

## 1. Zusammenfassung

---

Im Generellen Leistungsauftrag werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebots und des Finanzprogramms festgelegt; er ist alle vier Jahre zu erneuern.

Der 4. Generelle Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr läuft Ende Jahr 2005 aus. Ziel dieser Vorlage ist die rechtzeitige Erwirkung eines Beschlusses für den 5. Generellen Leistungsauftrag mit einer Dauer von Anfang 2006 bis Ende 2009 (jeweils per Fahrplanwechsel). Gesetzliche Grundlage des Leistungsauftrages ist das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (ÖVG)<sup>1</sup> sowie das dazugehörige Angebotsdekret<sup>2</sup>.

Die im 4. Generellen Leistungsauftrag eingeführten Angebotsverbesserungen haben sich bewährt. So haben der Halbstundentakt auf der "blauen Linie" der Regio-S-Bahn, die Führung der BLT-Vorortslinien 10 und 11 via Bahnhof Basel SBB zu deutlichen **Nachfragesteigerungen** geführt. Auch im Busbereich konnten die neue Tangentialbuslinie 60, die neu konzipierten Linien 63 und 64, die neue Buslinie 80 sowie die nach Allschwil verlängerte Buslinie 38 vorhandene Bedürfnisse befriedigen und ein respektables Fahrgastvolumen erzeugen.

Mit dem vorliegenden 5. Generellen Leistungsauftrag werden weitere Angebotsverbesserungen - aber auch Sparmassnahmen vorgeschlagen. Mit gezielten Angebotsausbauten soll der öffentliche Verkehr im Pendlerverkehr gestärkt werden. In der Agglomeration sollen neue Direktverbindungen zusätzliche Fahrgastpotenziale erschliessen und den bereits hohen Verkehrsanteil weiter erhöhen. Weiter soll mit gezielten Massnahmen der Nutzen von "Bahn 2000" des Bundes verstärkt werden. Mit Abbaumassnahmen sollen Überangebote aufgehoben und darüber hinaus mit gezielten weiteren Sparmassnahmen finanzielle Entlastungen gemäss der Generellen Aufgaben-Überprüfung (GAP) des Regierungsrates erwirkt werden.

### **Angebotsverbesserungen**

Hinweis: Die Bahn-, Tram- und Buslinien sind mit ihrem Linienvorlauf und weiteren Informationen in den Anhängen A und B dargestellt.

- **Regio-S-Bahn "Blaue Linie" S3 Olten - Basel - Laufen - Delémont - Porrentruy**

Ein eigentliches S-Bahn-Angebot (integraler, echter Halbstundentakt, Halt an allen Haltestellen) erfordert auf der stark ausgelasteten Schieneninfrastruktur kapazitätsfördernde Massnahmen. Kurzfristig können die notwendigen Kapazitäten nur durch den Einsatz von geeigneten S-Bahn-Triebzügen und Massnahmen an den Perronanlagen bereitgestellt werden (siehe Landratsvorlage "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an das Investitionsprogramm für die Regio-S-Bahn Basel", LRB 2004/238 vom 3. Februar 2005). Die beiden Massnahmen ergeben Synergien, die neben der Behindertentauglichkeit, grösserer Sicherheit und mehr Komfort vor allem bei einem wesentlich rascheren Fahrgastwechsel liegen. Zusammen mit der stärkeren Beschleunigung/Verzögerung können diejenigen Minuten eingespart werden, die für weitere Angebotsverbesserungen notwendig sind. Der Einsatz der neuen Triebzüge des Typs "Flirt" erhöhen die Betriebskosten und erfordern eine höhere Abgeltung von rund CHF 2'825'000.- pro Jahr für den Kanton Basel-Landschaft.

- **Neukonzeption Regionalbus Liestal, Lausen, Frenkendorf, Füllinsdorf; Probebetrieb**

Das neue Konzept des Regionalbus Liestal, Lausen, Frenkendorf, Füllinsdorf deckt die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse, die zunehmende Strassenbelastung mit den entsprechenden Staurisiken sowie die Veränderungen im Fernverkehrsangebot der SBB ab. Das

---

<sup>1</sup> GS 29.89, SGS 480

<sup>2</sup> GS 30.293, SGS 483.1

bisherige, sehr komplizierte System mit vier Linien und gegenläufig befahrenen Schlaufen wird durch zwei klare eindeutige Linien ersetzt. Die Linie 76 verkehrt von Lausen Furlen via Bahnhof Liestal, Munzach, Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf nach Füllinsdorf und auf gleichem Weg wieder zurück. Die Linie 78 verkehrt von Lausen Stutz, Heidenloch, Bahnhof Liestal, Fraumatt, Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf nach Frenkendorf, Schule Egg. Das Liniensystem ist einfacher verständlich und beinhaltet neu die Erschliessung des Neubaugebietes Stutz in Lausen.

Weil mit dem alten Konzept die Veränderungen des Fahrplans der SBB vom 12. Dezember 2004 nicht aufgefangen werden konnten und dadurch die meisten Anschlüsse auf die Bahn (Liestal, Fernverkehr) verloren gegangen wären, hat der Regierungsrat das neue Angebotskonzept bereits auf das Fahrplanjahr 2005 als Probetrieb eingeführt.

Zu den Spitzenzeiten wird neu ein Zwanzigminutentakt angeboten, dank dem wesentlich mehr Zugsanschlüsse hergestellt werden können. Zu den Nebenzeiten fahren zwei Kurse pro Stunde. Diese Angebotsverbesserung erfordert eine Mehrabgeltung von CHF 915'000.- pro Jahr.

- **Neukonzeption der Buslinien 83 und 84 im Raum Pratteln - Augst; Probetrieb**

Ebenfalls bereits auf den 12. Dezember 2004 hat der Regierungsrat die Neukonzeption der Buslinien 83 und 84 im Raum Pratteln - Augst beschlossen. Die Neugestaltung des Liniensystems wurde von den Veränderungen im SBB-Fahrplan und dem drohenden Anschlussverlust der Busse ausgelöst. Neu übernimmt die Linie 83 zwischen Kaiseraugst und Pratteln die Fahrten der Linie 84 und fährt auf diesem Linienabschnitt im Halbstundentakt. Die Linie 84 verkehrt von Rheinfelden bis Kaiseraugst Bahnhof und wird in den Spitzenzeiten nach Muttenz Auhafen (Schweizerhalle) verlängert, wo eine Umsteigemöglichkeit auf die Buslinie 80 entsteht. So ergibt sich überlagert mit der Buslinie 70 von Augst nach Basel zu den Spitzenzeiten ein attraktiver Viertelstundentakt. Dank dieser Massnahme können mehrere Einsatzkurse bei der Linie 70 eingespart werden, so dass die Konzeptumstellung keine Erhöhung des Abgeltungsbetrages verursacht.

- **Verlängerung der Buslinie 33 nach Schönenbuch, Probetrieb**

Die im Rahmen der Studie zur Optimierung der ÖV-Erschliessung von Allschwil als kurzfristig umsetzbare Verbesserungsmassnahme vorgeschlagene Verlängerung der Buslinie 33 nach Schönenbuch hat in Allschwil und Schönenbuch ein grosses Interesse gefunden. Die Verlängerung von der bisherigen Endhaltestelle Wanderstrasse über das Einkaufszentrum Paradies und weiter als Ersatz für die Buslinie 61 nach Allschwil und Schönenbuch hat verschiedene Vorteile: Sie bringt für Schönenbuch eine Direktverbindung in die Basler Innenstadt und verbessert die Verbindung zum Bahnhof Basel SBB (Umsteigemöglichkeit auf die zwei Tramlinien 1 und 8 an der Haltestelle Schützenhaus). Weiter wird die Verbindung zum Einkaufszentrum Paradies für beide Gemeinden erhalten und ein bisher unerschlossenes Gebiet im Bereich der Spitzwaldstrasse neu erschlossen.

Die Buslinie 33 soll auf ihrem neuen Abschnitt zu den Spitzenzeiten im Viertelstundentakt verkehren, zu den Nebenzeiten im Halbstundentakt. Die Mehrabgeltung beträgt für den Kanton Basel-Landschaft CHF 130'000.- pro Jahr. Für die Einrichtung von Biletautomaten an den wichtigsten Haltestellen und die baulichen Massnahmen in der Binneringerstrasse sind ca. CHF 125'000.- notwendig.

- **Verlängerung der Buslinie 61 nach Oberwil, Probetrieb**

Bereits am 9. August 2004 wurde vom Regierungsrat die Verlängerung der Buslinie 61 nach Oberwil Hüslimatt als Probetrieb eingeführt. Die verlängerte Linie verbindet das dicht besiedelte Neubaugebiet Bertschenacker in Oberwil mit dem Ortskern und verbessert die ÖV-Erschliessung im Gewerbe- und Einkaufsgebiet Mühlematt. Mit der Haltestelle Ziegelei ist das Gymnasium Oberwil in Fusswegdistanz an den öffentlichen Verkehr angebunden. Diese Angebotsverbesserung erhöht den Abgeltungsbedarf um CHF 320'000.- pro Jahr, wobei gleichzeitig der nicht mehr notwendige "Storchenbus" Einsparungen von CHF 165'000.- bringt.

- **Übrige Optimierungen des regulären Angebotes**

- Die beiden **Tramlinien 10 und 17** sind in den Spitzenzeiten an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt. Dank einer Vorserie der neuen Tramgeneration (Testfahrzeuge) soll die Kapazität auf der Linie 17 erhöht werden. Mehrabgeltung rund CHF 320'000.- pro Jahr.
- Zur Verbesserung der Anschlüsse morgens von Basel ins Waldenburgerthal und abends zurück sollen die Verdichtungszeiten mit Viertelstundentakt bei der **Waldenburgerbahn** leicht ausgedehnt werden. Für die dazu notwendigen vier Kurspaare ist ein Abgeltungsbedarf von CHF 205'000.- notwendig.
- Die **Buslinie 83** soll an Samstagnachmittagen das Einkaufsgebiet Grüssen in Pratteln bis nach Ladenschluss um 18.30 Uhr im Halbstundentakt bedienen. Mehrabgeltung CHF 20'000.- pro Jahr.
- Damit auch die Gemeinden des Diegtertals von den neuen Schnellzugshalten in Sissach Richtung Zürich profitieren können, sollen auf der **Linie 107** morgens und abends je zwei zusätzliche Fahrtmöglichkeiten mit entsprechenden Anschlüssen geschaffen werden. Mehrabgeltung CHF 60'000.- pro Jahr.

### **Sparmassnahmen**

Hauptziel der Generellen Aufgaben-Überprüfung (GAP) ist die Gesundung des kantonalen Finanzhaushalts. Ein wichtiger Aspekt ist der regierungsrätliche Wille, dass sich der Kanton dank GAP wieder einen finanziellen Freiraum schafft, um auch künftig Schlüsselprojekte realisieren zu können, welche entscheidende Beiträge zur weiteren Entwicklung des Kantons leisten können. Als eines der Schlüsselprojekte wird die Realisierung der Regio-S-Bahn namentlich erwähnt.

Im Rahmen der Generellen Aufgaben-Überprüfung (GAP) hat der Regierungsrat eine Prüfung angeordnet, ob im Rahmen des 5. Generellen Leistungsauftrages per 2007 beim öffentlichen Verkehr Einsparungen im Umfang von CHF 2.2 Mio. erwirkt werden können. Die vorgeschlagenen Sparmassnahmen basieren auf einer Nachfrageanalyse, welche die Grundlage der zu treffenden Angebotsabbauten bildet. Es ist zu beachten, dass sich fast 40 % der Fahrgäste nicht mit dem öffentlichen Verkehr identifizieren und bei Angebotsabbauten rasch auf das private Verkehrsmittel umsteigen. Dadurch gehen Einnahmen bei den Transportunternehmungen verloren. Die Einnahmehausfälle kompensieren einen grossen Teil der Einsparungen bei den Betriebskosten, so dass der Spareffekt bei der Abgeltung meist wesentlich kleiner ist, als die Reduktion der Leistungen. **Die Umsetzung des GAP-Prüfungsauftrages hätte einen Verzicht auf sämtliche neuen Angebote und eine weitere Reduktion des bestehenden Angebots um 50-55 % bedingt - ohne Berücksichtigung der Abgeltungszunahme infolge des Neuen Finanzausgleichs NFA (CHF 5.3 Mio.).** Die Prüfung hat sich deshalb auf die realisierbare Sparmassnahmen konzentrieren müssen.

Durch Einstellung des Betriebes sollen auf folgenden Linien CHF 145'000.- jährlich eingespart werden: Einsatzlinie 12 (Entlastung Tramlinie 14), Buslinie 115 auf dem Abschnitt Laufen bis Zwingen und Buslinie 123 auf dem basellandschaftlichen Linienabschnitt (Roggenburg).

Mit Leistungsreduktionen auf den Buslinien 37, 63, 94 und 111a sollen pro Jahr weitere CHF 415'000.- gespart werden.

Mit der Umstellung des Bahnbetriebes im Homburgertal (S-Bahn Linie S9, Sissach - Olten "Läufelfingerli") auf Busbetrieb können jährlich CHF 935'000.- eingespart werden.

Weitere Einsparungen von jährlich CHF 55'000.- werden auf den BVB Linien (2,3, 6, 14, 34) erzielt; sie scheinen im Generellen Leistungsauftrag nicht auf, weil sie nach den Vorgaben des Staatsvertrages mit Basel-Stadt separat abgerechnet werden.

Die vorgeschlagenen Sparmassnahmen ergeben eine jährliche Summe von CHF 1'550'000.- Die Prüfungsvorgabe von CHF 2.2 Mio. kann nicht erreicht werden. Die Einsparungen können jedoch ein Jahr früher als vorgesehen erzielt werden.

### **Finanzprogramm**

Die Jahreskosten nach Realisierung der obgenannten Massnahmen betragen für Kanton und Gemeinden zusammen CHF 28.2 Mio. (Jahr 2006). Die markante Kostensteigerung ab dem Jahr 2006 zum Jahr 2007 auf CHF 32.2 Mio. ist durch den Einsatz des neuen Rollmaterials für die Regio-S-Bahn (+ CHF 2,9 Mio.), das Entlastungsprogramm des Bundes EP04 und die Bahnreform 2 begründet (beide zusammen + CHF 0.9 Mio.). Der Neue Finanzausgleich (NFA) verursacht im Jahr 2008 eine weitere Kostensteigerung von + CHF 5.3 Mio.

Diese durch Lastenumverteilung des Bundes verursachten Mehraufwändungen können nicht durch Mehreinnahmen bei den Transportunternehmungen oder noch weitergehende Abbaumassnahmen kompensiert werden. Die Überprüfung des Generellen Leistungsauftrages zeigt ein Sparpotenzial von CHF 1.6 Mio. Franken. Die Zielgrösse für das Sparpaket von CHF 2.2 Mio. wurde nicht erreicht. Der Finanzbedarf für das Finanzprogramm des 5. Generellen Leistungsauftrages 2006 - 2009 leitet sich aus den neuen Angeboten, den Finanzmassnahmen des Bundes und den erzielten Sparmassnahmen wie folgt ab:

	2005 (Referenzjahr)	2006 MCHF	2007 MCHF	2008 MCHF	2009 MCHF
Basiswert (inkl. Teuerung)	26.5	27.7	28.2	28.7	29.2
Neue Angebote	1.3	1.6	4.5	4.9	5.0
Bundesmassnahmen		0.3	0.9	5.6	5.6
abzüglich Sparmassnahmen		- 1.4	-1.4	- 1.4	- 1.4
<b>Finanzbedarf (Kantonsabgeltung)</b>	<b>27.8</b>	<b>28.2</b>	<b>32.2</b>	<b>37.8</b>	<b>38.4</b>
Kantonsanteil (50 %)	13.9	14.1	16.1	18.9	19.2
Gemeindeanteil (50 %)	13.9	14.1	16.1	18.9	19.2
Mehrkosten ab 2005, Kanton und Gemeinden je		0.2	2.2	4.0	4.3

**Die Zunahme des Finanzbedarfs ab 2005 bis 2009 von CHF 10.6 Mio. ist zu 81 % auf die Realisierung der Regio-S-Bahn und auf die finanzpolitischen Massnahmen des Bundes zurückzuführen.**

Der 5. Generelle Leistungsauftrag kann jedoch im Rahmen der im Finanzplan 2005 bis 2008 aufgezeigten Verschuldung des Kantons realisiert werden.