



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014 - 2017

Datum: 5. Februar 2013

Nummer: 2013-047

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](#)



2013/047

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die
Jahre 2014 - 2017**

vom 5. Februar 2013

Inhalt

1	Zusammenfassung	4
2	Einleitung	6
2.1	Rechtliche Grundlagen	6
2.2	Begründung	6
3	Ausgangslage	7
3.1	Finanzpolitische Rahmenbedingungen	7
3.2	Angebot und Nachfrage	8
3.3	Erfolgskontrolle des 6. Generellen Leistungsauftrags	14
3.4	Entwicklung der Kostendeckung	19
3.5	Entwicklung der Abgeltung	21
4	Zielsetzungen	22
4.1	Strategische Ziele	22
4.2	Ziele der räumlichen Entwicklung	22
4.3	Ziele der Angebotsgestaltung	24
4.4	Richtplaneintragung Busnetz	26
4.5	Kundenanforderungen	27
4.6	Umweltpolitische Ziele	28
4.7	Finanzziele	30
4.8	Qualitätsstrategie	30
5	ÖV-Angebot 2014-2017	33
5.1	Übersicht	33
5.2	Angebotsausbauten	36
5.3	Sparmassnahmen	42
6	Finanzen	44
6.1	Laufende Kosten	44
6.2	Tarifpolitik	46
6.3	Investitionen	47
7	Ausblick	49
7.1	Bahn	49
7.2	Tram	49
7.3	Bus	50
8	Nachhaltigkeit	51
9	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	52
9.1	Kernaussagen	52
9.2	Gemeinden	52
9.3	Nachbarkantone	54
9.4	Verkehrsunternehmen	55
9.5	Parteien, Verbände, Andere	56
10	Parlamentarische Vorstösse	60
11	Glossar	65

12	Abkürzungsverzeichnis	66
13	Antrag	67
14	Anhang	68
14.1	Zusammenstellung der "ÖV-Linien und deren Zuordnung"	68
14.2	Zusammenstellung Finanzprogramm für den 7. GLA	70
14.3	Plan über das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel im Kanton Basel-Landschaft	71

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 6. GLA für den öffentlichen Verkehr läuft Ende 2013 aus. Ziel dieser Vorlage ist die rechtzeitige Erwirkung eines Beschlusses für den 7. GLA mit einer Dauer von Ende 2013 bis Ende 2017 (jeweils per Fahrplanwechsel). Grundlage des GLA ist das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖVG) sowie das dazugehörige Angebotsdekret.

Der 6. GLA war geprägt von gezielten Angebotsausbauten in der Agglomeration Basel. Die Stärkung der Tangentialverbindungen hat die erwünschte Wirkung erzielt und zu einem Fahrgastzuwachs auf den tangentialen Buslinien geführt. Auch die neu eingeführte Direktverbindung zwischen Allschwil und Basel SBB startete äusserst erfolgreich. Die Zunahme auf den Buslinien führte allerdings zu einem leichten Rückgang der Nachfrage auf den Tramlinien. Auf der Regio-S-Bahn konnte die Nachfrage auf allen Linien weiter gesteigert werden.

Mit dem vorliegenden 7. GLA werden einzelne gezielte Angebotsverbesserungen, aber auch Sparmassnahmen vorgeschlagen. Mit gezielten Anpassungen sollen die mit dem 6. GLA eingeführten Angebote im öffentlichen Verkehr weiter optimiert werden. Das Ausgabenwachstum im Öffentlichen Verkehr soll jedoch gebremst werden. Mit gezielten Abbaumassnahmen sollen deshalb Angebote mit geringer Nachfrage und Linien, die gemäss kantonaler Gesetzgebung nicht in die Bestellzuständigkeit des Kantons fallen, aufgehoben werden.

Angebotsverbesserungen

Die wichtigsten, vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen sind:

- Neue Fahrzeuge für die BLT (2. Tranche Tango-Tram)
Die BLT muss in den nächsten Jahren einen Teil ihrer Fahrzeuge altersbedingt ersetzen. Durch die neuen Fahrzeuge erhöht sich der Abschreibungsbedarf.
Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 3'900'000
- Neukonzeption der Buslinien in Allschwil
Die im 6. GLA neu eingeführte Busverbindung zwischen Allschwil und Basel SBB (Buslinie 48) soll zeitlich ausgebaut werden. Gleichzeitig wird die Buslinie 38 zur Endhaltestelle der Tramlinie 8 verlängert und dadurch ein Vorlaufbetrieb für eine Tramverlängerung eingerichtet.
Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 1'000'000
- Neukonzeption der Buslinien im Dorneckberg
Eine neue Busverbindung von Nunningen nach Liestal verbindet Bretzwil direkt mit der Kantonshauptstadt und schafft attraktive Verbindungen auf die Schnellzüge in Richtung Mittelland. Die neue Linie ersetzt zwischen Seewen und Liestal die Linie 67, welche neu von Dornach her in Seewen endet.
Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 100'000
- Erschliessung des Bruderholzspitals
Die im 6. GLA erfolgreich eingeführte Busverbindung zwischen Muttenz und dem Bruderholzspital soll zeitlich ausgebaut werden. Aus dem Ergolz- und Fricktal ist das Bruderholzspital damit neu ganztägig mit einmaligem Umsteigen in Muttenz erreichbar.
Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 240'000

- Beteiligung am Ortsbus Pratteln
Die Gemeinde Pratteln führte im Dezember 2012 ein Ortsbussystem mit drei Linien ein. Eine der Linien behebt eine Erschliessungslücke gemäss kantonalem Angebotsdekret. An dieser Linie beteiligt sich der Kanton zu 50% an den ungedeckten Kosten.
Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 180'000
- Verlängerung der Buslinie 105 nach Gelterkinden
Die Buslinie 105 wird von Böckten ins Dorfzentrum von Gelterkinden verlängert, um die neu entstandenen Schulbedürfnisse abzudecken.
Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 30'000
- Gewährleistung des Grundangebots auf der Buslinie 91
Die Gemeinde Liedertswil wird derzeit nicht mit 9 Kurspaaren pro Tag erschlossen. Zur Erfüllung der gesetzlichen Minimalanforderungen wird ein zusätzliches Kurspaar zwischen Reigoldswil und Waldenburg eingeführt.
Mehrabgeltungen pro Jahr: CHF 20'000

Sparmassnahmen

Die wichtigsten, vorgeschlagenen Sparmassnahmen sind:

- Einstellung des Betriebs der Linie 58
Mit der Stärkung der Buslinie 47 verliert die Linie 58 ihre Bedeutung zur Erschliessung des Bruderholzspitals. Die Anbindung der Linie 58 zum Bruderholzspital wird deshalb aufgegeben. Der verbleibende Rest dieser Linie hat lediglich noch die Funktion eines Ortsbusses und nicht einer kantonal zu bestellenden Linie des Regionalverkehrs. Die Linie wird deshalb eingestellt, respektive als Ortsbus an die Gemeinde Münchenstein abgetreten.
Minderbelastung pro Jahr: CHF 850'000
- Einstellung des Betriebs der Linie 63 an Sonntagen
Im Rahmen der Neukonzeption der Buslinien im Birseck wurde mit der Linie 63 die Erschliessungslücke im Bereich des Arlesheimer Arbeitsplatzgebiets Widen geschlossen. An Wochenenden sind die Fahrgastfrequenzen allerdings sehr tief und es bestehen valable Alternativen durch andere Linien. Deshalb wird der Betrieb an Sonntagen eingestellt.
Minderbelastung pro Jahr: CHF 110'000

Finanzprogramm

Die Jahreskosten nach Realisierung der obengenannten Massnahmen betragen für den Kanton CHF 49.8 Mio. für das Jahr 2014. Gegenüber 2012 (6. GLA) sind die Jahreskosten um CHF 3.2 Mio. höher (+7%). Bis 2017 steigen die Abgeltungen auf CHF 59.2 Mio. an. Die Kostensteigerungen werden vollumfänglich durch die Erneuerung der Fahrzeugflotte, Verteuerung der Infrastruktur sowie die ÖV-spezifische Teuerung verursacht. Die Kostensteigerung durch Angebotsausbauten werden durch Sparmassnahmen kompensiert.

2 Einleitung

2.1 Rechtliche Grundlagen

Die Rechtsgrundlagen für den Generellen Leistungsauftrag (GLA) finden sich im Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 (ÖVG)¹. 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 Angebotsdekret²). 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.

2.2 Begründung

Der 6. GLA im Bereich des öffentlichen Verkehrs läuft Mitte Dezember 2013 aus. Für die nachfolgenden Jahre 2014 bis 2017 muss ein neuer GLA formuliert und dem Landrat zum Beschluss unterbreitet werden.

¹ SGS 480

² SGS 483.1

3 Ausgangslage

3.1 Finanzpolitische Rahmenbedingungen

Die Finanzlage des Kantons Basel-Landschaft hat sich in den letzten Jahren markant verschlechtert. Aktuell hat der Kanton ein strukturelles Defizit. Die Unsicherheiten bezüglich des weiteren Konjunkturverlaufs sind hoch, so dass für die nächste Zeit mit eher tiefen Wachstumsraten gerechnet werden muss. In der Folge kann der Kanton nicht mit markant höheren Steuereinnahmen rechnen. Eine Verbesserung bringt nur eine nachhaltige Aufwandreduktion. Vor diesem Hintergrund hat der Regierungsrat das Entlastungspaket 12/15 erarbeitet. Die darin enthaltenen Massnahmen haben auch Einfluss auf den Öffentlichen Verkehr und somit auch direkt auf den vorliegenden GLA. Die Kernforderungen aus dem Entlastungspaket lauten:

- Senkung des Angebots an wenig wirtschaftlichen ÖV-Linien³
- Erhöhung Kostendeckungsgrad im Öffentlicher Verkehr
- Nullrunde bei Transportunternehmen und Elimination der Teuerungsreserven

Entsprechend muss auf einen noch effizienteren Einsatz der vorhandenen Finanzmittel geachtet werden. Dabei stehen die positiven Effekte des öffentlichen Verkehrs (Beförderung von grossen, gebündelten Passagierströmen, Entlastung der Strassen) in einem permanenten Spannungsfeld mit den zur Verfügung stehenden Mitteln. Bei den Aufgaben ist noch stärker das Wünschbare vom Notwendigen zu trennen, und eine entsprechende Priorisierung der Vorhaben ist unabdingbar.

3.1.1 Verhältnis Bund - Kanton

Der Bund beteiligt sich mit 40 % an den ungedeckten Kosten des von ihm anerkannten Regionalen Personenverkehrs (RPV) so wie mit 33 % an den ungedeckten Kosten der Bahninfrastruktur. Bei der Berechnung der zu erwartenden Bundesbeteiligung wird strikt auf die Trennung zwischen dem 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 40 % an den ungedeckten Kosten des von ihm anerkannten Regionalverkehrs. Der Gesamtbetrag der Bundesbeteiligung darf dabei, bezogen auf den RPV auf basellandschaftlichem Gebiet, CHF 16'236'222 (Stand 2012) 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 für den Betrieb, die Abschreibungen und die Instandhaltung der Bahnlinien. Nicht betroffen davon ist die Infrastruktur der SBB, welche zu 100 % durch den Bund finanziert wird.

Der Bund beteiligt sich aufgrund der vorgenommenen Plafonierung der Beiträge an den RPV seit Jahren nicht mehr an allen Leistungen, welche vom Kanton berechtigterweise bestellt werden. Dieser Missstand dürfte sich in den nächsten Jahren nicht grundsätzlich beheben lassen. Mit Schreiben vom 9. Juli 2012 hat der Bund den Kantonen den zu erwartenden Bundesanteil an den ungedeckten Kosten des RPV bekannt gegeben. Bezogen auf die Basis von 2012 erhöht der Bund seinen Anteil jährlich um 0,5 %. Ob sich der Bund darüber hinaus auch an den Mehrkosten für das Rollmaterial und einer allfällig höheren Teuerung

³ Vom Landrat mit Annahme der Motion [2012/095](#) am [14. Juni 2012](#) verworfen.

beteiligen wird, kann im Moment nicht abgeschätzt werden. 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 7. GLA davon ausgegangen werden, dass der Bund sich nicht an den Mehrkosten beteiligen wird.

Im Entwurf zur Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) sieht der Bund vor, die Kosten für die Bahninfrastruktur ab 2017 zu 100% zu übernehmen. Ausgenommen davon sind jedoch Publikumsanlagen, welche neu zu 100% von den Kantonen zu finanzieren sind.

3.2 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 ein quantitativ und qualitativ hochwertiges ÖV-Angebot erforderlich.

Die bestehende Netz- und Angebotsstruktur des öffentlichen Verkehrs lässt sich gemäss Angebotsdekret⁴ in zwei Angebotsbereiche unterteilen: in das Haupt- und das Grundangebot. Das Hauptangebot stellt das Basisnetz des öffentlichen Verkehrs dar und umfasst im aktuellen, 6. GLA (2010 - 2013) alle Bahn- und Tramlinien sowie die Buslinien 33, 34, 37, 60, 64, 70, 72, 81, 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.

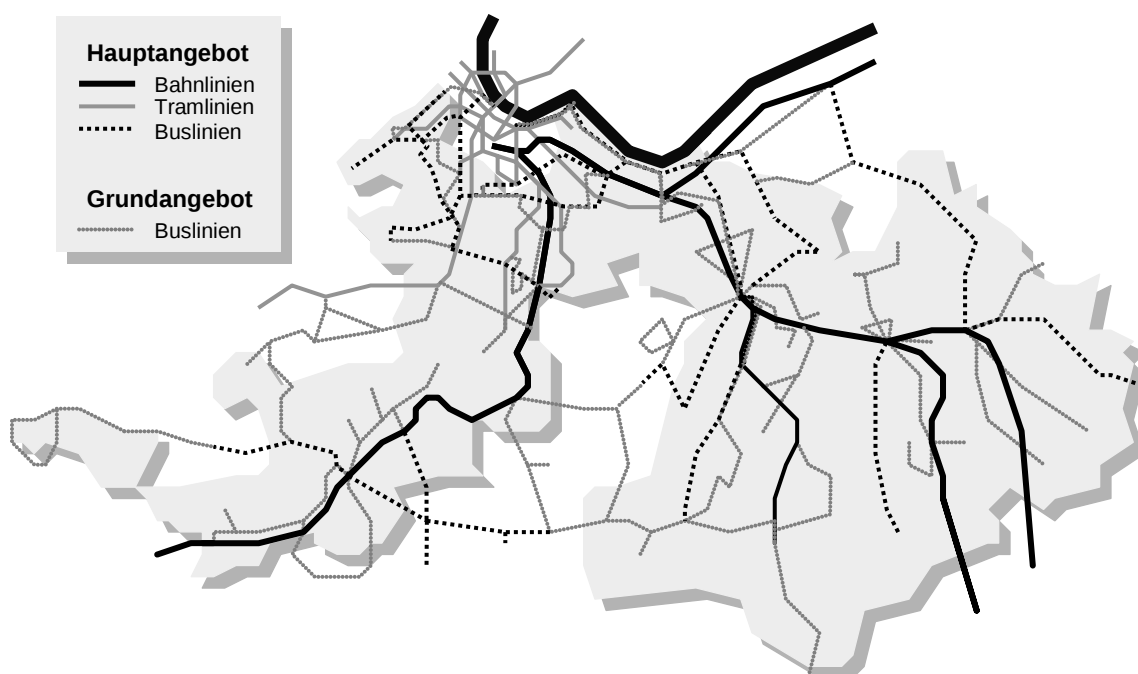


Abbildung 1: Haupt- und Grundangebot gemäss 6. GLA (2010 - 2013)

⁴ SGS 483.1

3.2.1 Aktuelles Werktagsangebot

Das werktägliche Angebot (Mo-Fr) entspricht mittlerweile fast überall der Angebotsmenge gemäss entsprechendem Marktsegment (Hauptangebot bzw. Grundangebot. Siehe Kapitel 4.3). Einzig die Gemeinde Liedertswil wird mit weniger als dem Minimum von 9 Kurspaaren pro Tag (§ 13 Absatz 2 Angebotsdekret) bedient.



Abbildung 2: Aktuelles Werktagsangebot

3.2.2 Aktuelles Spätangebot

Die Erreichbarkeit am Abend kann generell als gut bezeichnet werden. 37 Gemeinden mit gesamthaft 232'000 Einwohnern profitieren von einem Spätangebot mit Ankunft des letzten Kurses nach 24 Uhr. Nach 23 Uhr werden gar 65 Gemeinden mit 257'000 Einwohnern erreicht (Total: 270'000 Einwohner). Teilweise wird aber der Stundentakt nicht bis zum letzten Kurs durchgezogen, sondern es verkehrt nach einer Taktlücke noch ein Spätkurs.



Abbildung 3: Aktuelles Spätangebot

Gegenüber dem 6. GLA sind mittlerweile keine Gemeinden mit mehr als 1'000 Einwohner von Montag bis Donnerstag nach 23 Uhr nicht mehr erreichbar:

3.2.3 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 Einwohner 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 Registerzählung 2010. Zusammen mit den Daten aus der Betriebszählung 2008 wurde die Erschliessungswirkung des öffentlichen Verkehrsnetzes bezüglich der Arbeitsgebiete untersucht.

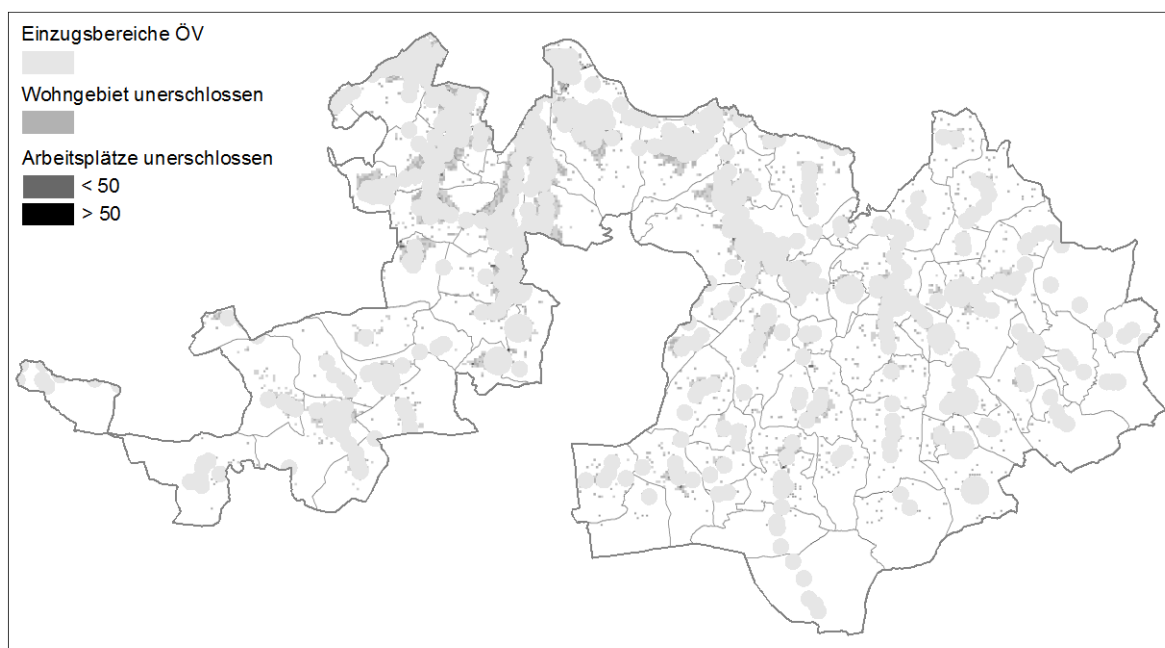


Abbildung 4: Einzugsbereich ÖV / unerschlossene Wohngebiete und Arbeitsplätze

Erwartungsgemäss werden die Siedlungsschwerpunkte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreicht. Ebenso konnten bei den Arbeitsplatzgebieten mit dem 6. Generellen Leistungsauftrag alle Erschliessungslücke geschlossen werden.

Unerschlossene Wohngebiete befinden sich vor allem in grösseren Gemeinden in Randlage. Bei diesen Gebieten handelt es sich vorwiegend um Einfamilienhausquartiere, die dünn bebaut sind und dadurch ein geringes Nachfragepotenzial für den öffentlichen Verkehr darstellen. Sie erfüllen denn auch die genannten Kriterien des Angebotsdekrets nicht und haben demnach kein gesetzliches Anrecht auf eine kantonale ÖV-Erschliessung. Hier wäre das Angebot mittels kommunal bestellter Ortsbuslinien zu ergänzen.

⁵ SGS 483.1

Eine Ausnahme bildet der Ortsteil Pratteln Süd-West. Hier wohnen verteilt auf mehrere Hektaren knapp 1000 Einwohner ausserhalb des Einzugsbereichs der Tramlinie 14. Damit stellt dieses Gebiet neu eine Erschliessungslücke gemäss Angebotsdekret dar.

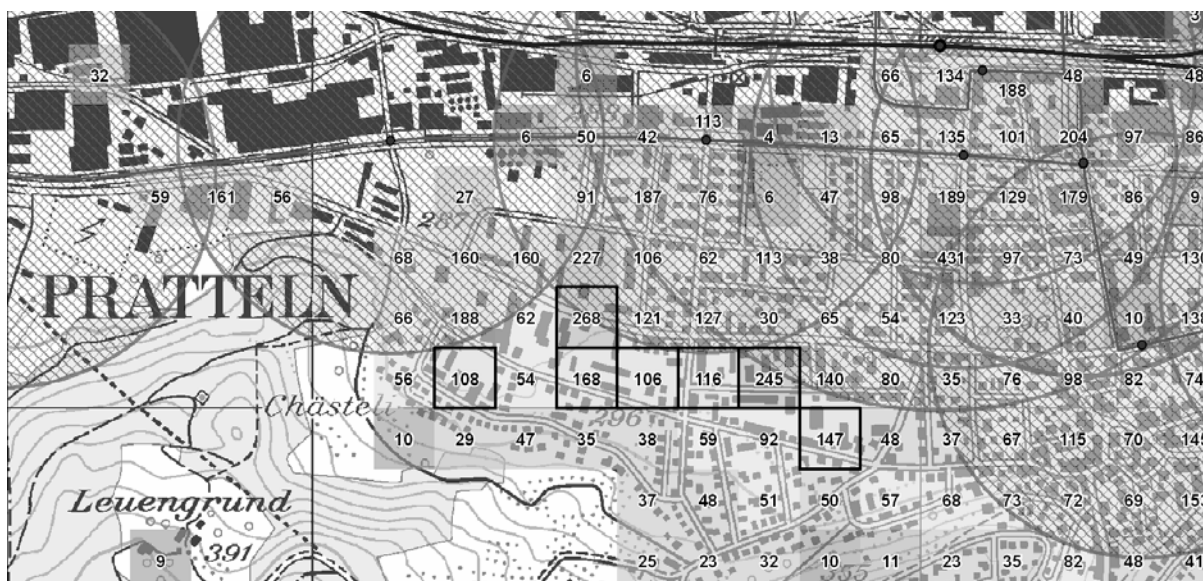


Abbildung 5: Erschliessungslücke Raum Pratteln Süd-West

3.2.4 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 über 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 und der S1 ins Fricktal im Durchschnitt rund 120 Reisende pro S-Bahnzug im stärksten Querschnitt gezählt werden, erreicht die S3 ins Ergolzthal durchschnittlich über 140 Reisende pro Zug. Auf der Linie S9 sind es durchschnittlich 17 Personen.
- Die Tram- und Vorortslinien befördern durchschnittlich zwischen 36 und 73 Personen je Kurs, die Waldenburgerbahn deren 48.
- Die Linie 70 erreicht mit durchschnittlich 29 Passagieren den höchsten Wert aller Buslinien im Kanton. Die Buslinien 37, 71, 80, 81, 100, 102, 107, 111, 112, 114 und 115 können mit durchschnittlich zwischen 16 und 22 Reisenden pro Kurs ebenfalls als gut ausgelastet bezeichnet werden.
- Eine eher schwache Nachfrage weisen die Linien 58, 61, 63, 68, 75, 105, 116, und 117 mit durchschnittlich 6 bis 10 Fahrgästen pro Kurs im stärksten Querschnitt auf.
- Als ungenügend ausgelastet zu bezeichnen sind die Linien 91, 92, 93 und 109. Pro Kurs benutzen weniger als 6 Personen diese Angebote.

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.

3.2.5 Verkehrsanteile

Das für den öffentlichen Verkehr wichtigste und am besten zu erreichende Marktsegment ist nach wie vor der Pendlerverkehr. Hier soll auch der grösste Verkehrsanteil durch den ÖV übernommen werden.

Dies steht im Interesse des Strassenverkehrssystems, denn deren Kapazitätsprobleme entstehen massgeblich zu Pendlerzeiten (dies im Gegensatz zu touristischen Gegenden). Da der PW-Besetzungsgrad der Pendler nur wenig über 1.0 liegt, wirkt sich eine Verlagerung der Pendler von der Strasse auf den ÖV hier besonders positiv aus und entlastet die Strassen genau in der kapazitätsmässig kritischen Zeit.

Leider werden seit der Volkszählung 2000 diese Daten nicht mehr flächendeckend erhoben. Insofern liegen für das wichtigste Marktsegment keine aktuellen Daten mehr vor. Der Kanton Basellandschaft hat sich aber an der periodischen Erhebung des Bundes zum Mobilitätsverhalten im Jahr 2010 beteiligt und im Raum Basel eine Verdichtung bestellt. Zu einem gewissen Grad lassen sich dadurch die fehlenden Aussagen zum Pendlerverhalten kompensieren.

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.

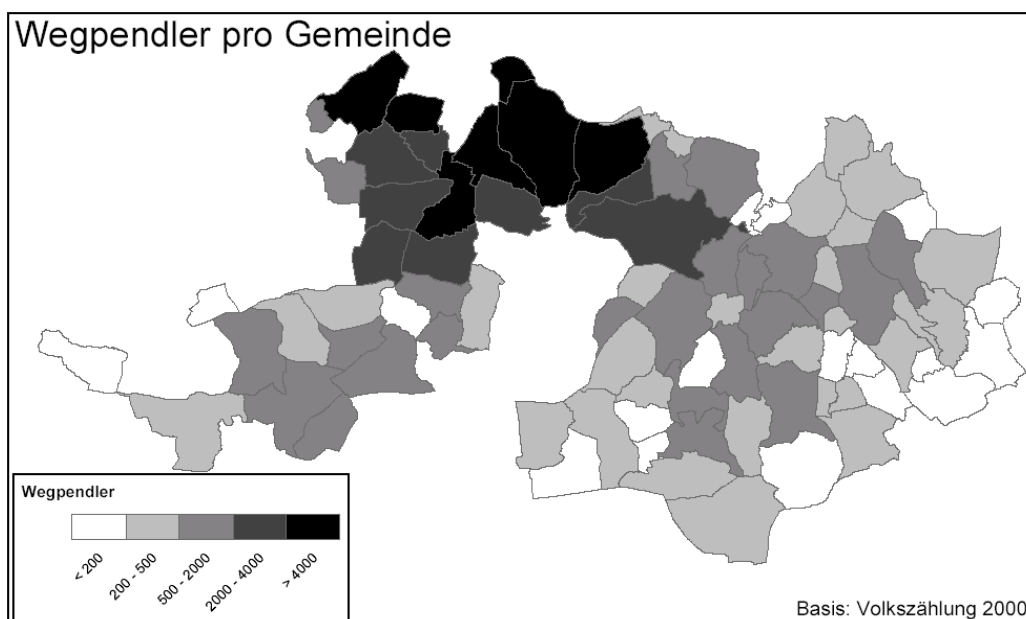


Abbildung 5: Anzahl Wegpendler pro Gemeinde

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.

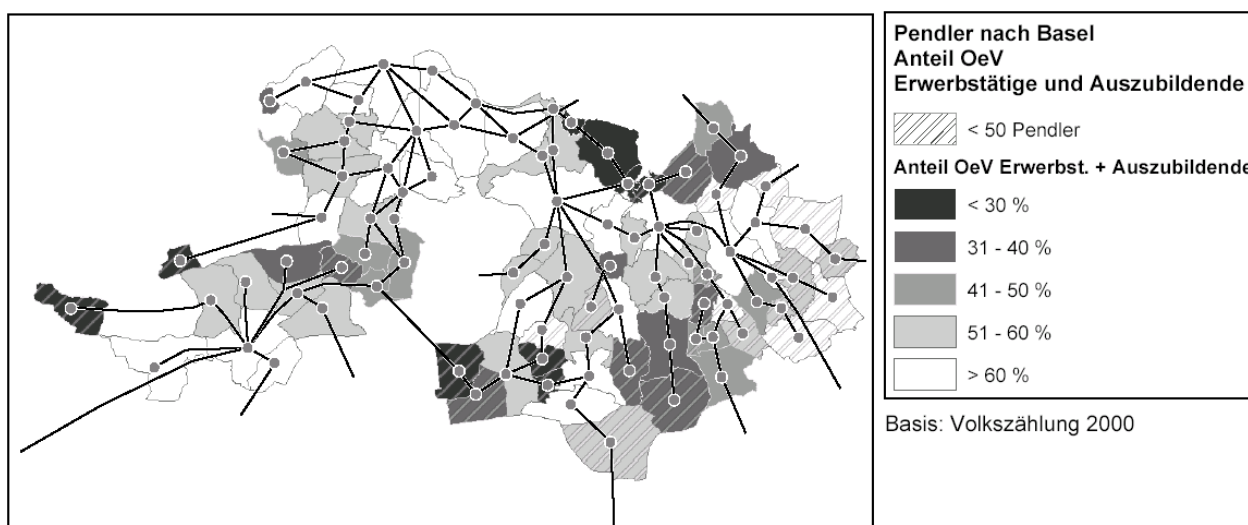


Abbildung 6: Der Modal Split nach Basel im Pendlerverkehr (Erwerbstätige und Auszubildende)

Der Einkaufs- und Nutzverkehr (Geschäftsfahrten) bewegt sich entlang ähnlicher Korridore wie der Pendelverkehr. 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.

3.3 Erfolgskontrolle des 6. Generellen Leistungsauftrags

3.3.1 Regio-S-Bahn

Die Nachfrage auf den Linien der Regio-S-Bahn konnte in den Jahren 2007 bis 2011 kontinuierlich weiter gesteigert werden.

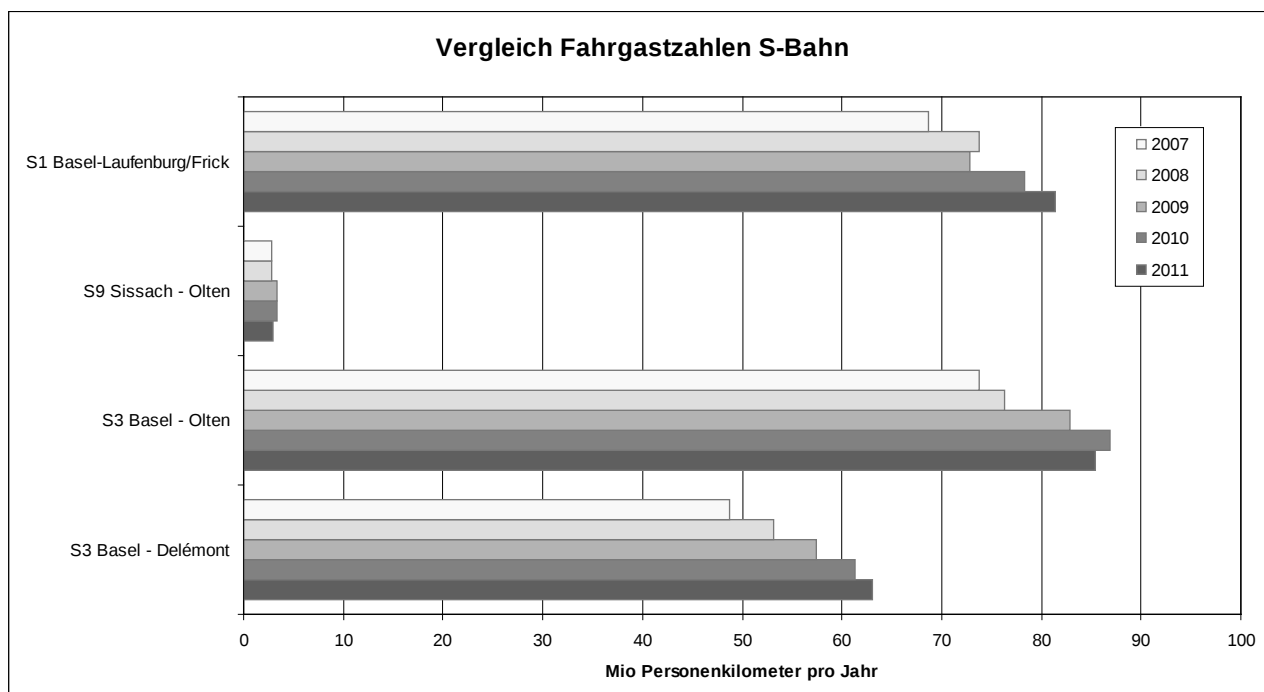


Abbildung 7: Entwicklung der Fahrgastzahlen der Regio-S-Bahnlinien

S1 Basel – Laufenburg / Frick ↗

Die S1 Basel – Laufenburg / Frick wurde weiterhin stark nachgefragt. Sie konnte seit 2007 ein kontinuierliches Nachfragewachstum verzeichnen, dass nur 2009 durch einen zusätzlich eingeführten Fernverkehrshalt in Rheinfelden kurzfristig gebremst wurde.

S3 Laufen – Basel – Olten ↗

Auf der S3 Laufen – Basel – Olten wurde sowohl im Laufen- wie auch im Ergolzthal eine Nachfragesteigerung verzeichnet. Trotz leichten Einbussen im 2011 bleibt die S3 Basel – Olten mit 85.4 Mio. Personenkilometer die am stärksten frequentierte Linie der Regio-S-Bahn. Die Strecke Laufen – Basel konnte von allen S-Bahn Linien das stärkste Wachstum verzeichnen und legte seit 2007 um ca. 30% zu.

S9 Sissach – Läuelfingen – Olten →

Die S9 Sissach – Läuelfingen – Olten verzeichnete 2009 aufgrund der veränderten Fahrplanlage der Schnellzüge im Ergolzthal ein starkes Wachstum. 2011 musste der Fahrplan der S9 jedoch angepasst werden. Dadurch verlor die S9 fast 10% der Fahrgäste, sie liegt aber immer noch über dem Wert von 2008.

3.3.2 Tramlinien und Waldenburgerbahn

Die Nachfrage der Tramlinien entwickelte sich unterschiedlich. Bei den Linien 10 und 11 war 2010 ein Rückgang der Nachfrage zu verzeichnen, der auf die verbesserten tangentialen Buslinien zurückzuführen ist.

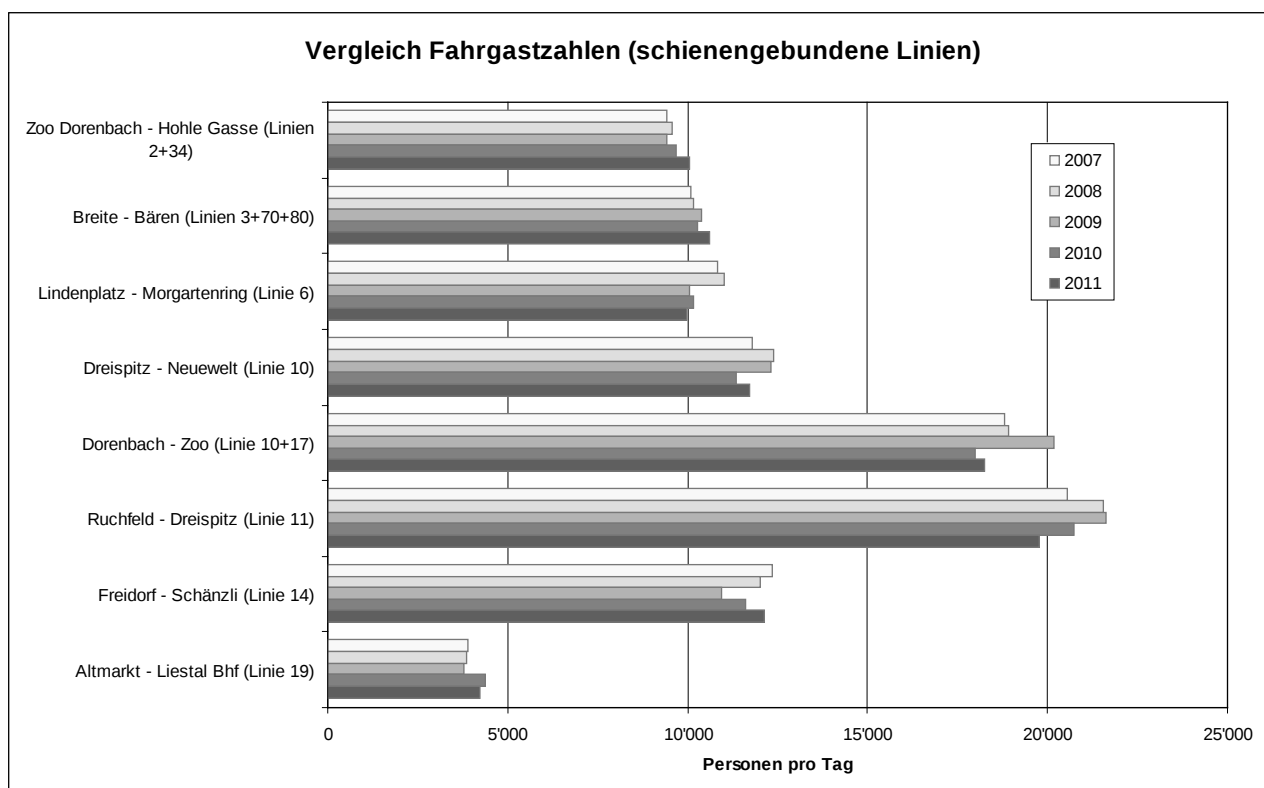


Abbildung 8: Entwicklung der Fahrgastzahlen der schienengebundenen Linien

Linie 6 Allschwil – Morgartenring



Nach einem starken Rückgang der Fahrgastzahlen im Jahr 2009, konnte die Linie 6 Basel – Allschwil die Nachfrage während des 6. GLA konstant halten. Auch die Einführung der Buslinie 48 vom Bahnhof SBB ins Gewerbegebiet Bachgraben und der damit verbundene Ausbau der Linie 38 Richtung Schiffflände führten ab 2010 zu keinem weiteren Rückgang der Nachfrage.

Linie 10 Birseck



Die Linie 10 im Birseck musste 2010 einen Verlust von 8% hinnehmen. Durch die mit dem 6. GLA umgesetzte Neukonzeption der Buslinien im Birseck ergaben sich Verschiebungen vom Tram auf die verschiedenen Buslinien. Bereits 2011 konnte die Linie 10 die Hälfte des Verlusts aber wieder wettmachen.

Linien 10 und 17 Leimental



Auch die Linien 10 und 17 im Leimental verzeichneten aufgrund der Neukonzeption der Buslinien 2010 einen Rückgang der Fahrgastzahlen. Nachdem 2009 erstmals über 20'000 Personen pro Werktag befördert werden konnten verloren die beiden Linien 2010 rund 11% der Fahrgäste.

Linie 11 Aesch – Basel

Durch die Einführung der neuen Buskonzepte im unteren Baselbiet verlor auch die Linie 11 2010 einige Fahrgäste. Dieser Verlust setzte sich im Gegensatz zur Linie 10 auch im 2011 weiter fort, als wiederum ein Verlust von ca. 4% resultierte.

Linie 14 Pratteln – Basel

Nachdem die Linie 14 bis 2009 Fahrgäste an die S-Bahn verlor, konnte sie 2010 erstmals wieder einen starken Fahrgastzuwachs vermelden. Dieser setzte sich 2011 erfreulicherweise fort.

Linie 19 Waldenburgerbahn

Die Waldenburgerbahn konnte eine erfreuliche Entwicklung aufweisen. So stieg die Nachfrage 2010 um über 16% an. Diesen Level konnte die Waldenburgerbahn 2011 nicht ganz halten, sie verzeichnet aber weiterhin deutlich mehr Fahrgäste als 2007-2009.

3.3.3 Buslinien

Die Nachfrage auf den Buslinien entwickelte sich unterschiedlich. Neue Angebote konnten zusätzliche Fahrgäste anziehen, es sind aber auch Verlagerungen auf andere Linien und Fahrgastrückgänge zu beobachten.

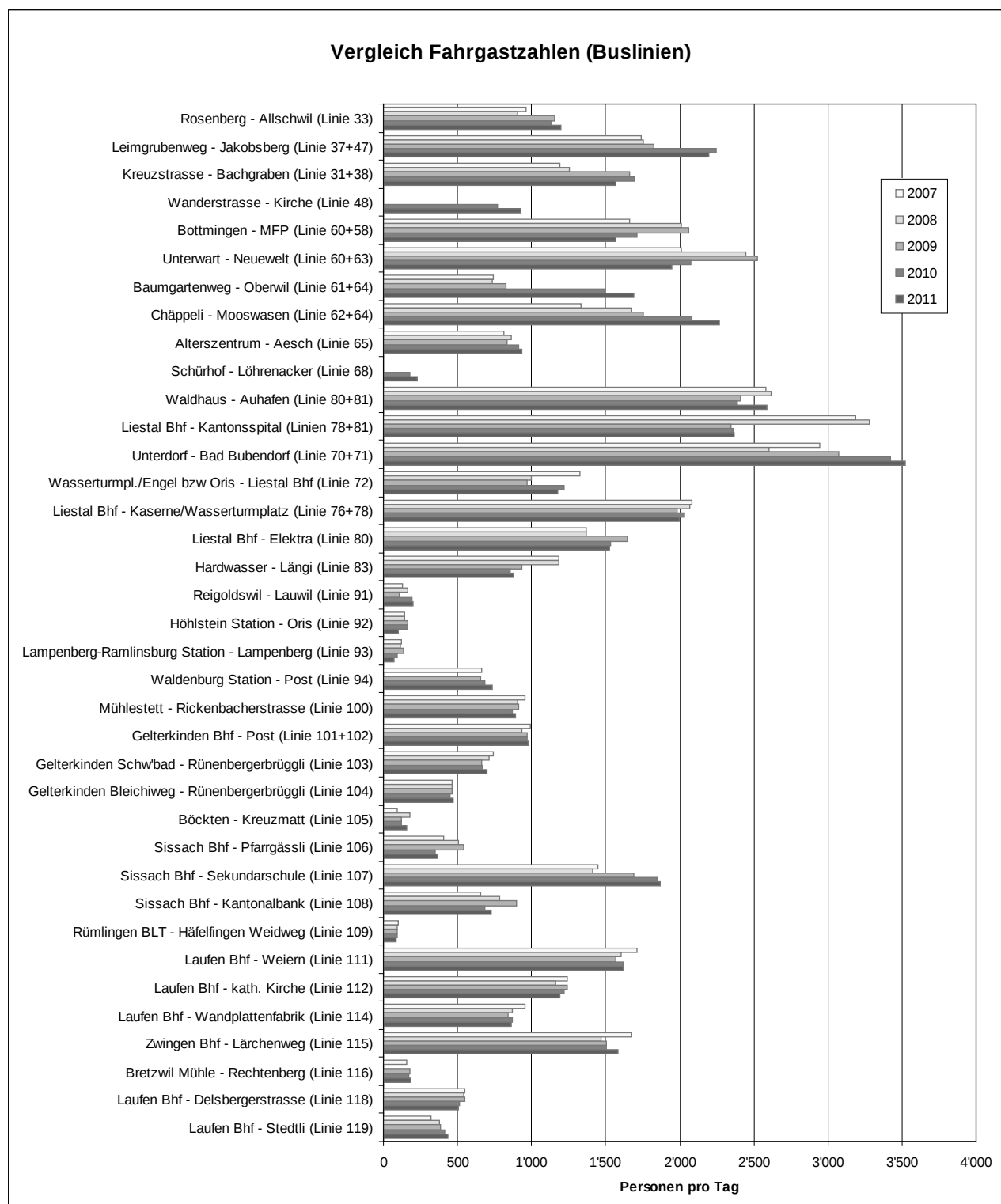


Abbildung 9: Entwicklung der Fahrgastzahlen der Buslinien

Linie 31/38 Allschwil – Schiffflände**Linie 48 Allschwil – Basel SBB** ➤

Mit dem 6. GLA wurde die Buslinie 48 neu eingeführt, welche in den Spitzenzeiten von Montag bis Freitag das Bachgrabengebiet direkt mit dem Bahnhof Basel SBB verbindet. Bereits im ersten Betriebsjahr beförderte die Linie 48 fast 1'000 Fahrgäste pro Tag. Damit transportierte sie mehr Fahrgäste als manche Linie, welche den ganzen Tag betrieben wird. Die Linie 38, welche ebenfalls das Gebiet Bachgraben bedient, musste jedoch trotzdem keine Einbussen hinnehmen. Der Erfolg der Buslinie 48 beruht somit nicht auf der Kannibalisierung von anderen Linien nach Allschwil, sondern es konnten im Gegenteil neue Fahrgäste im ÖV hinzugewonnen werden.

Linie 37 Bottmingen – Bruderholzspital – Dreispitz – St. Jakob – Aeschenplatz**Linie 47 Bottmingen – Bruderholzspital – Dreispitz – St. Jakob – Muttenz** ➤**Linie 58 Münchenstein – Bruderholzspital****Linie 63 Muttenz – Münchenstein – Dornach-Arlesheim** ↘

Mit der Neukonzeption der Buslinien im Birseck wurde die Linie 63 nach Dornach-Arlesheim verlängert und auf dem Abschnitt Münchenstein – Bruderholzspital durch die Linie 58 ersetzt. Die neu eingeführte Linie 47 stellt die Verbindung von Muttenz zum Bruderholzspital sicher und ermöglicht gemeinsam mit der Linie 37 einen 7.5-Minutentakt auf dem Abschnitt St. Jakob – Bottmingen. Die Linien 58 und 63 waren nicht sehr erfolgreich und transportierten weniger Fahrgäste als die Linie 63 vor der Umstellung des Konzepts. Die Linie 47 hingegen erreicht erfreuliche Fahrgastzahlen und transportiert täglich über 700 Personen vom Bahnhof Muttenz ins Gebiet Polyfeld.

Linie 61 Oberwil – Binningen – Allschwil**Linie 62 Dornach-Arlesheim – Reinach – Therwil – Biel-Benken****Linie 64 Dornach-Arlesheim – Reinach – Therwil – Oberwil – Allschwil** ➤

Die Buslinien 62 und 64 wurden 2010 nach Biel-Benken und Allschwil verlängert. Durch die Überlagerung der beiden Linien zwischen Reinach und Therwil wurde diese tangentielle Verbindung gestärkt. Innerhalb von zwei Jahren steigerte sich die Nachfrage dadurch um rund 30%. Zwischen Oberwil und Allschwil bestehen mit den Linien 61 und 64 seither ebenfalls zwei Verbindungen. Auch hier wird das neue Angebot intensiv genutzt und die Fahrgastzahlen haben sich innerhalb von nur zwei Jahren verdoppelt.

Linie 68 Aesch – Ettingen – Flüh ↘

Die neu geschaffene äussere Tangente zwischen Aesch und Ettingen war nicht sehr erfolgreich. Die Verbindung zwischen den beiden Dörfern wird nur schwach nachgefragt. Eine gewisse Bedeutung erlangte die Linie einzig in Aesch selbst, wo sie als Zubringer zum Tram und zur S-Bahn funktioniert.

Linie 70 Liestal – Bubendorf – Ziefen – Reigoldswil**Linie 71 Liestal – Bubendorf – Arboldswil – Titterten – Reigoldswil** ➤

Mit der Änderung der Fahrplanlage der Schnellzüge im Ergolzthal wurden die Anschlüsse von den Buslinien 70 und 71 auf die Schnellzüge nach Basel 2009 optimiert. Diese Optimierung war sehr erfolgreich, denn seit 2008 konnten die Fahrgastzahlen um fast 1'000 Personen pro Tag erhöht werden.

Linie 75-78 Regionalbus Liestal und Umgebung



Durch die Neukonzeption der Linien des Regionalbus Liestal und Umgebung veränderten sich die Nachfrageströme im Raum Liestal. Die Belastung auf den einzelnen Abschnitten entwickelte sich deshalb sehr unterschiedlich. Die Buslinie 80 ersetzte im Quartier Fraumatt die Buslinie 78 wodurch sich dort die Fahrgastzahlen erhöhten. Dadurch verkehrt jedoch eine Linie weniger über die Rheinstrasse, was zwischen Kantonsspital und Bahnhof Liestal zu einem Rückgang der Nachfrage führte. Auf den Linien von und nach Lausen blieb die Nachfrage ungefähr konstant.

Linie 83 Liestal – Arisdorf – Augst – Pratteln



Die Buslinie 83 verlor auf dem Abschnitt Augst – Pratteln Fahrgäste an die S-Bahn. Dank der 2009 neu eröffneten S-Bahn-Haltestelle Salina Raurica bietet sich mit der S1 seither eine attraktive Alternative zur Buslinie 83 an. Nach dem starken Rückgang 2009 haben sich die Fahrgastzahlen seither jedoch stabilisiert.

Linie 93 Lampenberg – Ramlinsburg – Lausen



Durch die Verlängerung nach Lausen verkehrt die Linie 93 seit 2010 von Ramlinsburg in drei verschiedene Richtungen, nach Lausen, Lampenberg und Bubendorf. Die Verlängerung nach Lausen brachte eine Verschiebung der Fahrgastströme von der Achse Richtung Bubendorf auf diejenige in Richtung Lausen. Gesamthaft wurden jedoch weniger Personen befördert, da in Lampenberg die Nachfrage abnahm und die Achse nach Bubendorf nur sehr schwach nachgefragt war.

Linie 105 Sissach – Böckten



Die neu eingeführte Linie 105 ersetzt zwischen Sissach und Böckten die Linie 107. Damit können in Sissach bessere Anschlüsse auf die Züge angeboten werden. Trotzdem wurde auf der Linie 105 keine Nachfragesteigerung festgestellt.

Linie 106 Sissach – Nussdorf – Wintersingen



Mit der Einführung der Buslinie 105 wurde für die Einwohner der nördlichen Quartiere in Sissach eine neue Verbindung zum Bahnhof geschaffen. Bis zu deren Einführung stand dafür nur die Buslinie 106 zur Verfügung, welche nun Fahrgäste an die Linie 105 verloren hat.

3.4 Entwicklung der Kostendeckung

Die Kostendeckung bzw. der Kostendeckungsgrad gibt an, welcher Anteil des Gesamtaufwandes einer Linie durch die Erträge vorwiegend aus Billett- und Abonnementsverkäufen gedeckt wird. Je höher der Kostendeckungsgrad ist, desto tiefer ist der Anteil welcher 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 die Erträge auf Grund steigender Fahrgastzahlen stärker ansteigen als die Kosten. Es ist aber zu beachten, dass die Beteiligung der öffentlichen Hand in absoluten Zahlen ansteigt, wenn sich die Kosten erhöhen und der Kostendeckungsgrad gleich bleibt.

Der Blick auf die Entwicklung der Kostendeckungsgrade zeigt, dass sich diese auf vielen Linien verschlechtert haben. Dies obwohl sich weder die Kosten noch die Anzahl der beförderten Passagiere negativ verändert haben. Dieser Effekt ist darauf zurückzuführen, dass Linien mit stagnierenden oder nur leicht steigenden Passagierzahlen aufgrund des TNW-Einnahmeverteilungsschlüssels einen Teil der Erträge an die stark wachsenden Linien wie

zum Beispiel die S3 von Basel nach Laufen verlieren. Gesamthaft vermochten die zusätzlichen Einnahmen des TNW die Kosten für die im 6. GLA beschlossenen Leistungen nicht zu decken.

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"						
Linie		Angebotsbereich ¹⁾	Fahrgäste im stärksten QS ²⁾ 2012	Kostendeckungsgrad ²⁾ 2009	Kostendeckungsgrad ²⁾ 2012	Veränderung 2009 - 2012
Normalspurlinien:						
S3	Basel - Laufen	A	10'351	43 %	49%	6 %
S3	Basel - Olten	A	12'042	57 %	56%	-1 %
S9	Sissach - Olten	A	715	19 %	20%	1 %
S1	Basel - Frick/Laufenburg	A	10'791	50 %	50%	0 %
Tram - und Schmalspurlinien:						
10	Basel - Dornach	A	11'271	77 %	63 %	-14 %
10	Basel - Flüh/Rodersdorf	A	16'060	99 %	87 %	-12 %
17	Basel - Ettingen	A	2'940	111 %	94 %	-17 %
11	Basel - Aesch	A	21'518	100 %	110 %	10 %
19	Liestal - Waldenburg	A	4'500	60 %	46 %	-14 %
Buslinien:						
37	Bottmingen - Aeschenplatz	A	2'875	44 %	52 %	8 %
47	Bottmingen - MuttENZ	A	785		45 %	
58	Münchenstein - Bruderholzspital	B	336		18 %	
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	A	1'959	49 %	50 %	1 %
61	Allschwil - Oberwil	B	995	44 %	35 %	-9 %
62	Biel-Benken - Dornach-Arlesheim	B	798	27 %	39 %	12 %
63	Dornach-Arlesheim - MuttENZ	B	448	45 %	30 %	-15 %
64	Arlesheim - Allschwil	A	1'646	46 %	39 %	-7 %
65	Pfeffingen - Dornach-Arlesheim	B	1'022	46 %	40 %	-6 %
68	Flüh - Aesch	B	377	35 %	22 %	-13 %
69	Flüh - Mariastein - Burg (- Laufen)	B	526	33 %	30 %	-3 %
70	Liestal - Reigoldswil	A	2'738		68 %	0 %
81	Basel - Liestal	A	1'560	68 %	49 %	-19 %
71	Liestal - Reigoldswil	B	486	20 %	33 %	13 %
72	Liestal - Lupsingen - Büren	A	203	40 %	43 %	3 %
75	Frenkendorf - Füllinsdorf	B	1'104			
76	Lausen - Liestal	B	669	52 %	51 %	-1 %
78	Lausen - Liestal - Frenkendorf	B	758			
80	Basel - Pratteln - Liestal	B	1'535	56 %	55 %	-1 %
83	Pratteln - Arisdorf - Liestal	A	924	55 %	39 %	-16 %
91	Bretzwil - Reigoldswil - Waldenburg	B	112	21 %	20 %	-1 %
92	Hölstein - Bennwil	B	171	17 %	17 %	0 %
93	Lampenberg - Ramlinsburg - Lausen	B	119	22 %	17 %	-5 %
94	Waldenburg - Balsthal	B	723	29 %	34 %	5 %
100	Gelterkinden - Rheinfelden	A	1'383	41 %	39 %	-2 %
101	Gelterkinden - Wegenstetten	B	254	34 %	27 %	-7 %
102	Gelterkinden - Kienberg	A	972	31 %	28 %	-3 %
103	Gelterkinden - Oltingen	B	673	38 %	29 %	-9 %
104	Gelterkinden - Zeglingen	B	526	30 %	24 %	-6 %
105	Sissach - Böckten	B	114		21 %	
106	Sissach - Wintersingen	B	303	32 %	37 %	5 %
107	Sissach - Eptingen	A	1'749	51 %	58 %	7 %
108	Sissach - Wittinsburg	B	658	40 %	40 %	0 %
109	Rümlingen - Häfelfingen	B	88	41 %	37 %	-4 %
111	Laufen - Nunningen	A	1'618	43 %	41 %	-2 %
112	Laufen - Kleinlützel - Roggenburg	B	1'287	38 %	35 %	-3 %
113	Laufen - Mariastein	B	108	54 %	75 %	21 %
114	Laufen - Bärschwil	B	879	31 %	30 %	-1 %
115	Zwingen - Erschwil - Passwang	A	1'502	37 %	37 %	0 %
116	Grellingen - Bretzwil - Nunningen	B	323	18 %	20 %	2 %
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	B	363	20 %	19 %	-1 %
118	Laufen - Liesberg	B	513	28 %	28 %	0 %
119	Laufen - Zwingen - Nenzlingen	B	422	23 %	23 %	0 %
214	Roggenburg - Delémont	B	174	15 %	13 %	-2 %

¹⁾ A=Hauptangebot, B=Grundangebot (gemäss Angebotsdekret); Stand 2011

²⁾ Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Offerten

3.5 Entwicklung der Abgeltung

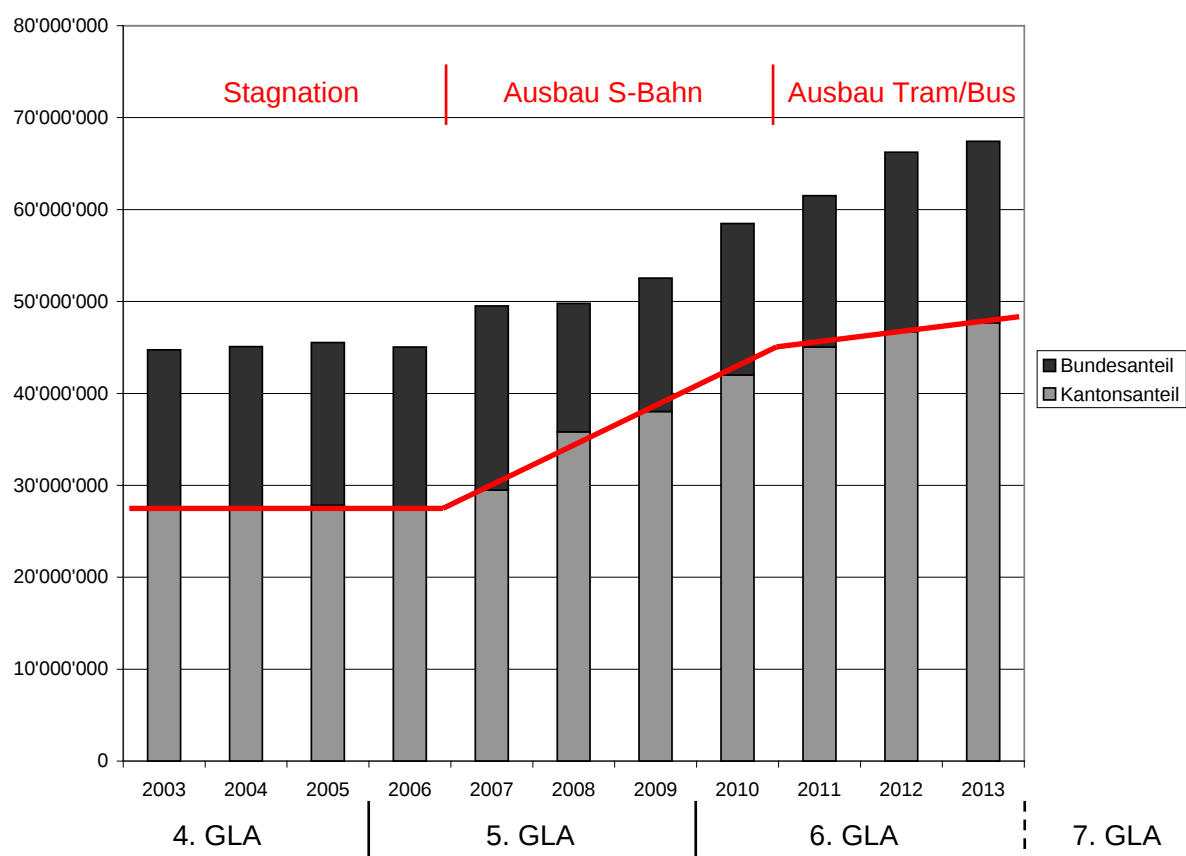
Während der 4. GLA stark im Zeichen der Konsolidierung stand, wurde während des 5. GLA der Ausbau der Regio-S-Bahn forciert und im 6. GLA das Tram- und Busnetz gezielt verbessert. Dadurch war es möglich zusätzliche Fahrgastpotentiale zu erschliessen und den öffentlichen Verkehr weiter zu stärken.

Mit dem Ausbau bzw. der Instandsetzung der Infrastruktur stiegen die Abschreibungskosten bei den Bahnunternehmungen massiv an. Im 6. GLA konnten die Angebotsausbauten, mit Ausnahme der im Jahr 2012 eingeführten Verdichtung auf den Linien 10/17 der BLT, zum grössten Teil durch die immer noch steigenden Passagierzahlen und die damit verbundenen Mehreinnahmen kompensiert werden.

Seit dem Jahr 2010 beteiligen sich die Gemeinden nicht mehr direkt an den Kosten des öffentlichen Verkehrs. Deren Anteil wird nun vom Kanton getragen.

Die aktuell schwierige Situation des Kantons Basel-Landschaft hat dazu geführt, dass sich der Bund ab dem Jahr 2012 neu mit 40 % (bisher 39%) an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs beteiligt. Wobei sich der Bund aus finanziellen Gründen nicht an den gesamten, vom BAV anerkannten Kosten sondern nur an einem von ihm festgelegten Maximalbetrag beteiligt.

Aber auch dieser Maximalbetrag wurde von CHF 35.6 Mio. (2011) auf CHF 40.6 Mio. (2012) erhöht. Daraus ergibt sich eine Entlastung des Kantons von rund CHF 2.8 Mio.



4 Zielsetzungen

4.1 Strategische Ziele

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 7. 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 ausgebaut.
4. Angebote ohne entsprechende Nachfrage (§ 2 Abs. 2 Angebotsdekret) 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, die vom Kanton bestellten Leistungen zu erbringen, ihre Betriebsmittel auf dem Stand der Technik zu halten sowie einzelne nachfragegerechte Angebotserweiterungen umzusetzen.

4.2 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.

4.2.1 Konzept Räumliche Entwicklung KORE

Das Konzept Räumliche Entwicklung (KORE) legt die Richtung und den Rahmen der räumlichen Entwicklung unseres Kantons fest. Für den vorliegenden 7. 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 im kantonalen Richtplan übernommen worden und bilden dessen materielle Grundlage. Das KORE wird momentan überarbeitet. Die für den ÖV massgebenden Elemente werden aber erhalten bleiben.

4.2.2 Kantonaler Richtplan KRIP

Der kantonale Richtplan ist ein Planungsinstrument gemäss § 9 des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998. Er zeigt die wesentlichen Bestandteile der künftigen räumlichen Ordnung des Kantonsgebietes sowie den Stand der Koordination aller wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden, soweit sie das Kantonsgebiet betreffen. Der kantonale Richtplan dient als Grundlage und Rahmen für die kommunale Richtplanung sowie für die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden. Er ist für die Behörden verbindlich. Der kantonale Richtplan ist mit Landratsbeschluss Nr. 1080 vom 26. März 2009 sowie Bundesratsbeschluss vom 8. September 2010 in Kraft gesetzt worden.

Die für den GLA wirksamen Kernsätze des Richtplans sind:

- Es sind Massnahmen zu treffen, damit der heutige Modalsplit zugunsten des ÖV erhöht wird.
- Überall dort, wo das ÖV-Angebot an Belastungsgrenzen stösst, soll vor dem Infrastrukturausbau zuerst versucht werden, das Angebot auszubauen (Priorität: 1. Fahrplan, 2. Rollmaterial, 3. Infrastruktur).
- Auf den Achsen mit starker Verkehrsnachfrage sollen Voraussetzungen geschaffen werden, dass der öffentliche Verkehr optimal fliessen und so seinen Fahrplan einhalten kann.
- 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).
- Industrie- und Gewerbegebiete von kantonaler Bedeutung sind durch öffentliche Verkehrsmittel zu erschliessen. Wo nötig, ist die Erschliessung durch den ÖV zu verbessern.
- 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.
- Das ÖV-Angebot ist hinsichtlich Fahrplangestaltung, Tarife und Distribution der Fahrausweise, Marketing und Mobilitätsberatung sowie Fahrgastinformation zu koordinieren.
- Die Organisation des öffentlichen Verkehrs soll einen stimulierenden und fairen Wettbewerb der Verkehrsunternehmen ermöglichen. Bei der Festsetzung der Rahmenbedingungen ist den Interessen der ÖV-Kunden, der Leistungsauftrags-Besteller und der Unternehmungen Rechnung zu tragen.

4.2.3 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 auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft deckungsgleich.

Das aktuelle Agglomerationsprogramm 2. Generation mit Projekten für drei Zeittranchen à 4 Jahre wurde am 29. Juni 2012 beim Bund eingereicht. Die Projekte der Tranche A (2015-2018) werden massgeblich während der Periode des 7. GLA wirksam, bzw. umgesetzt.

4.3 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.

Der Generelle Leistungsauftrag stellt eine Ausformulierung der im Angebotsdekret formulierten Zielsetzungen dar, unter Berücksichtigung der aktuellen verkehrlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Dabei ist vom Gesamtangebot öffentlicher Verkehrsmittel auszugehen. Seit 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.

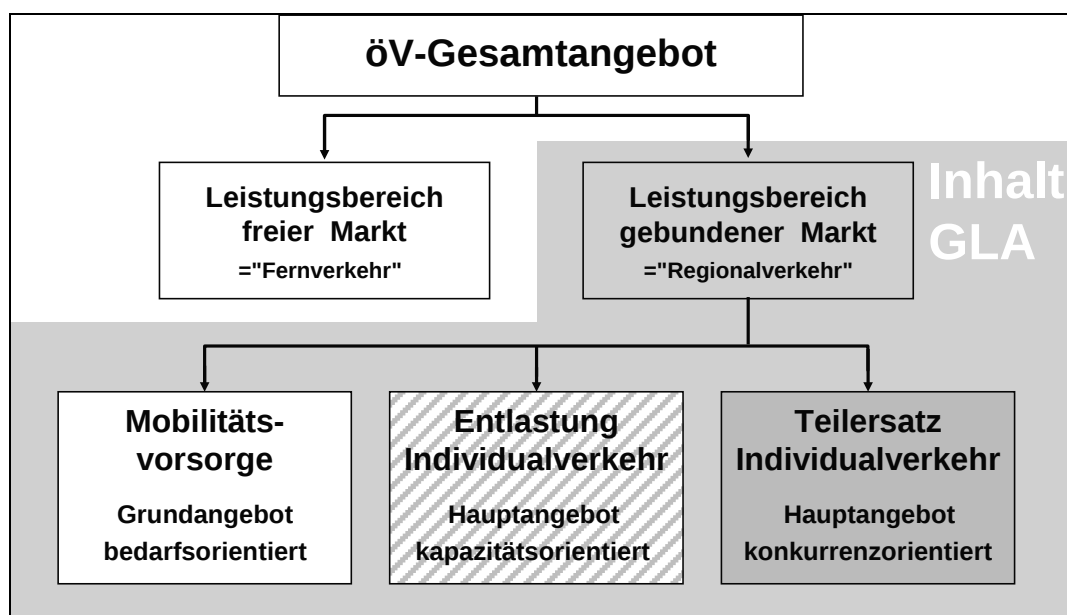


Abbildung 10: Marktbereiche des öffentlichen Verkehrs

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.

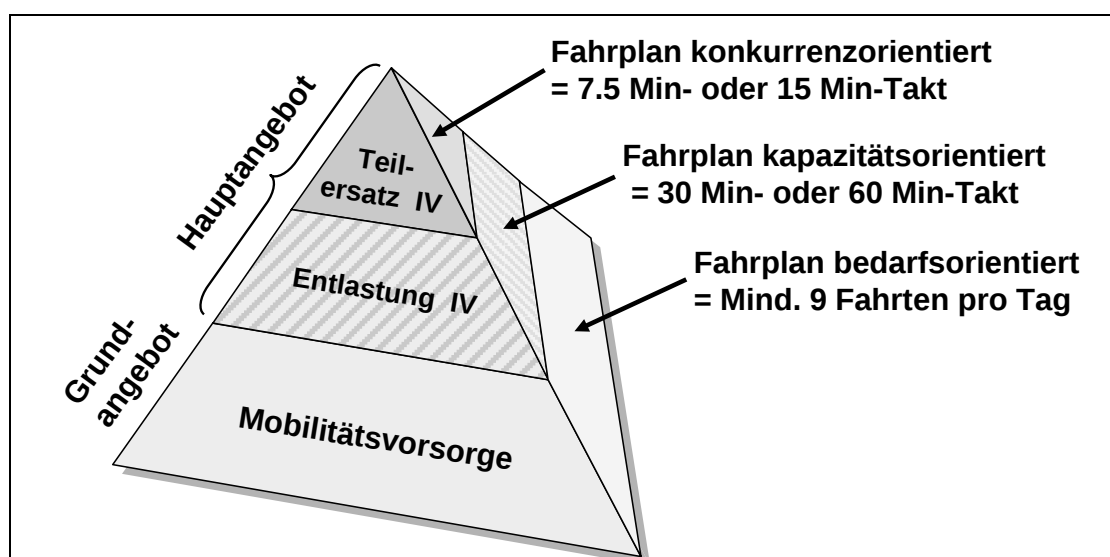


Abbildung 11: Segmentierung des Angebots im öffentlichen Regionalverkehr

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 Minuten) und eine Vernetzung der ÖV-Linien zu einem flächigen Transportkettengefüge soll über den gesamten Tag eine hohe Mobilität und eine kurze Gesamtreisezeit ermöglicht werden.

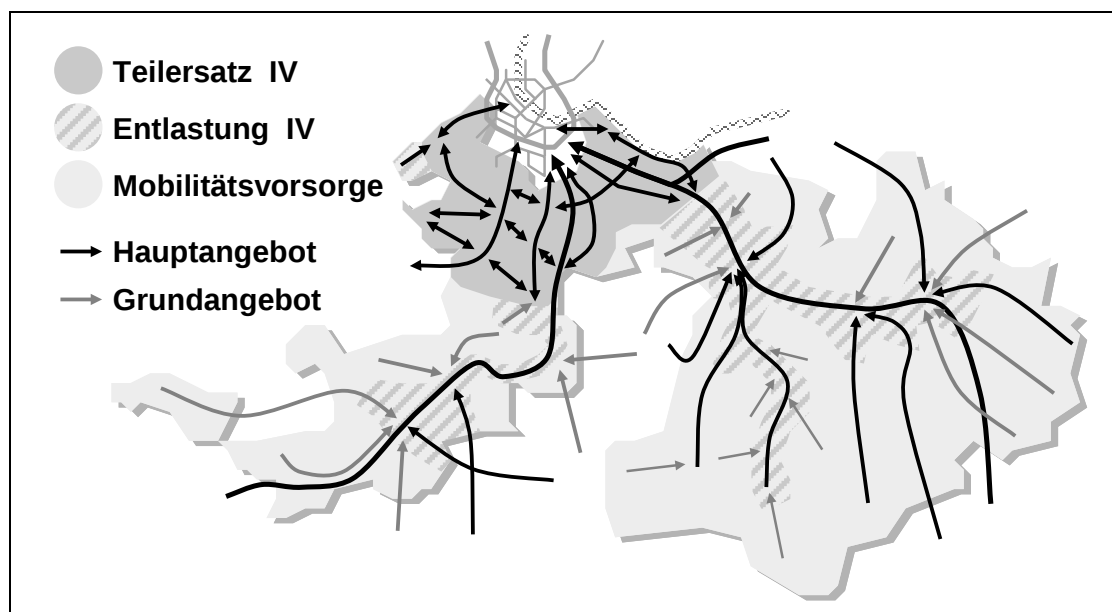


Abbildung 12: Räumliche und funktionale Anordnung der Angebots-Segmente

4.4 Richtplaneintragung Busnetz

Im Kantonalen Richtplan ist das Busnetz nicht verankert. Dies geschah bewusst mit der Begründung, dass die Ausformulierung der im KRIP verankerten ÖV-Angebots-Grundsätze auf ein Busnetz im Rahmen der Generellen Leistungsaufträge ÖV vierjährlich vorgenommen wird und damit eine höhere Flexibilität für Liniennetz-Anpassungen an das dynamische Wirtschafts- und Bevölkerungsumfeld erlaubt.

Mittlerweise zeigt sich aber, dass eine Verankerung des Busnetzes im Kantonalen Richtplan verschiedene Vorteile bieten würde, weshalb im Rahmen des vorliegenden GLA der Auftrag erteilt werden soll, den Richtplan um die Verkehrsebene Busnetz zu ergänzen.

Das Busnetz wird dabei nicht in seiner konkreten Ausprägung der Linienführung verankert, sondern schematisch hinsichtlich ihrer Funktionsachsen. In einem eigenen Objektblatt ‚Busnetz‘ wird je nach Funktion eine andere Anforderung und Verbindlichkeit der Busachse ausformuliert.

Die Gliederung erfolgt analog zu den Angebots-Segmenten. Pro Segment werden eigene Anforderungen formuliert:

- Grundangebot, Mobilitätsvorsorge: Gemeinden sind mittels Bus an das übergeordnete Regionalzentrum oder die übergeordnete Talachse angeschlossen. Dieser Eintrag zeigt die Verbindlichkeit, dass die Gemeinden auch in Zukunft Anrecht

auf eine Buserschliessung haben. Die zeitliche und räumliche Form der Anbindung wird jeweils im GLA ausformuliert.

- Hauptangebot, Entlastung MIV: Talachsen werden auf direktem Weg an das übergeordnete Zentrum bzw. die Haupttalachse angeschlossen. Die Linien beinhalten die Funktionen Sammeln und Durchleiten. Die Gefässgrösse ist auf die Nachfrage ausgerichtet. Die zeitliche und räumliche Form der Verbindung wird im GLA ausformuliert.
- Hauptangebot, Ersatz MIV: Ortschaften im Agglomerationsraum werden schnell und auf direktem Weg miteinander verbunden. Der Strassenraum ist baulich und technisch so zu organisieren, dass die Busse mit hoher Zuverlässigkeit schnell und direkt verkehren können. Die zeitliche und räumliche Form der Verbindung wird im GLA ausformuliert.

Im Kantonalen Richtplan sollen dabei nur die Anforderungen an die Busachsen definiert. Es erfolgt keine konkrete Zuweisung von Gemeinden zu einem bestimmten Angebotssegment. Dies erfolgt weiterhin im Rahmen des GLA. Damit kann die notwendige Flexibilität in der Angebotsgestaltung erhalten werden.

4.5 Kundenanforderungen

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

Die Wichtigkeit dieser Elemente wurde durch eine breit angelegte Kundenzufriedenheits-Umfrage (KUZU) in den beiden Jahren 2009 und 2011 bestätigt (siehe Kap.4.8). Ebenso konnten aus den KUZU Vorzüge und Mängel des ÖV-Angebots statistisch signifikant ausgelotet werden.

• 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 fahrplangenaу 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. Deshalb werden in einer speziellen Arbeitsgruppe laufend die staugefährdeten Strassenabschnitte lokalisiert und Handlungsmassnahmen evaluiert. Die wirksamsten Massnahmen zur Stabilisierung des Busverkehrs sind:

- Bevorzugung an Lichtsignalen
- Separate Busstreifen

Momentan am stärksten betroffen sind die Busverbindungen zwischen Birseck und Leimental (Buslinien 60, 62 und 64) sowie die Buslinien entlang der Rheinstrasse zwischen Liestal und Pratteln (Buslinien 80 und 81) sowie in Birsfelden. Bei der Buslinie 60 wurden bereits Busspurabschnitte auf der Bruderholzstrasse sowie eine Umgestaltung des Kreisel bei der Motorfahrzeugprüfstation in Münchenstein umgesetzt. Ebenfalls wurden an anderen neuralgischen Punkten Umgestaltungen von Knoten sowie Optimierungen an Lichtsignalanlagen vorgenommen.

Weitere Massnahmen sind in Projektierung, so zum Beispiel zwischen Reinach und Therwil. 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.

Bezüglich Witterungsschutz werden im Zusammenhang mit der Umsetzung der Massnahmen zur Erreichung der Behindertengerechtigkeit an den Bushaltestellen auch die Möblierung und die Ausrüstung mittels Wartehäuschen standardisiert.

Ebenfalls werden laufend Fahrzeuge modernisiert und so ein höherer Fahrkomfort angeboten. Während bei der Bahn die Modernisierung der Fahrzeuge bereits umgesetzt ist, wird beim Tram die Auslieferung der neuen Fahrzeuge bis 2016 abgeschlossen. Bei der WB erfolgt die Modernisierung der Fahrzeuge unmittelbar nach Ablauf des 7. GLA.

- **Fahrgast-Information**

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

Mit der Inbetriebnahme einer rechnergestützten Betriebsleitstelle (RBL) beim TNW per Ende 2009 konnte die Ausstattung der wichtigen Haltestellen mit dynamischen Infotafeln erfolgen. Bis Ende 2014 werden alle neuralgischen Haltestellen beim Busverkehr mit dynamischen Infotafeln ausgerüstet sein. Parallel dazu werden nur noch Fahrzeuge mit Bildschirmen angeschafft.

- **Ticketing**

Der Kunde wünscht einen möglichst unkomplizierten Bezug des Fahrscheins. Der TNW hat in den vergangenen Jahren wesentliche Verbesserungen in dieser Richtung vorangetrieben, wie die Einführung des elektronischen Tickets, des sogenannten e-Tickets. Mit der flächendeckenden Einführung der neuen TNW-Automaten wurde auch ein vereinfachter Bezug des U-Abos über die U-Abo-Card ermöglicht. Ebenfalls kann seit November 2010 das U-Abo mit dem Halbtax-Abo als Grundkarte an den SBB-Billettautomaten bezogen werden.

4.6 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 tieferen Treibstoffverbrauch pro Kopf und reduziert die Lärmemissionen. Weiter verhindert der ÖV durch seine geringere 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. die Standberichte vom Oktober 2007 und Dezember 2010.

- **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-Norm erfüllen.

Im Bericht vom Oktober 2007 schlägt der LHP im Bereich ÖV als Massnahme V4 eine "Verbesserung der Fahrplanstabilität von Bus- und Tramlinien 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.

- **Energieeffizienz**

Eine Studie, die das Planungsbüro Jud 2006 im Auftrag der SIA durchführte, untersuchte die Energieeffizienz im Bereich Mobilität. Dabei wurde der Energieverbrauch verschiedener Verkehrsmittel pro Personenkilometer ausgewiesen:

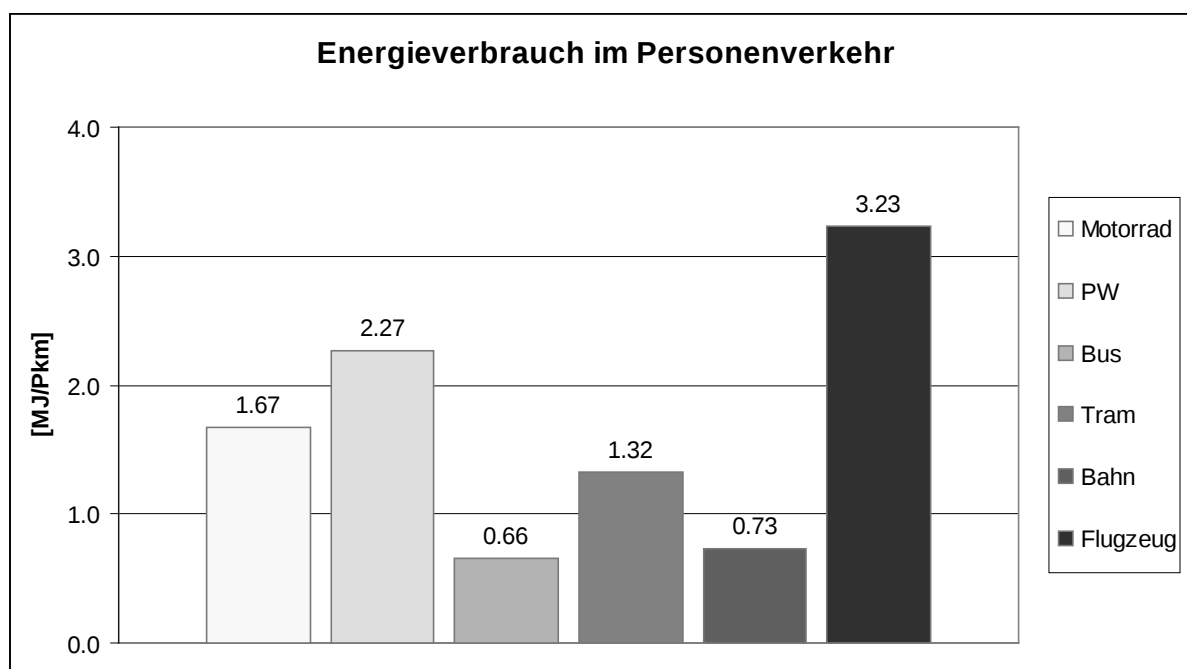


Abbildung 13: Energieverbrauch im Personenverkehr nach Verkehrsmittel

Es zeigt sich, dass die öffentlichen Verkehrsmittel die höchste Energieeffizienz pro Personenkilometer aufweisen. Bahn und Bus sind etwa dreimal so energieeffizient wie der Personenwagen.

Die dargestellten Werte beruhen auf der durchschnittlichen Auslastung der jeweiligen Verkehrsmittel. Kann die Auslastung gesteigert werden, lassen sich diese Werte verbessern. Im Gegensatz zum MIV lässt sich die Auslastung im ÖV jedoch allein durch zunehmende Nachfrage erhöhen, wodurch die Energieeffizienz weiter gesteigert wird.

4.7 Finanzziele

Nach dem mit dem 6. GLA grosse qualitative Verbesserungen vorgenommen werden konnten, steht der 7. GLA wieder im Zeichen der Konsolidierung. Angesichts der angespannten Finanzlage des Kantons ist das Ziel, die Effizienz der eingesetzten Mittel zu erhöhen und das Sparpotenzial auszuschöpfen.

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.
- Die Abgeltungen sollen so ausgestaltet werden, dass für die Transportunternehmen ein verstärkter Anreiz zur Erreichung der in Kapitel 4.5 dargestellten Kundenanforderungen erreicht wird.
- Der Kostendeckungsgrad soll im Schnitt pro Verkehrsmittel im TNW-Raum gesteigert werden. Ein vorübergehendes Absinken des Kostendeckungsgrads einer Linie ist nur zu akzeptieren, wenn dies durch den Ersatz von Rollmaterial oder Angebotsausbauten verursacht wird. Generell ist die Ertragsseite mittels geeigneter Tarif-Massnahmen zu stärken.
- Tarifierhöhungen zur Entlastung des Finanzbudgets werden gezielt angeordnet. Steigerungen beim Abgeltungsbedarf sollen mittels Tarifierhöhungen auf die Konsumenten der Leistungen übertragen werden können.
- Die teuerungsbedingten und durch Angebotsausbauten verursachten Mehrkosten sollen durch Sparmassnahmen und Mehreinnahmen des TNW kompensiert werden.

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

4.8 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 Defizitübernahme) 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 im Bahnbereich 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.

4.8.1 Kundenzufriedenheitsumfragen

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

In den Jahren 2009 und 2011 hat der Kanton Basel-Landschaft gemeinsam mit den Kantonen Basel-Stadt und Solothurn umfassende Fahrgastbefragungen zur Kundenzufriedenheit im öffentlichen Verkehr durchgeführt (KuZu). Dabei wurden die Fahrgäste über ihre Zufriedenheit in verschiedenen Bereichen befragt. Erfasst wurden alle Transportunternehmungen, die im Kanton Basel-Landschaft Leistungen erbringen. Damit lässt sich die Qualität der erbrachten Leistungen im öffentlichen Verkehr systematisch erfassen und Verbesserungspotential erkennen. Mittels der durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfragen wurde gezeigt, dass die Transportunternehmen im Kanton Basel-Landschaft die Kundenanforderungen bislang in hohem Masse erfüllen. Die Resultate der KuZu dienen als Ansporn für die Transportunternehmer, das Qualitätsniveau zu halten oder noch zu steigern. Hingegen werden sie nicht als Indikator oder Bemessungsgrösse für die akzeptierte Abgeltungssumme verwendet.

4.8.2 Bonus-/Malus-System

Sobald über instrumentalisierte Messungen von Leistungsmerkmalen Bemessungsgrössen für die Leistungsbestellung erhoben werden, bewegt man sich von der klassischen Bestellung weg in Richtung eines Bonus-/Malus-Systems. Dabei soll der Ausdruck als Messsystem zur Beurteilung einer Anpassung der Abgeltungssumme verstanden werden. Es kann also auch ein reines Malus-System oder ein reines Bonus-System sein.

Die Möglichkeiten zur Einführung eines Bonus-/Malus-Systems ist im neuen Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PGB, SR 745.1) vom 20. März 2009 ausdrücklich genannt. Im Ausblick des 6. GLA wurde die Einführung eines Bonus-/Malus-Systems bei der Regio-S-Bahn in Aussicht gestellt. Mittlerweile wurden verschiedene Möglichkeiten eines solchen leistungsorientierten Systems entwickelt und evaluiert. Im Grundsatz werden drei Stossrichtungen verfolgt:

- Ein Modell in Anlehnung an das Qualitätsmesssystem für den öffentlichen regionalen Personenverkehr Schweiz (QMS RPV CH) des Bundes
- Ein Bonus-/Malus-System gemäss den Vorstellungen der SBB auf Basis SBB-eigener Bewertungsgrössen

- Ein spezifisches und auf die Bedürfnisse der Regio-S-Bahn Basel zugeschnittenes Bonus-/Malus-System

Bedingung für die Einführung eines Bonus-/Malus-Systems ist die Einigkeit unter den Bestellerkantonen der Regio-S-Bahn.

Ziel eines Bonus-/Malus-Systems bei der Regio-S-Bahn ist vor allem die Erhöhung der Zuverlässigkeit hinsichtlich Pünktlichkeit und Verfügbarkeit, dies vor dem Hintergrund der stark ausgelasteten und entsprechend anfälligen Schienennetze im Zulauf zum Bahnknoten Basel. Es ist nicht auf den Vergleich zwischen Unternehmen ausgerichtet, sondern dient vor allem als Anreizsystem zur Sicherstellung einer hohen Qualität.

Vom Mechanismus her funktioniert das klassische Bonus-/Malus-System folgendermassen: 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 oder von diesem in Form eines Malus dem Besteller zurückerstattet wird. Ein solches System wird seit 2006 beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) gegenüber der SBB angewendet. Dabei beträgt dort der Gesamtbonus/-malus 1 Prozent der Bruttozahlungen an das Unternehmen.

Im Rahmen des 7. GLA sind zur Abstimmung von Kundenanforderungen und Finanzziele folgende Massnahmen vorgesehen:

- In Abstimmung mit den übrigen Kantonen der Nordwestschweiz werden weiter Kundenbefragungen zur Qualität durchgeführt. Mit den Unternehmen werden aufgrund der Auswertungen spezifische Verbesserungsziele definiert und entsprechende Vereinbarungen getroffen.
- Gemeinsam mit den an der Regio-S-Bahn beteiligten Kantonen wird bei der SBB ein Bonus/Malus Systems eingeführt. 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.

5 ÖV-Angebot 2014-2017

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 und 48. 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 7. GLA ist mit dem Entwurf zum baselstädtischen ÖV-Programm 2014 - 2017 abgestimmt.

5.1 Übersicht

5.1.1 Angebotsentwicklung

Basierend auf den im kantonalen Angebotsdekret festgehaltenen Zielsetzungen der Angebotsgestaltung sowie der in Kapitel 4 formulierten Zielen wurde das gesamte ÖV-Angebot überprüft. Aufgrund der angespannten finanziellen Situation des Kantons Basel-Landschaft soll mit dem vorliegenden 7. GLA das vorhandene Sparpotential konsequent umgesetzt werden. Gleichzeitig soll das Angebot durch gezielte Optimierungen punktuell verbessert werden.

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

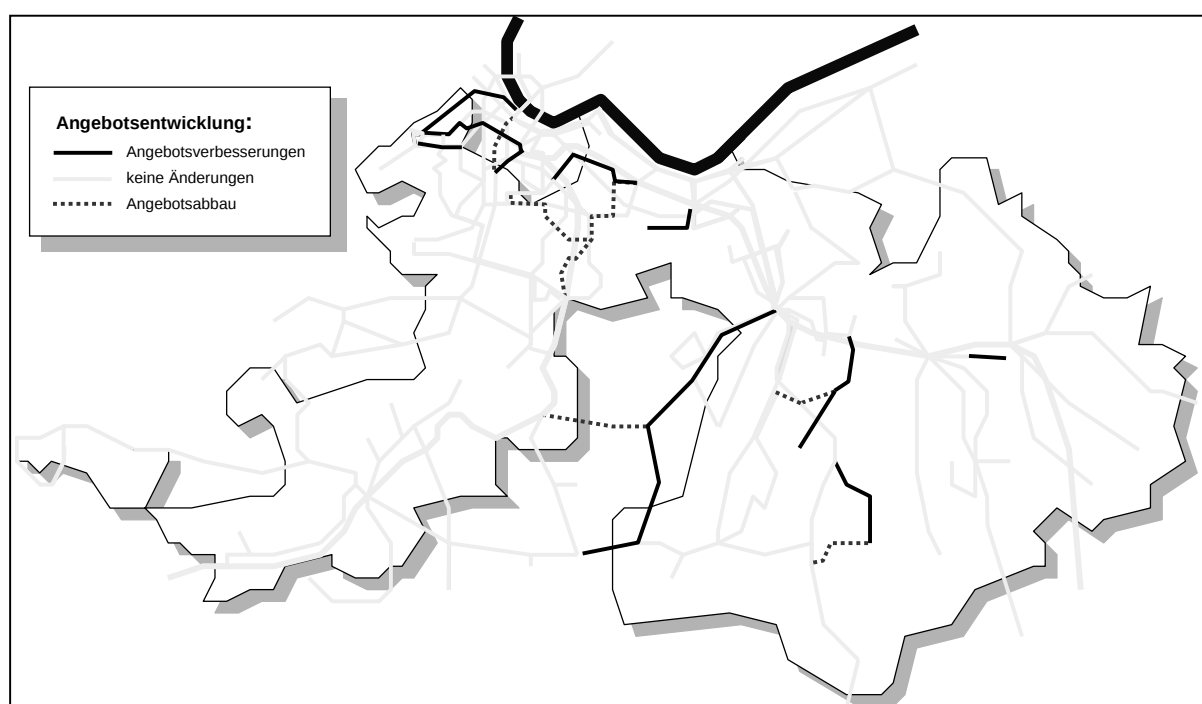


Abbildung 14: Überblick über die Angebotsentwicklung

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										
11	Aesch - St. Louis Grenze	A	X										
E11	Reinach Süd - Theater	A	X										
14	Pratteln - Dreirosenbrücke	A	X										
17	Ettingen - Wiesenplatz	A		X				X					Kapitel 5.2.7
19	Liestal - Waldenburg	A	X										
33	Schönenbuch - Schifflände	A	X										
34	Bottmingen - Bhf. Riehen	A	X										
37	Bottmingen - Aeschenplatz	A			X						X		Kapitel 5.2.4
38	Allschwil - Schifflände	B		X					X				Kapitel 5.2.2
47	Bottmingen - Bhf. Muttentz	A		X				X					Kapitel 5.2.4
48	Basel SBB – Allschwil	B		X				X	X				Kapitel 5.2.2
58	Bhf. Münchenstein - Bruderholzspital	-			X					X	X		Kapitel 5.3.2
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	A	X										
61	Allschwil - Oberwil	B	X										
62	Biel-Benken - Bhf. Dornach-Arlesheim	B	X										
63	Bhf. Dornach-Arlesheim - Bhf. Muttentz	B			X					X			Kapitel 5.3.2
64	Allschwil - Arlesheim	A	X										
65	Pfeffingen - Bhf. Dornach-Arlesheim	B	X										
67	Liestal - Seewen - Bhf. Dornach-Arlesheim	B		X				X					Kapitel 5.2.3
68	Burg - Ettingen - Bhf. Aesch	B	X										
70	Liestal - Arboldswil - Reigoldswil	A	X										
71	Liestal - Ziefen - Reigoldswil	B	X										
72	Liestal - Büren	A	X										
75	Frenkendorf - Füllinsdorf	B	X										
76	Liestal - Lausen	B	X										
78	Frenkendorf - Liestal - Lausen	B	X										
79	Ortsbus Pratteln	B		X		X							Kapitel 5.2.5
80	Basel - Pratteln - Liestal	B	X										
81	Basel – Augst – Liestal	A	X										
83	Pratteln - Arisdorf - Liestal	A	X										
91	Bretzwil - Waldenburg	B		X									Kapitel 5.2.8
92	Hölstein - Bennwil	B		(x)	(x)					X	X		Kapitel 5.2.9
93	Lampenberg - Talhaus - Lausen	B		(x)	(x)					X			Kapitel 5.2.10
94	Waldenburg - Balsthal	B	X										
100	Gelterkinden - Rheinfelden	A	X										
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 5.2.6
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					X			Kapitel 5.2.3
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	B	X										
118	Laufen - Liesberg	B	X										
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)

5.1.2 Entwicklung im Fernverkehr der SBB

Per Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2011 hat sich der Halt des IC Basel – Bern in Liestal um 30 Minuten verschoben. Im Jahr zuvor wurde der Fahrplan der S9 um 30 Minuten gedreht. Damit präsentiert sich das Fahrplankonzept der Nordwestschweiz in den Regelstunden wie folgt:

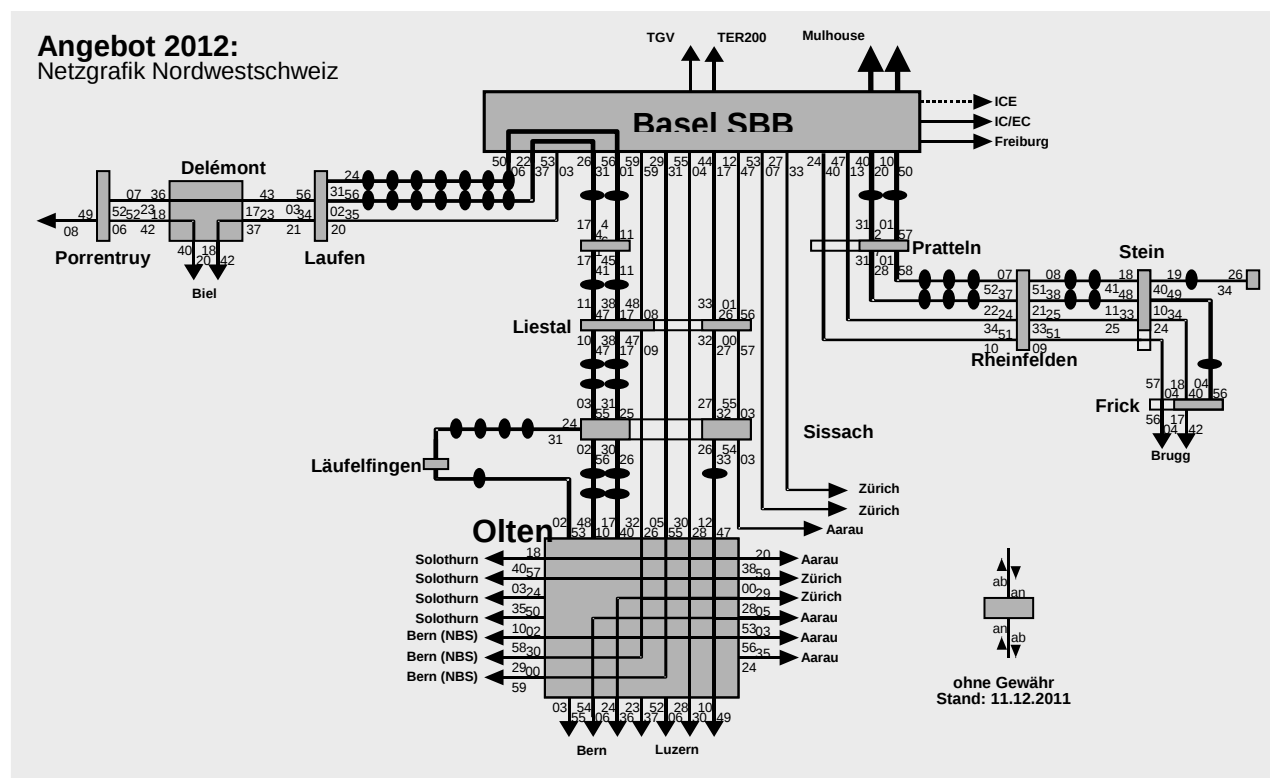


Abbildung 15: SBB-Angebot 2012, Netzgrafik Nordwestschweiz

Die wichtigsten Merkmale im Fernverkehrsangebot sind:

- Halbstundentakt IC nonstop Basel SBB - Zürich HB (- Chur) ganztägig
- Stundentakt IR Basel SBB - Liestal - Sissach - Aarau - Zürich HB - Chur
- Halbstundentakt IC Basel SBB - Bern - Interlaken/Brig/Mailand, stündlich Halt in Liestal
- Stundentakt IR Basel SBB - Luzern - Tessin
- Stundentakt IR Basel SBB - Liestal - Sissach - Gelterkinden - Olten - Zofingen - Luzern
- exakter Halbstundentakt im IR-Verkehr von Liestal und Sissach nach Basel SBB
- Stundentakt Basel SBB - Laufens - Delémont - Biel - Lausanne/Genf
- Halbstundentakt Basel SBB - Rheinfelden - Brugg - Baden - Zürich HB/Zürich Flughafen

In den Jahren 2014 - 2017 sind im Fernverkehr schweizweit einige Änderungen vorgesehen. Die bedeutendste Neuerung stellt die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels (GBT) per

Fahrplan 2017 dar. Gemäss den aktuellen Planungen beschränken sich die damit verbundenen Anpassungen auf die Weiterführung der Züge aus der Nordwestschweiz ab Luzern in Richtung Tessin. Auf die Fahrplanlage der Züge in der Nordwestschweiz selbst hat die Eröffnung des GBT keine Auswirkungen.

5.2 Angebotsausbauten

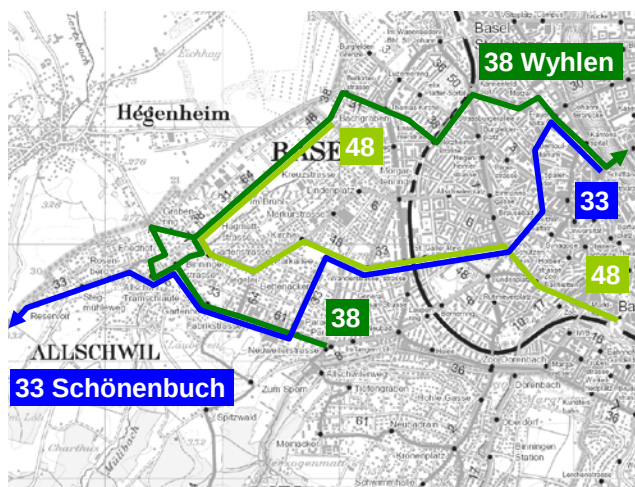
5.2.1 Neue Tramfahrzeuge für die BLT

Altersbedingt muss die Tramflotte der BLT ersetzt werden. Die erste Tranche der Trambeschaffung erfolgte in den Jahren 2011/12 in Zusammenhang mit der Taktverdichtung auf den Linien 10 und 17. Als Ersatzbeschaffung für Fahrzeuge aus den 60-er und 70-er Jahren wird bis 2016 die zweite Tranche der neuen Tango-Trams ausgeliefert. Durch die neuen Fahrzeuge wird der Abschreibungsaufwand vergrössert. Dadurch erhöht sich der Abgeltungsbedarf.

Mehrabgeltung pro Jahr	CHF 3'900'000
-------------------------------	----------------------

5.2.2 Neukonzeption der Buslinien in Allschwil

Mit Inbetriebnahme des 6. GLA per Dezember 2009 erfuhr das ÖV-Angebot in Allschwil grössere Änderungen. Als Direktverbindung zum Bahnhof Basel SBB wurde die Buslinie 48 neu eingeführt und die Buslinie 64 von Oberwil nach Allschwil ins Bachgrabengebiet verlängert. Aufgrund der Erfahrungen der ersten Betriebsjahre wurde die Führung der Buslinien in Allschwil überprüft. Die Neuorganisation der Linien gibt Antworten auf die Motion 2009/111 "Für eine bessere ÖV-Erschliessung von Allschwil".



Die Hauptmerkmale des neuen Buskonzepts sind:

Durchgehendes Angebot auf der Linie 48:

- **Buslinie 48:** Neu ganztägiger Betrieb und Samstagsangebot

Verlängerung der Linie 38:

- **Buslinie 38:** Verlängerung zur Neuweilerstrasse mit Anschluss an Tramlinie 8, neues Sonntagsangebot

Anpassung Linie 33:

- **Buslinie 33:** Verlängerung aller Kurse in den HVZ bis Letten

Abbildung 16: Neuer Verlauf der Buslinien in Allschwil

Obwohl die Buslinie 48 nur in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abends verkehrt, transportiert sie fast gleich viele Passagiere zwischen Basel und Allschwil wie die ganztägig verkehrende Buslinie 33. Die sehr erfolgreiche Linie soll deshalb zu einem ganztägigen Angebot ausgebaut werden, welches von Montag – Samstag angeboten wird.

Die Buslinie 33 wird in den Hauptverkehrszeiten bis Letten verlängert, um die ungleiche Auslastung zwischen den Kursen von Schönenbuch und ab Wanderstrasse zu dämpfen. Damit kann vorläufig auf den Einsatz von Gelenkbussen verzichtet werden.

Die gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt durchgeführte Studie "Tramnetz 2020", welche die Weiterentwicklung des Tramnetz untersuchte, schlägt eine Verlängerung der Tramlinie 8 bis Allschwil Letten vor. Durch die Verlängerung der Buslinie 38 bis zur Neuweilerstrasse, der heutigen Endhaltestelle der Tramlinie 8, kann ein Vorlaufbetrieb für diese

Tramverlängerung eingerichtet werden. Gleichzeitig kann mit dieser Verlängerung auch der Dorfplatz von Allschwil entlastet werden, wo keine Buslinie mehr endet. Die Buslinie 38 verkehrt zudem neu auch an Sonntagen und verbessert damit die Erschliessung des Gebiets Bachgraben, welches sonntags nun durch die Linien 64 und 38 jeweils im Halbstundetakts erschlossen wird.

Angebot		2013			2014		
		31/38	33	48	31/38	33	48
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	62	53 ¹⁾ / 53 ²⁾	30	62	53 ¹⁾ / 87 ²⁾	60
	Sa	60	40 ¹⁾ / 40 ²⁾	0	60	40 ¹⁾ / 78 ²⁾	60
	So	0	38 ¹⁾ / 38 ²⁾	0	28	38 ¹⁾ / 38 ²⁾	0
Mehrabgeltung pro Jahr					CHF 1'000'000*		
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)					CHF 0		

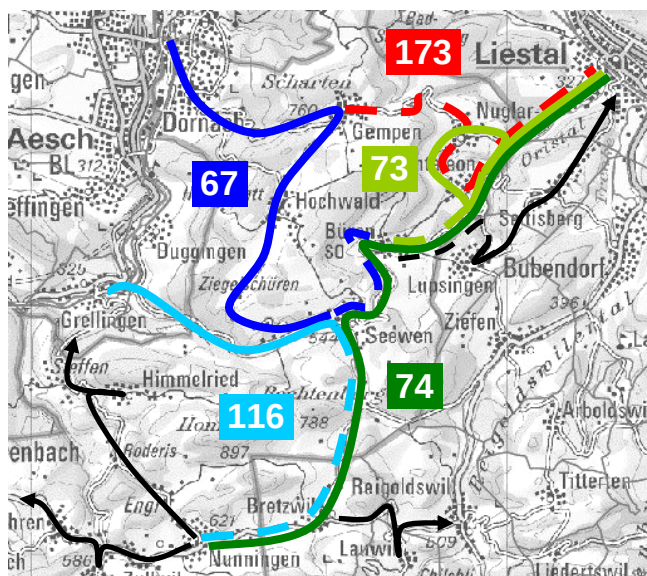
1) Abschnitt Schönenbuch - Letten

2) Abschnitt Letten - Wanderstrasse

*Als grenzüberschreitende BVB-Linien unterstehen die Buslinien 38 und 48 dem Staatsvertrag BVB/BLT und werden nicht über eine Leistungsvereinbarung abgegolten.⁶

5.2.3 Neukonzeption der Buslinien im Dorneckberg

Gemeinsam mit dem Kanton Solothurn wurde das Angebot im Bereich Dorneckberg zwischen Dornach, Liestal und Nunningen überprüft. Die bestehende Linie 67 verkehrt zwischen Dornach und Liestal, weist aber nur vereinzelte durchgehende Verbindungen auf und bedient grösstenteils nur Teilabschnitte der Linie. Es ergeben sich in Seewen zudem keine systematischen Anschlüsse zwischen der Linie 116 Nunningen – Grellingen, welche nur sehr schwach nachgefragt wird, und der Linie 67.



Die Hauptmerkmale des neuen Buskonzepts sind:

- **Buslinie 67:** Dornach-Arlesheim – Gempen – Hochwald – Seewen
- **Neue Buslinie 73:** Liestal – Nuglar-St. Pantaleon (– Büren SO)
- **Neue Buslinie 74:** Liestal – Büren SO – Seewen – Bretzwil – Nunningen
- **Buslinie 116:** Reduktion auf Grundangebot
- **Neue Buslinie 173:** Evtl. einzelne Direktkurse Liestal – Nuglar-St. Pantaleon – Gempen

Abbildung 17: Neuer Verlauf der Buslinien im Dorneckberg

Die Buslinie 67 verkehrt neu nur noch zwischen Dornach und Seewen und bindet die Gemeinden weiterhin an den Bahnhof Dornach an. Auf dem Abschnitt zwischen Seewen und Liestal verkehren neu die Linien 73 und 74. Die Linie 73 erschliesst die Gemeinde Nuglar-St. Pantaleon, Büren SO und Seewen werden neu von der Linie 74 bedient. Diese ermöglicht eine neue, direkte Verbindung zwischen Nunningen und Liestal. Alle drei Linien verkehren im Stundentakt, auf den Linien 67 und 73 wird das Angebot in den Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet.

⁶ SGS 480.1

Da die neue Linie 74 Bretzwil im Stundentakt erschliesst, kann das Angebot auf der Linie 116 reduziert werden. Im Abschnitt Nunningen – Seewen verkehrt sie nur noch zu den Hauptverkehrszeiten und bietet für Bretzwil somit einen Halbstundentakt an.

Noch in Diskussion ist eine zusätzliche Linie 173, die in den Hauptverkehrszeiten einzelne Direktverbindungen zwischen Gempfen und Liestal anbieten soll. Wird für diese Linie eine kostengünstige Lösung gefunden, ohne dass die Mehrabgeltungen für das Gesamtkonzept den unten aufgeführten Betrag übersteigen, wird sie ebenfalls in den 7. GLA aufgenommen.

Um das Konzept mit den vorgesehenen Anschlüssen zwischen den verschiedenen Linien umsetzen zu können, muss vorgängig in Seewen ein Busbahnhof errichtet werden. Dieser kann erst im Laufe des Jahres 2014 realisiert werden, weshalb das neue Buskonzept erst per Fahrplan 2015 umgesetzt werden kann.

Angebot		2013		2015			
		67	116*	67	73	74	116*
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	26	20	25	26	15	8
	Sa	21	14	19	18	13	0
	So	18	12	19	17	12	0
Mehrabgeltung pro Jahr				CHF 100'000			
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)				CHF 0			

*Anzahl Kurspaare im Abschnitt Nunningen - Bretzwil - Seewen

5.2.4 Erschliessung des Bruderholzspitals

Im 6. GLA wurden die Buslinien 47 und 58 neu eingeführt, um die Erschliessung des Bruderholzspitals zu verbessern. Mit den neuen Buslinien wurde das Bruderholzspital an die S-Bahnlinien aus dem Laufen-, Ergolz und Fricktal angeschlossen. Aus grossen Teilen des Kantons kann das Bruderholzspital dadurch mit einmaligem Umsteigen erreicht werden. Aus dem Laufental besteht die Möglichkeit in Münchenstein auf die Buslinie 58 umzusteigen oder beim Dreispitz auf die Buslinien 37 und 47. Aus dem Ergolz- und Fricktal besteht hingegen nur in Muttenz die Möglichkeit auf die Linie 47 zum Bruderholzspital zu gelangen.

Die Erfahrungen der ersten Betriebsjahre zeigen, dass die Linie 47 wesentlich bessere Frequenzen aufweist als die Buslinie 58. Auch aus dem Laufental wird eher die Umsteigemöglichkeit am Dreispitz auf die Linien 37 und 47 genutzt, als auf die Buslinie 58 in Münchenstein. Deshalb soll die Linie 47, welche heute von Montag-Freitag nur in den Hauptverkehrszeiten verkehrt, gestärkt werden. Gleichzeitig wird das Angebot der Linien 37 und 58 angepasst.

Auf der Linie 58 ist die Nachfrage sehr gering und sie erreicht den gemäss Angebotsdekret geforderten Kostendeckungsgrad von 25% nicht. Deshalb soll die Linie 58 eingestellt werden (vgl. Kapitel 5.3.2). Auf dem gemeinsamen Abschnitt der Linien 37 und 47 verkehrt neu hauptsächlich die Linie 47 anstelle der Linie 37. Die Linie 37 verkehrt grundsätzlich nur noch zwischen Aeschenplatz und Dreispitz und wird lediglich in den Hauptverkehrszeiten bis Bottmingen verlängert.

Damit wird das Bruderholzspital grundsätzlich durch die Linie 47 bedient und so die Anbindung an die S-Bahnen in Muttenz verbessert. Mit dem besseren Angebot auf der Linie 47 wird zudem auch das Entwicklungsgebiet Polyfeld ganztags an die S-Bahn in Muttenz angebunden.

Angebot		2013			2014		
		37*	47	58	37	47	58
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	77	29	28	28	72 ¹⁾ / 72 ²⁾	0
	Sa	38	38	28	0	72 ¹⁾ / 36 ²⁾	0
	So	38	38	20	0	72 ¹⁾ / 36 ²⁾	0
Mehrabgeltung pro Jahr für Linie 47					CHF 240'000		
Minderbelastung pro Jahr für Linie 58					Siehe Kapitel 5.3.2		
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)					CHF 0		

*Linie 37 nur Abschnitt Dreispitz - Bottmingen dargestellt

¹⁾ Abschnitt Bottmingen - St. Jakob

²⁾ Abschnitt St. Jakob - Muttenz

5.2.5 Ortsbus Pratteln

In Kapitel 3.2.3 wurde eine Erschliessungslücke im Bereich Pratteln Süd-West festgestellt. Diese Erschliessungslücke wird durch die neue Linie 79 des Ortsbusses Pratteln geschlossen.

Die Gemeinde Pratteln führte bereits per Dezember 2012 ein Ortsbussystem mit 2 Linien ein. Diese stellen die Erschliessung des Gewerbegebiets Grüssen, des Aquabasileas und des als Erschliessungslücke ausgewiesenen Bereichs Pratteln Süd-West sicher. An der Ortsbuslinie, welche die heutige Erschliessungslücke im Halbstundentakt bedient, beteiligt sich der Kanton mit 50% an den ungedeckten Kosten.

Angebot		2014
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	26
	Sa	26
	So	23
Mehrabgeltung pro Jahr		CHF 180'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)		CHF 0

5.2.6 Verlängerung der Buslinie 105 nach Gelterkinden

Mit den Reorganisationen im Bereich der Sekundarschulen besteht neu ein Bedürfnis für Schüler von Böckten nach Gelterkinden zu gelangen. Zwischen Böckten und Gelterkinden besteht heute keine Busverbindung. Mit dem Öffentlichen Verkehr muss ein Umweg über Sissach und Umsteigen auf die S-Bahn in Kauf genommen werden. Dieser Umweg ist zeitlich uninteressant und zudem auch nicht mit den Schulzeiten in Sissach und Gelterkinden kompatibel. Deshalb soll die Buslinie 105 von Sissach bis nach Gelterkinden verlängert werden.

In Gelterkinden wird jedoch nicht der Bahnhof angefahren, da es fahrplantechnisch nie möglich sein wird in Gelterkinden und Sissach Anschluss auf die Züge zu gewährleisten. Aufgrund der Ausrichtung der Pendler Richtung Basel, werden die Zugsanschlüsse weiterhin in Sissach angeboten. In Gelterkinden bildet deshalb die bestehende Bushaltestelle 'Post' den Endpunkt der Linie 105.

Mehrabgeltung pro Jahr	CHF 30'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)	CHF 250'000

5.2.7 Verdichtung des Angebots der Linie 10 im hinteren Leimental und Führung der Einsatztramlinie 17 über den Margarethenstich

Mit dem Doppelspurausbau im hinteren Leimental kann das Angebot auf der Tramlinie 10 in den Hauptverkehrszeiten bis Flüh zum 7.5-Minutentakt verdichtet werden. Im Kanton Basel-Landschaft wird sich das Angebot dadurch jedoch nicht verändern. Mit Einführung des neuen Angebots ist deshalb die Kostenteilung zwischen den Kantonen anzupassen. Durch den kleineren Anteil an den Gesamtkosten, fallen für den Kanton Basel-Landschaft deshalb keine wesentlichen Mehrkosten an.

Mit dem Margarethenstich wird eine direktere Verbindung aus dem Leimental zum Bahnhof Basel SBB geschaffen. Der Betrieb auf der neuen Tramstrecke, welche die Haltestellen Dorenbach und Margarethen miteinander verbindet, wird voraussichtlich erst nach Ablauf des 7. GLA aufgenommen.

Im Falle einer Inbetriebnahme während des 7. GLA, wird die Einsatztramlinie 17 aus dem Leimental über den Margarethenstich zum Bahnhof SBB geführt. Damit wird die Reisezeit zum Bahnhof SBB um rund 5 Minuten verkürzt.

Da sich die Leistungsmasse im Kanton Basel-Landschaft nicht verändert, hat die Angebotsverbesserung keine Auswirkungen auf die Abgeltungssumme.

5.2.8 Gewährleistung des Grundangebots auf der Buslinie 91

Die Gemeinde Liedertswil wird bisher von Montag - Freitag nur mit 8 Kurspaaren pro Tag bedient. Damit wird die gesetzlich vorgeschriebene Minimalbedienung um ein Kurspaar unterschritten. Auf Antrag der Gemeinde wird deshalb ein zusätzliches Kurspaar zwischen Reigoldswil und Waldenburg eingeführt, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

Angebot		2013	2014
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	19 ¹⁾ / 8 ²⁾	19 ¹⁾ / 9 ²⁾
	Sa	9 ¹⁾ / 3 ²⁾	9 ¹⁾ / 3 ²⁾
	So	9 ¹⁾ / 3 ²⁾	9 ¹⁾ / 3 ²⁾
Mehrabgeltung pro Jahr			CHF 20'000
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)			CHF 0

¹⁾ West-Ast: Bretzwil - Reigoldswil

²⁾ Ost-Ast: Reigoldswil - Waldenburg

5.2.9 Optimierung der Buslinie 92

Während des laufenden 6. GLA wurde die Buslinie 92 auf ausdrücklichen Wunsch der Gemeinde Bennwil nach Oberdorf verlängert. Dies ermöglichte eine direkte, umsteigefreie Verbindung zur Sekundarschule Oberdorf, ohne Umweg über Hölstein. Die Verlängerung wurde als Probetrieb kostenneutral eingeführt, indem die neuen Kurse nach Oberdorf bestehende Kurse nach Hölstein ersetzt haben.

Die Erfahrungen des ersten Betriebsjahres zeigen, dass die Gesamtnachfrage auf der Linie 92 zurückgegangen ist. Da die Pendler von Bennwil grösstenteils Richtung Liestal und Basel ausgerichtet sind, wird der Umweg über Oberdorf nicht akzeptiert. Deshalb wird das Angebot wieder auf die Hauptrelation Bennwil-Hölstein konzentriert. Durch das regelmässige und klar strukturierte Angebot nach Hölstein, steht ein attraktives Angebot zur Verfügung. Den Schülern kann der Umweg über Hölstein zugemutet werden, zumal sich dort die Züge der Waldenburgerbahn kreuzen und somit immer die Möglichkeit besteht sowohl Richtung Liestal als auch Richtung Oberdorf Anschluss herzustellen.

Angebot		2013	2014
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	13 ¹⁾ / 6 ²⁾	19 ¹⁾
	Sa	5 ¹⁾	5 ¹⁾
	So	3 ¹⁾	3 ¹⁾
Mehrabgeltung pro Jahr			CHF 0
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)			CHF 0

¹⁾ Nord-Ast: Hölstein - Bennwil

²⁾ Süd-Ast: Bennwil - Oberdorf BL

5.2.10 Optimierung der Buslinie 93

Die Buslinie 93 wurde im 6. GLA von Ramllinsburg nach Lausen und von Talhaus ins Gewerbegebiet Bubendorf Grüngen verlängert. Diese Anpassungen waren unterschiedlich erfolgreich. Deshalb wird das Angebot erneut optimiert.

An der erfolgreicheren Verlängerung nach Lausen wird festgehalten. Der Abschnitt Richtung Bubendorf Grüngen wurde jedoch sehr schlecht nachgefragt und wird deshalb aufgehoben. Stattdessen lassen sich mehr Verbindungen nach Lampenberg anbieten und die Anschlüsse auf die Waldenburgerbahn verbessern.

Angebot		2013	2014
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	17 ¹⁾ / 14 ²⁾ / 6 ³⁾	23 ¹⁾ / 13 ²⁾
	Sa	6 ¹⁾ / 6 ²⁾ / 6 ³⁾	7 ¹⁾ / 6 ²⁾
	So	3	3
Mehrabgeltung pro Jahr			CHF 0
Infrastruktur (Anteil Kanton, Investitionsrechnung, einmalig)			CHF 0

1) Süd-Ast: Lampenberg Dorf - Ramllinsburg Dorf

2) Nord-Ast: Ramllinsburg Dorf - Lausen Bahnhof

3) West-Ast: Ramllinsburg Dorf - Einkaufszentrum Bubendorf

5.2.11 Verworfenne Angebotsausbauten

Aufgrund politischer Vorstösse und verkehrlicher Entwicklungen wurden weitere Angebotsausbauten untersucht, die jedoch aus verschiedenen Gründen verworfen werden. Im Folgenden werden diese Untersuchungen kurz ausgeführt:

Busachse Liestal - Augst

Gleichzeitig mit Inkrafttreten des 7. GLA geht auch die Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal in Betrieb. Durch die neue Strasse ergibt sich eine Attraktivitätssteigerung für den MIV, weshalb untersucht wurde, ob sich das ÖV-Angebot auf dieser Achse ebenfalls verbessern lässt. Um auch im ÖV die Attraktivität entsprechend zu steigern und den Modal-Split zu erhalten müsste das Angebot zwischen Liestal und Augst verdichtet werden. Dies ist jedoch nur mit unproduktiven Fahrzeugumläufen möglich. Damit werden die Leistungen so teuer, dass ein Ausbau nicht zu rechtfertigen ist.

Busachse Laufen - Flüh - Allschwil

Die Verbindung von Laufen über den Challpass nach Flüh durch die Buslinie 113 wird nur an Sonn- und Markttagen angeboten. Diese Verbindungslücke zu schliessen erscheint interessant, insbesondere in Kombination mit einer ergänzenden Buslinie von Flüh via Biel-Benken direkt nach Allschwil. Die Untersuchungen haben jedoch gezeigt, dass das nötige Potential für eine solche Verbindung derzeit noch nicht vorhanden ist.

Busachse Sissach - Rheinfelden

Mit dem Postulat 2009/113 wurde der Regierungsrat gebeten zu prüfen, wie das Busliniennetz zwischen Sissach – Rheinfelden optimiert werden kann. Gemeinsam mit dem Kanton Aargau wurde untersucht, ob eine durchgehende Buslinie zwischen Sissach und Rheinfelden sinnvoll in das Busliniennetz integriert werden kann. Dabei hat sich gezeigt, dass eine neue Linie aufgrund der Zugsanschlüsse in Sissach im Abschnitt Magden – Rheinfelden fast zeitgleich verkehren würde wie die bestehende Buslinie 100. Aufgrund dieser Konkurrenzsituation und dem geringeren Potential als auf der bereits bestehenden Achse von Gelterkinden nach Rheinfelden ist eine weitere Linie nicht sinnvoll und wird verworfen.

Einsatztramlinie E11

In den Hauptverkehrszeiten sind Fahrzeuge der Tramlinie 11 sehr stark ausgelastet. Insbesondere die Kurse unmittelbar vor und nach den ersten, resp. letzten Kursen der Einsatztramlinie E11 weisen sehr hohe Fahrgastfrequenzen auf. Es wäre deshalb aus Gründen des Komforts wünschenswert, die Betriebszeiten der Einsatztramlinie E11 zu

verlängern und die Tramlinie 11 somit stärker zu entlasten. Aufgrund des geringen finanziellen Spielraums wird auf diese lediglich der Komfortsteigerung dienenden Angebotserweiterung verzichtet.

Busangebot Laufental

Mit der Inbetriebnahme des Kreisels in Zwingen per Mitte 2012 wurde ein Flaschenhals im Laufental eliminiert und die MIV-Situation - insbesondere für den Pendlerverkehr - massgeblich verbessert. Es darf davon ausgegangen werden, dass dadurch in einem gewissen Masse beim Pendlerverkehr ein Wechsel vom ÖV auf den MIV einsetzen wird.

Im Kontext dieser Situation wurde geprüft, inwiefern durch punktuelle Massnahmen beim Busangebot im Raum Laufental-Thierstein die Attraktivität des ÖV konkurrenzfähig gehalten werden könnte. Dabei zeigte sich, dass die Einrichtung einer direkten Linie Erschwil - Breitenbach - Laufen Reisezeit-Verbesserungen für einzelne Gemeinden bewirken. Aufgrund des geringen finanziellen Spielraums wird auf diese Angebotsmassnahmen verzichtet.

5.3 Sparmassnahmen

5.3.1 Kriterien für Leistungsreduktion

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 Linien mit grosser Abgeltungssumme das grösste Einsparpotential. Das Sparpotenzial wird aufgrund des folgenden Kriteriums eruiert:

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.

5.3.2 Sparmassnahmen durch Angebotsabbau

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

Aufheben der Buslinie 58

Die Buslinie 58 verbindet Münchenstein mit dem Bruderholzspital. In Münchenstein übernimmt sie zudem die Feinerschliessung der Quartiere zwischen den Tramlinien 10 und 11. Durch die beiden Tramlinien, die Buslinien 60 und 63 sowie die S-Bahn-Linie S3 werden die gemäss Angebotsdekret zu erschliessenden Gebiete bereits abgedeckt. Bezüglich Erschliessungsfunktion stellt die Buslinie 58 somit ein über die kantonalen Kriterien hinausgehendes Angebot dar. Auch die Verbindungsfunktion mit dem Bruderholzspital wird durch andere Angebote erfüllt. So besteht sowohl für Passagiere von der S-Bahn als auch den beiden Tramlinien die Möglichkeit, bei der Haltestelle Dreispitz auf die Buslinie 47 in Richtung Bruderholzspital umzusteigen (Kapitel 5.2.4). Einzig für Fahrgäste aus Münchenstein selbst bietet sie durch die Direktverbindung einen Vorteil. Auf eine solche Direktverbindung besteht jedoch kein Anrecht, eine Verbindung mit Umsteigen kann allen

Benutzern des öffentlichen Verkehrs zugemutet werden. Auf die Buslinie 58 kann deshalb verzichtet werden. Dadurch werden jährlich ca. CHF 850'000 eingespart.

Minderbelastung pro Jahr	CHF 850'000
---------------------------------	--------------------

Linie 63

Im Rahmen der Neukonzeption der Buslinien im Birseck wurde mit Inkrafttreten des 6. GLA die Linie 63 von Muttenz nach Dornach geführt und damit die Erschliessungslücke im Bereich Arlesheim Widen geschlossen. Die Nachfrage hat sich jedoch nicht wie erhofft entwickelt. Während zu Pendlerzeiten die Nachfrage angemessen ist, ist insbesondere am Wochenende die Auslastung der Busse ungenügend. In dieser Zeit kann die Tangentialverbindung zwischen Muttenz und Münchenstein auch durch die Linie 60 in Kombination mit der Tramlinie 10 angeboten werden. Insofern entsteht durch den Abbau des Angebots auf der Linie 63 keine Verbindungslücke. Auf den Betrieb an Sonntagen kann somit verzichtet werden, die Linie verkehrt neu nur noch von Montag-Samstag. Damit können jährlich ca. CHF 110'000 eingespart werden.

Angebot		2013	2014
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	28	28
	Sa	28	28
	So	20	0
Minderbelastung pro Jahr			CHF 110'000

5.3.3 Verlängerung der Lebensdauer der Fahrzeuge der Waldenburgerbahn

Neben den Spareffekten durch die Reduktion des Angebots kann der Finanzbedarf kurzfristig auch dadurch gesenkt werden, dass Neubeschaffungen von Fahrzeugen auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden. Durch neue Fahrzeuge steigen die Abschreibemittel, welche die Transportunternehmen dem Kanton in Rechnung stellen. Um diesen Kostensprung zu vermeiden, können ältere Fahrzeuge länger im Betrieb eingesetzt werden. Dadurch steigen zwar die Unterhaltskosten der Fahrzeuge leicht an, gesamthaft erfolgt jedoch ein geringer Anstieg der Kosten.

Die Beschaffung der neuen Fahrzeuge für die WB muss von 2014/2015 auf 2018 verschoben werden, da die bestehende Infrastruktur den Einsatz von neuen Fahrzeugen noch nicht zulässt. Während der Laufzeit des 7. GLA wird die Infrastruktur der WB jedoch für die Betriebsaufnahme von neuen Fahrzeugen ertüchtigt, um einen Ersatz des Rollmaterials per 2018 zu ermöglichen. Die bei der WB im Einsatz stehenden Fahrzeuge sind glücklicherweise noch nicht am Ende ihrer Lebensdauer angelangt und können während der Instandsetzung der Infrastruktur weiter betrieben werden. Dies führt vorübergehend zu einem leicht höheren Unterhalt, gesamthaft tritt aber gegenüber einer Neubeschaffung ein Spareffekt ein. Dies gilt jedoch nur solange, dass keine grösseren Revisionen nötig werden. Dies ist voraussichtlich ab 2018 der Fall, weshalb auf diesen Zeitpunkt ein Ersatz der Fahrzeuge anzustreben ist. Der Ersatz ist jedoch auch notwendig, um das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3) zu erfüllen. Um die Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge im Jahr 2018 (Beginn 8. GLA) sicherstellen zu können, wird die Waldenburgerbahn die Fahrzeugbeschaffung zudem schon während des 7. GLA auslösen.

6 Finanzen

6.1 Laufende Kosten

Auch in den nächsten vier Jahren stehen in der Region umfangreiche Erneuerungen im öffentlichen Verkehr bevor. Dies bleibt nicht ohne Folgen für die Abgeltungen der öffentlichen Hand. 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

Bei der Erstellung des Finanzprogramms des 7. GLA wurden zudem die Massnahmen gemäss Entlastungspaket 12/15 berücksichtigt. Darin wurden drei wesentliche Massnahmen im öffentlichen Verkehr vorgeschlagen, wobei die Massnahme BUD-1, das Angebot auf den Linien mit einem Kostendeckungsgrad von unter 30% um einen Drittel zu kürzen, vom Landrat abgelehnt und deshalb nicht in den 7. GLA aufgenommen wurde. Die Massnahme BUD-2 sieht eine Erhöhung der Tarife zur Ertragssteigerung in der Höhe von CHF 2.0 Mio. vor. Diese Massnahme wird im Finanzplan zum 7. GLA ausgewiesen und um eine zusätzliche Tarifierhöhung in der gleichen Höhe per 2016 ergänzt. Die Massnahme BUD-3, die Elimination der im 6. GLA berücksichtigten Teuerungsreserven, wurde bereits im Budget 2012 umgesetzt und ist somit bereits in den Referenzzustand 2012 eingeflossen.

Die geplanten Angebotsausbauten werden vollumfänglich durch Sparmassnahmen kompensiert. Hingegen können die teuerungsbedingten Mehrkosten voraussichtlich nicht vollumfänglich durch höhere Erträge ausgeglichen werden. Hinzu kommen zusätzliche Kosten in Folge von Erneuerungen und Anpassungen von Depotgebäuden (WB und Postauto AG) und der Betriebsleitstelle der BLT. Der grösste Kostenschub erfolgt aber aufgrund der Beschaffung weiterer Tango-Trams in den Jahren 2014 – 2016, was zu einer Erhöhung des Abschreibungsbedarfs führt. Um die steigende Nachfrage bewältigen zu können planen die SBB ab 2016 den Einsatz von zusätzlichen Flirt-Triebzügen auf den Linien der Regio-S-Bahn. Auch dies hat zusätzliche Kosten zur Folge, die nur teilweise durch Mehrerträge kompensiert werden können.

Neben dem Ersatz der alternden BLT-Tramflotte, 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 und die Waldenburgerbahn in der Kundenzufriedenheitsumfrage sehr tiefe Werte bekam. Die Umrüstung (Niederflureinstieg) ist mit einem umfangreichen Eingriff in die Fahrzeugstruktur möglich, aber sehr teuer. Zudem ist der Bestand an Reservefahrzeugen bei der WB knapp bemessen. Dies führte zu eingehenden Abklärungen zur Zukunft des Fahrzeugparks. Auch mit aufwändigen Grossrevisionen können die bestehenden konzeptionellen Mängel der Fahrzeuge nicht behoben werden. Entsprechend dieser Erkenntnisse plant die WB den Ersatz ihrer Flotte durch den Kauf von neuen Niederflur-Triebzügen in zwei Etappen. Auf Grund der vor der Inbetriebnahme von neuen Fahrzeugen notwendigen Ertüchtigung der Infrastruktur, wird der bereits im 6. GLA geplante Ersatz der Fahrzeuge jedoch verschoben und erst im Verlauf des 8. GLA umgesetzt.

Weitere Kostensteigerungen im Bereich des bestehenden Angebotes entstehen durch einen erhöhten Mittelbedarf im Bereich der Traminfrastruktur. Wie in Kapitel 3.1 dargestellt, werden die ungedeckten Kosten der Infrastruktur getrennt vom Regionalen Personenverkehr (dem eigentlichen Betrieb) offeriert und abgegolten. Diese Kosten erfahren aufgrund der notwendigen und teilweise bereits bewilligten Bauten und Sanierungen auf allen Linien der

BLT und der WB einen markanten Anstieg. Die Bauwerke werden zukünftig in der Abschreibungsrechnung der Transportunternehmungen erscheinen und belasten so die Rechnung. Der über die Infrastrukturabteilungen 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.

Die Teuerung im öffentlichen Verkehr kann aufgrund des hohen Anteils der Energiekosten nur bedingt mit der allgemeinen Teuerung verglichen werden. Wie die folgende Abbildung zeigt, sind die Dieselpreise in den letzten Jahren deutlich stärker angestiegen als die allgemeine Teuerung.

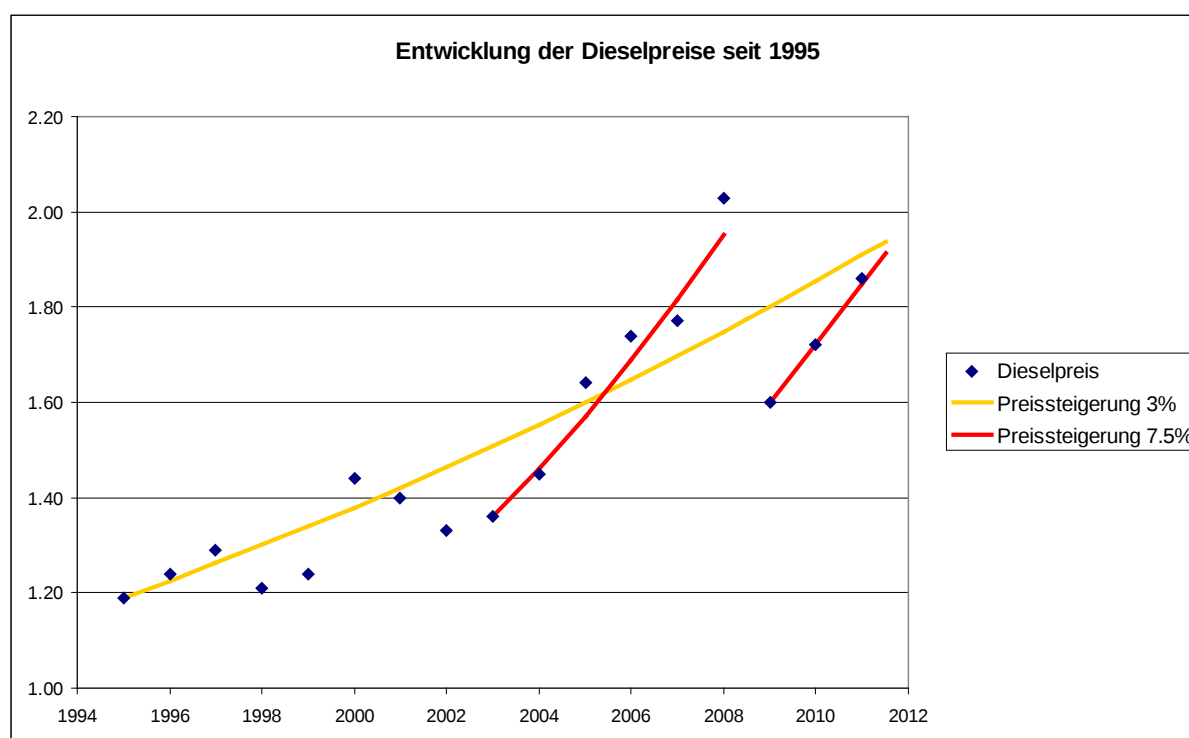


Abbildung 18: Entwicklung der Dieselpreise seit 1995 (Quelle: Bundesamt für Statistik)

Seit 1995 betrug die mittlere jährliche Preissteigerung beim Diesel ca. 3.0 %. Dies entspricht jedoch einem gemittelten Wert über 16 Jahre. Von 2003 bis 2008 erhöhte sich der Dieselpreis um ca. 7.5 % pro Jahr. Nach einem einmaligen Einbruch 2009 entwickelt sich der Dieselpreis seither wieder in der selben Grössenordnung.

Im Kapitel 4.7 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 steigenden Energiekosten 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 2.0 % pro Jahr.

Die nachfolgende Übersicht zeigt den erwarteten Mittelbedarf für den 7. GLA. Die detaillierte Darstellung sowie der Vergleich mit dem 6. GLA kann dem Anhang entnommen werden.

	2012 Mio. CHF (Referenz)	2014 Mio. CHF	2015 Mio. CHF	2016 Mio. CHF	2017 Mio. CHF
Kosten Angebot					
- status quo	55.5	58.3	59.5	60.9	62.7
- neues Rollmaterial		1.3	2.6	3.9	3.9
- neue Angebote		0.5	0.6	0.6	0.6
- Sparmassnahmen		-1.0	-1.0	-1.0	-1.0
- Tarifierhöhungen		-2.0	-4.0	-4.0	-4.0
Infrastrukturabgeltungen	7.3	9.0	10.8	11.6	13.5
Abgeltungen total	62.8	66.2	68.6	72.0	75.7
Abgeltungen Bund RPV	-16.2	-16.4	-16.5	-16.5	-16.6
Abgeltung Kanton brutto	46.6	49.8	52.1	55.5	59.2

Abbildung 19: Finanzprogramm, für Details siehe Anhang

Das Finanzprogramm zum 7. GLA berücksichtigt den im Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft eingestellten Aufwand für den öffentlichen Verkehr. Gemäss Finanzplan sind für die Jahre 2014 - 2016 im öffentlichen Verkehr folgende Ausgaben eingestellt:

	2014	2015	2016
6. GLA ÖV / Basis 7. GLA	52'450'000.00	52'450'000.00	52'450'000.00
Erhöhungen 7. GLA ÖV	3'840'000.00	8'180'000.00	9'790'000.00
Summe	56'290'000.00	60'630'000.00	62'240'000.00

Abbildung 20: Im Finanzplan eingestellte Mittel für den 7. GLA

In den Beträgen des Finanzplans ist neben dem Finanzprogramm zum 7. GLA zudem auch der Aufwand für die Linien der BVB im Kanton Basel-Landschaft enthalten. Für diese ist von einem jährlichen Aufwand in der Höhe von ca. CHF 6.5 Mio. auszugehen. Wird dieser Aufwand zum Finanzprogramm des 7. GLA addiert, entsprechen die Kosten den im Finanzplan eingestellten Mitteln.

6.2 Tarifpolitik

Im öffentlichen Verkehr gibt es eine Vielzahl von Tarifen und Angeboten für den nationalen und internationalen Verkehr. Für die im Regionalverkehr aktiven Transportunternehmen ist dabei vor allem die Angebotspalette des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) von Bedeutung. Mehr als zwei Drittel der erzielten Einnahmen stammen aus Abonnements (U-Abo) und 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.

6.2.1 Tarifverbund Nordwestschweiz TNW

Die Tarifhoheit obliegt dem Tarifverbund Nordwestschweiz. Die Form der Zusammenarbeit der Transport-Unternehmungen ist in der TNW-Vereinbarung vom 1. Januar 1990 festgehalten. Die Tarifpolitik ist demnach weitgehend von den Entscheiden der Transportunternehmen bezüglich der Tarifierung geprägt. Die Vollversammlung des TNW, in welcher sowohl die Transportunternehmen als auch die Kantone vertreten sind, stellt jedoch sicher, dass die Tarifpolitik des TNW im Einklang mit den kantonalen Finanzzielen steht.

6.2.2 Tarifentwicklung bisher

Die vergangenen drei Jahre waren durch eine sehr tiefe Teuerung geprägt. Die Jahresteuierung bewegte sich in den Jahren 2009 bis 2011 im Bereich von unter einem Prozent pro Jahr. Entsprechend entstand daraus seitens des TNW keine akute Notwendigkeit für regelmässige Tarifsteigerungen. Mit den umfangreichen Verbesserungen des Angebots mit dem 6. GLA erhöhte sich jedoch die Abgeltungssumme im öffentlichen Verkehr um über 10 %. An diesen Mehrkosten für das zusätzliche Angebot sollten auch die Nutzer beteiligt werden. Per Mitte 2010 resp. Anfang 2011 wurden die Preise für Monats- und Jahresabonnemente deshalb von CHF 67 auf CHF 70 erhöht.

Durch die vom Bund beschlossene Erhöhung der Trassenpreise für schienengebundene Verkehrsmittel erhöhen sich die Kosten im öffentlichen Verkehr ab 2013 erneut. Auch hier besteht die Absicht, die Nutzer anteilmässig an den höheren Kosten zu beteiligen. Deshalb wurde eine weitere Tarifierhöhung beschlossen. Per Mitte 2012 resp. Anfang 2013 werden die Preise für Monats- und Jahresabonnemente deshalb von CHF 70 auf CHF 73 erhöht.

6.2.3 Erwartungen an die zukünftige Tarifentwicklung

Aus kantonaler Sicht ist es wünschenswert, wenn die Tarife auch zukünftig mindestens im Ausmass der allgemeinen Teuerung angehoben werden. Ansonsten wird der durch den Staat an die Transportunternehmen zu leistende Betrag (Abgeltungen) laufend ansteigen. Gleichzeitig sollen auch die Mehrkosten für neue Angebote von den Kunden mitgetragen werden. Aus diesem Grund ist während des 7. GLA eine weitere Tarifierhöhung einzuplanen.

Als weiterer Treiber der ÖV-Kosten erweisen sich aber auch die steigenden 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 in Erwägung gezogen werden.

Abschliessend kann festgestellt werden, dass die Tarife im TNW weiterhin zu den günstigsten in der ganzen Schweiz zählen. Aus diesem Grund hat das U-Abo mit knapp 30% U-Abo Besitzer auch die höchste Verbreitung in der Bevölkerung im Vergleich zu anderen Tarifverbünden. Diesen Erfolg erkaufte sich die Region aber mit einem vergleichsweise tiefen Kostendeckungsgrad, d.h. mit einem vergleichsweise hohen Abgeltungsbedarf.

6.2.4 Tarifpolitische Ziele

Aufgrund der dargestellten Ausgangslage werden die folgenden tarifpolitischen Ziele formuliert:

- Die Tarife sind regelmässig im Rahmen der Teuerung anzupassen.
- Eine weitere Tarifierhöhung ist per 2015 einzuleiten, um die Mehrkosten der neuen Angebote anteilmässig an die Nutzer weiterzugeben.

6.3 Investitionen

Die Kantone, der Bund und die Transportunternehmungen schliessen sogenannte Leistungsvereinbarungen ab in welchen festgelegt wird in welcher Höhe sich der Bund und die Kantone an den Infrastrukturkosten der Transportunternehmungen beteiligen. Diese Leistungsvereinbarungen werden unter der Federführung des Bundes erarbeitet. Für den 7. GLA wird die Leistungsvereinbarung 2013 - 2016 ausschlaggebend sein. Die Leistungsvereinbarungen enthalten nebst den geplanten Erneuerungen und Ausbauten der Schienengebunden Infrastruktur auch den notwendigen Abschreibungsbedarf sowie die Kosten für den Betrieb der Infrastruktur. Die Kosten für den Betrieb und die Abschreibungen fliessen direkt in die Kostenzusammenstellung des GLA ein.

Da der Kanton Basel-Landschaft die Programmfinanzierung wie sie der Bund anwendet nicht kennt, werden die eigentlichen Investitionskosten objektbezogen und mit separaten Landratsvorlagen beschlossen und sind somit nur insofern Bestandteil dieses GLA als sich daraus der voraussichtliche Abschreibungsbedarf ergibt. In den Jahren 2014 - 2016 werden von den Transportunternehmungen jährlich Investitionen in Höhe von durchschnittlich gegen CHF 40 Mio. geplant (Brutto inkl. Bundesanteil). Der überwiegende Teil davon resultiert aus Instandsetzungs- und Erneuerungsarbeiten. Lediglich rund CHF 17 Mio. werden in den Ausbau der Bestehenden Infrastruktur investiert. Daraus abgeleitet ergibt sich eine Steigerung des Abgeltungsbedarfs für den Kanton Basel-Landschaft von jährlich rund CHF 1.5 Mio.

7 Ausblick

7.1 Bahn

Léman 2030

Im Fernverkehr planen die SBB die Umsetzung des Konzepts "Léman 2030". Vorgesehen ist ein Halbstundentakt am Jurasüdfuss, wodurch der ICN Basel – Laufen – Delémont – Biel – Genf möglicherweise um 30 Minuten gedreht wird.

Schienenanschluss des EuroAirport (EAP)

Derzeit laufen die Planungen für einen Schienenanschluss des EAP. Dieser soll per Ende des 7. GLA in Betrieb genommen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt ist ein Angebotskonzept zu erstellen, damit ein S-Bahnangebot im Viertelstundentakt zwischen dem EAP und Basel SBB angeboten werden kann.

Ausbau Regio-S-Bahn

Die Planung der Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel läuft über den gleichnamigen Landratskredit. Die notwendigen Infrastrukturausbauten für einen Viertelstundentakt im Kern der Agglomeration wurden ausgewiesen und Vorstudien für die verschiedenen Massnahmen ausgearbeitet. Bei den dringendsten Projekten werden derzeit die ersten Vorprojekte ausgelöst, damit die ersten Ausbauschritte in der Nordwestschweiz mit Zeithorizont 2025 umgesetzt werden können.

Herzstück

Ein Kernanliegen beider Basel ist der mit dem Projekt Herzstück vorgesehene Lückenschluss zwischen den S-Bahnsystemen der Schweiz, Deutschlands und Frankreichs. Damit können rasche und effiziente Durchmesserlinien ermöglicht und die Basler Innenstadt direkt mit der S-Bahn erreichbar gemacht werden. Das Vorprojekt für dieses Vorhaben soll nach der erfolgten Prüfung des Agglomerationsprogramms durch den Bund ausgelöst werden.

7.2 Tram

Tramnetzstudie 2020

In einer breit angelegten Studie wurde 2011 ein mögliches Liniennetz für das Tram in der Region Basel erarbeitet. Die dafür notwendigen Infrastrukturen wurden ermittelt und vorsorglich in das Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation integriert. Bis Ende 2012 wird in den beiden Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft die politische Entscheidungsfindung erfolgen. Ab 2013 werden unter Mithilfe der Transport-Unternehmen ein detailliertes Betriebskonzept und die Etappierung erarbeitet, sowie die Prüfung der Zweckmässigkeit und technischen Machbarkeit der Neubaustrecken vorgenommen.

Leimental

Mit der Inbetriebnahme des Margarethenstichs wird die Linie 17 in den Hauptverkehrszeiten ab Dorenbach via Margarethen – Bahnhof Basel SBB – Wettsteinbrücke nach Bad. Bahnhof verkehren. Die Betriebszeiten der Linie 17 sollen anschliessend schrittweise ausgedehnt werden. Längerfristig wird die Linie 17 entsprechend dem Vorschlag der Tramnetzstudie 2020 zu einer Ganztageslinie ausgebaut. Gleichzeitig ist die Option einer Expresstramlinie im Leimental vertieft zu prüfen.

Birseck

Die Linie E11 soll mittelfristig in die Linie 11 integriert werden. Verdichtungen auf Abschnitten der Linie 11 sollen nicht mehr als separate Kurse, sondern als Kurse der Linie 11 verkehren. Als möglicher Verdichtungsabschnitt ist Reinach Süd – Schifflände denkbar. Eine Verlängerung der Tramlinie ab Aesch bis Aesch Bahnhof stellt eine langfristige Option dar.

Waldenburgerbahn

Bei der Waldenburgerbahn stehen umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur an. Die Haltestellen werden während des 7. GLA behindertentauglich umgebaut und die gesamte Strecke für neue Fahrzeuge ertüchtigt, welche ab 2018 ausgeliefert werden.

7.3 Bus

Schnellbusse

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.

Schweizerhalle

Das grösste Arbeitsplatzgebiet des Kantons Basel-Landschaft, die Schweizerhalle, kann vor allem von Schichtarbeitenden nur schlecht 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.

8 Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeitsrelevante Landratsvorlagen sind mit dem Nachhaltigkeitskompass zu beurteilen. Das vom Regierungsrat eingesetzte Audit-Team hat die im 7. GLA geplanten Änderungen folglich einer Prüfung unterzogen, ob sie relevante Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung aufweisen:

"Relevanzprüfung"

Eine Anwendung des Nachhaltigkeitskompasses ist angebracht, wenn das Vorhaben mindestens drei der folgenden Relevanzkriterien erfüllt:

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

Das Auditteam ist mit dem am 27. August 2012 zu Verfügung stehenden Zahlenmaterial der Auffassung, dass nur das Relevanzkriterium "Grosse Anzahl Betroffene" erfüllt ist. Nach der Fehlerkorrektur ist mit der Kostendifferenz von knapp 50 Mio. Franken zwischen dem 6. GLA und dem 7. GLA ein zweites Relevanzkriterium "Hohe Aufwände für den Kanton" erfüllt.

Im Vorfeld des 6. GLA hat das Auditteam die Vorlage auf die Nachhaltigkeitswirkung untersucht. Nun einigt es sich darauf, wegen mangelnder Relevanz der Veränderungen zwischen dem 6. GLA und dem 7. GLA kein neues Audit durchzuführen. Die ÖV-Strategie des Kantons Basel-Landschaft ist konsolidiert, die Veränderung vom 6. GLA zum 7. GLA ergibt keine grundsätzlich neuen, relevanten Rahmenbedingungen für den Verkehrsmix und das ÖV-Angebot. Die positive Nachhaltigkeitswirkung der Staatsbeiträge an den Öffentlichen Verkehr sind unbestritten."

9 Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Mit Schreiben vom 18. September 2012 wurden alle 86 Gemeinden des Kantons, die Nachbarkantone Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura, den Bund, 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 2014 - 2017“ Stellung zu nehmen. Mit den Gemeinden wurden drei Verkehrskonferenzen durchgeführt (§ 12 Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs) mit dem Ziel, über die Grundlagen des GLA, die Grundzüge des Betriebsangebots und des Finanzprogramms zu informieren und allfällige Fragen im Hinblick auf die Vernehmlassung zu beantworten.

Insgesamt sind 79 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.

Kernaussagen

Grundsätzlich erfährt der Entwurf eine breite Zustimmung. Die Ziele und Stossrichtungen der Vorlage werden mehrheitlich unterstützt.

Die vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen werden klar unterstützt. Teilweise weisen die Nachbarkantone auf Schwierigkeiten bei der Umsetzung hin, die zu einer verzögerten Einführung des Angebots führen könnten. Sowohl von Gemeinden als auch von den Verbänden werden zusätzliche Angebotsausbauten gefordert.

Die Sparvorschläge werden von den Betroffenen teilweise stark bekämpft. Einzig der Abbau auf der Linie 63 wird mehrheitlich unterstützt. Insbesondere die Verzögerung der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für die Waldenburgerbahn wird jedoch von verschiedener Seite abgelehnt.

9.1 Gemeinden

An der Vernehmlassung beteiligten sich 53 Gemeinden. Gemäss Stellungnahme der Verbands Basellandschaftlicher Gemeinde VBLG schliessen sich diejenigen Gemeinden, welche keine eigene Stellungnahme eingereicht haben, der Vernehmlassung des VBLG an.

Der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden VBLG hat grundsätzlich keine Einwände gegen den Bericht, die allgemeinen Grundsätze und Zielsetzungen. Zu den Angebotsverbesserungen und Sparmassnahmen äussert sich der VBLG nicht, da diese durch die betroffenen Gemeinden beurteilt werden müssen.

Strategische Ziele (Kapitel 4)

Die sich zu dieser Frage äussernden Gemeinden haben grossmehrheitlich keine Einwände und tragen die strategischen Ziele mit. Ablehnend äussern sich einzig Bannwil, Wintersingen und Nussdorf.

Nussdorf und Wintersingen wünschen, dass nicht nur Linien mit Nachfragepotential ausgebaut werden, sondern auch alle zusammenhängenden Lebensräume mit einer Grössenordnung von rund 1000 Einwohnern mit einem Stundentakt bis 22h erschlossen werden sollen.

Lauwil und Münchenstein wünschen bei der Betrachtung der Grundversorgung auch die Berücksichtigung der Bevölkerungsstruktur (Alter) und mobilitätsbehinderter Fahrgäste (Spitäler).

Verankerung Busnetz im Kantonalen Richtplan

Die Verankerung des Busnetzes im Kantonalen Richtplan ist unbestritten. Vielen Gemeinden ist jedoch wichtig, dass Angebotsanpassungen auch ausserhalb der Planrevisionsintervalle, d.h. innerhalb eines Leistungsauftrags, flexibel und unbürokratisch möglich bleiben. Dem Angebotssegment Hauptangebot (Ersatz MIV) sei genügend Gewicht beizumessen um Engpässe gezielt sanieren zu können. Münchenstein wünscht die Aufwertung der Bahnhöfe und Umsteigeknoten und die Erschliessung von Gewerbe- und Industriegebieten von kantonaler Bedeutung.

Finanzziele 7. GLA

Den Finanzzielen stimmen die Gemeinden mehrheitlich zu. Bei Tarifierhöhungen soll die Zahlungsbereitschaft der Passagiere berücksichtigt werden, um keine Abwanderung zum MIV zu provozieren. Es wird befürchtet, dass bei einem Wegfall der U-Abo-Subvention und den dadurch steigenden Abgeltungen, der Kostendeckungsgrad einzelner Linien weiter sinkt, was jedoch nicht zu einer weiteren Angebotsreduktion führen darf.

Die sich negativ äussernden Gemeinden befürchten einen weiteren Angebotsabbau, vor allem auf wenig rentablen Linien im Grundangebot und eine sinkende Nachfrage aufgrund eines verteuerten Angebots. Das Grundangebot von 9 Kurspaaren/Tag soll für alle Gemeinden mittelfristig auf einen Stundentakt ausgebaut werden.

Qualitätsstrategie, Einführung Bonus/Malus-System für Regio-S-Bahn

Die Qualitätsstrategie und das Bonus/Malus-System für die Regio-S-Bahn werden von allen Gemeinden mitgetragen. Eine hohe Qualität steigert die Attraktivität des ÖV. Einzelne Gemeinden wünschen das System auch für Busangebote und nehmen auch die Besteller in die Pflicht, ein genügendes und realistisches Angebot zu bestellen.

Angebotsverbesserungen

Die Angebotsverbesserungen werden von den Gemeinden klar befürwortet. Einzelne Gemeinden bemängeln, von keinen Angebotsverbesserungen zu profitieren. Nussdorf und Wintersingen wünschen eine direkte Verbindung Sissach-Rheinfelden und eine generelle Angebotsverbesserung. Allschwil wünscht den Betrieb der Linie 48 auch am Sonntag. Weitere Ausbauwünsche haben Therwil, Reinach, Oberwil, Biel-Benken, Schönenbuch, Giebenach, Füllinsdorf, Arboldswil, Titterten, Liestal.

Die Gemeinden des Waldenburgertals weisen darauf hin, dass Liedertswil von Montag – Freitag nur mit 8 Kurspaaren pro Tag bedient wird und somit das gesetzliche Minimum von 9 Kurspaaren unterschritten wird.

Sparpotenzial

Die Realisierung des Sparpotentials wird von den Gemeinden weitgehend mitgetragen. Das Grundangebot soll mindestens erhalten bleiben und die kleinen Gemeinden weiterhin mit ÖV erschlossen bleiben. Der Kostendeckungsgrad dürfe nicht das einzige Entscheidungskriterium für eine Linienaufhebung sein.

Bennwil, Bubendorf, Hölstein, Lampenberg, Langenbruck, Liedertswil, Liestal, Niederdorf, Oberdorf, Ramlingen und Waldenburg unterstützen die verzögerte Beschaffung des neuen Rollmaterials für die WB nicht. Münchenstein wehrt sich gegen die Aufhebung der Linie 58 oder deren Abtretung an die Gemeinde und schlägt gemeinsam mit der BLT ein alternatives Betriebskonzept vor, mit welchem die Betriebskosten gegenüber heute halbiert werden könnten. Arlesheim und Muttenz unterstützen den Abbau der Linie 63 am Sonntag nicht, akzeptieren ihn aber.

Tarifpolitik

Die Gemeinden tragen die Tarifpolitik mit. Einzig der Ziel-Kostendeckungsgrad für ländliche Buslinien von 35% wird als zu hoch erachtet und weitere Linienaufhebungen werden befürchtet. Das Grundangebot muss unabhängig vom Kostendeckungsgrad erhalten bleiben. Andere Gemeinden fordern Angebote mit einem ungenügenden Kostendeckungsgrad auf das gesetzliche Minimum zu beschränken und mit dem eingesparten Geld die Tarife günstig zu halten bzw. das Angebot dort zu verbessern, wo entsprechende Nachfrage vorhanden ist. Das U-Abo soll aus Sicht einiger Gemeinden unbedingt als Einzonenabonnement beibehalten werden. Tarifierhöhungen müssen bedacht und ausreichend begründet sein und sich maximal im Rahmen der Teuerung bewegen.

9.2 Nachbarkantone und Bund

Basel-Stadt

Der Kanton Basel-Stadt weist darauf hin, dass die Angebotsausbauten auf Fachebene bereits abgestimmt wurden, alle grenzüberschreitenden Angebotsveränderungen jedoch nur umgesetzt werden können, wenn auch der Partnerkanton Basel-Stadt diese genehmigt. Weiter wird auf verschiedene notwendige bauliche Anpassungen, die zu Verzögerungen führen könnten, und den zusätzlichen Abstimmungsbedarf hinsichtlich dem vom Grossen Rat gewünschten Ausbau des Abendangebots am Wochenende hingewiesen.

Zur Aufhebung der U-Abo Subventionierung sollen die laufenden Untersuchungen und der Entscheid der TNW Vollversammlung abgewartet werden.

Der Kanton Basel-Stadt ist bereit, ein Bonus-/Malus-System mit zu entwickeln, welches das gesamte S-Bahn-System umfassen soll.

Solothurn

Die Aufhebung der U-Abo-Subvention und der entsprechenden Erhöhung der Abgeltungen wird vom Kanton Solothurn unterstützt. Der Kanton Solothurn hat diesen Schritt im Tarifverbund A-Welle bereits vollzogen und gute Erfahrungen damit gemacht.

Die Einführung einer Bonus-/Malus-Regelung muss aus Sicht des Kantons Solothurn im Detail zwischen den Bestellerkantonen der Regio-S-Bahn geklärt werden, er schliesst sich im Grundsatz jedoch dem Wunsch des Hauptbestellers BL an.

Bei der Umsetzung des Buskonzepts Dorneckberg weist Solothurn darauf hin, dass aufgrund des Zeitbedarfs für die Realisierung der Busumsteigeanlage Seewen eine Inbetriebnahme erst zum Fahrplan 2015 möglich ist. Mit dem Zuwarten der Realisierung einer Verbindung Laufen - Allschwil ist Solothurn einverstanden, ebenso mit dem Verzicht auf eine Direktlinie Erschwil - Laufen.

Aargau

Der Kanton Aargau ist ebenfalls an der Erarbeitung eines Bonus-/Malus-System interessiert. Bezüglich der Vergabe eines Bonus bestehen jedoch Bedenken, da sowieso eine hohe Qualität des Angebots erwartet wird. Hingegen sollte es allenfalls möglich sein, aufgrund von ungenügender Leistungserbringung einen Malus zu fordern.

Weiter unterstützt er die Bemühungen, die definierten Zielwerte bezüglich Kostendeckungsgrade pro Verkehrsmittel zu erreichen. Zudem hat der Kanton Aargau gemäss Mehrjahresprogramm ÖV 2013 das Ziel, eine kantonsinterne Harmonisierung der Verbünde anzustreben.

Jura

Bei der Erarbeitung eines Bonus-/Malus-System soll ein möglichst harmonisiertes Vorgehen bezüglich Kriterien und Finanzierung mit den Bestrebungen eines QMS des BAV angestrebt werden.

Weiter arbeitet der Kanton Jura auf einen schnellen Halbstundentakt Biel-Delémont-Basel mit ICN/RE hin, dessen Ausbaubedarf mit einem Viertelstundentakt Basel-Laufen abgestimmt werden muss.

Bundesamt für Verkehr BAV

Das BAV vertritt die Haltung, dass ein Bonus-/Malus-System in der Schweiz in absehbarer Zeit noch nicht flächendeckend eingeführt werden kann. Diesbezügliche Anfragen wird das BAV im Einzelfall prüfen. Die derzeitige Praxis gegenüber der Umsetzung von Bonus-/Malus-Systemen ist jedoch restriktiv.

9.3 Verkehrsunternehmen

BLT Baselland Transport AG

Die BLT begrüsst die strategischen Ziele und die Verankerung des Busnetzes in Form von Funktionsachsen im Richtplan. Die BLT unterstützt die Erhöhung der Effizienz der im öV eingesetzten Mittel und steht der Aufhebung der U-Abo Subventionen positiv gegenüber, da so die Kostenwahrheit erhöht und der administrative Aufwand beim TNW und den Gemeinden reduziert werden kann. Tarifmassnahmen erfordern Konsens unter den Partnern.

Ein Bonus-/Malus-System für die Regio-S-Bahn wird als prüfenswert erachtet. Wichtig ist, dass der Bonus resp. Malus an Kriterien gemessen wird, welche von den TUs auch beeinflusst werden können. Beim Busverkehr wäre Pünktlichkeit kaum anwendbar, da kein Einfluss auf Staulagen besteht.

Bei den Angebotsverbesserungen unterstützt die BLT die Anpassungen bei den Linien 17, 37/47, 92, 93 und 105. Die verworfene Verlängerung der Betriebszeiten der Linie E11 wird bedauert.

Der Verzicht auf das Sonntagsangebot der Linie 63 wird unterstützt. Für die Linie 58 wird ein alternatives Betriebskonzept gemeinsam mit der Gemeinde Münchenstein vorgeschlagen.

Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)

Die BVB sind mit den strategischen und finanziellen Zielen des GLA einverstanden. Bei der Qualitätsstrategie stehen die BVB Bonus/Malus Zahlungen aufgrund gemessener Pünktlichkeit skeptisch gegenüber, da im Agglomerationsverkehr zahlreiche Einflussfaktoren (Stau, Baustellen) kaum durch die TU beeinflusst werden können.

Die Angebotsverbesserungen, insbesondere die Führung der Linie 38 bis Neuweilerstrasse als Vorläuferbetrieb zur Verlängerung der Tramlinie 8 und die Stärkung des Umsteigeknotens Letten, werden begrüsst.

PostAuto Nordschweiz

PostAuto Nordschweiz ist grundsätzlich mit dem Inhalt des GLA einverstanden. Für die verworfene Busachse Sissach-Rheinfelden wird eine Finanzierung durch die Gemeinden angeregt.

Autobus AG Liestal AAGL

Die AAGL ist mit den strategischen Zielen einverstanden und unterstützt die Verankerung des Busnetzes im Richtplan. Dabei soll unbedingt darauf geachtet werden, dass auch danach gehandelt wird („Achsen wo der öffentliche Verkehr optimal fliessen kann“) und es nicht bei einem blossen Eintrag bleibt.

Bei den Finanzzielen weist die AAGL darauf hin, dass auch strukturelle Veränderungen zu einem Ertragsrückgang führen können (z.B. neue S-Bahn Haltestelle, neue Schulzuteilungen) und Verringerungen des Kostendeckungsgrades ohne massiven Angebotsabbau möglich bleiben müssen.

Die Angebotsverbesserungen werden begrüsst, von Sparmassnahmen ist die AAGL nicht betroffen.

Bei der Tarifpolitik wird darauf hingewiesen, dass die Tarifoheit bei den Transportunternehmungen liegt und diese Ziele weder für AAGL noch TNW bindend sind.

Schweizerische Bundesbahnen SBB

Die SBB unterstützen die Einführung eines Bonus-/Malus-Systems auf der Regio-S-Bahn und erachten es als Anreizsystem zur Sicherstellung einer hohen Qualität für die Kunden und als Basis zur Förderung eines gemeinsamen Geschäftsverständnisses.

WB Waldenburgerbahn AG

Die WB beantragt, die Beschaffung einer ersten Serie neuer Fahrzeuge wie ursprünglich geplant in den 7. GLA 2014 - 2017 aufzunehmen. Mindestens das Auslösen der Bestellung innerhalb des 7. GLA muss gewährleistet sein. Die WB braucht die Sicherheit und Verlässlichkeit, die neuen Fahrzeuge im Rahmen der gemeinsamen Strategieplanung Kanton BL / Waldenburgerbahn zeitgerecht beschaffen zu können.

Das Tal und die Fahrgäste brauchen auf absehbare Zeit moderne Fahrzeuge, die auch über eine höhere Energieeffizienz verfügen. Durch unklare Termine müssten das Unterhalts- und Revisionskonzept angepasst und die Ausschreibungsunterlagen später aufwändig aktualisiert werden.

9.4 Parteien, Verbände, Andere

FDP. Die Liberalen Baselland

Die FDP ist mit der Vorlage einverstanden und trägt die strategischen Ziele, die Verankerung des Busnetzes im Richtplan, die Finanzziele und die Qualitätsstrategie mit. Bei den Angebotsverbesserungen fehlen Angaben zum voraussichtlichen Kostendeckungsgrad. Die FDP sieht weiteres Sparpotential. Bei der Tarifpolitik soll neben der vorgeschlagenen Anpassung an die Teuerung auch Angebotsverbesserungen entsprechend berücksichtigt werden.

Die Verschiebung der bereits im 6. GLA enthaltenen Rollmaterialbeschaffung für die WB erachtet die FDP weder als effizient noch zielführend, da ein laufender Prozess unterbrochen werden soll. Die FDP beantragt daher, dass mindestens das Auslösen der Bestellung innerhalb des 7. GLA 2014-2017 gewährleistet sein muss.

Evangelische Volkspartei (EVP)

Die EVP ist mit der Vorlage einverstanden und trägt die strategischen Ziele, die Verankerung des Busnetzes im Richtplan, die Finanzziele und die Qualitätsstrategie mit. Die Angebotsverbesserungen werden wohlwollend zur Kenntnis genommen. Die Realisierung

des Sparpotentials wird nicht unterstützt. Die Fahrzeuge der WB sollen so bald als möglich beschafft werden, insbesondere wegen der markant besseren Energieeffizienz neuer Fahrzeuge.

Einer Zonierung des U-Abo würde die EVP nicht zustimmen. Weiter ist der EVP ein wichtiges Anliegen, dass Gelterkinden einen 2. Schnellzugshalt bekommt und sich der Regierungsrat dafür weiterhin vehement einsetzt.

Grüne BL

Die Grünen sind mit der Vorlage einverstanden und tragen die strategischen Ziele, die Verankerung des Busnetzes im Richtplan, die Finanzziele und die Qualitätsstrategie mit. Ebenso entsprechen die Angebotsverbesserungen, insbesondere der Ortsbus Pratteln, den Vorstellungen der Grünen. Den Sparmassnahmen wird zugestimmt. Bei der Tarifpolitik wird die Zonierung des U-Abo abgelehnt. Weiter fordern die Grünen die Aufnahme des Flugzughalts in Pratteln und die Aufnahme der Entwicklungsgebiete (Tramverlängerung Salina Raurica) in den 8. GLA.

Sozialdemokratische Partei (SP)

Die SP stimmt den strategischen Zielen grossmehrheitlich zu, gibt jedoch zu bedenken, dass sich die Auslastung einer schwach frequentierten Linie durch eine Ausdünnung weiter verschlechtern kann. Die Verankerung des Busnetzes im Richtplan wird eher nicht unterstützt, da die Befürchtung überwiegt, dass Angebotsanpassungen dadurch weniger flexibel umsetzbar wären.

Die SP glaubt nicht an die Wirksamkeit eines Bonus-/Malus-Systems und lehnt eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads über die Tarife ab. Eine solche würde dem Ziel "Erhöhung Modal Split" entgegenwirken. Auch die Ablösung der Subventionierung des U-Abo und eine Zonierung unterstützt die SP nicht.

Die Angebotsausbauten werden begrüsst, von den Sparmassnahmen wird jedoch nur der Abbau auf der Linie 63 mitgetragen.

Die SP Münchenstein äussert sich ablehnend zu den Sparmassnahmen auf der Linie 58.

Christlichdemokratische Volkspartei (CVP)

Die CVP ist grundsätzlich mit den strategischen Zielen einverstanden, sie sollen jedoch noch vermehrt mit den Nachbarkantonen abgestimmt werden. Die Verankerung des Busnetzes im Richtplan wird unterstützt, die Flexibilität des Netzes muss jedoch gewährleistet bleiben. Mit den Finanzzielen ist die CVP im Grundsatz einverstanden. Die Aufhebung der U-Abo Subventionierung darf jedoch keine direkte finanzielle Auswirkung auf die Kunden haben. Das Bonus-/Malus-System wird begrüsst.

Die Angebotsverbesserungen werden im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten als angemessen betrachtet. Den vorgeschlagenen Sparmassnahmen steht die CVP kritisch gegenüber. Es sollen anstelle von Aufhebung ganzer Buslinien vermehrt betriebliche Optimierungen vorgenommen werden. Die Verzögerung der Beschaffung neuer Fahrzeuge für die Waldenburgerbahn um weitere vier Jahre muss überdacht werden, die Neubeschaffung erachtet die CVP als dringlich.

Die CVP unterstützt die Tarifpolitik und erachtet es als selbstverständlich, dass sich der Nutzer an den höheren Kosten beteiligt. Eine allfällige Zonierung des U-Abos würde die CVP nicht akzeptieren.

Grünliberale Partei (GLP)

Die GLP ist grundsätzlich mit den strategischen Zielen einverstanden. Ziel sei die Erschliessung des ganzen Kantons mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot. Tendenziell stellt die GLP seit einigen Jahren fest, dass das Angebot im stadtnahen, dicht besiedelten unteren Teil des Baselbiets ausgebaut und im ländlichen, weniger dicht besiedelten oberen Teil des Baselbiets abgebaut wird. Nicht in jedem Fall ist diese strikte Ausrichtung nach Angebot und Nachfrage richtig. Insbesondere kleine Gemeinden benötigen hier Ausnahmen von dieser Regelung, da diese die Vorgaben aufgrund der geringen Einwohnerzahl und der daraus folgenden ebenfalls geringen Zahl an ÖV-Benutzern nie werden erfüllen können.

Die GLP steht hinter dem Verlagerungsziel der Alpeninitiative und will die Güter von der Strasse auf die Schiene bringen. Bei einem Bonus-/Malus-System der S-Bahn Basel sollte es möglich sein, internationale Güterzüge gegenüber der S-Bahn zu bevorzugen. Wichtig bei der Priorisierung ist, dass der S-Bahn ermöglicht wird, die Anschlüsse an Busse sicherzustellen und Verspätungen durch Abwarten eines Anschlusszuges möglich bleiben, um die Transportkette sicherzustellen.

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV)

Die IGöV erachtet den 7. GLA lediglich als Fortsetzung des bestehenden Angebots. Insbesondere die Umsetzung der Planungen für den Ausbau des Tramnetzes 2020 und die Realisierung des Herzstücks der Regio-S-Bahn sollen vorangetrieben werden. Im GLA werden die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Langfristprojekte vermisst. Die Qualitätsstrategie und Finanzziele werden unterstützt, ebenso die Sparmassnahmen (mit Ersatzmassnahmen im Ortsbereich Münchenstein).

ProBahn

ProBahn Schweiz, Sektion Nordwestschweiz ist mit dem weitgehend abbaufreien 7. GLA zufrieden. Die Zweckmässigkeit eines Bonus-/Malus-System wird angezweifelt. Auf der S9 sollen bei Unterbrüchen auf der Hauenstein-Basislinie der Bahnersatz mit Bussen auf der S9 als Malus eingeordnet und der Linienrechnung der S9 gutgeschrieben werden. Die Tarife sollen der Teuerung angepasst werden können, die Tarifpolitik muss aber in Abstimmung mit der Kaufkraftentwicklung der Bevölkerung erfolgen. Insbesondere sollen die öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zum MIV (motorisierter IV) nicht benachteiligt werden.

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Der VCS unterstützt die Vorlage und schlägt weitere Angebotsausbauten vor. Die Finanz- und Tarifziele werden abgelehnt, insbesondere sind die angestrebten Kostendeckungsgrade zu hoch. Beim Bonus-/Malus-System solle darauf geachtet werden, dass die Transportketten zu verspäteten Anschlusslinien und dem Fernverkehr sicher gestellt bleiben. Die Sparmassnahmen werden bedingt mitgetragen, der Bahnhof Münchenstein soll weiterhin von einem Bus bedient werden und für die WB neues Rollmaterial während dem 7. GLA beschafft werden.

Standortförderung Waldenburgertal

Aufgrund der grossen Bedeutung und Akzeptanz der Waldenburgerbahn beantragt die Standortförderung Waldenburgertal ein unbedingtes Festhalten an der Ersatzbeschaffung einer ersten Serie neuer Fahrzeuge, mit dem Ziel, dass mindestens das Auslösen der Bestellung innerhalb des 7. GLA gewährleistet ist. Dies gibt auch Sicherheit und

Verlässlichkeit, dass die erste Tranche des neuen Rollmaterials spätestens im Jahre 2020 installiert sein wird.

Verein für umweltgerechte Bahn, Itingen

Der Verein ist überzeugt, dass mit dem vorliegenden Leistungsauftrag weiterhin ein gutes, leicht erweitertes öffentliches Verkehrsnetz in der Nordwestschweiz angeboten wird. Folglich sind auch allfällige Mehrkosten zu akzeptieren.

10 Parlamentarische Vorstösse

Diese Vorlage gibt Antwort auf die folgenden parlamentarischen Vorstösse:

Postulat [2009/111](#) von Elisabeth Schneider-Schneiter betreffend "Eine bessere ÖV-Erschliessung von Allschwil"

Das am 23. April 2009 eingereichte und am 22. April 2010 überwiesene Postulat lautet:

"Der kantonale Richtplan wurde am [26. März 2009](#) durch den Landrat gutgeheissen. Mit dem Richtplan gibt es erstmals eine Gesamtverkehrsschau, die das Ziel verfolgt, die Mobilität auf umweltfreundliche und energieeffiziente Verkehrsmittel zu verlagern, d.h. den Öffentlichen Verkehr zu fördern. Die Vorlage über den 6. generellen Leistungsauftrag für den Öffentlichen Verkehr ist in der landrätlichen Bau- und Planungskommission in Bearbeitung. Der Entscheid im Landrat wird noch vor den Sommerferien 2009 erwartet. Der 6. GLA ist ab Dezember 2009 gültig und sieht einen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Landschaft vor. Die Direktverbindung von Allschwil zum Bahnhof SBB Basel wird ohne konkreten Lösungsvorschlag im 6. GLA erwähnt. Mit der dynamischen Entwicklung des Gewerbegebiets Bachgraben in Allschwil ist eine direkte Verbindung zum Bahnhof SBB zwingend erforderlich. Bereits heute bietet das Bachgrabengebiet 4'000 Arbeitsplätze; bis im Jahr 2020 dürften es gegen 7'000, im Endausbau sogar 10'000 sein.

Aus diesem Grunde beantragen wir, dass die Regierung beauftragt wird, für den Raum Allschwil eine ÖV-Strategie auszuarbeiten, die folgende Ausbaustufen beinhaltet:

- 1. Kurzfristige Massnahmen (Direkte Busverbindung zum Bahnhof)
Allschwil muss eine umsteigefreie Verbindung zum Bahnhof SBB erhalten. Auf Beginn des 6. Generellen Leistungsauftrages ist eine geeignete Direktverbindung zum Bahnhof SBB unter Einbezug des Bachgrabengebiets mit Bussen zu realisieren.*
- 2. Mittelfristige Massnahmen (Direkte Tramverbindung zum Bahnhof)
Der Vollausbau des Gewerbegebiets Bachgraben sieht 10'000 Arbeitsplätze vor. Im Gebiet der Ziegelei Gruben sind mittelfristig insgesamt rund 400 bis 500 Wohneinheiten geplant. Vor diesem Hintergrund ist zusätzlich zur heutigen Tramerschliessung in die Innenstadt - Messe Basel - Bad. Bahnhof (Linie 6), eine Tramerschliessung ins linksufrige Bachgrabengebiet zu prüfen.*

Die ÖV-Gesamtstrategie für den Raum Allschwil soll die kurz-, mittel- und langfristige realisierbaren Lösungen aufzeigen. Die räumliche Entwicklung von Allschwil ist mit einzubeziehen. Die Investitions- und Betriebskosten sind abzuschätzen."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die kurzfristige Forderung einer direkten Busverbindung zwischen Allschwil und dem Bahnhof Basel SBB wurde bereits im 6. GLA erfüllt. Durch den Ausbau zu einer Ganztageslinie wird dieses Angebot mit dem 7. GLA weiter ausgebaut (Kapitel 5.2.2). Als Mittelfristige Massnahme wird als zweite Forderung eine direkte Tramverbindung zwischen dem Gewerbegebiet Bachgraben und dem Bahnhof vorgeschlagen. Im Rahmen der Tramnetzoptimierung wurde die Weiterentwicklung des gesamten regionalen Tramnetzes

untersucht. Eine Tramverlängerung in das Gewerbegebiet Bachgraben wurde dabei mittelfristig nicht als notwendig erachtet. Mit den Buslinien 31/38, 48, 64 ist das Gebiet auch mittelfristig ausreichen mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossen.

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

Postulat [2009/113](#) von Hanspeter Wullschleger betreffend "Optimierung des Busliniennetzes Sissach – Rheinfelden"

Das am 22. April 2009 eingereichte und am [22. April 2010](#) überwiesene Postulat lautet:

"Erfreulicherweise bekennt sich der Kanton Basel-Landschaft immer wieder zu einem guten öffentlichen Verkehr. Die wachsende Zahl an Fahrgästen zeigt, dass das Angebot auch vermehrt genutzt wird. Gemäss Vernehmlassungsentwurf für den 6. generellen Leistungsauftrag soll das Bus- und Tramangebot im unteren Baselbiet deutlich verbessert werden. So sollen neue Buslinien die Gemeinden untereinander besser verbinden und nicht erschlossene Gebiete neu in das ÖV-Netz integriert werden. Leider sind für die Gebiete im oberen Baselbiet keine grossen Ausbauschritte vorgesehen. Nur an wenigen Stellen soll das Busnetz ergänzt werden. Auf mehreren Linien droht sogar ein Abbau des Angebots.

Dabei gibt es auch im oberen Baselbiet Gemeinden und Ortsteile mit einer ungenügenden ÖV-Erschliessung. Gleiches gilt für die benachbarten Gebiete im Kanton Aargau. Mit einem attraktiven Angebot könnten insbesondere in den Gemeinden zwischen Sissach und Rheinfelden zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. Durch eine koordinierte Planung sollte es möglich sein, gemeinsam mit dem Kanton Aargau, kostengünstig neue, attraktive Verbindungen zwischen diesen Gemeinden anzubieten.

Aufgrund dieser Überlegungen soll der Regierungsrat gemeinsam mit dem Kanton Aargau eine Optimierung des Liniennetzes im Gebiet zwischen Sissach und Rheinfelden prüfen. Insbesondere sollen mehr direkte Fahrten zu den regionalen Zentren angeboten und der Anschluss an das Bahnnetz sichergestellt werden."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Gemeinsam mit dem Kanton Aargau wurde eine direkte Busverbindung Sissach – Rheinfelden geprüft. Einen wesentlichen Nutzen generiert diese Verbindung einzig für die Gemeinde Wintersingen, welche besser Richtung Fricktal angebunden würde. Für Reisende von Sissach würde sich die Linie bereits nicht mehr auszahlen, da die Verbindung mit der S-Bahn über Pratteln zeitlich attraktiver ist. Eine neue Linie würde zudem die Buslinie 100 konkurrenzieren und dort zu Einnahmeausfällen führen. Für zwei parallele Buslinien ist das Fahrgastpotential jedoch nicht hoch genug. Die bestehende Linie erschliesst mehr Potentiale und weist deshalb einen höheren Nutzen auf. Eine neue Linie wird deshalb abgelehnt.

Das Postulat kann abgeschrieben werden.

Motion [2009/126](#) der Petitionskommission des Landrates betreffend "Direkte Busverbindung vom Bruderholzspital zum Bahnhof Basel SBB"

Die am 7. Mai 2009 eingereichte und am [28. Mai 2009](#) überwiesene Motion lautet:

"Täglich gelangen über 2'000 Mitarbeitende des Kantonsspitals Bruderholz, des Universitäts-Kinderspitals beider Basel/Standort Bruderholz, der Externen Psychiatrischen Dienste sowie eine grosse Zahl Besucher und Patienten aufs Bruderholz, wo insgesamt 430 Spitalbetten zur Verfügung stehen. In einigen Jahren wird das Akutgeriatriezentrum eröffnet, mit dem die Bettenzahl verdoppelt und die Mitarbeitendenzahl auf fast 3'000 erhöht werden wird.

Mit dem öffentlichen Verkehr ist der Spitalstandort zwar per Dezember 2009 ab den S-Bahnhöfen Muttenz, Münchenstein und Basel-Dreispietz sowie ab dem ÖV-Knoten Bottmingen direkt, jedoch ab Basel SBB, dem wichtigsten Bahnhof der Region, nur mit Umsteigen zu erreichen. Eine grosse Anzahl Personen – insbesondere Mitarbeitende – kommt mit dem Auto aufs Bruderholz, da momentan die Erreichbarkeit des Spitals mit dem ÖV zu umständlich und zu zeitaufwändig ist.

Direkte Verbindungen steigern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs massiv. Es gibt gute S-Bahn- und Fernverkehrs-Verbindungen von Deutschland (Wiesental, Freiburg), von Frankreich, vom Laufental/Delsberg, von Rheinfelden/Frick und vom Oberbaselbiet zum Bahnhof Basel SBB. Mit einer direkten und schnellen Busverbindung von Basel SBB zum Bruderholzspital könnten viele Personen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr bewegt werden.

Der Bedarf nach dieser neuen Busverbindung ist eindeutig; sie muss schon vor der Umsetzung des 7. Generellen Leistungsauftrags für den öffentlichen Verkehr (2014-2017) realisiert werden. Deshalb braucht es nun einen politischen Auftrag für die neue Buslinie – je schneller er erteilt wird, desto früher setzt die (mit Basel-Stadt gemeinsam vorzunehmende) Planung ein.

Der Regierungsrat wird aufgefordert,

alles Notwendige zu veranlassen, d.h. die entsprechende Planung und die nötigen Verhandlungen mit Basel-Stadt rasch einzuleiten, damit innert der nächsten vier Jahre eine direkte, möglichst schnelle Bus-Verbindung vom Spitalstandort Bruderholz zum Bahnhof Basel SBB in Betrieb genommen werden kann."

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Im Rahmen der Optimierung der Erschliessung des Bruderholzspitals wurde auch eine direkte Busverbindung vom Bahnhof SBB zum Bruderholzspital geprüft. Während der Planungen zeigten sich jedoch verschiedene Schwierigkeiten. So steht auf dem Centralbahnplatz kein Raum für eine zusätzliche Bushaltestelle zur Verfügung. Eine Buslinie müsste deshalb vom Bahnhofeingang Gundeldingen zum Bruderholzspital geführt werden. Von dort aus sind grundsätzlich 3 Varianten für eine direkte Buslinie zum Bruderholzspital denkbar:

- Mit einer direkten Linienführung durch das Bruderholzquartier kann das Spital am schnellsten erreicht werden. Diese Linienführung lässt aufgrund der Dimensionen der Strassen jedoch nur einen Betrieb mit einem Kleinbus zu. Für die Erschliessung eines Kantonsspitals stellt dies keine zukunftsfähige Lösung dar.
- Eine östliche Linienführung kann zunächst der Tramlinie 16 bis zum Jakobsberg folgen, um anschliessend entlang der Buslinien 37 und 47 zum Bruderholzspital zu

gelangen. Damit werden diese Linien konkurrenziert und um kein markantes Überangebot geschaffen müsste eine der bestehenden Buslinien aufgehoben werden.

- Eine weitere Alternative besteht mit einer westlichen Busverbindung über den Margarethenstich um von Bottmingen zum Bruderholzspital zu gelangen. Hiermit wird die geplante Tramlinie über den Margarethenstich direkt konkurrenziert. Zudem ist die Verbindung nur dann attraktiv, wenn der Knoten Bottmingen nicht bedient wird. Damit kann ein beträchtliches Potential nicht abgeholt werden.

Die untersuchten Varianten erscheinen allesamt nicht zweckmässig. Stattdessen soll die bestehende Buslinie 47 von MuttENZ zum Bruderholzspital ausgebaut werden. Von diesem Ausbau profitieren nicht nur Reisende aus dem Ergolz- und Fricktal zum Bruderholzspital, auch das Entwicklungsgebiet Polyfeld wird damit besser an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Die Motion kann abgeschrieben werden.

Postulat [2009/153](#) von Sarah Martin betreffend "Verbessertes Angebot am ÖV-Knotenpunkt Gelterkinden"

Das am 28. Mai 2009 eingereichte und am [17. Juni 2010](#) überwiesene Postulat lautet:

"Fünf Buslinien verkehren ab Bahnhof Gelterkinden. Dieser dient damit nicht nur den EinwohnerInnen der Standortgemeinde, sondern als ÖV-Knotenpunkt auch allen PendlerInnen, welche aus den vierzehn umliegenden Baselbieter Gemeinden sowie aus den angrenzenden Aargauer und Solothurner Gemeinden mit dem ÖV zur Arbeit oder in die Schule fahren. Insgesamt umfasst das Einzugsgebiet weit über 15'000 Personen.

Die meisten PendlerInnen, welche nach Basel reisen, bevorzugen für ihren Arbeitsweg den Schnellzug, welcher rund einen Drittel schneller ist als die Regio-S-Bahn. Da bis heute Gelterkinden aber nur mit einem Schnellzughalt pro Stunde bedient wird, weichen immer mehr Leute nach Sissach aus, wo sie ein besseres Bahnangebot haben (zwei Schnellzüge pro Stunde und Direktverbindung nach Zürich). Dieses Ausweichen nach Sissach kann keine Lösung sein. Gelterkinden braucht einen zweiten Schnellzughalt.

Die Situation ist im Moment sehr unbefriedigend, da immer mehr PendlerInnen nach Sissach ausweichen und dafür auf das Auto angewiesen sind. So wird unnötiger Mehrverkehr in den mit Durchgangsverkehr ohnehin schon stark belasteten Gemeinden Gelterkinden und Böckten generiert. Mit der Verlängerung der Buslinie Sissach-Böckten bis zum Bahnhof Gelterkinden könnte diese Situation provisorisch verbessert werden. Heute fährt der Bus von Sissach nach Böckten und wendet nur wenige hundert Meter vor dem Bahnhof Gelterkinden.

Ein weiteres Problem besteht am Knotenpunkt Gelterkinden seit der Schliessung des Bahnschalters. Seit einigen Jahren verkauft in Gelterkinden das AVEC Personal Billette. Das Angebot ist allerdings sehr eingeschränkt und umfasst wenig mehr, als das, was man auch am Billettautomat beziehen kann. So werden zum Beispiel keine Billette ins Ausland verkauft und auch andere Angebote der SBB können nur beschränkt genutzt werden. Ausserdem ist das AVEC Personal oft überfordert mit der zusätzlichen Aufgabe, welche natürlich nicht der eigentlichen Ausbildung einer/s Detailhandelsangestellten entspricht.

Der Regierungsrat wird darum eingeladen,

- 1. auf den nächstmöglichen Zeitpunkt, als Übergangslösung bis der zweite Schnellzughalt in Gelterkinden Realität ist, einen provisorischen Betrieb mit verlängerter Buslinie nach Gelterkinden Bahnhof (mit Anschluss in Sissach an den IR Zürich-Basel) einzurichten.*
- 2. bei den SBB erneut einen zweiten Schnellzughalt in Gelterkinden zu fordern, damit dieses überfällige Angebot in naher Zukunft provisorisch, spätestens aber mit dem nächsten Leistungsauftrag definitiv eingeführt werden kann.*
- 3. bei der SBB darauf hinzuwirken, dass am ÖV-Knotenpunkt Bahnhof Gelterkinden wieder ein vollständiges, einem Bahnschalter entsprechendes, Angebot für die ÖV-Benutzer/innen zur Verfügung gestellt wird."*

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Mit der Verlängerung der Buslinie 105 von Böckten nach Gelterkinden wird eine wesentliche Forderung des Postulats erfüllt. Die Linie wird jedoch nicht zum Bahnhof Gelterkinden geführt, da dort keine Anschlüsse auf andere Buslinien oder die Bahn angeboten werden können. Aus diesem Grund wird das Potential des Endpunktes im Dorfzentrum von Gelterkinden höher eingeschätzt.

Bei den SBB setzt sich der Regierungsrat regelmässig vehement dafür ein, dass in Gelterkinden ein zweiter Schnellzughalt eingerichtet wird. Dieser ist jedoch erst möglich, wenn auch im Fernverkehr neues Rollmaterial mit besseren Beschleunigungswerten zur Verfügung steht.

Das Postulat 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.).
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. ⁷
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.

⁷ § 11 des Angebotsdekrets, SGS 483.1

12 Abkürzungsverzeichnis

AAGL	Autobus AG Liestal
ARPV	Verordnung des Bundes über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, SR 745.16
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen
BLT	Baselland Transport AG
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EAP	EuroAirport
FABI	Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur
GBT	Gotthard-Basistunnel
GLA	Genereller Leistungsauftrag
HPL	Hauptstrasse H2 Pratteln - Liestal
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
STEP	Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TG	Transportgesetz, SR 742.40
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TU	Transportunternehmen
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, 5. Februar 2013

Im Namen des Regierungsrates
die Präsidentin: Pegoraro

der Landschreiber: Achermann

Beilage

羊 Anhänge 14, inkl. Originalplan Netz der öffentlichen Verkehrsmittel

羊 Entwurf Landratsbeschluss

14 Anhang

14.1 Zusammenstellung der "ÖV-Linien und deren Zuordnung"

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"							
Linie	Betreiber	Angebotsbereich ¹⁾	Angebot 2012 Anzahl Kurspaare ²⁾			Kosten- ckungsgrad ³⁾ 2012	
			Mo - Fr	Sa	So		
Normalspurlinien:							
S3	Basel - Laufen	SBB	A	44	41	41	49%
S3	Basel - Olten	SBB	A	42	40	40	56%
S9	Sissach - Olten	SBB	A	21	18	18	20%
S1	Basel - Frick/Laufenburg	SBB	A	45	40	40	50%
Tram - und Schmalspurlinien:							
10	Basel - Dornach	BLT	A	145	130	101	63%
10	Basel - Therwil	BLT	A	147	134	105	87%
	Therwil - Flüh/Rodersdorf	BLT	A	85	85	100	
17	Basel - Ettingen	BLT	A	41	39	0	94%
11	Basel - Aesch	BLT	A	147	128	94	110%
E11	Basel - Reinach Süd	BLT	A	21	0	0	
19	Liestal - Waldenburg	WB	A	47	35	30	46%
Buslinien:							
37	Bottingen - Aeschenplatz	BLT	A	79	38	38	52%
47	Bottingen - Muttenz	BLT	A	29	38	38	45%
58	Münchenstein - Bruderholzspital	BLT	B	28	28	20	18%
60	Biel-Benken - Schweizerhalle	BLT	A	71	68	51	50%
61	Allschwil - Oberwil	BLT	B	52	37	16	35%
62	Biel-Benken - Dornach-Arlesheim	BLT	B	43	30	0	39%
63	Dornach-Arlesheim - Muttenz	BLT	B	28	28	20	30%
64	Arlesheim - Allschwil	BLT	A	63	40	39	39%
65	Pfeffingen - Dornach-Arlesheim	BLT	B	48	27	14	40%
68	Flüh - Aesch	PAG	B	31	18	14	22%
69	Flüh - Mariastein - Burg (- Laufen)	PAG	B	25	20	16	30%
70	Liestal - Reigoldswil	AAGL	A	47	36	33	68%
71	Liestal - Reigoldswil	AAGL	B	14	9	4	33%
72	Liestal - Lupsingen - Büren	AAGL	A	35	29	18	43%
75	Frenkendorf - Füllinsdorf	AAGL	B	67	34	24	
76	Lausen - Liestal	AAGL	B	38	38	24	51%
78	Lausen - Liestal - Frenkendorf	AAGL	B	37	35	25	

1) A=Hauptangebot, B=Grundangebot (gemäss Angebotsdekret); Stand 2011

2) Regangebot gemäss Fahrplan 2012

3) Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Offerten

Zusammenstellung "ÖV-Linien und deren Zuordnung"									
Linie	Betreiber	Angebotsbereich ¹⁾	Angebot 2012 Anzahl Kurspaare ²⁾			Angebot 2012 Anzahl Kurspaare ²⁾			Kostendeckungsgrad ³⁾ 2012
			Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So	
Buslinien (Fortsetzung):									
80	Aeschenplatz - Liestal	AAGL	B			38	37	25	55%
81	Aeschenplatz - Liestal	AAGL	A			35	34	26	49%
83	Pratteln - Liestal	AAGL	A			30	30	13	39%
91	Bretzwil - Reigoldswil	BLT	B			19	9	9	20%
	Reigoldswil - Waldenburg	BLT	B			8	3	3	
92	Hölstein - Bennwil	BLT	B			13	5	3	17%
93	Lampenberg - Lampenberg Station	BLT	B			17	6	3	17%
	Ramlinsburg - Lausen	BLT	B			14	6	3	
94	Waldenburg - Balsthal	PAG	B			27	22	17	34%
100	Gelterkinden - Rheinfelden	PAG	A			36	30	22	39%
101	Gelterkinden - Wegenstetten	PAG	B			9	5	3	27%
102	Gelterkinden - Kienberg	PAG	A			30	23	22	28%
103	Gelterkinden - Oltingen	PAG	B			23	15	13	29%
104	Gelterkinden - Zeglingen	PAG	B			23	16	10	24%
105	Sissach - Böckten	BLT	B			14	9	9	21%
106	Sissach - Wintersingen	BLT	B			13	13	10	37%
107	Sissach - Eptingen	BLT	A			40	22	18	58%
108	Sissach - Thürnen	BLT	B			23	17	16	40%
	Thürnen - Wittinsburg	BLT	B			15	9	0	
109	Rümlingen - Häfelfingen	BLT	B			12	0	0	37%
111	Laufen - Nunningen	PAG	A			38	30	26	41%
112	Laufen - Kleinfützel	PAG	A			31	19	16	35%
	Kleinfützel - Roggenburg	PAG	B			9	6	6	
113	Laufen - Flüh	PAG	B			0	0	4	75%
114	Laufen - Bärschwil	PAG	B			26	17	16	30%
115	Zwingen - Erschwil - Passwang	PAG	A			35	32	17	37%
116	Grellingen - Bretzwil - Nunningen	PAG	B			20	14	12	20%
117	Grellingen - Himmelried - Nunningen	PAG	B			22	15	12	19%
118	Laufen - Liesberg	PAG	B			21	15	13	28%
119	Laufen - Zwingen - Nenzlingen	PAG	B			15	7	7	23%
123	Roggenburg - Delémont	PAG Jura	B			10	7	5	13%

1) A=Hauptangebot, B=Grundangebot (gemäss Angebotsdekret); Stand 2011

2) Regelangebot gemäss Fahrplan 2012

3) Ganze Linien inkl. ausserkantonale Abschnitte gemäss Offerten

14.2 Zusammenstellung Finanzprogramm für den 7. GLA

	2012 CHF (Referenz)	2014 CHF	2015 CHF	2016 CHF	2017 CHF
Angebot status quo	55'450'000	58'320'000	59'500'000	60'870'000	62'690'000
neues Rollmaterial	0	1'300'000	2'600'000	3'900'000	3'900'000
neue Angebote	0	470'000	570'000	570'000	570'000
Buskonzept Dorneckberg			100'000	100'000	100'000
Verdichtung Linie 47		240'000	240'000	240'000	240'000
Ortsbus Pratteln		180'000	180'000	180'000	180'000
Verlängerung Linie 105		30'000	30'000	30'000	30'000
Ausbau Linie 91		20'000	20'000	20'000	20'000
Sparmassnahmen	0	-960'000	-960'000	-960'000	-960'000
Aufheben Linie 58		-850'000	-850'000	-850'000	-850'000
Verzicht Sonntagsangebot Linie 63		-110'000	-110'000	-110'000	-110'000
Tarifierhöhungen	0	-2'000'000	-4'000'000	-4'000'000	-4'000'000
Infrastrukturabgeltungen	7'290'000	8'980'000	10'760'000	11'620'000	13'500'000
Abgeltungen total	62'740'000	66'110'000	68'470'000	72'000'000	75'700'000
Abgeltungen Bund RPV	-16'230'000	-16'400'000	-16'450'000	-16'500'000	-16'550'000
Abgeltung Kanton brutto	46'510'000	49'710'000	52'020'000	55'500'000	59'150'000

14.3 Plan über das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel im Kanton Basel-Landschaft

siehe Beilage

Landratsbeschluss

über die Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014 - 2017

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Dem Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2014 - 2017 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 5.1).
 - 2.2 Die Linienführung gemäss Plan (siehe Beilage 14.3).
 - 2.3 Die Tarifpolitik gemäss den tarifpolitischen Zielen (siehe Kapitel 6.2.4).
 - 2.4 Die Weiterführung des bisherigen Angebotes und die Ergänzungen gemäss den in Kapitel 5.2 aufgeführten, geplanten Änderungen.
 - 2.5 Die Realisierung der Sparmassnahmen (siehe Kapitel 5.3).
 - 2.6 Das Finanzprogramm mit folgenden Beträgen an die Abgeltung der ungedeckten Kosten:
2014: 49'800'000 CHF
2015: 52'100'000 CHF
2016: 55'500'000 CHF
2017: 59'200'000 CHF
3. Der Regierungsrat wird ermächtigt, mit der SBB ein Bonus/Malus System zur Qualitätssicherung einzuführen.
4. Der Regierungsrat wird beauftragt, den Richtplan um die Verkehrsebene Busnetz zu ergänzen.
5. Überwiesene Postulate
 - 5.1 Postulat [2009/111](#) von Elisabeth Schneider-Schneiter betreffend "Eine bessere ÖV-Erschliessung von Allschwil" wird abgeschrieben.
 - 5.2 Postulat [2009/113](#) von Hanspeter Wullschleger betreffend "Optimierung des Busliniennetzes Sissach – Rheinfelden" wird abgeschrieben.
 - 5.3 Motion [2009/126](#) der Petitionskommission des Landrates betreffend "Direkte Busverbindung vom Bruderholzspital zum Bahnhof Basel SBB" wird abgeschrieben.
 - 5.4 Postulat [2009/153](#) von Sarah Martin betreffend "Verbessertes Angebot am ÖV-Knotenpunkt Gelterkinden" wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: