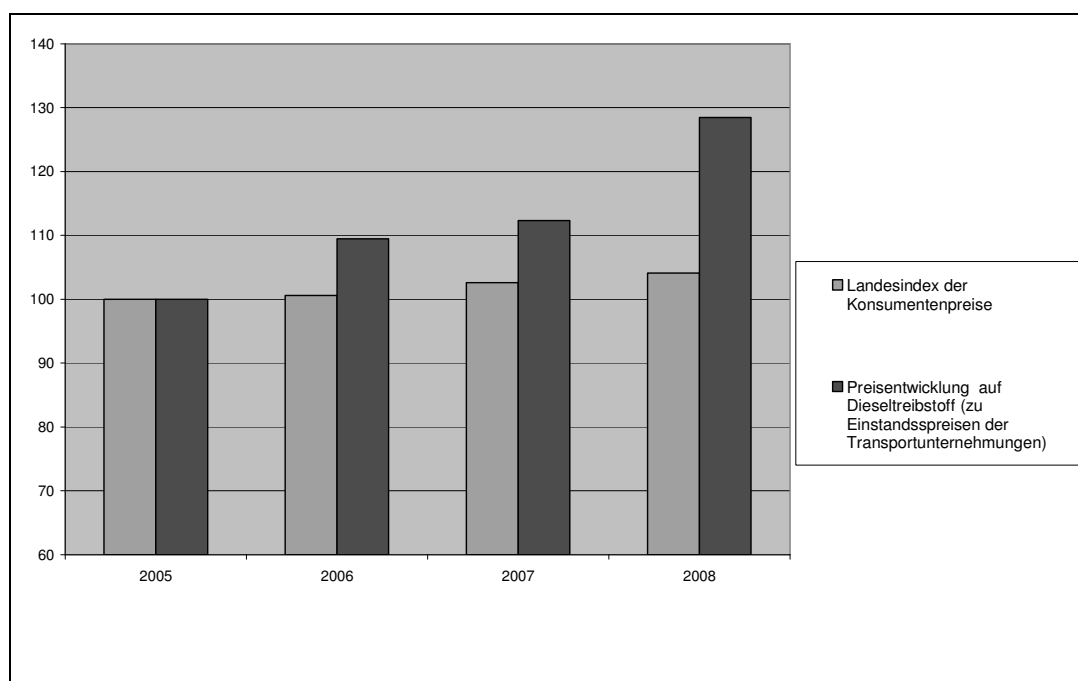


Abbildung 36: Entwicklung der Treibstoffpreise

Abschliessend kann festgestellt werden, dass die Tarife im TNW weiterhin zu den günstigsten in der ganzen Schweiz zählen. Nur dank der direkten Subventionierung des U-Abo durch die öffentliche Hand ist dieses Preisniveau möglich. Es ist vorgesehen, diese Subventionierung von CHF 25 pro U-Abo für die gesamte Dauer des 6. GLA weiterzuführen.

6.4.2 TARIFPOLITISCHE ZIELE

Aufgrund der dargestellten Ausgangslage werden die folgenden tarifpolitischen Ziele formuliert:

- Eine weitere Tarifierhöhung ist einzuleiten, so dass die Tarife an die Teuerung angepasst werden und der Subventionsanteil verringert wird.
- Die Einflussmöglichkeiten des Kantons auf die TNW-Tarifgestaltung sind zu verbessern. Eine Anpassung der Kompetenzen und Entscheidungsstrukturen im TNW ist zu prüfen.

6.5 Finanzprogramm

In den nächsten vier Jahren stehen umfangreiche Erneuerungen und Weiterentwicklungen im öffentlichen Verkehr in der Region bevor. Dies bleibt nicht ohne Folgen für die Abgeltungen der öffentlichen Hand. Dabei gilt es zu unterscheiden zwischen den Mehrkosten für das bestehende Angebot und den Kosten für neue Angebote. Eine detaillierte Aufstellung über die zu erwartenden Kosten aufgrund der Angebotsveränderungen kann den vorangegangenen Kapiteln entnommen werden. Diese machen rund einen Drittel der voraussichtlichen Mehrkosten aus. Der Kostenschub im öffentlichen Verkehr entsteht also zu einem erheblichen Teil durch die absehbare Verteuerung des bestehenden Angebots. Die Ursachen dafür sind vielfältig und lassen sich im Wesentlichen durch folgende Faktoren erklären:

- Erneuerung der Fahrzeugflotte
- Verteuerung der Infrastruktur
- Überdurchschnittliche Teuerung im öffentlichen Verkehr

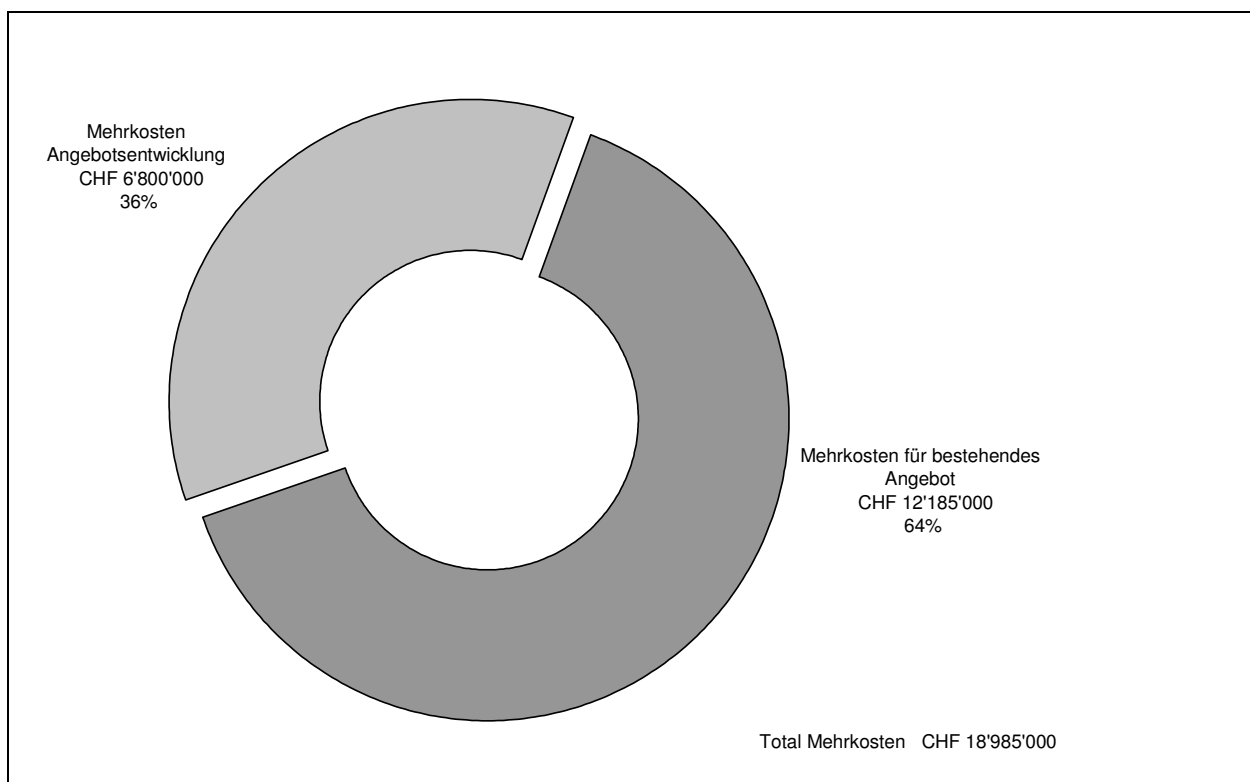


Abbildung 37: Ursachen der Mehrkosten im 6. GLA

Die Beschaffung der Flirt-Züge durch die SBB für die Linien S1 und S3 hat in den Jahren 2007 und 2009 zu einem Kostensprung geführt. Dies liegt in den deutlich höheren Abschreibungen auf diesen Fahrzeugen im Vergleich zu den bisherigen Fahrzeugen. Damit ist die Flottenerneuerung bei der Regionalverkehrsflotte der SBB in der Nordwestschweiz weitgehend abgeschlossen. In den Jahren 2011 bis 2016 wird nun ein erheblicher Teil der Tramflotte der BLT ersetzt. Ab 2009 werden vier Vorserienfahrzeuge auf dem Tramnetz der BLT und der BVB getestet.

Anschliessend wird in zwei grossen Beschaffungswellen (2011/12 und 2015/16) das alte Rollmaterial der BLT, welches dann über 40 Jahre im Einsatz gestanden ist, durch so genannte "Tango-Trams" ersetzt (Kapitel 6.2.1). Die alten Fahrzeuge werden derzeit gemäss dem damaligen Beschaffungswert abgeschrieben. Da die neuen Fahrzeuge deutlich teurer sein werden (neben der technischen Weiterentwicklung wirkt sich die Teuerung von vier Jahrzehnten aus), steigt auch der Abschreibungsbedarf für diese Fahrzeuge. Gleichzeitig hat das Bundesamt für Verkehr festgelegt, dass neue Fahrzeuge rascher abgeschrieben werden müssen als bisher (in der Regel linear auf 25 Jahre). Dies erhöht den Mittelbedarf zusätzlich. Der Abgeltungsbedarf für die BLT steigt durch die Tango-Beschaffung ab 2011 um ca. CHF 4 Mio. jährlich.

Während der Ersatz der alternden BLT-Tramflotte fachlich unbestritten ist, stellt sich auch die Frage nach der Zukunft der WB-Fahrzeuge. Diese wurden zwischen 1985 und 1993 beschafft und haben ihre vorgesehene Lebensdauer noch nicht erreicht. Dieser Umstand ist insofern problematisch, als dass diese Fahrzeuge nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG, SR 151.3) entsprechen. Die Umrüstung (Niederflureinstieg) ist mit einem umfangreichen Eingriff in die Fahrzeugstruktur möglich, aber teuer. Zudem ist der Bestand an Reservefahrzeugen bei der WB knapp bemessen. Dies führte zu eingehenden Abklärungen zur Zukunft des Fahrzeugparks. Untersucht wurden folgende Varianten:

- Grossrevision / Refit
- Vollständiger Ersatz
- Teilersatz / Teilrevision

Auch mit aufwändigen Grossrevisionen / Refit für eine Verlängerung der Lebensdauer um rund 10 Jahre können die bestehenden konzeptionellen Mängel der Fahrzeuge nicht behoben werden. Ein sofortiger vollständiger Ersatz ist andererseits betriebswirtschaftlich nicht vertretbar. Entsprechend dieser Erkenntnisse plant die WB den Teilersatz ihrer Flotte durch den Kauf von insgesamt vier Zügen im Jahr 2012. Die verbleibenden Fahrzeuge sollen revidiert werden und so noch für einige Jahre nutzbar gemacht werden. Auch für die WB bedeutet diese Ersatzbeschaffung eine deutliche Steigerung des Abschreibungsbedarfs, was die Abgeltungen um CHF 2.3 Mio. jährlich erhöhen wird.

Weitere Kostensteigerungen im Bereich des bestehenden Angebotes entstehen durch einen erhöhten Mittelbedarf im Bereich der Traminfrastruktur. Wie in Kapitel 4.1 dargestellt, werden die ungedeckten Kosten der Infrastruktur getrennt vom Regionalen Personenverkehr (dem eigentlichen Betrieb) offeriert und abgegolten. Diese Kosten erfahren aufgrund der notwendigen und bereits bewilligten Bauten auf der Linie 11 und in Dornach-Arlesheim einen Anstieg. Die Bauwerke werden zukünftig in der Abschreibungsrechnung der BLT erscheinen und belasten so die Rechnung. Der über die Infrastrukturabgeltungen geleistete Ausgleich für diese Abschreibungen muss aber gemäss den seit dem 1. Januar 2007 geltenden Ausführungsbestimmungen des Bundes für zukünftige Investitionen zur Verfügung stehen. Dieses Geld ist also nicht verloren, sondern reduziert den Mittelbedarf bei zukünftigen Investitionen in die Infrastruktur.

Wie in Kapitel 4.1 dargestellt ist, kann die Teuerung im öffentlichen Verkehr aufgrund des hohen Anteils der Energiekosten nur bedingt mit der allgemeinen Teuerung verglichen werden. Im Kapitel 5.6 wurde als Ziel formuliert, dass die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs über Tarifmassnahmen mindestens die Mehrkosten im Umfang der allgemeinen Teuerung mitzutragen haben. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Energiekosten auch zukünftig sehr volatil sein werden, und entsprechende Preisschübe (wie zuletzt 2008) nicht voll oder nur mit einer erheblichen Zeitverzögerung überwältzt werden können. Diesem Umstand wird Rechnung getragen mit der Annahme einer ÖV-spezifischen Teuerung auf dem bestehenden Angebot von 2.5 % pro Jahr.

Die nachfolgende Übersicht zeigt den erwarteten Mittelbedarf für den 6. GLA. Die detaillierte Darstellung sowie der Vergleich mit dem 5. GLA kann dem Anhang entnommen werden.

	2009 CHF (Referenz)	2010 Mio. CHF	2011 Mio. CHF	2012 Mio. CHF	2013 Mio. CHF
Kosten Angebot					
• status quo	49.6	53.0	57.0	59.8	61.8
• neue	1.0	5.8	5.8	8.1	8.1
• abz. Sparmassnahmen		-0.3	-0.3	-0.3	-0.3
Abgeltung total	50.6	58.5	62.5	67.5	69.6
abz. Bundesabgeltung RPV	-12.0	-12.0	-12.6	-12.7	-12.9
Abgeltung des Kantons brutto	38.6	46.5	49.9	54.9	56.7
Abgeltung des Kantons netto (nach Abzug der Gemeindebeiträge)	19.3	23.2	24.9	27.4	28.4
Veränderung genenüber 5. GLA		20%	29%	42%	47%

Abbildung 38: Finanzprogramm, für Details siehe Anhang B

Die Abgeltungsbeträge gehen zu Lasten der Konten 2357.360.00 "Beiträge an die SBB" und 2357.364.00 "Beiträge an die Transportunternehmungen".

Als Ergänzung zum Finanzprogramm zeigt Anhang C eine Schätzung der Gemeindebeiträge auf der Basis der Jahre 2010 und 2013. Der Vollständigkeit halber sind die Beiträge an die BVB gemäss Staatsvertrag¹⁰ sowie die erwartete Entwicklung der U-Aboverkäufe im Anhang C eingerechnet. Die Gemeindebeiträge sind provisorisch, weil die Grundlagen zu ihrer genauen Berechnung heute noch nicht vorliegen. Die Berechnungen basieren auf den Bestimmungen des geltenden Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Angebotdekrets.

Tritt am 1. Januar 2010 das neue Finanzausgleichsgesetz wie in der Vernehmlassungsvorlage vom 14. Oktober 2008 vorgeschlagen in Kraft, entfallen die Gemeindebeiträge. Der Kanton würde in diesem Fall die Abgeltung des Kantons brutto übernehmen.

¹⁰ Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG (SGS 480.1)

7 Ausblick

7.1 7. Genereller Leistungsauftrag 2014 - 2017

- **Angebote im oberen Kantonsteil**

Im Oberbaselbiet haben sich die Mobilitätsbedürfnisse in den vergangenen Jahren gewandelt. Insbesondere südlich von Liestal soll im Hinblick auf den 7. GLA das Buskonzept überprüft und den aktuellen Bedürfnissen, insbesondere den geänderten Schülerverkehren, angepasst werden.

- **Erschliessung des Arbeitsplatzschwerpunktes Schweizerhalle**

Das grösste Arbeitsplatzgebiet des Kantons Basel-Landschaft, die Schweizerhalle, kann vor allem von Schichtarbeitenden praktisch nicht mit dem ÖV erreicht werden. Insbesondere der Schichtwechsel am Morgen findet bei allen Betrieben in der Schweizerhalle ausserhalb der heutigen Betriebszeit des ÖV statt. Im nächsten Leistungsauftrag sollen Verbesserungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

- **Neubau und Erweiterung des Kantonsspitals Bruderholz**

Das Kantonsspital Bruderholz soll in den nächsten Jahren erneuert und bis zum Jahr 2015 erweitert werden. Dadurch wird das Nachfragepotenzial des Standorts Bruderholz vergrössert. Auf diesen Zeitpunkt hin sind weiter Verbesserungen bei der Erreichbarkeit mit dem ÖV zu prüfen. Eine Tramerschliessung wird sich nur rechtfertigen, wenn damit auch Verbesserungen von übergeordneten Verkehrsbeziehungen erzielen lassen.

- **Grenzüberschreitende Verbindung mit dem Elsass**

Im Rahmen eines Interreg IV Projektes sollen im Raum Basel-West - Allschwil - Hégenheim - Sundgau beispielhaft Verbesserungen und neue Lösungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs zusammen mit Park & Ride-Anlagen untersucht und konkrete Massnahmen aufgezeigt werden.

- **Prüfung von Schnellbussen**

Auf den stärksten Buslinien könnten Schnellbusse, die nur die wichtigsten Haltestellen bedienen, einem Grossteil der Fahrgäste attraktive Verbindungen ermöglichen. Die Auswirkungen auf das Gesamtangebot, die zu erwartende Nachfrageänderung und die Kosten sollen geprüft werden.

- **Margarethenstich, S-Tram für das Leimental**

Mit dem Bau einer neuen Gleisverbindung entlang des Margarethenstichs zwischen den Tramhaltestellen Dorenbach und Margarethen soll dem Leimental eine direkte Verbindung zum Bahnhof Basel SBB geschaffen werden. Es soll geprüft werden, ob mit beschleunigten Trams, die nur an den wichtigsten Haltestellen halten, dem Leimental eine schnelle, attraktive ÖV-Anbindung ermöglicht werden kann, welche in Funktion und Qualität einer S-Bahn nahe kommt. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob der Einspurabschnitt zwischen den Haltestellen Binningen und Bottmingermühle auszubauen ist.

- ***Optimierung des Tramnetzes in Basel***

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des Margarethenstichs ist das Tramnetz von Basel anzupassen, damit die betroffene Linie gut ins Gesamtnetz eingebunden werden kann. Das Ziel der gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt durchgeführten Optimierung ist, bei vertretbaren Kosten für möglichst viele Fahrgäste im Gesamtnetz optimale Verbindungen zu schaffen.

7.2 Weiterer Ausblick

- ***Tramerschliessung Salina-Raurica***

Der Entwurf des Spezialrichtplans Salina-Raurica sieht vor, dass das Siedlungsentwicklungsgebiet in der Rheinebene mit dem Tram erschlossen wird. Dies soll mit einer Verlängerung der Tramlinie 14 bis zur S-Bahnhaltestelle Pratteln Salina Raurica geschehen.

- ***Tramerschliessung Reinach Kägen***

Der Entwurf des kantonalen Richtplan sieht in Objektblatt S3.1 für die Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes Kägen in Reinach folgende Planungsanweisung vor. "Der Kanton entwickelt zusammen mit den Gemeinden Aesch und Reinach ein Nutzungs- und Erschliessungskonzept im Gebiet Aesch Nord - Kägen und zeigt darin auch auf, wie die Erschliessungs- und Verkehrssituation grösserräumig gelöst (Zwischenlösung ohne Südumfahrung) werden kann." Dabei soll insbesondere eine Tramerschliessung vertieft untersucht werden.

- ***Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel***

Die erfolgreiche Regio-S-Bahn soll weiter ausgebaut werden. Auf dem sehr stark ausgelasteten Schienennetz der Nordwestschweiz sind dazu einige Erweiterungsbauten notwendig. Siehe Landratsvorlage 2008-349 "Weiterentwicklung Regio-S-Bahn Basel" vom 16. Dezember 2008.

- ***Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB***

Das Konzept "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB) hat das Konzept "Bahn 2000" abgelöst. Es zeigt auf, wie die noch nicht verpflichteten Mittel des FinöV-Fonds eingesetzt werden sollen. Nicht Bestandteil von ZEB ist der Wisenbergertunnel zwischen Liestal und Olten, der die erforderlichen Kapazitäten im Jura querenden Verkehr schaffen würde. Hingegen ist eine neue Entflechtung (Überwerfung) in Liestal Nord vorgesehen, die mehr betriebliche Flexibilität ermöglicht.

- ***Herzstück für die Regio-S-Bahn***

Ein Kernanliegen beider Basel ist die direkte Erreichbarkeit der Basler Innenstadt und damit verbunden der Wegfall des zeitraubenden Wendens der Züge in Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof. Nachdem die Zweckmässigkeitsstudie im Jahr 2004 zum Ergebnis gekommen ist, dass das Projekt eines Innenstadtunnels (Herzstück) einen grossen Nutzen stiften würde und sich in einer breiten Vernehmlassung eine klare Mehrheit für die Realisierung einer solchen Verbindung ausgesprochen hat, sollen nun zügig die notwendigen Abklärungen vorgenommen werden, damit ein Vorprojekt ausgearbeitet werden kann. Siehe Landratsvorlage 2008-349 "Weiterentwicklung Regio-S-Bahn Basel" vom 16. Dezember 2008.

8 Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeitsrelevante Landratsvorlagen sind mit dem Nachhaltigkeitskompass¹¹ zu beurteilen. Das vom Regierungsrat eingesetzte Audit-Team hat die Nachhaltigkeit des 6. GLA wie folgt beurteilt:

- **"Beurteilungsgegenstand"**

Dass öffentliche Investitionen in den öffentlichen Verkehr einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigen Entwicklung leisten, ist offenkundig: Das ÖV-Angebot ist wesentlich für die erwünschte Verlagerung vom umweltbelastenden motorisierten Individualverkehr (MIV) auf deutlich umweltschonendere Mobilitätsformen und ermöglicht nicht motorisierten Bevölkerungsgruppen den Anschluss an mobilitätsbedingende gesellschaftliche Aktivitäten (Bildung, Arbeit, Kultur, Freizeit etc.).

Das Audit-Team hat bei der Beurteilung des GLA für die Jahre 2010 - 2013 als Vergleichsbasis den vorangehenden GLA 2006 - 2009 gewählt. Beurteilt wurden demnach die Effekte, welche der künftige GLA gegenüber den Vorjahren voraussichtlich auslöst, also im Wesentlichen die neuen Angebote minus Sparmassnahmen in den Jahren 2010 - 2013 = CHF 26.2 Mio. Das Vergleichs-Szenario "Kein GLA" ist unrealistisch und ergäbe in der Nachhaltigkeitsbeurteilung wenige nützliche Aussagen.

- **Beurteilung**

Gesamthaft sind die Wirkungen des leichten Ausbaus des öffentlichen Verkehrs auf die Nachhaltige Entwicklung des Kantons Basel-Landschaft gering, aber überwiegend positiv. In der Gesamtbetrachtung und aus gesellschaftlicher Sicht tragen Teilangebot des ÖV auch dann zur Nachhaltigen Entwicklung bei, wenn sie einzeln weder eine günstige ökologische, noch ökonomische Bilanz aufweisen.

*Aufgrund des neuen GLA werden kaum neue Strassen oder Bahnlinien gebaut, noch solche zurückgebaut, was grössere Wirkungen auf die Umweltqualität hätte. Dennoch darf angenommen werden, dass es zu einer, wenn auch geringen, so doch feststellbaren Umlagerung vom MIV zum ÖV führt. Dies zeigt v.a. in der Dimension **Umwelt** positive Effekte, da durch die Umlagerung sowohl der Ressourcenverbrauch als auch die Umweltbelastungen leicht reduziert werden.*

*Auch in der Dimension **Wirtschaft** werden positive Wirkungen aufgezeigt, da das Dienstleistungsangebot, die Infrastruktur und die Effizienz des Verkehrssystems etwas verbessert werden. Negativ zu Buche schlägt natürlich der gegenüber dem GLA 2006 - 2009 leicht steigende Aufwand, welcher den Staatshaushalt belastet.*

*Gering, aber positiv sind die Wirkungen in der Dimension **Gesellschaft**. Die Attraktivität des ÖV wird generell leicht verbessert und etwas mehr Alten, Kranken, Betagten und Behinderten wird der Zugang zu mobilitätsbedingenden Aktivitäten erleichtert."*

¹¹ Nachhaltigkeitskompass: <http://www.baselland.ch/docs/bud/ae/nach/nh-kompass.xls> bzw.
Leitfaden: <http://www.baselland.ch/docs/bud/ae/nach/leitfaden-kompass.pdf>

9 Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Mit Schreiben vom 11. Juli 2008 wurden alle 86 Gemeinden des Kantons, die Nachbarkantone Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura, die betroffenen Verkehrsunternehmen, die im Landrat vertretenen politischen Parteien sowie die Verkehrsverbände eingeladen, zum Berichtsentwurf (Vernehmlassungsvorlage) betreffend "Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2010 - 2013" Stellung zu nehmen. Mit den Gemeinden wurden fünf Verkehrskonferenzen durchgeführt (§ 12 Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs) mit dem Ziel, über die Grundlagen des GLA, die Grundzüge des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms zu informieren und allfällige Fragen im Hinblick auf die Vernehmlassung zu beantworten.

Insgesamt sind 82 Stellungnahmen eingegangen. Sie sind teilweise sehr umfassend und weisen einen hohen Detaillierungsgrad auf. In der folgenden, kurzen Zusammenfassung wird die Wiedergabe der Stellungnahmen auf die wesentlichsten Aussagen beschränkt.

9.1 Kernaussagen

Grundsätzlich erfährt der Entwurf auf eine breite Zustimmung. Insbesondere die Qualitätsstrategie und die vermehrte Einflussnahme des Kantons auf die Tarifgestaltung finden einen grossen Rückhalt.

Die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen werden klar unterstützt. Die Verlängerung der Buslinien 70 und 80 an den Bahnhof Basel SBB wird jedoch vor allem von den Gemeinden im oberen Kantonsteil abgelehnt. Stattdessen soll auf die Sparmassnahmen im ländlichen Raum verzichtet werden. Sowohl von den Gemeinden als auch von den Verbänden und Parteien werden einige zusätzliche Angebotsausbauten gefordert. Insbesondere soll der Freizeitverkehr stärker berücksichtigt und alle Gemeinden auch an Sonntagen ans ÖV-Netz angebunden werden.

Die Sparvorschläge im ländlichen Raum werden stark bekämpft, insbesondere von den betroffenen Gemeinden. Der Leistungsabbau stehe in keinem Verhältnis zum Einsparungspotenzial. Gegen die Sparmassnahmen auf der Buslinie 104 wurde eine Petition mit 555 Unterschriften eingereicht. Einzelne Gemeinden und die FDP begrüßen jedoch die Anstrengungen zur Effizienzsteigerung. Die Sparmassnahmen im Agglomerationsraum werden meist akzeptiert.

Für einige Gemeinden ist die erwartete, finanzielle Mehrbelastung nicht tragbar. Die meisten Gemeinden, die von Sparmassnahmen betroffen sind, sind nicht bereit Mehraufwendungen zu tragen, wenn gleichzeitig das Angebot abgebaut wird. Auf der anderen Seite sind die meisten Gemeinden, welche von Angebotsverbesserungen profitieren bereit, die finanziellen Konsequenzen zu tragen. Vereinzelt wird eine Anpassung des Gemeindeverteilungsschlüssels gefordert.

Weiter wird in einigen Stellungnahmen ein Ausblick über den 6. GLA hinaus sowie zu diversen Infrastrukturvorhaben vermisst.

9.2 Gemeinden

An der Vernehmlassung beteiligten sich 60 Gemeinden. Die Gemeinden des Waldenburgertals haben sich zu einer gemeinsamen Stellungnahmen zusammengeschlossen (Bennwil, Hölstein, Lampenberg, Langenbruck, Liedertswil, Niederdorf, Oberdorf und Waldenburg). Ebenso drei

Gemeinden südlich von Gelterkinden (Rünenberg, Kilchberg und Zeglingen) und vier Gemeinden im Birseck (Arlesheim, Reinach, Münchenstein und Pfeffingen).

Der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) hat eine Stellungnahme eingereicht, der sich 31 Gemeinden explizit anschliessen, teilweise mit Ergänzungen oder mit einzelnen Abweichungen. 26 Gemeinden haben auf eine eigene Stellungnahme verzichtet und schliessen sich somit stillschweigend der Meinung des VBLG an. Nachfolgend ist jeweils zuerst die Stellungnahme des VBLG wiedergegeben. Anschliessend werden allfällige ergänzende oder abweichende Äusserungen einzelner Gemeinden dargestellt.

- ***Ziele und Stossrichtungen (Kapitel 5)***

Die Ziele 1 (Verkehrsanteil) und 2 (neue Angebote) sind unbestritten. Das Ziel 4 (Abbaumassnahmen) wird vom VBLG nicht als eigenes Ziel, sondern allenfalls als Konsequenz aus Ziel 3 (Ausbaumassnahmen) angesehen. Er wünscht eine längere Betrachtungsweise, weil die Nutzungsplanung einer Gemeinde auf 10 bis 15 Jahre ausgerichtet ist. Eine zu kurzfristige, nicht auf die Siedlungsentwicklung bezogene Betrachtung der ÖV-Nachfrage, könne dazu führen, dass das ÖV-Angebot bereits reduziert wird, bevor das angestrebte Siedlungsziel erreicht wird. Statt mit Angebotskürzungen auf ungenügende Auslastung zu reagieren, sollen - wo Nachfragepotenzial vorhanden ist - zuerst attraktive Angebote geprüft und insbesondere innovative Alternativen erwogen werden. Das Ziel 5 (durchgreifende Modernisierung der Fahrzeugflotten) wird nicht als Ziel eines Leistungsauftrages für den öffentlichen Verkehr verstanden. Es sei anders zu formulieren.

Die Qualitätsstrategie mit der vorgesehenen Kundenbefragung wird begrüsst. Insbesondere die Einführung eines Bonus/Malus Systems zur Qualitätssteigerung (Pünktlichkeit) der SBB erfährt Unterstützung.

- ***Angebotsverbesserungen***

Die Angebotsverbesserungen werden von den Gemeinden klar befürwortet. Einzig die Verlängerung der Buslinien 70 und 80 vom Aeschenplatz zum Bahnhof Basel SBB wird vom VBLG und einigen Gemeinden im oberen Kantonsteil in Frage gestellt. Die Massnahme weise ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Weiter bestehe ein Missverhältnis zwischen den jährlichen Mehrkosten von CHF 300'000 und den vorgeschlagenen, nahezu gleich hohen Einsparungen (CHF 380'000) durch die teilweise sehr gravierenden Angebotskürzungen bei zahlreichen Buslinien in den ländlichen Gebieten.

Die Konzeptumstellung beim Regionalbus Liestal und Umgebung wird von den betroffenen Gemeinden akzeptiert. Es wird jedoch noch Verbesserungspotenzial gesehen.

Bemängelt wird, dass der Freizeitverkehr zu wenig berücksichtigt sei. Insbesondere an Wochenenden werden kreative Lösungen gefordert. Die Gemeinden Allschwil, Arisdorf, Arlesheim, Bannwil, Binningen, Böckten, Brislach, Bubendorf, Frenkendorf, Füllinsdorf, Giebenach, Hölstein, Lampenberg, Langenbruck, Liedertswil, Muttentz, Nenzlingen, Niederdorf, Oberdorf, Oberwil, Pratteln, Reinach, Seltisberg, Sissach, Therwil und Waldenburg fordern weitergehende Angebotsverbesserungen.

- ***Sparpotenzial***

Der VBLG und die meisten Gemeinden wehren sich gegen die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Sparmassnahmen auf Buslinien im oberen Kantonsteil und im Laufental. Sie seien in einer Gesamtbetrachtung nicht vertretbar und in ihren finanziellen Auswirkungen insge-

samt bescheiden. Wie in der Mobilitäts-Strategie des Vernehmlassungsentwurfs festgehalten, sei ein attraktives Angebot Voraussetzung für eine Stärkung des ÖV. Das zeigen auch die positiven Entwicklungen der Kostendeckungsgrade. Angebotskürzungen von bis zu 20 % bedeuten, dass diese positive Entwicklung bewusst unterbunden würde. Gänzlich unverständlich würden die Sparmassnahmen, wenn man bedenkt, dass auch die mit einem erheblichen Leistungsabbau bedachten Gemeinden eine sehr deutliche Kostensteigerung von über 50 % bis 2013 zu erwarten haben.

Von den Gemeinden unbestritten sind die Sparmassnahmen auf der Buslinie 64 zwischen Biel-Benken und Therwil sowie auf der Buslinie 84 zwischen Kaiseraugst und der Schweizerhalle. Die Gemeinden Binningen, Bottmingen und Oberwil wehren sich gegen die Verkürzung der Buslinie 61 in Oberwil. Das Einkaufsgebiet Mühlematt müsse mit der Buslinie 61 erreichbar bleiben.

- **Finanzielle Mehrleistungen**

Für einige Gemeinden ist die erwartete, finanzielle Mehrbelastung nicht tragbar. Die meisten Gemeinden, die von Sparmassnahmen betroffen sind, sind nicht bereit Mehraufwendungen zu tragen, wenn gleichzeitig das Angebot abgebaut wird. Auf der anderen Seite sind die meisten Gemeinden, welche von Angebotsverbesserungen profitieren bereit, die finanziellen Konsequenzen zu tragen. Vereinzelt wird erneut eine Anpassung des Gemeindeverteilungsschlüssels gefordert.

9.3 Nachbarkantone

- **Basel-Stadt**

Der Kanton Basel-Stadt weist darauf hin, dass ein Grossteil der vorgeschlagenen Massnahmen gemeinsam geplant wurden. Entsprechend ist die Vorlage zum 6. GLA mit dem Entwurf zum ÖV-Programm von Basel-Stadt abgestimmt. Dies betrifft insbesondere die Taktverdichtung der Tramlinien 10 und 17 sowie das neue Buskonzept im Birseck und die Taktverdichtung bei der Buslinie 38.

Bei der Verlängerung der Buslinien 70 und 80 zum Bahnhof Basel SBB sowie bei der Busverbindung Allschwil - Bahnhof Basel SBB weist Basel-Stadt darauf hin, dass die technischen Abklärungen weitgehend abgeschlossen sind. Allerdings bestehen bei den Kostenfolgen noch einige Unklarheiten.

Die Qualitätsstrategie und die tarifpolitischen Ziele werden von Basel-Stadt unterstützt.

- **Solothurn**

Auch der Kanton Solothurn begrüsst die Absicht, in Abstimmung mit den übrigen Kantonen der Nordwestschweiz Kundenbefragungen zur Qualität vorzunehmen. Er ist auch interessiert, bei der Klärung der Rahmenbedingungen für ein Bonus/Malus System für die Regio-S-Bahn mitzuwirken, kann eine Einführung aber erst nach Vorliegen dieser Fakten zustimmen.

Der Kanton Solothurn begrüsst die Taktverdichtung auf der Tramlinie 10. Damit das Angebot zwischen Ettingen und Flüh nicht abgebaut werden muss, ist dort ein Doppelspurausbau notwendig. Es wird erwartet, dass sich der Kanton Basel-Landschaft an diesem Infrastrukturaus-

bau finanziell beteiligt. Die Verlängerung der Buslinie 68 von Ettingen nach Aesch wird vom Kanton Solothurn begrüsst.

Die Sparmassnahme auf der Buslinie 114 wird vom Kanton Solothurn abgelehnt. Der Kostendeckungsgrad der Linie konnte in den vergangenen Jahren deutlich gesteigert werden. Es wird bezweifelt, ob das geringe Sparpotenzial wegen des einhergehenden Attraktivitätsverlusts wirklich realisiert werden kann.

- **Aargau**

Der Kanton Aargau ist ebenfalls an einer Abstimmung der Kundenbefragungen zur Qualität mit den übrigen Kantonen der Nordwestschweiz sowie der Verhandlungen über ein Bonus/Malus Systems interessiert.

Auf den nachfragestarken Buslinien Rheinfelden - Gelterkinden und im Raum Kaiseraugst sowie auf der Regio-S-Bahn sollen einzelne kleine Angebotsausbauten in gemeinsamer Abstimmung möglich sein. Die Sparmassnahme auf der Buslinie 84 wird von Kanton Aargau als zweckmässig beurteilt.

- **Jura**

Auch der Kanton Jura begrüsst eine abgestimmte Kundenzufriedenheitsumfrage. Weiter weist er darauf hin, dass die Buslinie 214 (Delémont - Roggenburg) Mitte Dezember 2008 ausgebaut wird.

9.4 Verkehrsunternehmen

- **BLT Baselland Transport AG**

Die BLT begrüsst die Absicht, systematische Kundenumfragen zur Qualität der Dienstleistungen periodisch durchzuführen. Auch ein Bonus/Malus System sei grundsätzlich prüfenswert. Wichtig sei, dass der Bonus bzw. Malus an Kriterien gemessen werde, auf die die Transportunternehmen tatsächlich Einfluss haben.

Die Vorbereitungsarbeiten für den 7.5-Minutentakt auf den Tramlinien 10 und 17 sind im Zeitplan, das nötige Rollmaterial bestellt. Die Neukonzeption der Buslinien im Leimental wird begrüsst. Die BLT weist darauf hin, dass ein Verzicht auf die Einkürzung der Buslinie 61 in Oberwil nur geringe Zusatzkosten verursachen würde, da kein zusätzlicher Bus notwendig wäre. Die anderen Angebotsausbauten und Sparmassnahmen werden von der BLT unterstützt.

- **Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)**

Die BVB ist mit den Zielen und Stossrichtungen einverstanden. Insbesondere unterstützt sie das Ziel, eine Tarifierhöhung einzuleiten und die Tarife an die Teuerung anzupassen.

Die Beschaffung der neuen Trams durch die BVB und BLT soll zum Anlass genommen werden, auf den Zeitpunkt der Taktverdichtung auf den Linien 10 und 17 die Erbringung der Fahrleistungen entsprechend den massgeblichen Rechtsgrundlagen auf die beiden Transportunternehmen aufzuteilen. Die BVB unterstützt die Verlängerung der Buslinien 70 und 80 zum Bahnhof Basel SBB und empfiehlt die Einrichtung einer neuen Direktbuslinie zwischen Bahnhof Basel SBB und dem Arbeitsplatzgebiet Bachgraben in Allschwil.

- **PostAuto Nordschweiz**

PostAuto Nordschweiz ist mit den Zielen und Stossrichtungen einverstanden. Die Angebotsverbesserungen werden von PostAuto begrüsst.

PostAuto empfiehlt, auf die Sparmassnahmen auf den Buslinien 104, 114 und 118 zu verzichten. In den nächsten Jahren werde mit einer Erhöhung des Nachfragepotenzials gerechnet. Ein Angebotsabbau wäre das falsche Signal. Vielmehr könnte mit den betroffenen Gemeinden Zielvereinbarungen über ein gewisses Fahrgastwachstum pro Zeitraum getroffen werden, bei dessen Erreichen das Angebot mindestens erhalten - wenn nicht gar ausgebaut - würde.

- **Schweizerische Bundesbahnen SBB**

Die SBB verschliesst sich einer Diskussion über ein Bonus/Malus System für die Regio-S-Bahn nicht. Sie weist aber darauf hin, dass die gesetzliche Grundlage auf Bundesebene fehlt. Eine Nachverrechnung sei heute nicht möglich. Das BAV anerkenne das System im ZVV als Versuch. Wichtig sei, dass schweizweit einheitliche Parameter angewendet und die ganze Mobilitätskette abgedeckt wird. Eine systematische Messung der Kundenzufriedenheit wird begrüsst.

Die SBB weist darauf hin, dass die knappen Trassen- und Knotenkapazitäten einen kurzfristigen Weiterausbau der Regio-S-Bahn verunmöglichen. Es sei jedoch selbstverständlich, dass auch weiterhin einzelne zusätzliche Züge angeboten werden können, wenn die Nachfrage weiterhin stark zunimmt und geeignete Trassen gefunden werden können. Ebenso würde der Einsatz verlängerter Züge mit den entsprechenden Kostenfolgen geprüft.

- **WB Waldenburgerbahn AG**

Die WB beantragt, das Angebot vor allem im Abendbetrieb zu erweitern. Mit einem durchgehenden Halbstundentakt könnten halbstündlich Anschlüsse an die Schnellzüge in Liestal gewährt und das Angebot gleichzeitig attraktiver gestaltet werden. Sie wehrt sich gegen Abbauten auf den Zubringerbussen 91 und 92 und macht auf eine allfällige Konkurrenzierung ihres Angebotes durch die neue Buslinie 93 nach Bubendorf aufmerksam.

9.5 Parteien, Verbände, Andere

- **Christlichdemokratische Volkspartei (CVP)**

Die CVP stellt fest, dass eine umfassende - auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte - Verkehrsplanung für das gesamte Kantonsgebiet, aber auch für den grenzüberschreitenden Verkehr mit dem In- und Ausland, fehlt. Sie sei unabdingbare Voraussetzung für einen langfristig wirksamen Leistungsauftrag für den ÖV. Die CVP begrüsst die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen, aber auch die Sparmassnahmen, wo Überangebote zu Gunsten von sinnvollen ÖV-Projekten abgebaut werden sollen. Sie stellt aber die Streichungen in den ländlichen Gebieten in Frage. Im Sinne einer guten Akzeptanz des ÖV scheint ihr eine gewisse Kontinuität wichtiger als die Einsparung von Beträgen von CHF 10'000 oder CHF 15'000. Darüber hinaus fordert die CVP eine direkte Busverbindung zwischen Bruderholzspital und Bahnhof Basel SBB, eine Direktverbindung von Allschwil zum Bahnhof Basel SBB sowie die Verlängerung der Buslinien 70 und 80 zum Bahnhof Basel SBB.

- ***Evangelische Volkspartei (EVP)***

Die EVP legt Wert auf gute Erschliessungen bei kleiner Belastung für die Umwelt und tragbaren Kosten sowie eine Entlastung der Strasse durch eine bessere ÖV-Erschliessung und neue, aufgewertete Umsteigeorte. Die Erreichbarkeit aller Gemeinden der Region müsse auch in Zukunft gewährleistet sein. Sie fordert im Hauptangebot durchgehende, halbstündliche Verbindungen mit Verdichtungen zum Viertelstundentakt, in der Agglomeration und während der Hauptverkehrszeiten bis zum 7.5-Minutentakt. Die Buslinien im Grundangebot sollen im Halbstundentakt verkehren, in den Randzeiten bis 23 Uhr und an Wochenenden mindestens im Stundentakt. Nur so könnten die Ziele des 6. GLA wirklich erreicht werden und den Vorgaben von KORE und KRIP nachgelebt werden. Die EVP begrüsst die vorgeschlagenen Angebotsausbauten und fordert einige zusätzliche Massnahmen sowie den Verzicht auf die vorgeschlagenen Sparmassnahmen ausser bei den Linien 64 und 84. Sie begrüsst die Einführung eines Bonus/Malus Systems mit der SBB und die umfassende Kundenbefragung zur Qualität der Angebote.

- ***Freisinnig-Demokratische Partei (FDP)***

Die FDP ist mit der Mobilitätsstrategie der Vernehmlassungsvorlage nicht einverstanden. Sie fordert eine Optimierung des Zusammenwirkens der drei Systeme motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr, ohne eines der drei Systeme zu bevorzugen - so, wie es im revidierten Entwurf des KRIP vorgesehen sei. Den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen stimmt die FDP jedoch zu und begrüsst insbesondere die neuen Fahrzeuge und die Taktverdichtung auf den Tramlinien 10 und 17. Auch die Neukonzeptionen der Buslinien im Leimental und im Birseck seien zweckmässig. Mit den vorgeschlagenen Sparmassnahmen ist die FDP ebenfalls einverstanden. Wo die Nachfrage nicht da ist und keine Erschliessungslücken bestehen, könne das Angebot reduziert oder ganz aufgehoben werden.

- ***Sozialdemokratische Partei (SP)***

Die SP vermisst einen mutigen Schritt, der den ÖV in der Region vorwärts bringt. Es fehlten Vorschläge, wie das Angebot der S-Bahn verbessert und wie das Tramnetz weiter ausgebaut werden könnte. Sie fordert den Viertelstundentakt auf der S-Bahn und den Grundsatz "keine S-Bahn ohne Busanschluss". Die Kostensteigerung beurteilt die SP als hoch aber notwendig. Die Subventionierung der U-Abos soll ebenfalls der Teuerung angepasst werden. Die Qualitätsstrategie wird begrüsst und zusätzlich eine Zielsetzung nach mehr Sicherheit verlangt. Die SP begrüsst die vorgeschlagenen Angebotserweiterungen und fordert darüber hinaus weitere Verbesserungen. Die Sparvorschläge auf den Linien 71, 91, 92, 104, 114 und 118 werden abgelehnt. Die Aufhebung der Buslinie 84 zwischen Kaiseraugst und der Schweizerhalle wird mit grosser Skepsis aufgenommen.

- ***Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV)***

Die IGöV ist mit den Zielen des 6. GLA einverstanden. Sie weist aber darauf hin, dass zum Erreichen der Ziele weitere Massnahmen nötig sind, die über die vorgeschlagenen Verbesserungen hinausgehen. Mit den vorgeschlagenen Angebotsausbauten ist die IGöV grundsätzlich einverstanden. Sie verlangt einige zusätzliche Massnahmen. Nicht überzeugt ist sie vom neuen Regionalbuskonzept Liestal. Anstatt einer Busverbindung zwischen Allschwil und Bahnhof Basel SBB soll eine Tramverbindung eingerichtet werden. Mit den Sparmassnahmen auf den Buslinien 71, 91, 92, 104, 114 und 118 ist die IGöV nicht einverstanden. Sie akzeptiert hingegen Sparmassnahmen dort, wo durch Parallelführungen oder neue Angebote insgesamt keine Verschlechterungen entstehen.

- ***ProBahn***

ProBahn Schweiz, Sektion Nordwestschweiz begrüsst die meisten der vorgeschlagenen Neuerungen im öffentlichen Verkehr, lehnt aber einen Abbau in Regionen, die schon jetzt schlecht erschlossen sind, ab. Für eine zukunftssichere Entwicklung der Region sei der konsequente Ausbau der Regio-S-Bahn unabdingbar. Die Verbesserungen werden ausdrücklich begrüsst. Sie seien aber zu wenig und zu langsam. Die Verlängerung der Buslinien 70 und 80 an den Bahnhof Basel SBB wird als unnötig und schwierig zu realisieren bezeichnet. Das eingesparte Geld lasse sich besser anderweitig verwenden. Den Sparmassnahmen auf den Linien 61, 64 und 84 wird zugestimmt, die anderen werden abgelehnt. Stattdessen sollen allenfalls Rufbusysteme geprüft werden.

- ***Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)***

Der VCS unterstützt den vorgeschlagenen ÖV-Ausbau, erachtet ihn jedoch als ungenügend und schlägt zahlreiche weitere Verbesserungen vor. Insbesondere sollen auf den stärksten Bus- und Tramlinien Schnellbusse geprüft werden. Zur Direktanbindung von Allschwil an den Bahnhof Basel SBB bevorzugt der VCS eine Verlängerung der Tramlinie 8. Die vorgeschlagenen Sparmassnahmen werden vom VCS abgelehnt. Es wird befürchtet, dass damit eine negative Spirale in Gang gebracht wird. Die Qualitätsstrategie wird begrüsst.

- ***IG Südumfahrung NEIN***

Die IG Südumfahrung NEIN stellt fest, dass im Kanton Basel-Landschaft nach wie vor eine umfassende Verkehrsplanung fehlt. Die Absicht, die verschiedenen, vorhandenen Planungen zusammenzufassen und weiter zu entwickeln, wird begrüsst. Die Verbesserungen im Leimental werden unterstützt, insbesondere die Taktverdichtung auf den Tramlinien 10 und 17, die Neukonzeptionen der Buslinien im Leimental und im Birseck, die Busverbindung zwischen Ettingen und Aesch sowie zwischen Allschwil und dem Bahnhof Basel SBB.

- ***Familiengarten-Genossenschaften Eigene Scholle und Paradies***

Die beiden Familiengarten-Genossenschaften freuen sich auf die neue Buslinie 64 zwischen Allschwil und Oberwil und wünschen eine Bushaltestelle bei den Familiengärten.

10 Parlamentarische Vorstösse

Diese Vorlage gibt Antwort auf die folgenden parlamentarischen Vorstösse:

- ***Postulat 2003/319 von Esther Maag betreffend "Effizienzsteigerung des öffentlichen Verkehrs im Leimental"***

Das am 11. Dezember 2003 eingereichte und am 22. April 2004 überwiesene Postulat lautet:

"Die Fahrgastfrequenzen zwischen Ettingen und Dorenbach haben in den letzten 5 Jahren auf der 10-er Linie um 17 % zugenommen, auf der 17-er-Linie gar um 26 %. In absoluten Zahlen entspricht das allein auf der 10-er-Linie 3,86 Millionen (!) Fahrgästen pro Jahr.

Diese Mehrnachfrage wird sich noch steigern aufgrund der attraktiveren Verkehrsdrehscheibe Bahnhof SBB, des Bevölkerungswachstums in der Agglomeration und des Entstehens neuer Arbeitsplätze (beim Bhf. SBB), um nur einige Gründe zu nennen.

Die Konkurrenzfähigkeit des ÖV's kann parallel dazu ebenfalls noch gesteigert werden durch einfacheres (behinderten- und "kinderwagengerechtes") Ein- und Aussteigen, mehr Komfort und vor allem mehr Platz in Spitzenzeiten.

Das bedingt aber, dass die bestehende Schieneninfrastruktur besser genutzt wird, damit die Staulage auf den Strassen in Spitzenzeiten nicht weiter verschärft wird. Teure Strassenausbauten können damit vermieden werden. Der Nutzen durch qualitativen und quantitativen Angebotsausbau kommt damit der gesamten Bevölkerung zugute (ÖV-KundInnen, AutofahrerInnen und AnwohnerInnen).

Konkret möge der Regierungsrat deshalb prüfen und berichten,

- 1. wann der Takt auf den Leimentallinien verdichtet werden kann*
- 2. welche Voraussetzungen dafür erfüllt sein müssen*
- 3. ob das erforderliche Rollmaterial (Niederflurfahrzeuge) in nützlicher Zeit beschafft werden kann*
- 4. ob und wie die Tangentiallinien noch verbessert werden können*
- 5. ob für diese Massnahmen genügend finanzielle Mittel bereitstehen*
- 6. ob eine Expressspur eine Variante wäre*
- 7. inwieweit die Verlängerung der Linie 2 zur Optimierung beitragen würde*
- 8. ob auch ungewöhnliche Ansätze, wie beispielsweise das Befahren des Tramtrassees mit Bussen, geprüft werden könnten."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die meisten Forderungen des Postulates können mit dem vorliegenden GLA umgesetzt werden: Mit der Taktverdichtung auf den Tramlinien 10 und 17 ab dem Jahr 2012 (Kapitel 6.2.1) werden die Fragen 1 bis 3 beantwortet. Die Neukonzeption der Buslinien im Leimental (Kapitel 6.2.2) gibt Antwort auf Frage 4, das Finanzprogramm (Kapitel 6.5) auf Frage 5. Die Möglichkeiten zur Führung von Schnell-Trams (S-Tram) werden gegenwärtig untersucht (Ausblick, Kapitel 7.1). Eine Untersuchung zur Verbesserung der ÖV-Anbindung des Leimentals hat gezeigt, dass eine Realisierung des sogenannten Margarethenstichs sinnvoller ist, als die Verlängerung der Linie 2 (Ausblick, Kapitel 7.1). Ungewöhnliche Ansätze (Frage 8) scheinen aus heutiger Sicht

keine nennenswerten Verbesserungen zu ermöglichen. Das Befahren des Tramtrasses mit Bussen bringt keine Vorteile, weil die Busse in der Regel auf anderen Strecken verkehren.

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

• **Postulat 2004/153 von Andreas Helfenstein betreffend "Mit der Bahn zum St. Jakob-Park"**

Das am 24. Juni 2004 eingereichte und am 13. Januar 2005 überwiesene Postulat lautet:

"Am 13. Juni 2004 fand im Stadion St. Jakob-Park sowie der Sporthalle St. Jakob der Christustag 04, eine ganztägige Grossveranstaltung der evangelischen Kirchen der Schweiz, mit über 40'000 Teilnehmenden statt. Zur Bewältigung der ausserordentlichen Spitzen setzten die SBB sowohl auf der Hin- als auch der Rückfahrt je neun direkte Extrazüge von und nach der SBB Haltestelle St. Jakob ein. Auf diese Art und Weise gelangten rund 12'000 Besucherinnen und Besucher direkt vor die Tore des Stadion St. Jakob-Park.

Im Hinblick auf den generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2005 - 2009 gilt es nun die Möglichkeiten zur intensivierten Nutzung der SBB-Bedarfshaltestelle St. Jakob umzusetzen. Ich bitte den Regierungsrat daher, die nachstehenden Leistungen für jährlich 30 Grossveranstaltungen verbindlich in den Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr für die Jahre 2005 - 2009 aufzunehmen.

- *Führung je eines direkten Extrazuges ab Frick mit Halt an allen Haltepunkten zur SBB Haltestelle St. Jakob und zurück.*
- *Führung je eines direkten Extrazuges ab Tecknau mit Halt an allen Haltepunkten zur SBB Haltestelle St. Jakob und zurück.*
- *Führung je eines Shuttlezuges ab Basel SBB zur SBB Haltestelle St. Jakob und zurück.*

Im Zusammenspiel mit der für Ende 2005 geplanten Inbetriebnahme des S-Bahnhaltepunktes Dreispitz sowie der Einführung des neuen, komfortablen und leistungsstarken Rollmaterials (FLIRT) lässt sich dadurch das Bahnangebot zur Erschliessung des Gebietes St. Jakob sowohl quantitativ als auch qualitativ massiv steigern."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das ÖVG und das zugehörige Angebotsdekret sehen keine Bestellung von spezifischen Angeboten für Eventverkehre vor. Die erwähnten Grossanlässe werden fast ausschliesslich von privaten Veranstaltern durchgeführt. Solche spezifischen Transportleistungen sind von den Verursachern (Veranstaltern) zu tragen. Es ist nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, Transportleistungen für Anlässe abzugelten, mit denen private Veranstalter Gewinne erzielen. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die vorhandenen Angebote weitgehend genügen. Mit der Neukonzeption der Buslinien im Birseck wird die Erreichbarkeit der Sport- und Eventstätte St. Jakob verbessert. Es liegt in der Verantwortung der beauftragten Transportunternehmen, im Eventfall genügend Transportkapazitäten vorzuhalten.

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

- **Postulat 2005/258 von Philipp Schoch betreffend "Erschliessung Kantonsspital Bruderholz mit dem öffentlichen Verkehr"**

Das am 22. September 2005 eingereichte und am 6. April 2006 überwiesene Postulat lautet:

"Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2005 soll der öffentliche Bus von und zum grössten kantonseigenen Betrieb deutlich ausgedünnt werden, obwohl die Verbindungen bereits heute unattraktiv und kundenunfreundlich gestaltet sind.

Die bestehende Buslinie 63 via Bahnhof Muttenz und der Gemeinde Münchenstein zum Kantonsspital Bruderholz ist unattraktiv: die Fahrtdauer ist beträchtlich.

Eine Anbindung der Buslinie 63 ab Bahnhof Basel SBB (Hinterausgang Gundeldingen) ist zu prüfen. Der Bahnhof Basel SBB liegt günstig und ist aus dem oberen Kantonsteil und dem Fricktal gut zu erreichen. Der Bus könnte direkt ab Bahnhof SBB zum Spital geführt werden.

Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen und berichten, wie die Anbindung des Kantonsspitals Bruderholz an den öffentlichen Verkehr kundenfreundlicher gestaltet werden kann."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mit der Neukonzeption der Buslinien im Birseck werden die meisten Forderungen des Postulats erfüllt. Das Kantonsspital ist aus dem Leimental, dem Birseck, dem Laufental, Ergolztal und Fricktal sowie fast ganz Basel mit nur einmaligem Umsteigen erreichbar. Eine Buslinie Zwischen Bruderholzspital und Bahnhof Basel SBB würde die Umsteigevorgänge nicht reduzieren. Zusammen mit Basel-Stadt konnte keine sinnvolle Lösung für einen solchen Bus gefunden werden. Im Hinblick auf den Ausbau des Bruderholzspitals und die damit verbundene Erhöhung des Nachfragepotenzials werden weitere Verbesserungen im Rahmen des 7. GLA geprüft.

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

- **Postulat 2006/121 von Marc Joset betreffend "Verbesserung der Busverbindung auf das Bruderholz und zum Bruderholzspital"**

Das am 27. April 2006 eingereichte und am 1. Februar 2007 überwiesene Postulat lautet:

"In den letzten Jahren wurden in zwei Schritten die Busverbindungen aufs hintere Bruderholz, nach Bottmingen und zum Bruderholzspital bedeutend verschlechtert.

Im Jahre 2001 wurde die durchgehende Buslinie 37 Jakobsberg - Bruderholzspital - Schiffflände in Bottmingen unterbrochen und gleichzeitig auch die Buslinie 63 zwischen dem Bruderholzspital und Bottmingen gestrichen. Als Teilersatz wurde der Bus 37 im 7.5 Minutentakt angeboten. Im Dezember 2005 wurde nun im Rahmen des Generellen Leistungsauftrages der 7.5 Minutentakt wieder gestrichen und das Angebot auf einen 15 Minutentakt reduziert. Diese Angebotsreduktionen sind besonders gravierend, da Bottmingen - neben Liestal der bedeutendste ÖV-Umsteigepunkt im Kanton BL - nicht als ÖV-Knoten ausgebildet ist und die Wartezeiten sehr unterschiedlich und oft lang sind. Durch die neue Fahrplankonstellatation besteht am Jakobsberg zwischen dem 16er und dem 37er abends kein Anschluss mehr. Tagsüber hat nur noch jeder zweite Bus einen Anschluss.

Die Verlängerung der Linie 37 hat zwar Anklang gefunden, einige Mitarbeitende des Bruderholzspitals benutzen jedoch wegen der Wartezeiten wieder das Auto, was sich negativ auf die überlastete Parkplatzsituation beim KSB auswirkt.

Der Regierungsrat wird beauftragt auf der Buslinie 37 tagsüber den durchgehenden 7.5 Minutentakt bis zum Aeschenplatz wieder einzuführen und damit die Umsteigebeziehungen in Bottmingen, am Jakobsberg und am Dreispitz zu verbessern.

(Ein ähnlich lautender parlamentarischer Vorstoss wird im Grossen Rat Basel-Stadt eingereicht)"

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mit der Neukonzeption der Buslinien im Birseck wird die Forderung des Postulats weitgehend erfüllt. Die neue Buslinie 47 (Muttentz Bahnhof - St. Jakob - Dreispitz - Bruderholzspital - Bottmingen) ergänzt die bestehende Buslinie 37 (Aeschenplatz - St. Jakob - Dreispitz - Bruderholzspital - Bottmingen) zum 7.5-Minutentakt zu den Spitzenzeiten. Die Entwicklung der Nachfrage wird laufend beobachtet und zusammen mit Basel-Stadt sollen bei Bedarf weitere Verbesserungen umgesetzt werden. Im Hinblick auf den Ausbau des Bruderholzspitals und die damit verbundene Erhöhung des Nachfragepotenzials werden weitere Verbesserungen zur Erschliessung des Bruderholzspitals im Rahmen des 7. GLA geprüft.

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

• ***Motion 2008/167 von Klaus Kirchmayr betreffend "Neue Buslinie Ettingen Bahnhof - Aesch Bahnhof"***

Die am 19. Juni 2008 eingereichte und am 13. November 2008 überwiesene Motion lautet:

"In den letzten Jahren haben die Verkehrsströme zwischen Aesch und Ettingen laufend und stark zugenommen. Dies wird sich in naher Zukunft noch deutlich verstärken. Somit ist es an der Zeit einen Vorstoss von Alt-Landrat Peter Tobler aus dem Jahre 2000 (2000/197) wieder zur Diskussion zu stellen, um mit der Einführung eines Busses von Ettingen Bahnhof nach Aesch Bahnhof das Netz des öffentlichen Verkehrs sinnvoll weiter zu entwickeln. Eine solche Buslinie würde die folgenden wesentlichen Verbesserungen bringen:

- *Direkter, besserer Anschluss des hinteren Leimentals ans S-Bahn-Netz. Entlastung der Linie 10 zu Stosszeiten.*
- *Deutlich verbesserte Verbindung des Leimentals ins Laufental und umgekehrt.*
- *Deutlich verbesserte Anbindung der International School Basel ans Laufen- und Leimental und damit eine mögliche Verringerung der zahlreichen Zubringerfahrten mit Privatfahrzeugen.*
- *Attraktive, bis anhin schlecht mit dem ÖV erschlossene Sportzentren sowohl in Aesch als auch in Ettingen würden wesentlich besser erreichbar. Diese Sportzentren haben durch die Präsenz von Nationalliga A-Vereinen in verschiedenen Sportarten überregionale Bedeutung erlangt.*
- *Anbindung des Entwicklungsgebietes "Aesch Nord", wo grössere publikumsintensive Gewerbeansiedlungen geplant sind, an das Leimental, sowie an das S-Bahn Netz (Laufental).*
- *Durch eine Busverbindung vom Bahnhof in Aesch über Aesch Dorf, Aesch Nord nach Ettingen würde mit relativ kleinem Aufwand eine deutliche Verbesserung und Vernetzung des ÖV-Angebots realisiert.*

In diesem Sinne wird beantragt:

Die Regierung beschliesst die Einführung eines mindestens zweijährigen Probebetriebes einer Buslinie von Ettingen Dorf nach Aesch Bahnhof SBB spätestens per Ende Dezember 2009. Bewährt sich die neue Linie im Probebetrieb, so ist diese Linie längerfristig in den Leistungsauftrag ÖV zu übernehmen."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mit der Verlängerung der Buslinie 68 von Ettingen nach Aesch wird die Forderung der Motion erfüllt.

Die Motion kann abgeschrieben werden.

- ***Motion 2008/168 von Rolf Richterich betreffend "Bonus-/ Malussystem im öffentlichen Verkehr"***

Die am 19. Juni 2008 eingereichte und am 13. November 2008 überwiesene Motion lautet:

"Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Nordwestschweiz wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Die erhöhten Frequenzen führten zu einer besseren Kapazitätsauslastung. Zudem konnten die Fahrgastzahlen gesteigert werden.

Zunehmend stösst das Verkehrssystem im öffentlichen Verkehr im TNW-Gebiet an seine Kapazitäts- und Akzeptanzgrenzen. Dadurch akzentuieren sich die Qualitätsdefizite: Verspätungen und verpasste Anschlüsse sind keine Seltenheit; Sauberkeitsprobleme bei Haltestellen und Rollmaterial sind offensichtlich; fehlende Fahrgastinformationen (auch zwischen Verkehrsmitteln) verärgern die Fahrgäste, Komfort (Sitzplatzangebot) und Sicherheitsempfinden nehmen ab.

Der Kanton als Leistungsbesteller bei den Transportunternehmungen hat bisher keine Handhabung zur Beeinflussung der vorhandenen Probleme.

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und die SBB haben im Jahr 2006 erstmals ein Bonus/Malussystem vereinbart, ein Novum für die Schweiz. Die Vereinbarung dient als Anreiz für die SBB, ihre Leistungen im Qualitätsbereich zu verbessern. Gemessen werden Pünktlichkeit, Sauberkeit in Zügen und auf Bahnhöfen sowie die Kundeninformation im Störfall.

Auftrag an den Regierungsrat

Der Regierungsrat wird beauftragt, für den öffentlichen Verkehr im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrags für die Jahre 2010-2013 mit den Transportunternehmungen ein Bonus-/Malussystem zu vereinbaren. Damit sollen im öffentlichen Verkehr Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Sicherheit, Komfort und Information verbessert werden."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Zur Zeit gibt es auf Bundesebene noch keine gesetzliche Grundlage für die Vereinbarung eines Bonus/Malus Systems, das auf der erreichten Pünktlichkeit basiert. Das BAV anerkennt das System im ZVV nur als Versuch. Gegenwärtig ist darum eine Nachverrechnung der Angebotsvereinbarung nicht möglich. Vorgesehen ist ein gesamtschweizerisch koordiniertes Vorgehen zur Erarbeitung der Grundlagen für ein Bonus/Malus System. Der Kanton Basel-Landschaft will sich im Sinne der Motion bei dieser Erarbeitung engagieren.

Mit der dargelegten Qualitätsstrategie und deren Umsetzung wird die Forderung der Motion nach Möglichkeit erfüllt.

Die Motion kann abgeschrieben werden.

11 Glossar

Abgeltung	Zwischen Besteller und Ersteller ausgehandelter Betrag, zu dem die bestellten Transportleistungen zu erbringen sind. Die Abgeltung entspricht der Differenz zwischen Betriebsaufwand und Ertrag (Verkehrseinnahmen + Nebenertrag).
Angebotsdekret	Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr. SGS 483.1.
e-Ticket	Elektronisches Billett. Chipkarte, die mit einem Geldbetrag aufgeladen werden kann. Vor jeder Fahrt kann von diesem Betrag das jeweilige Fahrgeld abgebucht werden. Das e-Ticket kann das bisherige Papier-Billett ersetzen.
Fahrgast	Benutzer oder Benutzerin eines öffentlichen Transportmittels.
Fahrgastpotenzial	Gesamtheit aller möglichen Fahrgäste auf bestimmten Relationen.
Hauptverkehrszeit	Tageszeit mit dem grössten Verkehrsaufkommen.
Individualverkehr	Verkehr, der mit privaten Fahrzeugen abgewickelt wird (Auto, Motorrad, Velo, Mofa etc.).
Interreg	Gemeinschaftsinitiative des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zur Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Regionen der Europäischen Union.
Kostendeckungsgrad	Anteil des Gesamtaufwandes eines Abrechnungszeitraumes, der durch Erträge (z. B. Fahrgeldeinnahmen) gedeckt wird.
Kurs	Im Fahrplan publizierte Fahrt zwischen den Linienendpunkten.
Kurspaar	Eine Hin- und eine Rückfahrt zwischen den Linienendpunkten.
Lastrichtung	Verbindungsrichtung mit der grössten Nachfrage.
Midibus	8 - 10 Meter langer Bus mit zwei Türen für den Linieneinsatz im öffentlichen Verkehr.
Modal Split	Verkehrsteilung. Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr innerhalb eines bestimmten Gebietes oder auf bestimmten Relationen zu einem bestimmten Zeitpunkt.
Nebenverkehrszeit	Früh- und Spätangebot von Montag bis Samstag sowie der Betrieb an Sonn- und allgemeinen Feiertagen. ¹²
Park + Ride	Form des kombinierten Personenverkehrs. An der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs stehen spezielle Parkplätze für Personen, die mit dem Auto zur Haltestelle gelangen zur Verfügung. Diese Parkplätze sollen primär denjenigen Personen dienen, die zu Hause nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

¹² § 11 des Angebotsdekrets, SGS 483.1

Personenkilometer	Mass für die Transportleistung. Summe der Längen aller Fahrten in einer bestimmten Zeiteinheit. Bsp: Wenn 10 Personen 1 km zurücklegen entspricht das 10 Pkm. Wenn 1 Person 10 km zurücklegt entspricht das ebenfalls 10 Pkm.
Querschnitt	Linienabschnitt zwischen zwei benachbarten Haltestellen.
S-Bahn	Schnellbahn. Die elektrischen, mehrgliedrigen Triebwagenzüge verkehren unter weitgehender Mitbenutzung der Infrastrukturen und Organisation der Fernbahn.
Spitzenverkehrszeit	Berufs- und Ausbildungsverkehr morgens, mittags und abends vom Montag bis Freitag sowie Samstagmorgen und Mittag. ¹³
Taktfahrplan	Fahrplan mit regelmässigen Fahrzeugfolgezeiten. Der Takt wird in der Regel der tageszeitlich schwankenden Nachfrage angepasst.
Taktlücke	Zeitliche Lücke, die entsteht, wenn einzelne Kurse aus einem durchgängigen Taktfahrplan gestrichen werden.
Trasse	Eine Fahrplantrasse bezeichnet die Möglichkeit, für einen Zug einen Fahrplan zu erstellen, der es diesem erlaubt, eine Strecke zu befahren, ohne dabei auf einen vorausfahrenden Zug aufzulaufen oder einen nachfolgenden Zug zu behindern.
Triebwagen	Mit einem Antriebssystem ausgestattetes Schienenfahrzeug mit Einrichtungen zur Personenbeförderung sowie zum Antreiben von angekoppelten Wagen.
Triebwagenzug	Durch Triebwagen bewegte Fahrzeuggruppe (Zug), die in Einzelfahrzeuge oder in kleine Fahrzeuggruppen getrennt werden kann.
Überwerfung	Bauwerk zur Führung zweier sich kreuzender oder überschneidender Verkehrswege auf unterschiedlichen Ebenen. Zum Beispiel, um Streckengleise aus einer Gruppe von Bahnhofsgleisen hinauszuführen, ohne dass auf ihnen ausfahrende Züge die Züge auf anderen Gleisen blockieren. Eine Überwerfung kann als Brücke, Unterführung, künstlicher Geländeeinschnitt oder Tunnel ausgebildet sein.
U-Abo	Umweltschutzabonnement. Verbundabonnement des Tarifverbundes Nordwestschweiz. Die Monats- oder Jahresabonnemente sind in allen öffentlichen Transportmitteln innerhalb des Tarifverbundes gültig.
Zwischenverkehrszeit	Zeit zwischen den Spitzenverkehrszeiten und am Abend sowie am Samstagnachmittag. ¹⁴

¹³ § 11 des Angebotsdekrets, SGS 483.1

¹⁴ § 11 des Angebotsdekrets, SGS 483.1

12 Abkürzungsverzeichnis

AAGL	Autobus AG Liestal
ADfV	Abgeltungsverordnung, SR 742.101.1
AGSE	Autogesellschaft Sissach-Eptingen
BAV	Bundesamt für Verkehr
BLT	Baselland Transport AG
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
GAP	Generelle Aufgaben-Überprüfung des Kantons Basel-Landschaft
GLA	Genereller Leistungsauftrag
IC	InterCity; Schnellzug, der rasch zwischen Zentren verkehrt.
IR	InterRegio; Schnellzug mit Halt an mittelgrossen Zentren
IV	Individualverkehr
KORE	Konzept Räumliche Entwicklung
KRIP	Kantonaler Richtplan
LHP	Luftreinhalteplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NFA	Neuer Finanzausgleich des Bundes
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, SGS 480
PAG	PostAuto AG
QS	Querschnitt; Linienabschnitt zwischen zwei benachbarten Haltestellen
RBL	Rechnergestützte Betriebsleitstelle
RPV	Regionaler Personenverkehr
RRB	Regierungsratsbeschluss
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SGS	Systematische Gesetzessammlung des Kantons Basel-Landschaft
SR	Systematische Sammlung des Bundesrechts
TG	Transportgesetz, SR 742.40
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TU	Transportunternehmen
VE	Verkehrsintensive Einrichtung
WB	Waldenburgerbahn AG
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

13 Antrag

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

Liestal, 10. März 2009

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Ballmer

der Landschreiber:

Mundschin

Beilage

- Anhänge 14
- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Netzplan öffentlicher Verkehr Kanton BL

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"								
Linie		Betreiber	Angebots- bereich ¹⁾	Angebot 2008			Kostende- ckungsgrad ³⁾ 2009	Bemerkungen
				Anzahl Kurspaare ²⁾				
				Mo - Fr	Sa	So		
Normalspurlinien:								
S3	Basel - Laufen	SBB	A	42	39	39	43 %	
S3	Basel - Olten	SBB	A	42	40	40	57 %	
S9	Sissach - Olten	SBB	A	18	18	17	19 %	
S1	Basel - Frick/Laufenburg	SBB	A	43	40	40	49 %	
Tram - und Schmalspurlinien:								
10	Basel - Dornach	BLT	A	111	104	78	77 %	exkl. Infrastr. / siehe 6.2.1
10	Basel - Ettingen	BLT	A	123	103	79	94 %	exkl. Infrastr. / siehe 6.2.1
	Ettingen - Flüh/Rodersdorf	BLT	A	90	103	79		
17	Basel - Ettingen	BLT	A	30	21	0	111 %	exkl. Infrastr. / siehe 6.2.1
11	Basel - Aesch	BLT	A	140	126	100	94 %	exkl. Infrastruktur
E11	Basel - Reinach Süd	BLT	A	21	0	0		exkl. Infrastruktur
19	Liestal - Waldenburg	WB	A	47	35	30	60 %	exkl. Infrastruktur
Buslinien:								
37	Bottmingen - Aeschenplatz	BLT	A	103	76	76	49 %	siehe 6.2.3
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	BLT	A	64	63	47	49 %	
61	Allschwil - Oberwil	BLT	A	51	37	16	44 %	siehe 6.2.2
62	Dornach - Kägen - Reinach	BLT	B	16	0	0	27 %	siehe 6.2.2
63	Bottmingen - MuttENZ	BLT	A	28	28	20	45 %	siehe 6.2.3
64	Biel-Benken - Arlesheim	BLT	A	65	44	35	48 %	siehe 6.2.2
65	Pfeffingen - Dornach	BLT	B	47	27	14	46 %	siehe 6.2.9
67	Liestal - Seewen - Dornach	PAG	B	23	15	8	35 %	
68	Flüh - Ettingen	PAG	B	23	22	0	35 %	
69	Flüh - Mariastein - Burg (- Laufen)	PAG	B	12	9	4	33 %	siehe 6.2.4
70	Aeschenplatz - Liestal	AAGL	A	35	34	26	68 %	
	Liestal - Reigoldswil	AAGL	A	46	34	33		
71	Bubendorf - Reigoldswil	AAGL	B	14	9	4	20 %	siehe 6.3.2
72	Liestal - Lupsingen - Büren	PAG	B	43	27	16	40 %	
75	Frenkendorf - Füllinsdorf	AAGL	B	65	34	24	52 %	siehe 6.2.5
76	Lausen - Liestal - Füllinsdorf	AAGL	B	36	38	24		siehe 6.2.5
78	Lausen - Liestal - Frenkendorf	AAGL	B	35	35	24		siehe 6.2.5
80	Aeschenplatz - Liestal	AAGL	B	21	23	24	56 %	siehe 6.2.5

1) A=Hauptangebot, B=Grundangebot (gemäss Angebotsdekret); Stand 2009

2) Regelangebot gemäss Fahrplan 2009, ohne TNW-Nachtnetz

3) Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Offerten

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"								
Linie		Betreiber	Angebotsbereich ¹⁾	Angebot 2008			Kostendeckungsgrad ³⁾ 2008	Bemerkungen
				Anzahl Kurspaare ²⁾				
				Mo - Fr	Sa	So		
Buslinien (Fortsetzung):								
83	Pratteln - Kaiseraugst Kaiseraugst - Liestal	AAGL / PAD NWCH	B B	30 23	29 20	12 12	55 %	
84	Rheinfelden - Schweizerhalle	AAGL	B	11	0	0	47 %	siehe 6.3.2
91	Bretzwil - Reigoldswil Reigoldswil - Waldenburg	BLT BLT	B B	18 8	9 3	9 3	21 %	siehe 6.2.9 und 6.3.2
92	Hölstein - Bennwil	BLT	B	18	5	0	17 %	siehe 6.2.9 und 6.3.2
93	Lampenberg - Lampenberg Station Lampenberg Station - Talhaus	BLT BLT	B B	18 6	6 2	0 0	22 %	siehe 6.2.7 und 6.2.9
94	Waldenburg - Balsthal	PAG	B	29	23	18	29 %	
100	Gelterkinden - Rheinfelden	PAG	B	36	30	21	41 %	siehe 6.2.9
101	Gelterkinden - Wegenstetten	PAG	B	14	11	9	34 %	
102	Gelterkinden - Kienberg	PAG	B	26	23	20	31 %	
103	Gelterkinden - Oltingen	PAG	B	24	15	11	38 %	
104	Gelterkinden - Zeglingen	PAG	B	23	16	11	30 %	
106	Sissach - Wintersingen	BLT	B	13	12	10	32 %	
107	Sissach - Eptingen Sissach - Böckten	BLT BLT	A B	37 17	22 12	18 10	51 %	siehe 6.2.8
108	Sissach - Thürnen Thürnen - Wittinsburg	BLT BLT	B B	20 15	16 9	14 0	40 %	
109	Rümlingen - Häfelfingen	BLT	B	12	0	0	41 %	
111	Laufen - Nunningen	PAG	A	38	31	26	43 %	
112	Laufen - Kleinlützel Kleinlützel - Roggenburg	PAG PAG	A B	30 8	19 6	16 6	38 %	
113	Laufen - Flüh	PAG	B	0	0	4	54 %	
114	Laufen - Bärschwil	PAG	B	26	18	15	31 %	
115	Zwingen - Erschwil - Passwang	PAG	A	36	31	15	37 %	
116	Grellingen - Bretzwil - Nunningen	PAG	B	20	14	13	18 %	
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	PAG	B	22	15	13	20 %	
118	Laufen - Liesberg	PAG	B	22	18	14	28 %	siehe 6.3.2
119	Laufen - Zwingen - Nenzlingen	PAG	B	14	8	6	23 %	
214	Roggenburg - Delémont	PAG Jura	B	11	7	5	15 %	

1) A=Hauptangebot, B=Grundangebot (gemäss Angebotsdekret); Stand 2009

2) Regelangebot gemäss Fahrplan 2009, ohne TNW-Nachtnetz

3) Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Offerten

14.2 Anhang B: Zusammenstellung Finanzprogramm für den 6. GLA

	2009 CHF (Referenz)	2010 CHF	2011 CHF	2012 CHF	2013 CHF
Angebot status quo	49'615'000	53'000'000	57'000'000	59'800'000	61'800'000
neue Angebote	955'000	5'800'000	5'775'000	8'060'000	8'090'000
Taktverdichtung Tramlinien 10/17				2'315'000	2'360'000
Buskonzept Leimental		2'175'000	2'220'000	2'265'000	2'310'000
Buskonzept Birseck		1'495'000	1'525'000	1'555'000	1'585'000
Verbindung Ettingen - Bhf. Aesch		415'000	425'000	430'000	440'000
Regionalbus Liestal und Umgebung	265'000	270'000	275'000	280'000	285'000
Erschliessung Ramllinsburg		100'000	100'000	105'000	105'000
Erschliessung Sissach - Böckten		300'000	305'000	310'000	320'000
TNW-Nachtnetz	690'000	560'000	430'000	300'000	170'000
Verlängerung 70/80 zum Bhf. Basel SBB		300'000	305'000	310'000	320'000
Übrige Optimierungen		185'000	190'000	190'000	195'000
Sparmassnahmen		-315'000	-320'000	-330'000	-335'000
Abgeltung total	50'570'000	58'485'000	62'455'000	67'530'000	69'555'000
Abgeltung Bund RPV	-11'975'000	-12'035'000	-12'595'000	-12'655'000	-12'850'000
Abgeltung Kanton brutto = Finanzbedarf	38'595'000	46'450'000	49'860'000	54'875'000	56'705'000
Anteil Gemeinden	19'297'500	23'225'000	24'930'000	27'437'500	28'352'500
Anteil Kanton netto	19'297'500	23'225'000	24'930'000	27'437'500	28'352'500

6. GLA Beiträge der Gemeinden an die Abgeltung unged. Kosten und die Umweltschutz-Abonnemente (Kalenderjahr 2010)

Grundlagen:

Gewichtete Haltestellenabfahrten 2010

Gewichtung: Tram und Bus 1; Waldenburgerbahn 2; Regionalzug 7; Schnellzug 10

Angebot: Status quo + neue Angebote und Sparmassnahmen gemäss Finanzprogramm + Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien-BS-BL

Gemeinde	Bezirk	Berechnungsgrundlagen				Abgeltung ungedeckter Kosten (AuK)	AuK pro Kopf	U-Abo- Beiträge (UAB)	UAB pro Kopf	Total Gemeinde- beiträge (AuK + UAB)	Belastung pro Kopf	Index pro Kopf (Ø = 100)	Index korrigiert	Belastung pro Kopf korrigiert	Total Gemeinde- beiträge korrigiert	Jahr 2010 Total Gemeinde- beiträge korrigiert (gerundet) Fr.
		Einwohner per 30.09.2008 Anzahl	Haltestellen- abfahrten Kalender- / Fahrplanjahr 2010 (provisorisch) Anzahl	U-Abo- Beiträge Gemeinden Abrechnung 2007 Fr.	U-Abo- Beiträge Gemeinden Annahme 2010 Fr.											
Aesch	Arlesch.	10'140	2'063.00	382'458	414'617	863'121	85.12	414'617	40.89	1'277'738	126.01	90.91	95.19	131.94	1'337'847	1'337'800
Allschwil	Arlesch.	19'138	4'231.25	869'419	942'524	1'770'277	92.50	942'524	49.25	2'712'802	141.75	102.27	101.20	140.27	2'684'525	2'684'500
Arlesheim	Arlesch.	8'906	1'935.50	378'655	410'494	809'778	90.92	410'494	46.09	1'220'272	137.02	98.85	99.39	137.77	1'226'944	1'226'900
Biel-Benken	Arlesch.	3'114	822.00	94'183	102'102	343'910	110.44	102'102	32.79	446'012	143.23	103.33	101.76	141.05	439'245	439'200
Binningen	Arlesch.	14'428	3'612.25	688'177	746'042	1'511'299	104.75	746'042	51.71	2'257'342	156.46	112.88	106.82	148.06	2'136'197	2'136'200
Birsfelden	Arlesch.	10'446	1'441.00	481'197	521'658	602'888	57.71	521'658	49.94	1'124'546	107.65	77.67	88.17	122.22	1'276'685	1'276'700
Bottingen	Arlesch.	6'020	1'990.25	249'861	270'871	832'684	138.32	270'871	45.00	1'103'555	183.31	132.25	117.08	162.28	976'934	976'900
Ettingen	Arlesch.	4'812	490.00	194'232	210'564	205'007	42.60	210'564	43.76	415'571	86.36	62.31	80.04	110.94	533'858	533'900
Münchenstein	Arlesch.	11'773	4'965.00	546'515	592'469	2'077'265	176.44	592'469	50.32	2'669'734	226.77	163.60	133.68	185.29	2'181'422	2'181'400
Muttenz	Arlesch.	17'203	4'668.00	700'285	759'168	1'953'006	113.53	759'168	44.13	2'712'174	157.66	113.74	107.28	148.70	2'558'005	2'558'000
Oberwil	Arlesch.	10'398	2'174.50	406'349	440'517	909'771	87.49	440'517	42.37	1'350'288	129.86	93.69	96.66	133.98	1'393'088	1'393'100
Pfeffingen	Arlesch.	2'146	274.50	61'381	66'542	114'846	53.52	66'542	31.01	181'388	84.52	60.98	79.34	109.97	235'996	236'000
Reinach	Arlesch.	18'878	3'862.50	848'148	919'465	1'615'999	85.60	919'465	48.71	2'535'464	134.31	96.90	98.36	136.33	2'573'667	2'573'700
Schönenbuch	Arlesch.	1'432	263.00	53'253	57'731	110'034	76.84	57'731	40.31	167'765	117.15	84.52	91.80	127.25	182'220	182'200
Therwil	Arlesch.	9'379	1'486.50	372'353	403'662	621'924	66.31	403'662	43.04	1'025'587	109.35	78.89	88.82	123.12	1'154'701	1'154'700
Blauen	Laufen	693	17.00	19'786	21'450	7'112	10.26	21'450	30.95	28'562	41.22	29.73	62.79	87.04	60'317	60'300
Brislach	Laufen	1'588	247.00	42'957	46'569	103'340	65.08	46'569	29.33	149'909	94.40	68.11	83.11	115.20	182'938	182'900
Burg i.L.	Laufen	233	12.00	4'835	5'242	5'021	21.55	5'242	22.50	10'262	44.04	31.78	63.87	88.54	20'629	20'600
Dittingen	Laufen	713	213.00	23'758	25'756	89'115	124.99	25'756	36.12	114'871	161.11	116.23	108.60	150.52	107'323	107'300
Duggingen	Laufen	1'425	567.00	45'362	49'176	237'222	166.47	49'176	34.51	286'399	200.98	145.00	123.83	171.64	244'582	244'600
Grellingen	Laufen	1'717	657.00	63'253	68'572	274'877	160.09	68'572	39.94	343'448	200.03	144.31	123.46	171.13	293'833	293'800
Laufen	Laufen	5'135	1'347.00	186'045	201'689	563'560	109.75	201'689	39.28	765'249	149.03	107.52	103.98	144.13	740'082	740'100
Liesberg	Laufen	1'193	263.00	43'905	47'597	110'034	92.23	47'597	39.90	157'631	132.13	95.33	97.52	135.18	161'268	161'300
Nenzlingen	Laufen	417	42.00	9'404	10'195	17'572	42.14	10'195	24.45	27'767	66.59	48.04	72.49	100.47	41'897	41'900
Roggenburg	Laufen	289	70.00	5'327	5'775	29'287	101.34	5'775	19.98	35'062	121.32	87.53	93.40	129.45	37'412	37'400
Röschenz	Laufen	1'822	112.00	60'169	65'228	46'859	25.72	65'228	35.80	112'087	61.52	44.38	70.55	97.79	178'171	178'200
Wahlen	Laufen	1'363	217.00	42'822	46'423	90'789	66.61	46'423	34.06	137'212	100.67	72.63	85.51	118.52	161'542	161'500
Zwingen	Laufen	2'138	789.00	68'393	74'144	330'103	154.40	74'144	34.68	404'247	189.08	136.41	119.28	165.33	353'481	353'500
Arisdorf	Liestal	1'532	233.00	33'990	36'848	97'483	63.63	36'848	24.05	134'331	87.68	63.26	80.55	111.64	171'037	171'000
Augst	Liestal	888	120.00	30'585	33'157	50'206	56.54	33'157	37.34	83'363	93.88	67.73	82.91	114.92	102'051	102'100
Bubendorf	Liestal	4'359	948.00	144'870	157'051	396'626	90.99	157'051	36.03	553'677	127.02	91.64	95.57	132.47	577'446	577'400

6. GLA Beiträge der Gemeinden an die Abgeltung unged. Kosten und die Umweltschutz-Abonnemente (Kalenderjahr 2010)

Grundlagen:

Gewichtete Haltestellenabfahrten 2010

Gewichtung: Tram und Bus 1; Waldenburgerbahn 2; Regionalzug 7; Schnellzug 10

Angebot: Status quo + neue Angebote und Sparmassnahmen gemäss Finanzprogramm + Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien-BS-BL

Gemeinde	Bezirk	Berechnungsgrundlagen				Abgeltung ungedeckter Kosten (AuK) Kalender-/ FP-Jahr 2010	AuK pro Kopf	U-Abo- Beiträge (UAB) Annahme 2010	UAB pro Kopf	Total Gemeinde- beiträge (AuK + UAB)	Belastung pro Kopf	Index pro Kopf (Ø = 100)	Index korrigiert	Belastung pro Kopf korrigiert	Total Gemeinde- beiträge korrigiert	Jahr 2010 Total Gemeinde- beiträge korrigiert (gerundet) Fr.
		Einwohner per 30.09.2008 Anzahl	Haltestellen- abfahrten Kalender- / Fahrplanjahr 2010 (provisorisch) Anzahl	U-Abo- Beiträge Gemeinden Abrechnung 2007 Fr.	U-Abo- Beiträge Gemeinden Annahme 2010 Fr.											
Frenkendorf	Liestal	6'138	865.00	232'728	252'297	361'900	58.96	252'297	41.10	614'197	100.06	72.19	85.28	118.20	725'507	725'500
Füllinsdorf	Liestal	4'328	577.00	141'921	153'854	241'406	55.78	153'854	35.55	395'261	91.33	65.89	81.94	113.57	491'541	491'500
Giebenach	Liestal	972	116.00	22'722	24'633	48'532	49.93	24'633	25.34	73'165	75.27	54.31	75.80	105.07	102'129	102'100
Hersberg	Liestal	304	74.00	8'787	9'526	30'960	101.84	9'526	31.34	40'486	133.18	96.08	97.93	135.73	41'263	41'300
Lausen	Liestal	4'825	1'142.00	171'028	185'409	477'792	99.02	185'409	38.43	663'201	137.45	99.16	99.56	138.00	665'830	665'800
Liestal	Liestal	13'462	4'211.00	500'406	542'483	1'761'805	130.87	542'483	40.30	2'304'288	171.17	123.49	112.44	155.85	2'098'059	2'098'100
Lupsingen	Liestal	1'319	110.00	42'103	45'643	46'022	34.89	45'643	34.60	91'665	69.50	50.14	73.60	102.01	134'555	134'600
Pratteln	Liestal	15'120	3'988.75	611'674	663'107	1'668'820	110.37	663'107	43.86	2'331'927	154.23	111.27	105.97	146.88	2'220'818	2'220'800
Ramlinsburg	Liestal	707	62.00	20'936	22'696	25'940	36.69	22'696	32.10	48'636	68.79	49.63	73.33	101.64	71'859	71'900
Seltisberg	Liestal	1'348	165.00	48'331	52'395	69'033	51.21	52'395	38.87	121'428	90.08	64.99	81.46	112.91	152'206	152'200
Ziefen	Liestal	1'536	356.00	62'674	67'944	148'944	96.97	67'944	44.23	216'888	141.20	101.87	100.99	139.98	215'013	215'000
Anwil	Siss.	571	94.00	17'629	19'111	39'328	68.88	19'111	33.47	58'439	102.35	73.84	86.15	119.41	68'181	68'200
Böckten	Siss.	773	14.00	23'235	25'189	5'857	7.58	25'189	32.59	31'046	40.16	28.98	62.39	86.48	66'849	66'800
Buckten	Siss.	685	289.00	21'282	23'071	120'912	176.51	23'071	33.68	143'984	210.20	151.65	127.35	176.52	120'913	120'900
Buus	Siss.	954	216.00	32'484	35'215	90'370	94.73	35'215	36.91	125'586	131.64	94.97	97.34	134.92	128'713	128'700
Diepfingen	Siss.	550	289.00	18'180	19'709	120'912	219.84	19'709	35.83	140'621	255.67	184.46	144.72	200.60	110'328	110'300
Gelterkinden	Siss.	5'662	1'703.00	220'213	238'730	712'504	125.84	238'730	42.16	951'234	168.00	121.21	111.23	154.17	872'931	872'900
Häfelfingen	Siss.	272	36.00	7'493	8'123	15'062	55.37	8'123	29.86	23'185	85.24	61.50	79.61	110.35	30'015	30'000
Hemmiken	Siss.	273	29.00	8'767	9'504	12'133	44.44	9'504	34.81	21'637	79.26	57.18	77.33	107.18	29'261	29'300
Itingen	Siss.	1'830	567.00	65'277	70'766	237'222	129.63	70'766	38.67	307'988	168.30	121.42	111.34	154.33	282'425	282'400
Känerkinden	Siss.	486	58.00	14'727	15'965	24'266	49.93	15'965	32.85	40'231	82.78	59.72	78.67	109.05	52'997	53'000
Kilchberg	Siss.	131	42.00	2'387	2'588	17'572	134.14	2'588	19.75	20'160	153.89	111.03	105.84	146.70	19'218	19'200
Läufelfingen	Siss.	1'255	261.00	34'446	37'342	109'198	87.01	37'342	29.75	146'540	116.76	84.24	91.66	127.04	159'438	159'400
Maisprach	Siss.	955	149.00	35'835	38'848	62'339	65.28	38'848	40.68	101'187	105.96	76.44	87.53	121.32	115'859	115'900
Nusshof	Siss.	207	28.00	3'869	4'194	11'715	56.59	4'194	20.26	15'909	76.86	55.45	76.41	105.91	21'923	21'900
Oltigen	Siss.	425	121.00	15'046	16'311	50'624	119.12	16'311	38.38	66'935	157.49	113.63	107.21	148.61	63'159	63'200
Ormingen	Siss.	1'914	325.00	60'529	65'619	135'974	71.04	65'619	34.28	201'593	105.33	75.99	87.28	120.98	231'565	231'600
Rickenbach	Siss.	544	140.00	17'227	18'676	58'573	107.67	18'676	34.33	77'249	142.00	102.45	101.30	140.41	76'381	76'400
Rothenfluh	Siss.	734	94.00	23'768	25'767	39'328	53.58	25'767	35.10	65'094	88.68	63.98	80.93	112.17	82'335	82'300
Rümlingen	Siss.	369	301.00	13'058	14'156	125'933	341.28	14'156	38.36	140'089	379.64	273.90	192.08	266.24	98'243	98'200
Rünenberg	Siss.	786	126.00	24'376	26'426	52'716	67.07	26'426	33.62	79'142	100.69	72.64	85.51	118.53	93'165	93'200

6. GLA Beiträge der Gemeinden an die Abgeltung unged. Kosten und die Umweltschutz-Abonnemente (Kalenderjahr 2010)

Grundlagen:

Gewichtete Haltestellenabfahrten 2010

Gewichtung: Tram und Bus 1; Waldenburgerbahn 2; Regionalzug 7; Schnellzug 10

Angebot: Status quo + neue Angebote und Sparmassnahmen gemäss Finanzprogramm + Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien-BS-BL

Gemeinde	Bezirk	Berechnungsgrundlagen				Abgeltung ungedeckter Kosten (AuK)	AuK pro Kopf	U-Abo- Beiträge (UAB)	UAB pro Kopf	Total Gemeinde- beiträge (AuK + UAB)	Belastung pro Kopf	Index pro Kopf (Ø = 100)	Index korrigiert	Belastung pro Kopf korrigiert	Total Gemeinde- beiträge korrigiert	Jahr 2010 Total Gemeinde- beiträge korrigiert (gerundet) Fr.
		Einwohner per 30.09.2008 Anzahl	Haltestellen- abfahrten Kalender- / Fahrplanjahr 2010 (provisorisch) Anzahl	U-Abo- Beiträge Gemeinden Abrechnung 2007 Fr.	U-Abo- Beiträge Gemeinden Annahme 2010 Fr.											
Sissach	Siss.	6'106	1'970.00	205'816	223'122	824'212	134.98	223'122	36.54	1'047'334	171.53	123.75	112.57	156.04	952'773	952'800
Tecknau	Siss.	832	692.00	40'211	43'592	289'520	347.98	43'592	52.39	333'112	400.38	288.85	200.00	277.22	230'646	230'600
Tenniken	Siss.	882	68.00	30'411	32'968	28'450	32.26	32'968	37.38	61'418	69.63	50.24	73.65	102.09	90'040	90'000
Thürnen	Siss.	1'306	78.00	36'830	39'927	32'634	24.99	39'927	30.57	72'561	55.56	40.08	68.27	94.63	123'591	123'600
Wenslingen	Siss.	695	96.00	21'459	23'263	40'165	57.79	23'263	33.47	63'428	91.26	65.84	81.91	113.54	78'909	78'900
Wintersingen	Siss.	608	55.00	15'116	16'387	23'011	37.85	16'387	26.95	39'398	64.80	46.75	71.80	99.53	60'512	60'500
Wittinsburg	Siss.	418	74.00	7'506	8'137	30'960	74.07	8'137	19.47	39'097	93.53	67.48	82.78	114.74	47'962	48'000
Zeglingen	Siss.	463	64.00	13'333	14'454	26'776	57.83	14'454	31.22	41'231	89.05	64.25	81.07	112.37	52'026	52'000
Zunzgen	Siss.	2'484	204.00	88'819	96'287	85'350	34.36	96'287	38.76	181'637	73.12	52.75	74.98	103.93	258'170	258'200
Arboldswil	Wald.	516	24.00	14'713	15'950	10'041	19.46	15'950	30.91	25'991	50.37	36.34	66.29	91.89	47'413	47'400
Bennwil	Wald.	618	42.00	13'296	14'414	17'572	28.43	14'414	23.32	31'986	51.76	37.34	66.82	92.62	57'239	57'200
Bretzwil	Wald.	785	136.00	21'094	22'868	56'900	72.48	22'868	29.13	79'768	101.61	73.31	85.87	119.02	93'431	93'400
Diegten	Wald.	1'565	272.00	47'295	51'272	113'800	72.72	51'272	32.76	165'072	105.48	76.10	87.34	121.07	189'467	189'500
Eptingen	Wald.	524	101.00	15'780	17'107	42'257	80.64	17'107	32.65	59'363	113.29	81.73	90.33	125.20	65'606	65'600
Hölstein	Wald.	2'326	576.00	88'581	96'029	240'988	103.61	96'029	41.29	337'017	144.89	104.53	102.40	141.94	330'142	330'100
Lampenberg	Wald.	502	48.00	12'551	13'606	20'082	40.00	13'606	27.10	33'689	67.11	48.42	72.69	100.75	50'576	50'600
Langenbruck	Wald.	981	168.00	32'695	35'444	70'288	71.65	35'444	36.13	105'732	107.78	77.76	88.22	122.28	119'961	120'000
Lauwil	Wald.	338	19.00	10'525	11'410	7'949	23.52	11'410	33.76	19'359	57.28	41.32	68.93	95.54	32'293	32'300
Liedertswil	Wald.	158	32.00	2'866	3'107	13'388	84.74	3'107	19.66	16'495	104.40	75.32	86.93	120.49	19'038	19'000
Niederdorf	Wald.	1'792	356.00	63'080	68'384	148'944	83.12	68'384	38.16	217'328	121.28	87.50	93.38	129.43	231'941	231'900
Oberdorf	Wald.	2'273	388.00	82'379	89'306	162'332	71.42	89'306	39.29	251'638	110.71	79.87	89.34	123.83	281'476	281'500
Reigoldswil	Wald.	1'534	260.00	52'385	56'790	108'779	70.91	56'790	37.02	165'569	107.93	77.87	88.28	122.37	187'709	187'700
Titterten	Wald.	426	24.00	14'710	15'947	10'041	23.57	15'947	37.43	25'988	61.00	44.01	70.35	97.52	41'542	41'500
Waldenburg	Wald.	1'244	253.00	47'630	51'635	105'851	85.09	51'635	41.51	157'486	126.60	91.33	95.41	132.25	164'517	164'500
Total Gemeindeanteil (alle 86 Gemeinden)				10'654'146	11'550'000	26'225'000		11'550'000		37'775'000					37'775'000	37'774'500
Anteil Kanton				10'654'146	11'550'000	26'225'000		11'550'000		37'775'000						
Gesamttotal Kanton und Gemeinden		272'529	62'682.00	21'308'292	23'100'000	52'450'000		23'100'000		75'550'000						

6. GLA Beiträge der Gemeinden an die Abgeltung unged. Kosten und die Umweltschutz-Abonnemente (Kalenderjahr 2013)

Grundlagen:

Gewichtete Haltestellenabfahrten 2013

Gewichtung: Tram und Bus 1; Waldenburgerbahn 2; Regionalzug 7; Schnellzug 10

Angebot: Status quo + neue Angebote und Sparmassnahmen gemäss Finanzprogramm + Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien-Bs-BL

Gemeinde	Bezirk	Berechnungsgrundlagen				Abgeltung ungedeckter Kosten (AuK) Kalender-/ FP-Jahr 2013	AuK pro Kopf Fr.	U-Abo- Beiträge (UAB) Annahme 2013	UAB pro Kopf Fr.	Total Gemeinde- beiträge (AuK + UAB) Fr.	Belastung pro Kopf Fr.	Index pro Kopf (Ø = 100)	Index korrigiert	Belastung pro Kopf korrigiert Fr.	Total Gemeinde- beiträge korrigiert Fr.	Jahr 2013 Total Gemeinde- beiträge korrigiert (gerundet) Fr.
		Einwohner per 30.09.2008 Anzahl	Haltestellen- abfahrten Kalender- / Fahrplanjahr 2013 (provisorisch) Anzahl	U-Abo- Beiträge Gemeinden Abrechnung 2007 Fr.	U-Abo- Beiträge Gemeinden Annahme 2013 Fr.											
Aesch	Arlesh.	10'140	2'063.00	382'458	430'771	1'013'121	99.91	430'771	42.48	1'443'891	142.40	89.21	94.32	150.56	1'526'641	1'526'600
Allschwil	Arlesh.	19'138	4'231.25	869'419	979'246	2'077'928	108.58	979'246	51.17	3'057'174	159.74	100.07	100.04	159.69	3'056'101	3'056'100
Arlesheim	Arlesh.	8'906	2'215.50	378'655	426'487	1'088'012	122.17	426'487	47.89	1'514'499	170.05	106.53	103.44	165.11	1'470'508	1'470'500
Biel-Benken	Arlesh.	3'114	822.00	94'183	106'080	403'677	129.63	106'080	34.07	509'757	163.70	102.55	101.34	161.77	503'749	503'700
Binningen	Arlesh.	14'428	3'897.25	688'177	775'109	1'913'904	132.65	775'109	53.72	2'689'013	186.37	116.76	108.82	173.70	2'506'214	2'506'200
Birsfelden	Arlesh.	10'446	1'441.00	481'197	541'983	707'662	67.74	541'983	51.88	1'249'645	119.63	74.94	86.81	138.57	1'447'534	1'447'500
Bottmingen	Arlesh.	6'020	2'123.25	249'861	281'424	1'042'709	173.21	281'424	46.75	1'324'133	219.96	137.80	119.89	191.38	1'152'110	1'152'100
Ettingen	Arlesh.	4'812	549.00	194'232	218'768	269'609	56.03	218'768	45.46	488'377	101.49	63.58	80.83	129.03	620'874	620'900
Münchenstein	Arlesh.	11'773	5'315.00	546'515	615'552	2'610'148	221.71	615'552	52.29	3'225'700	273.99	171.65	137.71	219.82	2'587'968	2'588'000
Muttenz	Arlesh.	17'203	4'668.00	700'285	788'746	2'292'412	133.26	788'746	45.85	3'081'159	179.11	112.20	106.42	169.88	2'922'428	2'922'400
Oberwil	Arlesh.	10'398	2'364.50	406'349	457'680	1'161'184	111.67	457'680	44.02	1'618'864	155.69	97.53	98.70	157.55	1'638'245	1'638'200
Pfeffingen	Arlesh.	2'146	274.50	61'381	69'135	134'804	62.82	69'135	32.22	203'939	95.03	59.53	78.70	125.63	269'594	269'600
Reinach	Arlesh.	18'878	3'862.50	848'148	955'288	1'896'839	100.48	955'288	50.60	2'852'126	151.08	94.65	97.18	155.13	2'928'515	2'928'500
Schönenbuch	Arlesh.	1'432	263.00	53'253	59'980	129'157	90.19	59'980	41.89	189'137	132.08	82.74	90.92	145.13	207'821	207'800
Therwil	Arlesh.	9'379	1'676.50	372'353	419'389	823'314	87.78	419'389	44.72	1'242'703	132.50	83.01	91.06	145.35	1'363'209	1'363'200
Blauen	Laufen	693	17.00	19'786	22'285	8'349	12.05	22'285	32.16	30'634	44.20	27.69	61.94	98.87	68'519	68'500
Brislach	Laufen	1'588	247.00	42'957	48'383	121'299	76.39	48'383	30.47	169'683	106.85	66.94	82.60	131.85	209'375	209'400
Burg i.L.	Laufen	233	12.00	4'835	5'446	5'893	25.29	5'446	23.37	11'339	48.66	30.49	63.41	101.22	23'584	23'600
Dittingen	Laufen	713	213.00	23'758	26'759	104'602	146.71	26'759	37.53	131'362	184.24	115.42	108.12	172.58	123'050	123'000
Duggingen	Laufen	1'425	567.00	45'362	51'092	278'449	195.40	51'092	35.85	329'541	231.26	144.87	123.62	197.33	281'193	281'200
Grellingen	Laufen	1'717	657.00	63'253	71'243	322'647	187.91	71'243	41.49	393'890	229.41	143.72	123.01	196.35	337'141	337'100
Laufen	Laufen	5'135	1'347.00	186'045	209'547	661'499	128.82	209'547	40.81	871'046	169.63	106.27	103.30	164.89	846'715	846'700
Liesberg	Laufen	1'193	263.00	43'905	49'451	129'157	108.26	49'451	41.45	178'608	149.71	93.79	96.73	154.41	184'209	184'200
Nenzlingen	Laufen	417	42.00	9'404	10'592	20'626	49.46	10'592	25.40	31'218	74.86	46.90	72.05	115.01	47'959	48'000
Roggenburg	Laufen	289	70.00	5'327	6'000	34'376	118.95	6'000	20.76	40'376	139.71	87.52	93.43	149.14	43'102	43'100
Röschenz	Laufen	1'822	112.00	60'169	67'770	55'002	30.19	67'770	37.20	122'772	67.38	42.21	69.58	111.07	202'375	202'400
Wahlen	Laufen	1'363	217.00	42'822	48'231	106'567	78.19	48'231	35.39	154'798	113.57	71.15	84.81	135.38	184'529	184'500
Zwingen	Laufen	2'138	789.00	68'393	77'033	387'471	181.23	77'033	36.03	464'503	217.26	136.11	119.00	189.96	406'138	406'100
Arisdorf	Liestal	1'532	233.00	33'990	38'284	114'424	74.69	38'284	24.99	152'708	99.68	62.45	80.23	128.07	196'207	196'200
Augst	Liestal	888	120.00	30'585	34'449	58'931	66.36	34'449	38.79	93'379	105.16	65.88	82.04	130.96	116'289	116'300
Bubendorf	Liestal	4'359	948.00	144'870	163'170	465'554	106.80	163'170	37.43	628'724	144.24	90.36	94.93	151.53	660'498	660'500

6. GLA Beiträge der Gemeinden an die Abgeltung unged. Kosten und die Umweltschutz-Abonnemente (Kalenderjahr 2013)

Grundlagen:

Gewichtete Haltestellenabfahrten 2013

Gewichtung: Tram und Bus 1; Waldenburgerbahn 2; Regionalzug 7; Schnellzug 10

Angebot: Status quo + neue Angebote und Sparmassnahmen gemäss Finanzprogramm + Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien-Bs-BL

Gemeinde	Bezirk	Berechnungsgrundlagen				Abgeltung ungedeckter Kosten (AuK)	AuK pro Kopf	U-Abo- Beiträge (UAB)	UAB pro Kopf	Total Gemeinde- beiträge (AuK + UAB)	Belastung pro Kopf	Index pro Kopf (Ø = 100)	Index korrigiert	Belastung pro Kopf korrigiert	Total Gemeinde- beiträge korrigiert	Jahr 2013 Total Gemeinde- beiträge korrigiert (gerundet) Fr.
		Einwohner per 30.09.2008 Anzahl	Haltestellen- abfahrten Kalender- / Fahrplanjahr 2013 (provisorisch) Anzahl	U-Abo- Beiträge Gemeinden Abrechnung 2007 Fr.	U-Abo- Beiträge Gemeinden Annahme 2013 Fr.											
Frenkendorf	Liestal	6'138	849.25	232'728	262'127	417'059	67.95	262'127	42.71	679'186	110.65	69.32	83.85	133.85	821'561	821'600
Füllinsdorf	Liestal	4'328	571.75	141'921	159'849	280'781	64.88	159'849	36.93	440'630	101.81	63.78	80.94	129.19	559'149	559'100
Giebenach	Liestal	972	116.00	22'722	25'592	56'967	58.61	25'592	26.33	82'559	84.94	53.21	75.37	120.31	116'944	116'900
Hersberg	Liestal	304	74.00	8'787	9'897	36'341	119.54	9'897	32.56	46'238	152.10	95.28	97.52	155.66	47'322	47'300
Lausen	Liestal	4'825	1'142.00	171'028	192'633	560'826	116.23	192'633	39.92	753'458	156.16	97.83	98.86	157.80	761'384	761'400
Liestal	Liestal	13'462	4'211.00	500'406	563'618	2'067'984	153.62	563'618	41.87	2'631'602	195.48	122.46	111.82	178.50	2'402'960	2'403'000
Lupsingen	Liestal	1'319	110.00	42'103	47'422	54'020	40.96	47'422	35.95	101'442	76.91	48.18	72.72	116.09	153'118	153'100
Pratteln	Liestal	15'120	3'988.75	611'674	688'942	1'958'839	129.55	688'942	45.56	2'647'781	175.12	109.71	105.11	167.78	2'536'830	2'536'800
Ramlinsburg	Liestal	707	62.00	20'936	23'581	30'448	43.07	23'581	33.35	54'028	76.42	47.87	72.56	115.83	81'891	81'900
Seltisberg	Liestal	1'348	165.00	48'331	54'436	81'030	60.11	54'436	40.38	135'466	100.49	62.96	80.50	128.50	173'220	173'200
Ziefen	Liestal	1'536	356.00	62'674	70'591	174'828	113.82	70'591	45.96	245'419	159.78	100.10	100.05	159.71	245'308	245'300
Anwil	Siss.	571	94.00	17'629	19'856	46'163	80.85	19'856	34.77	66'018	115.62	72.43	85.49	136.46	77'920	77'900
Böckten	Siss.	773	14.00	23'235	26'170	6'875	8.89	26'170	33.86	33'045	42.75	26.78	61.46	98.11	75'837	75'800
Buckten	Siss.	685	289.00	21'282	23'970	141'925	207.19	23'970	34.99	165'896	242.18	151.72	127.22	203.08	139'110	139'100
Buus	Siss.	954	216.00	32'484	36'587	106'076	111.19	36'587	38.35	142'663	149.54	93.68	96.68	154.32	147'219	147'200
Diepflingen	Siss.	550	289.00	18'180	20'477	141'925	258.05	20'477	37.23	162'402	295.28	184.98	144.73	231.03	127'064	127'100
Gelterkinden	Siss.	5'662	1'703.00	220'213	248'031	836'328	147.71	248'031	43.81	1'084'359	191.52	119.98	110.52	176.41	998'837	998'800
Häfelfingen	Siss.	272	36.00	7'493	8'440	17'679	65.00	8'440	31.03	26'119	96.03	60.16	79.03	126.15	34'313	34'300
Hemmiken	Siss.	273	29.00	8'767	9'874	14'242	52.17	9'874	36.17	24'116	88.34	55.34	76.49	122.10	33'334	33'300
Ittingen	Siss.	1'830	567.00	65'277	73'523	278'449	152.16	73'523	40.18	351'971	192.33	120.49	110.79	176.84	323'620	323'600
Känerkinden	Siss.	486	58.00	14'727	16'587	28'483	58.61	16'587	34.13	45'071	92.74	58.10	77.94	124.42	60'468	60'500
Kilchberg	Siss.	131	42.00	2'387	2'689	20'626	157.45	2'689	20.52	23'314	177.97	111.49	106.05	169.28	22'176	22'200
Läufelfingen	Siss.	1'255	261.00	34'446	38'797	128'175	102.13	38'797	30.91	166'972	133.05	83.35	91.24	145.63	182'772	182'800
Maisprach	Siss.	955	149.00	35'835	40'362	73'173	76.62	40'362	42.26	113'534	118.88	74.48	86.57	138.18	131'963	132'000
Nussdorf	Siss.	207	28.00	3'869	4'358	13'751	66.43	4'358	21.05	18'108	87.48	54.80	76.21	121.65	25'182	25'200
Oltingen	Siss.	425	121.00	15'046	16'947	59'422	139.82	16'947	39.87	76'369	179.69	112.57	106.62	170.19	72'329	72'300
Ormalingen	Siss.	1'914	325.00	60'529	68'175	159'605	83.39	68'175	35.62	227'780	119.01	74.55	86.61	138.25	264'602	264'600
Rickenbach	Siss.	544	140.00	17'227	19'403	68'753	126.38	19'403	35.67	88'156	162.05	101.52	100.80	160.90	87'531	87'500
Rothenthal	Siss.	734	94.00	23'768	26'770	46'163	62.89	26'770	36.47	72'933	99.36	62.25	80.13	127.91	93'883	93'900
Rümlingen	Siss.	369	301.00	13'058	14'708	147'818	400.59	14'708	39.86	162'526	440.45	275.93	192.60	307.44	113'445	113'400
Rünenberg	Siss.	786	126.00	24'376	27'455	61'877	78.72	27'455	34.93	89'333	113.65	71.20	84.84	135.43	106'447	106'400

6. GLA Beiträge der Gemeinden an die Abgeltung unged. Kosten und die Umweltschutz-Abonnemente (Kalenderjahr 2013)

Grundlagen:

Gewichtete Haltestellenabfahrten 2013

Gewichtung: Tram und Bus 1; Waldenburgerbahn 2; Regionalzug 7; Schnellzug 10

Angebot: Status quo + neue Angebote und Sparmassnahmen gemäss Finanzprogramm + Kosten grenzüberschreitende ÖV-Linien-Bs-BL

Gemeinde	Bezirk	Berechnungsgrundlagen				Abgeltung ungedeckter Kosten (AuK)	AuK pro Kopf	U-Abo-Beiträge (UAB)	UAB pro Kopf	Total Gemeindebeiträge (AuK + UAB)	Belastung pro Kopf	Index pro Kopf (Ø = 100)	Index korrigiert	Belastung pro Kopf korrigiert	Total Gemeindebeiträge korrigiert	Jahr 2013 Total Gemeindebeiträge korrigiert (gerundet) Fr.
		Einwohner per 30.09.2008 Anzahl	Haltestellenabfahrten Kalender- / Fahrplanjahr 2013 (provisorisch) Anzahl	U-Abo-Beiträge Gemeinden Abrechnung 2007 Fr.	U-Abo-Beiträge Gemeinden Annahme 2013 Fr.	Kalender-/FP-Jahr 2013 Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Sissach	Siss.	6'106	1'970.00	205'816	231'815	967'449	158.44	231'815	37.97	1'199'264	196.41	123.04	112.13	178.99	1'092'887	1'092'900
Tecknau	Siss.	832	692.00	40'211	45'291	339'835	408.46	45'291	54.44	385'125	462.89	289.99	200.00	319.25	265'616	265'600
Tenniken	Siss.	882	68.00	30'411	34'253	33'394	37.86	34'253	38.84	67'647	76.70	48.05	72.65	115.98	102'291	102'300
Thürnen	Siss.	1'306	78.00	36'830	41'482	38'305	29.33	41'482	31.76	79'788	61.09	38.27	67.51	107.76	140'738	140'700
Wenslingen	Siss.	695	96.00	21'459	24'170	47'145	67.83	24'170	34.78	71'314	102.61	64.28	81.20	129.62	90'083	90'100
Wintersingen	Siss.	608	55.00	15'116	17'025	27'010	44.42	17'025	28.00	44'035	72.43	45.37	71.25	113.73	69'147	69'100
Wittinsburg	Siss.	418	74.00	7'506	8'454	36'341	86.94	8'454	20.23	44'795	107.16	67.14	82.70	132.01	55'181	55'200
Zeglingen	Siss.	463	64.00	13'333	15'017	31'430	67.88	15'017	32.43	46'447	100.32	62.85	80.44	128.41	59'453	59'500
Zunzgen	Siss.	2'484	204.00	88'819	100'039	100'183	40.33	100'039	40.27	200'221	80.60	50.50	73.94	118.03	293'192	293'200
Arboldswil	Wald.	516	24.00	14'713	16'572	11'786	22.84	16'572	32.12	28'358	54.96	34.43	65.49	104.53	53'939	53'900
Bennwil	Wald.	618	42.00	13'296	14'976	20'626	33.38	14'976	24.23	35'601	57.61	36.09	66.36	105.93	65'463	65'500
Bretzwil	Wald.	785	136.00	21'094	23'759	66'788	85.08	23'759	30.27	90'547	115.35	72.26	85.40	136.32	107'010	107'000
Diegten	Wald.	1'565	272.00	47'295	53'269	133'577	85.35	53'269	34.04	186'846	119.39	74.79	86.73	138.45	216'670	216'700
Eptingen	Wald.	524	101.00	15'780	17'773	49'600	94.66	17'773	33.92	67'374	128.58	80.55	89.76	143.28	75'080	75'100
Hölstein	Wald.	2'326	576.00	88'581	99'771	282'868	121.61	99'771	42.89	382'639	164.51	103.06	101.61	162.19	377'263	377'300
Lampenberg	Wald.	502	48.00	12'551	14'136	23'572	46.96	14'136	28.16	37'709	75.12	47.06	72.13	115.14	57'802	57'800
Langenbruck	Wald.	981	168.00	32'695	36'825	82'503	84.10	36'825	37.54	119'328	121.64	76.20	87.47	139.63	136'978	137'000
Lauwil	Wald.	338	19.00	10'525	11'855	9'331	27.61	11'855	35.07	21'185	62.68	39.27	68.03	108.60	36'706	36'700
Liedertswil	Wald.	158	32.00	2'866	3'228	15'715	99.46	3'228	20.43	18'943	119.89	75.11	86.90	138.71	21'916	21'900
Niederdorf	Wald.	1'792	356.00	63'080	71'048	174'828	97.56	71'048	39.65	245'877	137.21	85.96	92.61	147.83	264'904	264'900
Oberdorf	Wald.	2'273	388.00	82'379	92'785	190'543	83.83	92'785	40.82	283'329	124.65	78.09	88.47	141.22	320'983	321'000
Reigoldswil	Wald.	1'534	260.00	52'385	59'002	127'684	83.24	59'002	38.46	186'686	121.70	76.24	87.49	139.66	214'242	214'200
Titterten	Wald.	426	24.00	14'710	16'568	11'786	27.67	16'568	38.89	28'354	66.56	41.70	69.31	110.64	47'133	47'100
Waldenburg	Wald.	1'244	253.00	47'630	53'647	124'246	99.88	53'647	43.12	177'893	143.00	89.59	94.52	150.87	187'688	187'700
Total Gemeindeanteil (alle 86 Gemeinden)				10'654'146	12'000'000	31'502'500		12'000'000		43'502'500					43'502'500	43'502'000
Anteil Kanton				10'654'146	12'000'000	31'502'500		12'000'000		43'502'500						
Gesamttotal Kanton und Gemeinden		272'529	64'148.00	21'308'292	24'000'000	63'005'000		24'000'000		87'005'000						

14.4 Anhang D: Netzplan des öffentlichen Verkehrs im Kanton BL

Plan separat

Landratsbeschluss

über die Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2010 - 2013

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Dem Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2010 - 2013 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 6.1).
 - 2.2 Die Linienführung gemäss Plan (siehe Beilage D).
 - 2.3 Die Tarifpolitik gemäss den tarifpolitischen Zielen (siehe Kapitel 6.4).
 - 2.4 Die Weiterführung des bisherigen Angebotes und die Ergänzungen gemäss den in Kapitel 6.2 aufgeführten, geplanten Änderungen.
 - 2.5 Die Realisierung der Sparmassnahmen (siehe Kapitel 6.3).
 - 2.6 Das Finanzprogramm mit folgenden Beträgen an die Abgeltung der ungedeckten Kosten:
2010: 46'500'000 CHF
2011: 49'900'000 CHF
2012: 54'900'000 CHF
2013: 56'700'000 CHF
3. Der Regierungsrat wird ermächtigt, mit der SBB in Verhandlungen über ein Bonus/Malus System zur Qualitätssicherung zu treten.
4. Überwiesene Postulate
 - 4.1 Das Postulat 2003/319 von Esther Maag betreffend "Effizienzsteigerung des öffentlichen Verkehrs im Leimental" wird abgeschrieben.
 - 4.2 Das Postulat 2004/153 von Andreas Helfenstein betreffend "Mit der Bahn zum St. Jakob-Park" wird abgeschrieben.
 - 4.3 Das Postulat 2005/258 von Philipp Schoch betreffend "Erschliessung Kantonsspital Bruderholz mit dem öffentlichen Verkehr" wird abgeschrieben.
 - 4.4 Das Postulat 2006/121 von Marc Joset betreffend "Verbesserung der Busverbindung auf das Bruderholz und zum Bruderholzspital" wird abgeschrieben.
 - 4.5 Die Motion 2008/167 von Klaus Kirchmayr betreffend "Neue Buslinie Ettingen Bahnhof - Aesch Bahnhof" wird als erledigt abgeschrieben.
 - 4.6 Die Motion 2008/168 von Rolf Richterich betreffend "Bonus-/ Malussystem im öffentlichen Verkehr" wird als erledigt abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: