



4. Genereller Leistungsauftrag 2001 - 2005



Trendbericht 2005

über die Benutzung des öV-Angebotes
im Kanton Basel-Landschaft



Herausgeber:

*Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft
Amt für Raumplanung, Abteilung öffentlicher Verkehr*

Redaktion:

Lukas Haldemann, InnoTix GmbH

Fotos:

SBB (Titelseite), Andreas Wittwer (S. 18), BLT (S. 22), Lukas Haldemann (alle anderen)

Statistiken:

TNW, BVB, BLT, AAGL, Postauto Nordwestschweiz, ASE, SBB, aöV

Juni 2006

Inhaltsübersicht

1. Zusammenfassung	Seite 4
2. Ausgangslage	Seite 5
3. Trendentwicklung 2001 - 2005	Seite 6
3.1 Nationaler Verkehr und Bahn2000	Seite 7
3.2 Regio-S-Bahn	Seite 8
3.3 Vorortslinien	Seite 10
3.4 Buslinien	Seite 12
3.5 Wochenend-Nachtangebot	Seite 16
3.6 Weitere Entwicklungen	Seite 18
4. Finanzen	Seite 19
4.1 Abgeltungen 2001 - 2005	Seite 19
4.2 Entwicklung der U-Abo-Verkäufe	Seite 20
5. Ausblick	Seite 22

1. Zusammenfassung

Mit dem 4. Generellen Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr konnten im Juni 2001 verschiedene Angebote wesentlich verbessert werden. Diese wurden von den Fahrgästen erfreulich gut aufgenommen:

- Die Einführung der "Blauen Linie" S3 der Regio-S-Bahn (Laufen-Basel-Olten) im Halbstunden-Takt brachte zwischen Basel und Laufen eine Nachfragesteigerung von 63%, zwischen Basel und Olten nahm die Nachfrage bis 2004 um 41% zu, im Jahr 2005 waren die Fahrgastzahlen auf der Regio-S-Bahn wegen attraktiverer Interregio-Verbindungen allerdings wieder rückläufig.
- Die Führung der Vorortslinien 10 und 11 über den Bahnhof Basel SBB ("EuroVille") brachte der Linie 11 von Aesch nach Basel 22% mehr Fahrgäste, auf der Linie 10 stiegen die Frequenzen auf dem Abschnitt Dornach-Basel um 4% und um 13% zwischen Ettingen und Basel.
- Die Neuausrichtung des Busangebotes im Birseck/Leimental (Linien 60/63/64) mit der schnellen Tangentialverbindung Bottmingen-Münchenstein brachte eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen.
- Die Etablierung des Wochenend-Nachtangebotes im Baselbiet entspricht ebenfalls einem Bedürfnis. Pro Betriebsnacht nutzen - mit grossen saisonalen Schwankungen - im Schnitt rund 600 Personen die Nachtzüge und Nachtbusse für eine sichere Heimkehr.
- Die Einführung der Regionalbuslinie 80 (Basel-Pratteln-Liestal), die Erschliessung der Einkaufszentren Pratteln Grüssen, die Verlängerung der Buslinie 38 nach Allschwil und die neue Umsteigehaltestelle Schaulager wurden ebenfalls gut angenommen.

Finanzen Obschon mit dem 4. Generellen Leistungsauftrag das Angebot erweitert wurde, konnten die Abgeltungen an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs sehr stabil bei rund CHF 27.5 Mio. pro Jahr gehalten werden. Die Abgeltungen pro nachgefragten Personenkilometer sanken in den letzten drei Jahren, während der durchschnittliche Verkehrsertrag pro gefahrenen Personenkilometer anstieg. Dies ist auf die gesteigerte Produktivität der Transportunternehmen, die Streichung schlecht genutzter Angebote sowie auf Mehreinnahmen zurückzuführen. Die Zahl der verkauften U-Abos im Kanton Basel-Landschaft stieg um 12% seit dem Jahr 2000.

Jahr 2005 Das Jahr 2005 war geprägt von vielen lokalen Anpassungen durch den grossen Fahrplanwechsel der SBB, der auch der Region Basel viele Verbesserungen brachte. Dabei nahm insbesondere auf den Fern- und S-Bahnzügen die Nachfrage deutlich zu, während die Frequenzen auf den Zubringerlinien zu den Bahnhöfen eher stagnierten.

2. Ausgangslage

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft hat am 5. April 2001 den "4. Generellen Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr" einstimmig verabschiedet und damit einen eigentlichen "Quantensprung" im öffentlichen Verkehr der Region Basel ermöglicht.

Mit dem Fahrplanwechsel vom 10. Juni 2001 konnten daraufhin neue Angebote eingeführt und bestehende Angebote z.T. wesentlich verbessert werden. Die wichtigsten Verbesserungen waren:

*Verbesserung
2001*

- Einführung der "Blauen Linie" S3 der Regio-S-Bahn (Laufen-Basel-Olten) im Halbstunden-Takt
- Führung der Vorortslinien 10 und 11 über den Bahnhof Basel SBB ("EuroVille")
- Neuausrichtung des Busangebotes im Birseck/Leimental (Linien 60/63/64)
- Einführung der Regionalbuslinie 80 (Basel-Pratteln-Liestal)
- Verlängerung der Buslinie 38 nach Allschwil (Erschliessung Bachgrabengebiet)
- Etablierung eines Wochenend-Nachtangebotes

Zusätzlich wurde das bestehende Systemangebot weiterentwickelt und den aktuellen Bedürfnissen angepasst (Fahrplanverdichtungen).

Die Gültigkeit des 4. Generellen Leistungsauftrags erstreckte sich bis Ende 2005. Der vorliegende Bericht soll nun die Entwicklung des Markterfolges der neu eingeführten Angebote über die Jahre 2001 bis 2005 gesamthaft darstellen und deren Nachhaltigkeit untersuchen.

Weiter fokussiert der Bericht auf die Entwicklungen im Jahr 2005, wo folgende Anpassungen und Verbesserungen aufgrund der Inbetriebnahme der ersten Etappe der Bahn2000 umgesetzt wurden:

*Optimierungen
2005*

- Erschliessung des Gewerbegebiets Grüssen (Gemeinde Pratteln) mit dem öffentlichen Verkehr
- Verlängerung der Linie 61 nach Oberwil Hüslimatt
- Neukonzeption des Regionalbus Liestal, Lausen, Frenkendorf, Füllinsdorf (Linien 75-78)
- Neuausrichtung der Buslinien 83 und 84 im Raum Pratteln-Augst

3. Trendentwicklungen 2001-2005

Steigende Nachfrage

Nachfolgend sollen die Marktentwicklungen der wichtigsten, im Rahmen des 4. Generalen Leistungsauftrages beschlossenen Angebotsverbesserungen dargestellt werden. Die Daten basieren auf den periodisch erhobenen Fahrgastzählungen, welche auch für die Einnahmenverteilung im Tarifverbund Nordwestschweiz TNW verwendet werden, sowie auf weiteren Statistiken der Transportunternehmen.

Generell kann festgestellt werden, dass die 2001 umgesetzten grossen Angebotsverbesserungen zu einem überdurchschnittlichen Nachfragewachstum geführt haben. Insbesondere die Führung der Tramlinien 10 und 11 zum Bahnhof Basel SBB ("Euroville") sowie die neu konzipierten tangentialen Buslinien haben zu einem nachhaltig positiven Effekt zugunsten des öffentlichen Verkehrs geführt.

Das Jahr 2005 war geprägt von vielen lokalen Anpassungen durch den grossen Fahrplanwechsel der SBB. Dabei nahm insbesondere auf den Fern- und S-Bahnzügen die Nachfrage deutlich zu, während die Frequenzen auf den Zubringerlinien zu den Bahnhöfen selber eher stagnierten. Die Gründe dafür liegen in den zum Teil schlechteren Anschluss-Situationen infolge Bahn2000, sie sind aber auch auf eine veränderte Verkehrsmittel-Wahl beim Zubringer zurückzuführen, indem mit Auto, Roller oder Velo statt mit dem Bus zum Bahnhof gefahren wird.

*Der Ausbau des
P&R Angebotes
ist im Gang*



Gut ausgelastetes P&R-Angebot in Liestal: Velo, Roller, Twike, Autos

3.1 Nationaler Verkehr - Bahn2000 im Baselbiet



Liestal - Bern: stündliche Direktverbindung in nur 49 Minuten

**Schnellere
und häufigere
Verbindungen
nach Bern**

Die Eröffnung der Bahn2000 im Dezember 2004 mit der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist brachte dem Baselbiet verschiedene neue Angebote. Hervorzuheben sind insbesondere der IC-Halbstundentakt Basel-Bern mit stündlichem Halt in Liestal und der neue Halt des Interregio Basel-Zürich-Chur in Sissach.

Das erweiterte Fernverkehrs-Angebot auf den Hauptachsen wurde sehr gut aufgenommen. Die Personenkilometer der Intercity- und Interregio-Züge haben 2005 im Vergleich zum Vorjahr wie folgt zugenommen:

Fernverkehr

SBB Trends 2005 im Fernverkehr:

Entwicklung der Personenkilometer im Vergleich zu 2004

Basel-Olten-(Luzern-/Bern-/Zürich):	+20%
Basel-Frick-(Zürich):	+16%
Basel-Delémont-(Biel-Lausanne):	+1%

Die Steigerung zwischen Basel und Olten lässt sich etwa zu einem Viertel durch die Verlagerung des Verkehrs von der S-Bahn auf den Fernverkehr erklären (u.a. neue Schnellzugsverbindungen Sissach-Liestal-Basel), die restliche Zunahme ist auf das attraktivere Fernverkehrs-Angebot der SBB für die Region Basel zurückzuführen.

3.2 Regio-S-Bahn

**Halbstundentakt
bringt 63% mehr
Fahrgäste auf
der S3**



Auf der S3 sind die ersten FLIRTs im Einsatz, hier beim künftigen Bahnhof Lausen.

S3 Basel-Laufen Die Einführung des Halbstundentaktes im Jahre 2001 auf der **S3 Basel-Laufen** hat in den letzten fünf Jahren zu einer beachtlichen Nachfragesteigerung von 63% geführt. Allein im letzten Jahr nahm die Nachfrage auf der S3 im Laufental nochmals um 15% zu. Seit Ende 2004 wird die S3 stündlich in den Jura bis Porrentruy verlängert sowie sukzessive mit den neuen Regionalzügen FLIRT bedient.

S3: Basel-Laufen(-Délemont)

Entwicklung der Personenkilometer (in tausend)

Jahr 2000		25'400 Pkm
Jahr 2004		36'600 Pkm
Jahr 2005		41'400 Pkm

S3 Basel-Olten Bis 2004 entwickelte sich auch der Abschnitt **Basel-Olten der S3** erfreulich mit einer Zunahme der Personenkilometer um 41% zwischen 2000 und 2004. Seit dem Fahrplanwechsel 2005 (Eröffnung Bahn2000) verlor die S3 rund 18% der Fahrgäste. Dies ist auf die attraktiveren Fernverkehrszüge (IC-Halt in Liestal und IR-Halt in Sissach) zurückzuführen, wo die Züge des Fernverkehrs um 20 % zulegen. Die gesamte Nachfrage auf Fern- und S-Bahnzügen im Ergolzthal nahm im Jahr 2005 um 12 % zu.

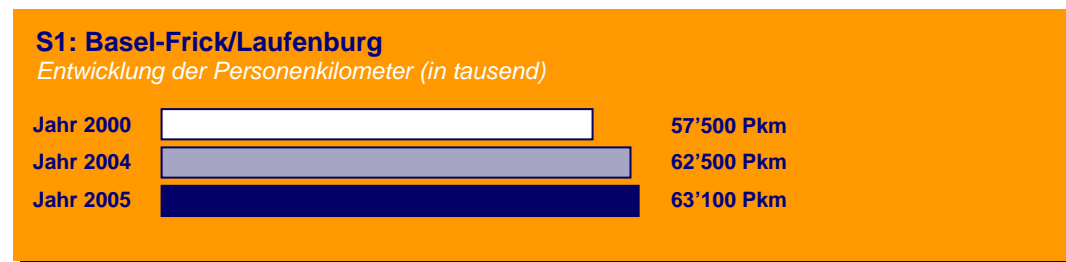
S3: Basel-Olten

Entwicklung der Personenkilometer (in tausend)

Jahr 2000		56'900 Pkm
Jahr 2004		79'500 Pkm
Jahr 2005		65'300 Pkm

Die **S1 Mulhouse-Basel-Frick/Laufenburg** wurde bereits 1997 eingeführt und das Angebot wurde im 4. Generellen Leistungsauftrag nicht weiter ausgebaut. Trotzdem nahmen die Personenkilometer in den letzten fünf Jahren nochmals um 9.5% zu, davon im letzten Jahr um 1.0%. Dies ist insbesondere bemerkenswert, da mit den neuen IR-Halten in Stein-Säckingen und Frick das Fernverkehrsangebot ausgebaut wurde. Seit Ende 2004 bieten die S1 und S3 zwischen Basel und Pratteln überlagert einen Viertelstundentakt an.

S1 Basel-Laufenburg/Frick



Auf der **S9 Sissach-Olten** nahmen die Personenkilometer im Jahr 2005 um 4% zu. Dies ist vor allem auf die verbesserten Anschlüsse in Sissach und Olten zurückzuführen und betrifft insbesondere den Abschnitt Läuelfingen-Olten. Die guten Anschlüsse in Olten führen auch dazu, dass der Anteil der Passagiere, welche von Olten zu den Zwischenstationen via Läuelfingen fahren, deutlich zugenommen hat.

S9 Sissach-Olten



3.3 Vorortslinien

***Euroville bringt
22 % mehr Fahr-
gäste auf der
Linie 11***



Tramlinie 10 auf dem Centralbahnplatz, die neue Umsteigemöglichkeit erfreut sich grosser Beliebtheit.

Vorortslinien BLT

Seit Ende Juni 2001 werden die Tramlinien 10 und 11 direkt zum Bahnhof Basel SBB geführt. Wurden im ersten Jahr nach der Eröffnung täglich rund 12'000 Personen bei den Linien 10 und 11 am Bahnhof SBB gezählt, so stieg diese Zahl vier Jahre nach der Eröffnung auf rund 16'000 an.

Linie 11 Basel-Aesch

Fahrgastzahlen Querschnitt Neue Welt/Ruchfeld, werktags

Jahr 2000		14'720 Pers/Tag
Jahr 2004		17'800 Pers/Tag
Jahr 2005		17'950 Pers/Tag

Besonders eindrücklich ist die Entwicklung der Fahrgastzahlen der **Linie 11** Aesch-Reinach-Münchenstein-Basel, welche im Jahr 2000 via Aeschenplatz täglich von gut 14'700 Fahrgästen genutzt wurde. Bis 2004 stiegen die Frequenzen auf knapp 18'000 (+22%) Fahrgäste pro Tag.

Die **Linie 10** von Dornach nach Basel legte um gut 4% (von 9'700 auf 10'200 Passagiere pro Werktag) zu. Diese im Vergleich zur Linie 11 markant kleinere Steigerung ist auf den parallelen Ausbau der S-Bahn im Birseck zurückzuführen.

Linie 10 Basel-Dornach

Fahrgastzahlen Querschnitt Neue Welt/Dreispitze, werktags

Jahr 2000		9'780 Pers/Tag
Jahr 2004		10'230 Pers/Tag
Jahr 2005		10'200 Pers/Tag

Auf den **Linien 10 und 17** im Leimental steigen die Frequenzen weiterhin stetig; seit 2000 fand eine Zunahme um insgesamt 13% statt, davon alleine im letzten Jahr 5%. Dies ist vor allem auf die weiterhin hohe Bautätigkeit, insbesondere in Therwil, zurückzuführen. Die hohen Frequenzen führen bereits heute teilweise zu Kapazitätsengpässen.

Linien 10/17 Basel-Ettingen-Rodersdorf

Fahrgastzahlen Querschnitt Zoo/Dorenbach, werktags

Jahr 2000		16330 Pers/Tag
Jahr 2004		17500 Pers/Tag
Jahr 2005		18440 Pers/Tag

Die von den BVB betriebenen Vorortslinien entwickelten sich wie folgt:

Vorortslinien BVB

In Binningen halten sich bei den **Linien 2 und 34** die Frequenzen stabil bei rund 9'300 Personen je Werktag, wobei sich die Frequenzen leicht von der Linie 34 hin zur Linie 2 verschoben haben.

Die **Linie 3** in Birsfelden registrierte mit 6'920 Fahrgästen im Querschnitt Breite/Bären einen leichten Rückgang, der durch das verbesserte Angebot auf der Linie 80 kompensiert wurde.

Die **Linie 6** in Allschwil musste im letzten Jahr einen Fahrgastrückgang von 8 % auf noch 11'090 Personen (Querschnitt Morgartenring/Lindenplatz) hinnehmen. Dieser Rückgang lässt sich schwer erklären, da die Steigerung auf der Linie 38 den Verlust auf der Linie 6 nur unbedeutend kompensiert.

Die Fahrgastzahlen auf der **Linie 14** entwickelten sich im Querschnitt Schänzli/Muttenz Freidorf trotz dem ausgebauten S-Bahn-Angebot sehr stabil (13'260 Fahrgäste je Werktag)

Die **Waldenburgerbahn** verlor letztes Jahr 4% ihrer Fahrgäste. Dabei ist vor allem der Rückgang der am Bahnhof Liestal einsteigenden Fahrgäste markant. Der Rückgang ist insbesondere auf den Verlust von Arbeitsplätzen in Waldenburg, Verschiebungen bei den Schulstandorten sowie den Wegfall von Anschlussbeziehungen in Liestal zurückzuführen. Deshalb werden seit Dezember 2005 drei zusätzliche Kurspaare zu attraktiven Pendlerzeiten mit guten Anschlüssen in Liestal angeboten.

Waldenburgerthal

3.4 Buslinien

**Attraktive
Tangential-
verbindungen
und neue
Umsteigepunkte**



Die neue Haltestelle "Schaulager" der Linie 60 in Münchenstein ermöglicht ein rasches Umsteigen auf die Tramlinie 11.

*Tangentiallinie 60
Mutzenz-
Biel-Benken*

Mit dem 4. Generellen Leistungsauftrag wurde 2001 mit der **Linie 60** erstmals eine attraktive Tangentiallinie zwischen Muttenz, Münchenstein und Bottmingen eingeführt. Dadurch konnte die Nachfrage über den Bruderholzrücken in den letzten vier Jahren mehr als verdoppelt werden.

Linie 60: Abschnitt Bottmingen-Münchenstein

*Entwicklung der Fahrgastzahlen
im Querschnitt Bottmingen respektive Fiechthag/MFP*

Jahr 2000 (Linie 63)		900 Pers/Tag
Jahr 2003 (Linien 60/63)		1'400 Pers/Tag
Jahr 2005 (Linien 60/63)		1'950 Pers/Tag

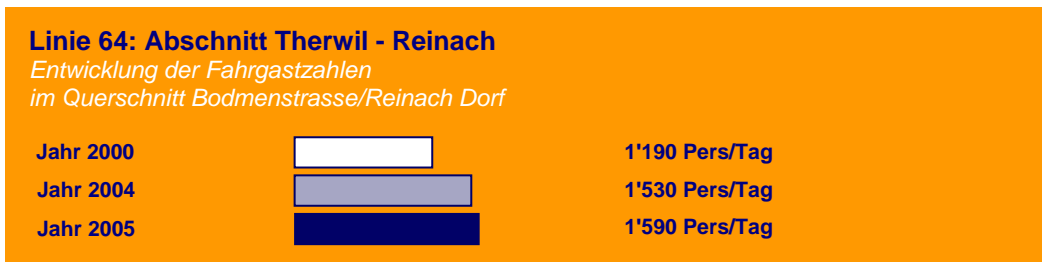
Nutzten im Jahr 2000 noch täglich rund 900 Personen die Linie 63 von Münchenstein nach Bottmingen so wurden im Jahr 2005 auf den Linien 60 und 63 zusammen fast 2000 Personen pro Tag gezählt.

Auf dem Abschnitt von Bottmingen Richtung Oberwil der Linie 60 nahm die Zahl der pro Werktag transportierten Personen von rund 1'100 im Jahr 2001 auf rund 1'600 im Jahr 2005 zu.

Die Mitte 2001 eingeführte Verlängerung der Linie 60 ab Muttenz SBB zur Schweizerhalle wurde seit Beginn von gut 200 Personen pro Tag benutzt; die Nachfrage nahm seither jedoch nicht mehr zu.

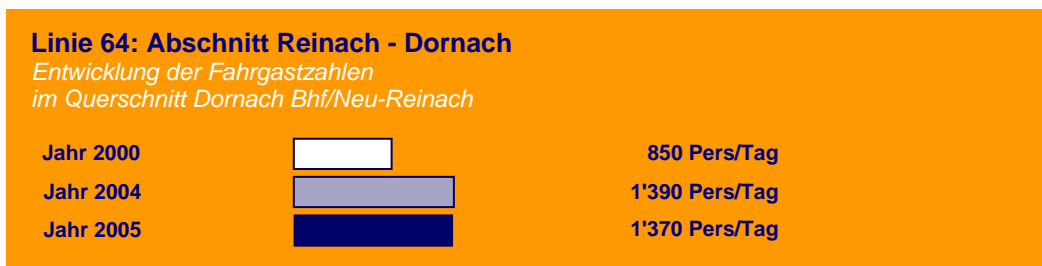
Nebst der 2001 aktivierten Umsteigemöglichkeit zwischen den Linien 10 und 60 an der "neuen Welt" wurde 2004 auch die neue Haltestelle Schaulager als Umsteigepunkt zwischen den Linien 11 und 60 eröffnet. Täglich steigen 430 Personen an der neuen Welt um und beim Schaulager werden derweil bereits 540 Umsteiger je Werktag gezählt.

Schaulager



*Tangentiallinie 64
Arlesheim-Biel-
Benken*

Auf der **Tangentialverbindung 64** konnte zwischen Therwil und Reinach dank der Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten sowie einem erweiterten Spätangebot ein Fahrgastzuwachs von 37% über die letzten 4 Jahre respektive von 4% im letzten Jahr registriert werden.



Zwischen Reinach und Dornach stiegen die Fahrgastzahlen nach der Optimierung um 62 % auf knapp 1'400, wo sie im Jahr 2005 nun stagnierten.

Die **Linie 61** von Schönenbuch über Allschwil nach Binningen wurde im Sommer 2004 nach Oberwil Hüslimatt verlängert. Zwischen Oberwil und Baumgartenweg werden bereits 417 Personen gezählt, während zwischen Oberwil und Hüslimatt gut 200 Fahrgäste das neue Angebot nutzen. Von der Verlängerung profitierte auch der Abschnitt Binningen-Oberwil, wo die Nachfrage - vor allem von Schülern - um 25% auf gut 800 Personen/Tag zunahm.

*Verlängerung
Linie 61 in Ober-
wil*

Auf der Linie 61 zwischen Allschwil und Schönenbuch nahm die Nachfrage um 12% im letzten Jahr respektive um 45% über die letzten vier Jahre auf fast 900 Personen/Tag zu.

*Linie 38 in
Allschwil*

Linie 38: Abschnitt Bachgraben - Allschwil

*Entwicklung der Fahrgastzahlen
im Querschnitt Bachgraben-Kreuzstrasse*

Jahr 2003		970 Pers/Tag
Jahr 2004		1'020 Pers/Tag
Jahr 2005		1'350 Pers/Tag

Die **Linie 38**, welche seit Juli 2000 vom Bachgraben über den Hegenheimermattweg nach Allschwil verlängert wurde, entwickelt sich ebenfalls sehr erfreulich mit einer Steigerung der Frequenzen im letzten Jahr um 32 %.

Linien 70/80

Zur Verbesserung der bescheidenen Marktausschöpfung im unteren Ergolzthal und zur Erschliessung der sich stark entwickelnden Gewerbe- und Dienstleistungsgebiete in Pratteln wurde 2001 als Ergänzung zur **Buslinie 70** eine neue **Linie 80** Liestal-Pratteln-Schweizerhalle-Aeschenplatz eingeführt. Beide Linien verkehren grundsätzlich im Halbstundentakt, sodass sich daraus auf den gemeinsamen Abschnitten (Basel-Saline und Kittler-Liestal) ein attraktives Viertelstundenintervall ergibt.

Linie 70/80: Abschnitt Basel - Schweizerhalle

*Entwicklung der Fahrgastzahlen
im Querschnitt Waldhaus/Auhafen*

Jahr 2000 (Linie 70)		3'200 Pers/Tag
Jahr 2004 (Linien 70/80)		2'950 Pers/Tag
Jahr 2005 (Linien 70/80)		2'920 Pers/Tag

Zwischen Liestal und Augst/Pratteln sind die Frequenzen beider Linien in den letzten Jahren stabil geblieben. Das Stauproblem in der Rheinstrasse dämpft hier die Nachfrage.

Linie 70/80: Abschnitt Liestal - Augst/Pratteln

*Entwicklung der Fahrgastzahlen
im Querschnitt Kittler/Hülften resp. Rankacker*

Jahr 2000 (Linie 70)		2'300 Pers/Tag
Jahr 2004 (Linien 70/80)		2'300 Pers/Tag
Jahr 2005 (Linien 70/80)		2'300 Pers/Tag

Während die Frequenzen zwischen Birsfelden und Basel sich positiv entwickelten, haben auf dem Abschnitt Basel-Schweizerhalle die Fahrgastzahlen seit 2000 kontinuierlich abgenommen, was auch auf das ausgebaute Angebot bei der Regio-S-Bahn zurückzuführen ist.

2004 wurde die Haltestelle "Grüssen" der Linien 80 und 83 im stark frequentierten Einkaufs- und Gewerbegebiet Grüssen eröffnet, von welcher täglich bereits rund 360 Fahrgäste profitieren.

Grüssen



Haltestelle Grüssen bei den Einkaufszentren, die neue Haltestelle wird bereits rege genutzt.

***Konsequente
Erschliessung
neuer Wohn- und
Gewerbegebiete***

Der "**Regionalbus Liestal**" wurde Ende 2004 wegen des neuen Fahrplans der SBB neu konzipiert und die Linienführung wurde vereinfacht. Da das neue Angebot wegen Anschlussproblemen zu vielen Beschwerden führte, wurde der Fahrplan im Juni 2005 nochmals angepasst.

Linien 76/78

Die Frequenzentwicklung ist aufgrund der neuen Linienführung und der Fahrplananpassungen unter dem Jahr sehr vorsichtig zu interpretieren. Ein Trend deutet darauf hin, dass am Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf die Fahrgastzahlen in alle vier Richtungen um 20 % zugenommen haben. Die Fahrgäste zwischen Liestal und Füllinsdorf fahren nun statt in Richtung Liestal eher Richtung Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf, wo eine bessere Anbindung an die S-Bahn besteht.

Zwischen Liestal und Lausen deuten erste Zahlen auf einen Fahrgastrückgang auf beiden Linien hin. Auf diesem Abschnitt ist ab nächstem Jahr aufgrund der Einführung des Halbstunden-Taktes der S-Bahn in Lausen und der Verschiebung der Haltestelle zum Dorf mit einem weiteren Fahrgastrückgang zu rechnen.

Auf das Jahr 2005 wurden die **Buslinien 83 und 84** im Raum Augst/Pratteln/Auhafen neu konzipiert. Die Linie 84 fährt neu in den Hauptverkehrszeiten von Augst zum Auhafen, wo sie nebst der Erschliessung der dortigen Arbeitsplätze einen schlanken Anschluss auf die Linie 80 Richtung Basel bietet. Leider haben erst rund 100 Personen dieses Angebot entdeckt. Die Kommunikations- und Marketingmassnahmen für dieses neue Angebot müssen noch verstärkt werden.

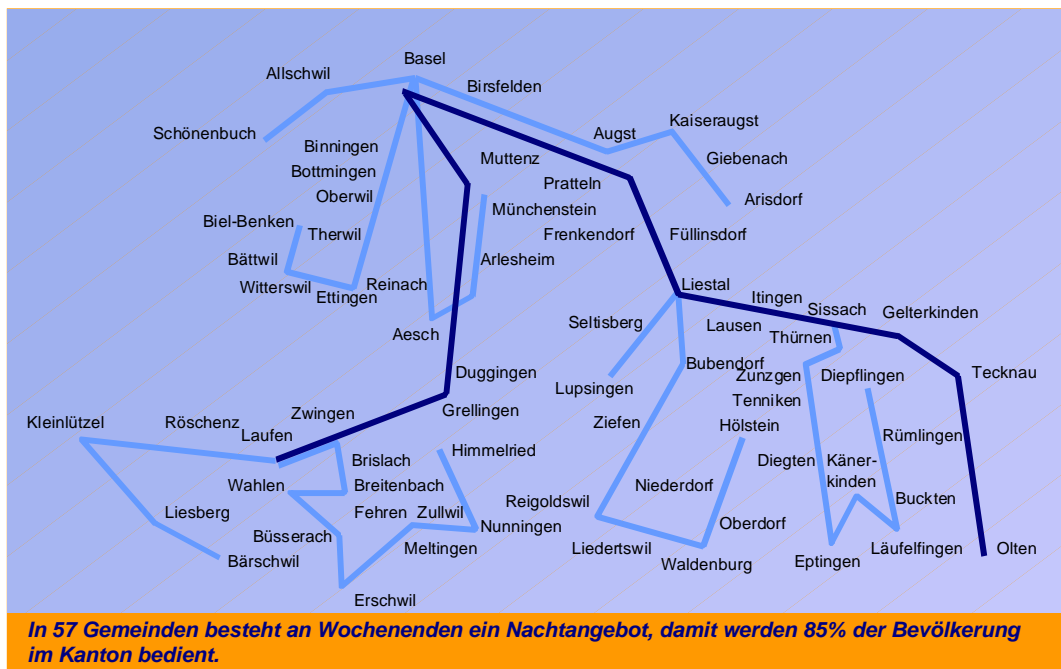
Linien 83/84

Auf der Linie 83 von Augst Richtung Pratteln sind die Frequenzen - verglichen mit den Linien 83/84 auf demselben Ast wie im Vorjahr - um fast 50% auf 1'930 Personen/Tag gestiegen.

3.5 Wochenend-Nachtangebot

Angebot

Erstmals wurde mit dem 4. Generellen Leistungsauftrag ein Nachtangebot von Freitag auf Samstag respektive von Samstag auf Sonntag eingeführt. Dieses umfasst eine "BlueNite" S-Bahn ab Basel nach Laufen mit Anschlussbussen in Zwingen und Laufen; eine "BlueNite" S-Bahn nach Olten mit Anschlussbussen in Liestal respektive Sissach und seit Ende 2004 einen Nacht-Interregio ab Basel nach Liestal-Sissach-Gelterkinden-Olten. Weiter verkehren vier direkte Buslinien ab Basel ins untere Baselbiet.



*Entwicklung
2001-2005*

Seit Einführung des Nachtangebots 2001 stiegen die Frequenzen kontinuierlich an. Wurden Richtung **Laufental** im ersten Betriebsjahr auf den Zügen pro Nacht noch 60 bis 80 Passagiere gezählt, so benutzten 2005 im Durchschnitt bereits 82 (Freitag) respektive 126 Personen (Samstag) die Nacht-S-Bahn ins Laufental. Die Ende 2002 eingeführten Anschlussbusse Richtung Kleinlützel-Liesberg und Breitenbach-Nunningen-Himmelried werden im Schnitt von 34 Personen benutzt, wobei die Auslastung saisonal sehr stark schwankt.

Richtung **Liestal-Sissach-Gelterkinden** konnte die Nachfrage seit der Einführung 2001 mehr als verdoppelt werden. So zählten die SBB auf den Zügen im Jahr 2005 durchschnittlich 257 (Freitag) respektive 305 (Samstag) Personen. In den Anschlussbussen in Richtung Lupsingen, Reigoldswil/Waldenburg sowie Eptingen/Läufelfingen wurden im Schnitt 65 Personen gezählt. In Spitzennächten (10. September 2005 und 20. November 2005) füllten über 200 Personen die Anschlussbusse bis auf den letzten Stehplatz.

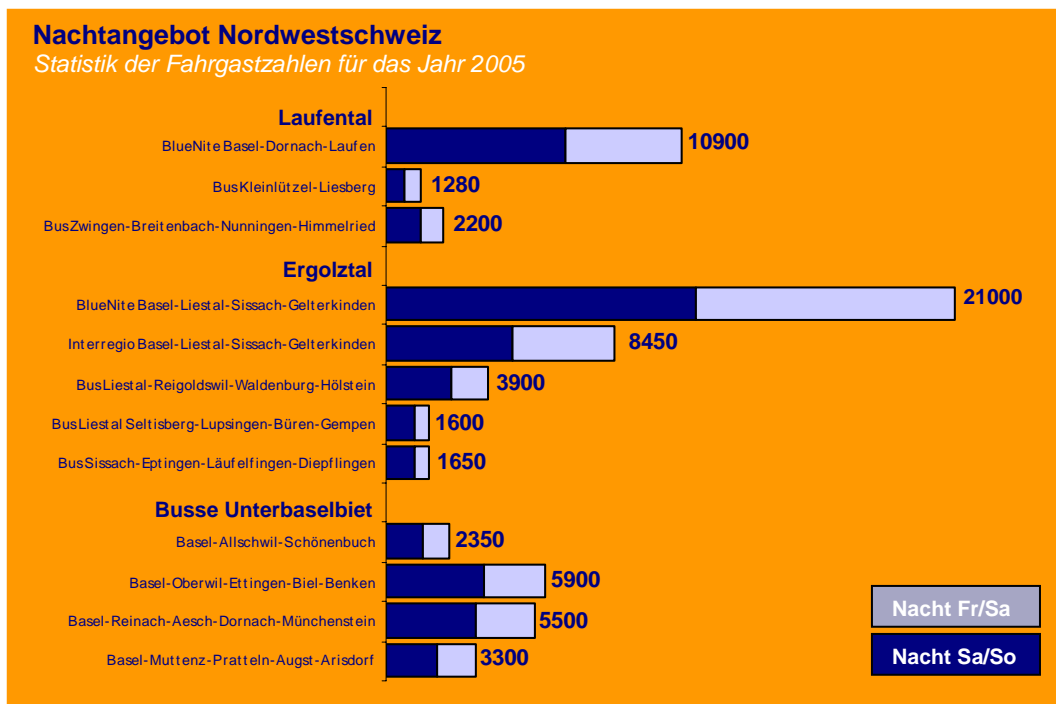
Die vier direkten Nachtbusse ab Basel ins **Unterbaselbiet** waren im Schnitt mit 129 (Freitag) respektive 193 Nachtschwärmern (Samstag) ebenfalls sehr gut ausgelastet. Die Linie ins Leimental wird wegen der hohen Nachfrage ab 2006 aufgeteilt und mit 2 Buslinien geführt.

Im Jahr 2005 nutzten 17'000 Personen die direkten Nachtbusse ab Basel ins Unterbaselbiet.

Trends 2005

Ins **Laufental** brachte der "BlueNite" 10'900 Fahrgäste, wovon 3'500 in Laufen respektive Zwingen einen Anschlussbus in die Dörfer benutzten. Die entspricht einer Frequenzsteigerung von 10%.

Ins **Ergolztal** fuhren 29'450 Fahrgäste, wovon 21'000 Personen mit dem "BlueNite" und weitere 8'450 Personen mit dem neuen Nacht-Interregio. In Liestal nutzten 5'500 Fahrgäste einen Anschlussbus, in Sissach 1'600. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Steigerung der Nachfrage von 39 %!



3.6 Weitere Entwicklungen

*Region
Sissach/
Gelterkinden*

Die Passagierzahlen auf den Buslinien in der Region Sissach und Gelterkinden entwickelten sich im letzten Jahr konstant. Die Linie 107 von Eptingen nach Sissach verlor jedoch im letzten Jahr rund 7 % der Fahrgäste. Die Gründe hierfür werden derzeit abgeklärt.

*Region
Laufen/Zwingen*

Während im Laufental die Nachfrage bei S-Bahn und Schnellzügen deutlich zugenommen hat, stagnierte die Zahl der Fahrgäste bei den Zubringerbussen in Laufen und Zwingen in den letzten Jahren. Für das Laufental wird ein neues Buskonzept entwickelt, welches voraussichtlich im Dezember 2006 eingeführt wird.

Obwohl das Fernverkehrsangebot der SBB attraktiver wurde und intensiver genutzt wird, verloren die Buszubringer zu den Bahnhöfen im letzten Jahr Fahrgäste. Die Gründe hierfür liegen in den zum Teil schlechteren Anschluss-Situationen infolge der neuen Fahrplan-Struktur der Bahn2000, die Zubringerlinien konnten jedoch auch nicht im gleichen Mass wie das Bahnangebot ausgebaut werden. Weiter sind auch generelle Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Fahrgäste zu beobachten, indem beispielsweise mit Velo, Roller oder Auto zum nächsten Bahnhof gefahren wird. Darauf deutet auch die gesteigerte Auslastung der Park&Ride - Anlagen an den Bahnhöfen hin.

***Das Buskonzept im
Laufental wird
optimiert***



Bus unterwegs im Laufental

4. Finanzen

Das regionale öV-Angebot kann sich nur teilweise aus den Verkehrserträgen selber finanzieren. Deshalb bestellen Bund, Kantone und Gemeinden Leistungen und gelten die ungedeckten Kosten ab (angebotsorientierte Finanzierung). Weiter werden die verkauften U-Abos subventioniert (nachfrageorientierte Finanzierung).

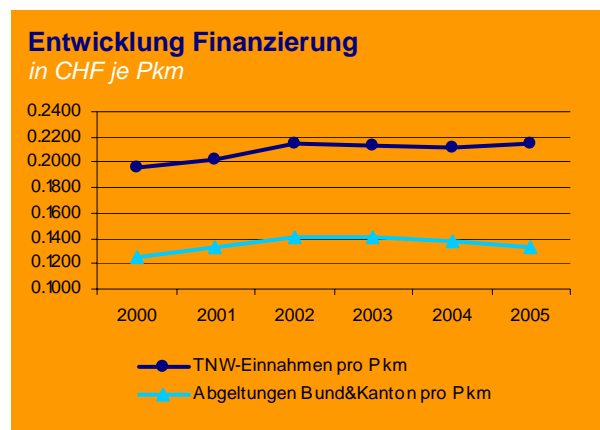
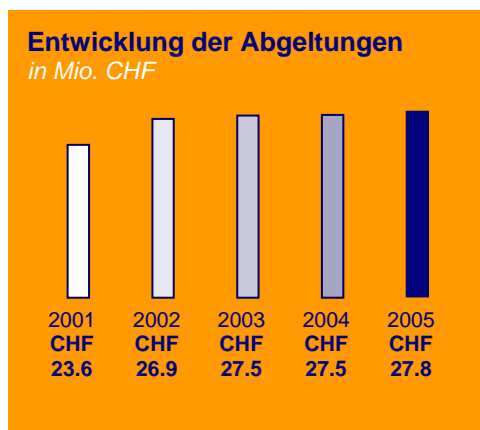
4.1 Abgeltungen 2001 - 2005

Der Kanton definiert mit dem Leistungsauftrag jeweils für vier Jahre einen Finanzrahmen für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Die nicht durch Verkehrserträge und Nebeneinnahmen deckbaren Angebotskosten werden vom Staat mittels jährlich im voraus festgelegter Abgeltungen finanziert.

Die Bruttokosten für das Baselbieter öV-Angebot betragen für 2005 rund CHF 130 Mio., wovon CHF 64 Mio. durch Verkehrserträge und Nebenerträge gedeckt sind. Abzüglich der rund CHF 18 Mio. Bundesbeiträge verbleiben CHF 48 Mio. (Abgeltung und U-Abos-Beiträge), welche sich Kanton und Gemeinden gemäss öV-Gesetz teilen. Der Bund beteiligt sich jeweils mit 54% an der Abgeltung der ungedeckten Kosten des von ihm anerkannten Regionalverkehrs (keine Veränderung seit 2001).

Obschon mit dem 4. Generellen Leistungsauftrag das Angebot erweitert wurde, konnten die Abgeltungen sehr stabil bei rund CHF 27 Mio. pro Jahr gehalten werden. Dies ist auf die gesteigerte Produktivität der Transportunternehmen, die Streichung schlecht genutzter Angebote sowie auf Mehreinnahmen zurückzuführen.

Die Abgeltungen pro nachgefragten Personenkilometer sanken in den letzten drei Jahren, während der durchschnittliche Verkehrsertrag pro gefahrenen Personenkilometer stieg.



4.2 Entwicklung der U-Abo-Verkäufe

Die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs auf dem Verkehrsmarkt wird neben attraktiven Fahrplan- und Liniennetzangeboten auch durch ein attraktives Tarifsysteem bestimmt.

Im Jahr 2005 konnte der Tarifverbund Nordwestschweiz seine Einnahmen um CHF 8.2 Mio. gegenüber dem Vorjahr steigern, was insbesondere auf eine Tarifierhöhung per 2005, den Mehrverkauf von U-Abos sowie auf höhere Einnahmen bei den Tageskarten zurückzuführen ist.

U-Abos Die Verkaufszahlen des Umweltschutzabonnements des Tarifverbunds Nordwestschweiz TNW stiegen im Jahr 2005 um 19'757 auf total 1'965'595 Monats-Abonnemente (+1%). Fahrgäste aus dem Kanton Basel-Landschaft haben 825'585 Abonnemente (+1.3%) bezogen, welche vom Kanton und den Gemeinden mit je CHF 10.2 Mio. subventioniert wurden.

Entwicklung der U-Abo Verkaufszahlen
Anzahl Monatsabos im Kanton Basel-Landschaft

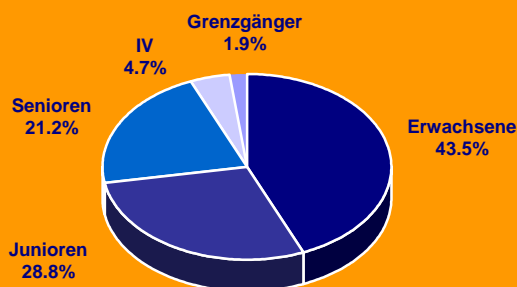


**Gemeinde-
statistik**

Die Gemeindestatistik gibt einen interessanten Einblick: In Orten, wo das (Bahn-)Angebot im letzten Jahr ausgebaut wurde, nahmen die Verkaufszahlen überproportional zu: Grel-lingen (+8.2%), Zwingen (+6.1%), Sissach (+5.6%), Gelterkinden (+4.3%), Laufen (+3.8%). Ebenso zugelegt haben Oberwil (+5.7%), Muttenz (+3.0%) und Therwil (+2.6%).

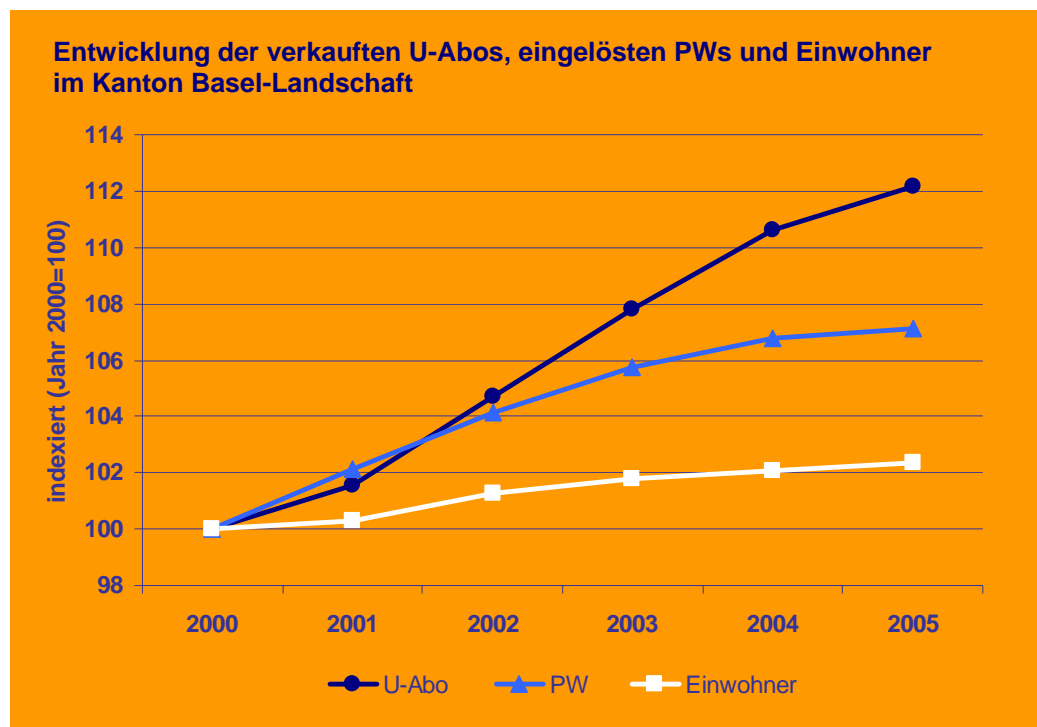
Die grössten Rückgänge sind in Eptingen (-9.0%), Arlesheim (-2.3%) und Allschwil (-0.6%) zu verzeichnen. Den grössten Anteil U-Abo je Einwohner hat der Bezirk Arlesheim mit 36%, im Rest des Kantons beträgt der Anteil zwischen 28% und 30%. Den höchsten Anteil U-Abos je Einwohner hat Binningen, wo 4 von 10 Einwohnern jeden Monat ein Abo lösen.

Vergleich der U-Abo-Verkäufe nach Zielgruppen
im Jahr 2005



Ein interessantes Kontrollmass für die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs stellt ein Vergleich des Motorfahrzeug-Bestandes (PW) mit den Verkäufen des U-Abos dar und deren Entwicklung über die Jahre hinweg. Während sich der PW-Bestand im Baselbiet seit 2000 um 8'800 Fahrzeuge (+ 7.1%) erhöht hat, ist die Zahl der U-Abos im selben Zeitraum um 89'500 Stück respektive um 12.1% gestiegen. Die Zahl der Einwohner im Kanton stieg im gleichen Zeitraum um 2.3%.

Vergleichsmasse



Damit wächst der öffentliche Verkehr wieder etwas schneller als der Individualverkehr. Diese Entwicklung entspricht weitgehend auch der effektiven Mobilitätsentwicklung. Gegenüber dem Individualverkehr hat der regionale öffentliche Verkehr in den vergangenen Jahren leicht an Marktanteilen gewonnen. Der Rückgang in den 90er Jahren war ein wesentlicher Grund für die im Jahre 2001 umgesetzten Angebotsverbesserungen.

5. Ausblick

Zusammen mit dem Beschluss zum "5. Generellen Leistungsauftrag" hat der Landrat weitere Angebotsausbauten zur Prüfung respektive zur Einführung als Probetrieb definiert. So wurde beispielsweise per Dezember 2005 die Buslinie 33 von der Wanderstrasse via Paradies - Allschwil nach Schönenbuch verlängert. Aufgrund von ersten Meldungen scheint die neue Linienführungen eine erfreulich hohe Nachfrage zu verzeichnen.

Fernverkehr Ab Sommer 2007 wird der TGV Est viermal täglich Basel mit **Paris** verbinden. Die Reisezeit wird dank dem neuen Hochgeschwindigkeitszug von heute knapp fünf Stunden auf ca. dreieinhalb Stunden verkürzt. Mitte Dezember 2007 wird der Lötschberg-Basistunnel in Betrieb genommen. Dadurch kann die Reisezeit von Basel nach **Mailand** auf ca. fünf Stunden verkürzt werden. Ab Dezember 2008 wird die SBB voraussichtlich den Nonstop-Intercity Basel - **Zürich** halbstündlich führen. Dadurch wird das Angebot nach Zürich stark verbessert. Im gleichen Zeitrahmen sind Verbesserungen im Schnellzugsangebot in die Zentralschweiz vorgesehen. Dank Verlängerung des Interregio Basel - Zofingen nach **Luzern** wird das Ergolzthal wieder direkt mit Luzern verbunden.

Regio-S-Bahn Im Mai 2006 wurde die **S-Bahn-Haltestelle Dreispitz** eröffnet, welche insbesondere dem Laufental interessante neue Umsteigemöglichkeiten nach Basel-Süd ermöglicht und das sich rasch wandelnde Dreispitz-Areal besser an den öffentlichen Verkehr anbindet.

Ab Dezember 2006 werden genügend neue Flirt-Züge zur Verfügung stehen, so dass alle Verbindungen der S3 mit den neuen Zügen bedient werden können. Dadurch kann endlich auch in **Lausen** und in **Tecknau** der Halbstundentakt angeboten werden. Gleichzeitig wird der Fahrplan im Laufental gestrafft und die Fahrzeit zwischen Basel und Laufen um ca. sechs Minuten verkürzt.

Im Rahmen des noch zu beschliessenden Entwicklungsgebietes Salina Raurica zwischen Pratteln und Augst ist der Bau einer neuen S-Bahn Haltestelle **Pratteln Salina Raurica** im Jahr 2007 geplant. In **Lausen** wird die S-Bahn Haltestelle näher zum Dorfzentrum verschoben. Die verschobene Haltestelle wird im Sommer 2008 in Betrieb genommen.

Ebenso wurden die Planungsarbeiten für die erste Teilergänzung Regio-S-Bahn mit den Nachbarkantonen aufgenommen.

**Enge Zusammenarbeit
aller beteiligten
Transportunternehmen**



Symbolisch als Flirt bemaltes BLT-Tram in Basel

Auf der stark nachgefragten Linie 10 ist es das Ziel, den 7,5 Minuten Takt einführen zu können. Hierzu wird derzeit das Depot Hüslimatt für die zusätzlich notwendigen Tramzüge ausgebaut und eine Landratsvorlage zum Ausbau des Abschnitts **Stollenrain – Dornach-Arlesheim** auf Doppelspur ausgearbeitet. Die Umsetzung ist zusammen mit dem Bahnaufbau in den nächsten Jahren geplant.

Tram und Bus

Im Bericht zum 5. Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009 wurde im Bereich des Gewerbegebietes **Kägen in Reinach** eine Erschliessungslücke des öffentlichen Verkehrs gemäss den kantonalen gesetzlichen Bestimmungen ausgewiesen. Diese Lücke soll bereits ab Dezember 2006 mit einem Shuttle-Bus zwischen Bahnhof Dornach-Arlesheim, Gewerbegebiet Kägen und Reinach Dorf in den Pendlerzeiten geschlossen werden. Zur Verbesserung der ÖV-Anbindung in den Zwischenzeiten wird das Angebot der Buslinie 64 tagsüber im durchgehenden Viertelstundentakt geführt.

Das Gewerbegebiet **Widen in Arlesheim** ist gemäss den gesetzlichen Grundlagen ebenfalls ungenügend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Auch hier muss in den nächsten Jahren eine neue Erschliessung gefunden werden.

Mit dem Entscheid des Regierungsrates, das **Kantonsspital Bruderholz** am bestehenden Standort zu erneuern hat sich die Frage nach einer guten Erreichbarkeit erneut gestellt. Zusammen mit Basel-Stadt werden neue, attraktive Möglichkeiten untersucht.

Im **Laufental** wird per Ende 2006 ein verbessertes Buskonzept umgesetzt. Dabei werden die Linienführungen gestrafft und die Fahrplanzeiten systematisiert, wodurch ein regelmässigeres Angebot mit stabilen Anschlüssen zwischen Bahn und Bus ermöglicht werden soll. Mit dem neuen Buskonzept wird auch der geänderten Fahrplan-Lage der S-Bahn im Laufental auf Fahrplanwechsel 2007 mit halbstündlicher Kreuzung der S3 in Zwingen Rechnung getragen. So wird die Linie 115 von Erschwil - Breitenbach halbstündlich via Zwingen geführt und schlank an die S-Bahn in beide Richtungen angebunden. Gleichzeitig werden in Laufen die Buslinien den ganzen Tag auf den ICN von und nach Basel, und in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich auch an die S3 in beide Richtungen angebunden.

Neue Bus-Konzepte

Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Lausen im Jahr 2008 werden die beiden Linien 76 und 78 des **Regionalbus Lausen – Liestal – Frenkendorf/Füllinsdorf** neu über den Bahnhof Lausen geführt. Zugleich werden die Linienführungen auf dem restlichen Verlauf in Liestal, Frenkendorf und Füllinsdorf überprüft und das Angebot der neuen Umsteigemöglichkeit am Bahnhof Lausen angepasst.

In **Liestal** wird voraussichtlich im Jahr 2009 die Poststrasse für den öffentlichen Verkehr in beide Richtungen geöffnet. Dadurch können die Busse aus Seltisberg, Lausen und Reigoldswil/Bubendorf den Bahnhof Liestal schneller und weniger staugefährdet via Poststrasse erreichen, womit die Umsteigemöglichkeiten auf die Bahn zusammen mit dem neuen Bushof, der derzeit projektiert wird, entscheidend verbessert werden können.

In der Region **Sissach** werden die Buslinien hinsichtlich Linienführung und Fahrplan überprüft. Ziel ist, eine bessere Anbindung der anliegenden Talschaften an Sissach und eine verbesserte Abstimmung zwischen Bahn und Bus in Sissach zu erreichen.



Bau- und Umweltschutzdirektion BL
Amt für Raumplanung
Abteilung Öffentlicher Verkehr
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Tel. 061 925 55 82
oeffentlicherverkehr@bl.ch