

4. Ausgangslage

Um einen Überblick über das Umfeld zu vermitteln, in dem sich der vorliegende 5. Generelle Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs (GLA) befindet, werden zuerst die Finanzpolitischen Rahmenbedingungen beschrieben. Die Analyse des bestehenden Angebotes, der Nachfrage und deren Entwicklung während des 4. GLA sowie die Entwicklung der Abgeltung dienen als Grundlage für die weitere Entwicklung des Angebotes.

4.1. Finanzpolitische Rahmenbedingungen

4.1.1. BAHNREFORM 2

Die Bahnreform 2 verfolgt in erster Linie die **Effizienzsteigerung** des öffentlichen Verkehrs und die Verbesserung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für die öffentliche Hand.

Das zwischen dem Bund und der SBB geltende Modell, wonach für die Infrastrukturvorhaben mit der Bahnunternehmung eine Leistungsvereinbarung über einen Zeitraum von jeweils vier Jahren ausgehandelt wird, soll auch bei den übrigen konzessionierten Transportunternehmungen angewendet werden. Die Vernehmlassungsbotschaft schlägt zudem vor, dass das schweizerische Schienennetz nach funktionalen Kriterien in ein **Grund- und** in ein **Ergänzungsnetz** gegliedert wird. Der Bund übernimmt die volle infrastrukturelle Verantwortung für das Grundnetz. In der favorisierten Variante ("grosses Grundnetz") sind sämtliche SBB-Linien im Kanton Basel-Landschaft dem Grundnetz zugeordnet. Der Kanton ist für die Infrastruktur des Ergänzungsnetzes, also für jene der BLT-Tramlinien und der Waldenburgerbahn (WB), verantwortlich. Die bisherige Bundesbeteiligung an Investitionen der BLT und WB (Bund: 21 %; Kanton 79 %) entfällt. Die **Kostenneutralität** ist gemäss Botschaft des Bundesrats zur Bahnreform 2 vom 23. Februar 2005 nur grob zwischen dem Bund und der Gesamtheit der Kantone, nicht aber für die einzelnen Kantone gewährleistet. Das bedeutet, dass die Mehrbelastung des Kantons aufgrund der Bahnreform 2 von ca. CHF 300'000.-- pro Jahr (Differenz aus Abgeltung, Stand 2001) und ca. CHF 4'600'000.-- (Differenz aus Infrastrukturfinanzierung, Stand 2001) nach dem Willen des Bundesrats vom Bund nicht ausgeglichen werden. Nach dem derzeitigen Stand der Bahnreform 2 erfährt die **Abgeltung des Kantons eine Mehrbelastung von CHF 300'000.-- pro Jahr**.

Für den Kanton BL relevant ist diese Änderung auch für die künftigen **Rollmaterialbeschaffungen** der BLT und WB, denn diese Unternehmen werden dafür die notwendigen Mittel selbst aufbringen (Eigenmittel) oder auf dem Kapitalmarkt beschaffen müssen. Die Abgeltungen der ungedeckten Kosten der beiden Unternehmen werden entsprechend ansteigen, weil sie neu ihre Aufwändungen für die Kapitalkosten (Verzinsung und Abschreibung) der laufenden Rechnung belasten werden. Bereits im vorliegenden generellen Leistungsauftrag sind die Kapitalkosten für die geplante Trambeschaffung der BLT (vier Prototypen) eingerechnet. Weitere umfangreiche Rollmaterialbeschaffungen sind bei der BLT und WB aber erst im nächsten Jahrzehnt vorgesehen. Die Mehrbelastungen des Kantons und der Gemeinden werden sich deshalb erst in den generellen Leistungsaufträgen ab dem Jahre 2010 niederschlagen.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die Bahnreform 2 auch neue gesetzliche Grundlagen schafft, welche die Kompetenzen des **Sicherheitsdienstes** der Transportunternehmen (früher: Bahnpolizei) klar definiert und neu regelt.

Mit der Bahnreform 2 wird zudem die Kompetenz der Schiedskommission zur Bereinigung von Differenzen zwischen Netzbenutzern und Infrastrukturbetreibern gestärkt, damit sie bei diskriminierendem Verhalten der Trassenvergabestellen wirkungsvoller eingreifen kann.

Der Beschluss des eidgenössischen Parlamentes steht noch aus. Die Inkraftsetzung der Bahnreform 2 ist ab 2007 vorgesehen.

4.1.2. NEUER FINANZAUSGLEICH DES BUNDES

Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenentflechtung zwischen Bund und Kantonen ist eines der wichtigsten Reformprojekte des Bundes. Mit der Zustimmung des Schweizervolkes vom 28. November 2004 wurden die Verfassungsgrundlagen geschaffen. Nicht alle Aufgaben können eindeutig dem Bund oder den Kantonen zugeordnet werden. Der öffentliche Regionalverkehr gehört neben elf anderen Bereichen zu den so genannten Verbundaufgaben. Im Regionalverkehr trägt der Bund heute im Mittel 69 % der Abgeltung der ungedeckten Kosten, die Kantone durchschnittlich 31 %. Die geltende Kantonsanteile-Verordnung des Bundes (SR 742.101.2, KAV) leitet die Kantonsanteile von der Struktur- und Finanzstärke der Kantone ab. Der Kanton Basel-Landschaft trägt heute als finanz- und strukturstarker Kanton 46 % der ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs, also erheblich mehr als der Durchschnitt der Kantone. Der neue Finanzausgleich löst die Finanzstärke aus der Anteilsberechnung heraus. Zudem will der Bund seinen Anteil an der Abgeltung des Regionalverkehrs von heute 69 % auf 50 % senken. Als strukturstarker Kanton wird der Kanton Basel-Landschaft ab Einführung des Neuen Finanzausgleichs nach provisorischen Angaben des eidg. Finanzdepartementes 62 % zu übernehmen haben. Daraus ergibt sich eine **jährliche Mehrbelastung des Kantons um über CHF 5.3 Mio.**

Die Inkraftsetzung der Beschlüsse ist für das Jahr 2008 geplant.

4.1.3. ENTLASTUNGSPROGRAMM 2004 DES BUNDES 1: BEFRISTETE KÜRZUNG DER BUNDESBEITRÄGE AN DIE ABGELTUNG DES REGIONALEN PERSONENVERKEHRS

Der Bundesrat befasst sich seit dem Sommer 2004 mit dem "Entlastungsprogramm 04". In den nächsten Jahren sind im Bereich "Verkehr" massive Sparmassnahmen vorgesehen. Auch die Abgeltungen des Bundes für den regionalen Personenverkehr sollen gekürzt werden, nämlich im Jahr 2006 um 10 Mio. Franken und im Jahr 2007 um 20 Mio. Franken. Die auf zwei Jahre befristete Kürzung der Abgeltung des Bundes wirken sich auf den Kanton Basel-Landschaft mit einem Minderbeitrag des Bundes um jährlich **CHF 0.3 bzw. 0.6 Mio.** an die Abgeltungen aus.

Das "Entlastungsprogramm 04" des Bundes ist zurzeit vom eidgenössischen Parlament noch nicht beschlossen (das Bereinigungsverfahren zwischen den beiden Räten ist noch hängig, Stand vom 3. Juni 2005). Die Auswirkungen des Entlastungsprogramms sind auf zwei Jahre befristet (2006, 2007).

4.1.4. CO₂-ABGABE

Das eidgenössische Parlament hat mit dem Erlass des CO₂-Gesetzes verbindliche Ziele für die Reduktion der CO₂-Emissionen festgelegt. Danach sollen die Emissionen aus der Nutzung fossiler Energien bis zum Jahr 2010 gegenüber 1990 um 10 % zurückgehen. Die bisherigen Anstrengungen genügen jedoch nicht, um dieses Ziel zu erreichen.

Nach dem Bundesratsbeschluss vom 23. März 2005 soll ab 2006 auf fossilen Brennstoffen eine CO₂-Abgabe erhoben werden. Nach diesem Beschluss soll bei den Treibstoffen die Wirtschaft mit einem freiwilligen Klimarappen die Chance erhalten, einen substantiellen Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses zu leisten. Wenn der Klimarappen bis Ende 2007 nicht genügend wirkt, wird die CO₂-Abgabe auch auf Benzin eingeführt. Das UVEK wurde vom Bundesrat beauftragt, die Details auszuarbeiten, verschiedene offene Fragen zu klären und dem Bundesrat die entsprechende Botschaft vor der Sommerpause 2005 zu unterbreiten.

Nach dem derzeitigen Wissensstand von anfangs Juni 2005 werden sich die Abgeltungen der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs durch die vorgesehene Abgabe vorläufig nicht (relevant) erhöhen.

4.1.5. GENERELLE AUFGABEN-ÜBERPRÜFUNG (GAP) DES KANTONS

Mit Beschluss vom 3. Dezember 2003 hat der Regierungsrat eine finanzielle Überprüfung des generellen Leistungsauftrages 2006 - 2009 hinsichtlich Entlastungsmöglichkeiten des Kantons und der Gemeinden angeordnet: Im 5. generellen Leistungsauftrag ist aufzuzeigen, welche Angebote im öffentlichen Verkehr abgebaut werden können. Der Entlastungseffekt soll ab 2007 **CHF 2.2 Mio.** betragen.

Der Kanton will sich mit dem GAP unter anderem einen finanziellen Spielraum schaffen, um kantonswichtige Projekte (z.B. die Regio-S-Bahn) realisieren zu können.

4.2. Angebot und Nachfrage

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

Die bestehende Netz- und Angebotsstruktur des öffentlichen Verkehrs lässt sich gemäss Angebotsdekret in zwei Angebotsbereiche unterteilen, und zwar in das Haupt- und das Grundangebot. Das **Hauptangebot** stellt das Basisnetz des öffentlichen Verkehrs dar und umfasst im aktuellen, 4. Generellen Leistungsauftrag (2001 - 2005) alle Bahn- und Tramlinien sowie die Buslinien 34, 37, 60, 64, 70, 72, 83, 100, 102, 107, 111 und 115. Alle übrigen Linien sind dem **Grundangebot** zugeordnet und bilden das letzte Glied in der Transportkette. Sie schliessen an die Linien des Hauptangebotes an und sichern eine Minimalerschliessung für sämtliche Gemeinden.

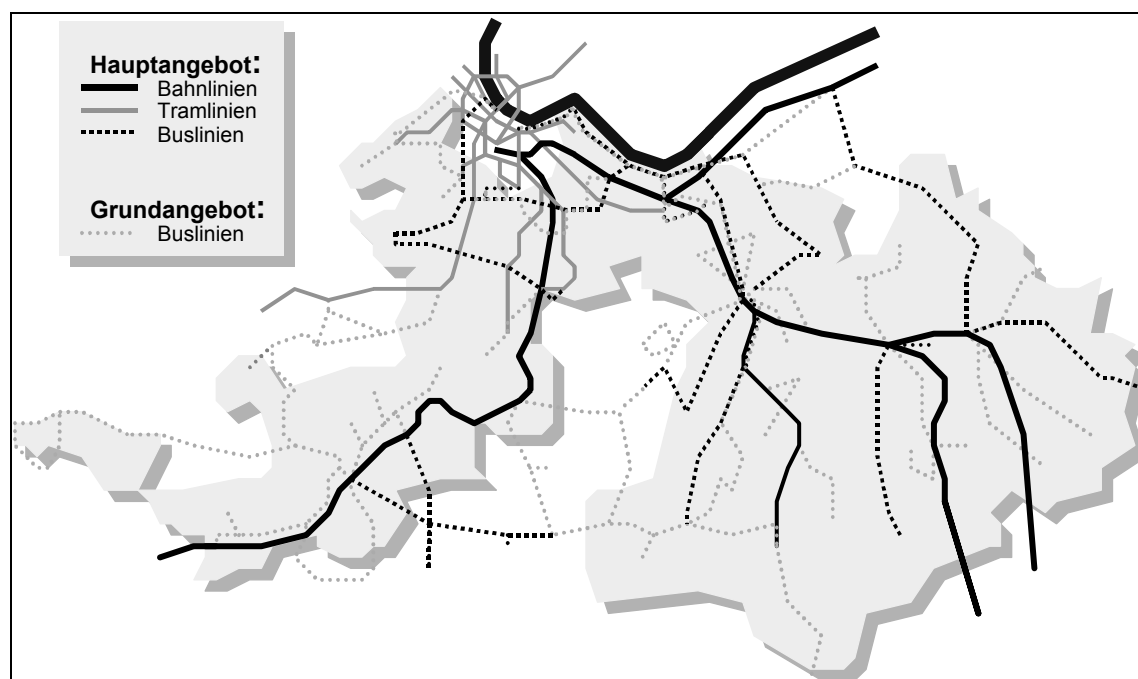


Abbildung 1: Haupt- und Grundangebot gemäss 4. Generellen Leistungsauftrag (Laufzeit 2001 - 2005)

4.2.1. AKTUELLES WERKTAGSANGEBOT

Das werktägliche Angebot (Mo-Fr) entspricht fast überall dem Hauptangebot (A) resp. dem Grundangebot (B). Ausnahmen sind die Gemeinden Hersberg und Liedertswil.

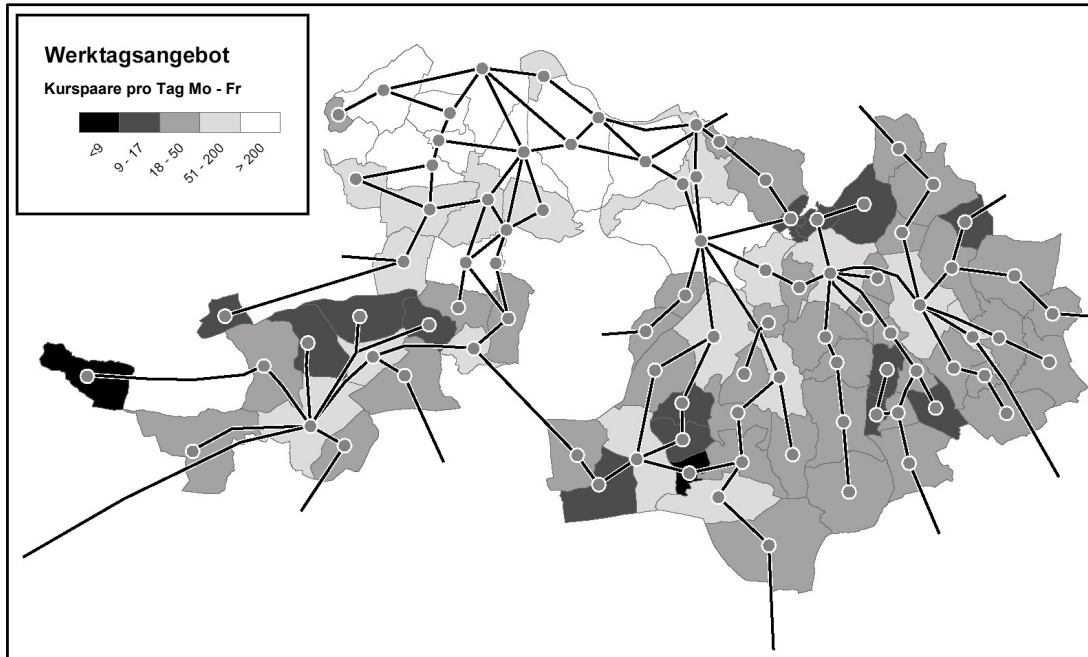


Abbildung 2: Aktuelles Werktagsangebot

4.2.2. AKTUELLES SPÄTANGEBOT

Die Erreichbarkeit am Abend kann generell als gut bezeichnet werden. 33 Gemeinden mit gesamthaft rund 220'000 Einwohnerinnen und Einwohnern profitieren von einem Spätangebot mit Ankunft des letzten Kurses nach 24 Uhr. Nach 23 Uhr werden gar 64 Gemeinden mit rund 250'000 Einwohnerinnen und Einwohnern erreicht (Summe Kanton: ca. 265'000).

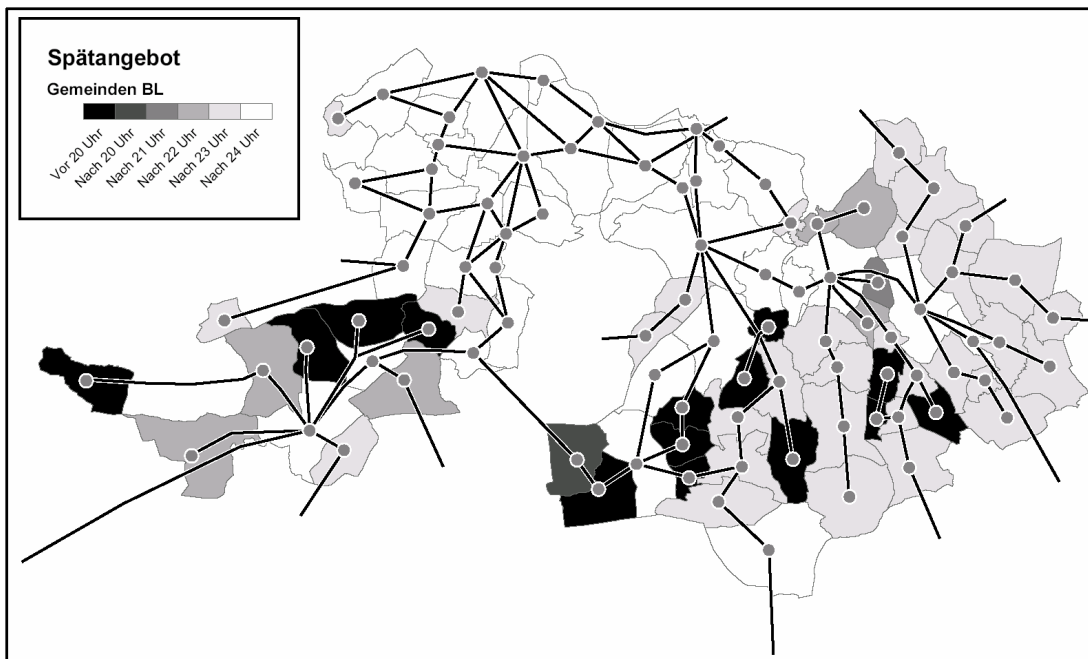


Abbildung 3: Aktuelles Spätangebot

Folgende Gemeinden mit mehr als 1'000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind werktags nach 23 Uhr nicht mehr erreichbar.

| | | |
|----------|-----------|-----------------------------|
| Brislach | Linie 115 | rund 1'500 Einwohner/-innen |
| Liesberg | Linie 118 | rund 1'200 Einwohner/-innen |
| Röschenz | Linie 112 | rund 1'700 Einwohner/-innen |
| Thürnen | Linie 108 | rund 1'200 Einwohner/-innen |

4.2.3. AKTUELLES SONNTAGSANGEBOT

Analog der Erschliessung im Spätbetrieb ist die Erreichbarkeit an Sonn- und Feiertagen im Allgemeinen gegeben. Die meisten Gemeinden (mit gesamthaft rund 237'000 Einwohnerinnen und Einwohnern) verfügen über eine mindestens stündliche ÖV-Anbindung. Sonn- und Feiertags nicht mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind die Gemeinden Bennwil, Häfeltingen, Känerkinden, Lampenberg und Wittinsburg.

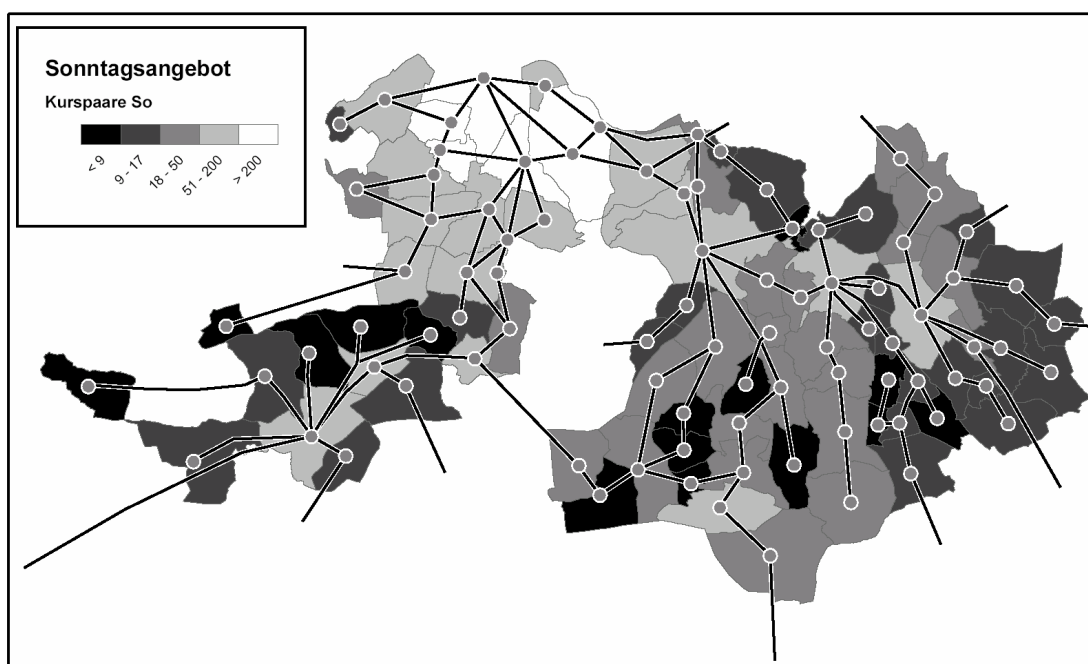


Abbildung 4: Aktuelles Sonntagsangebot

4.2.4. 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 ha umfassen und durchschnittlich pro überbaute ha wenigstens 100 Einwohner/Einwohnerinnen 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 Vorortlinien
- 600 m bei Haltestellen, Stationen und Bahnhöfen der SBB

Auf der Basis der Daten aus der Volkszählung 2000 wurde die Erschliessungswirkung des öffentlichen Verkehrsnetzes untersucht.

⁵ GS 30.293, SGS 483.1

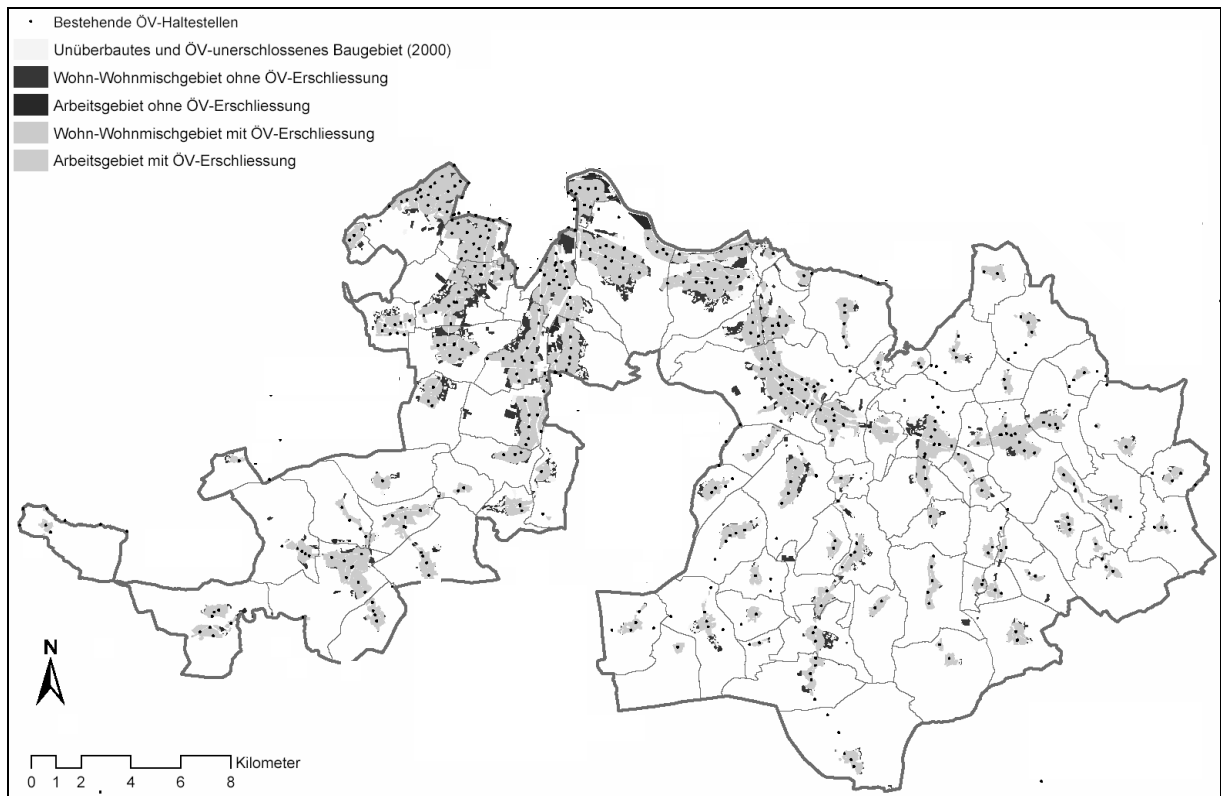


Abbildung 5: Siedlungsgebiete mit und ohne ÖV-Erschliessung

Erwartungsgemäss werden die Siedlungsschwerpunkte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreicht. Vor allem die grösseren Gemeinden haben aber ein derart ausgedehntes Siedlungsgebiet, dass der Anmarschweg zur nächstgelegenen Haltestelle zum Teil grösser ist als 5 Minuten (> 350 m). Bei diesen Gebieten handelt es sich vorwiegend um Einfamilienhausgebiete, die dünn bebaut sind und ein sehr geringes Nachfragepotenzial für den öffentlichen Verkehr darstellen. Sie entsprechen denn auch nicht den genannten Kriterien und haben kein gesetzliches Anrecht auf eine verbesserte ÖV-Erschliessung.

Bei den Arbeitsplatzgebieten besteht nach Angebotsdekret eine Erschliessungslücke im Gewerbegebiet Widen in Arlesheim. Über 1'000 Arbeitsplätze sind ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Eine zweite Erschliessungslücke besteht im Gewerbegebiet Kägen in Reinach.

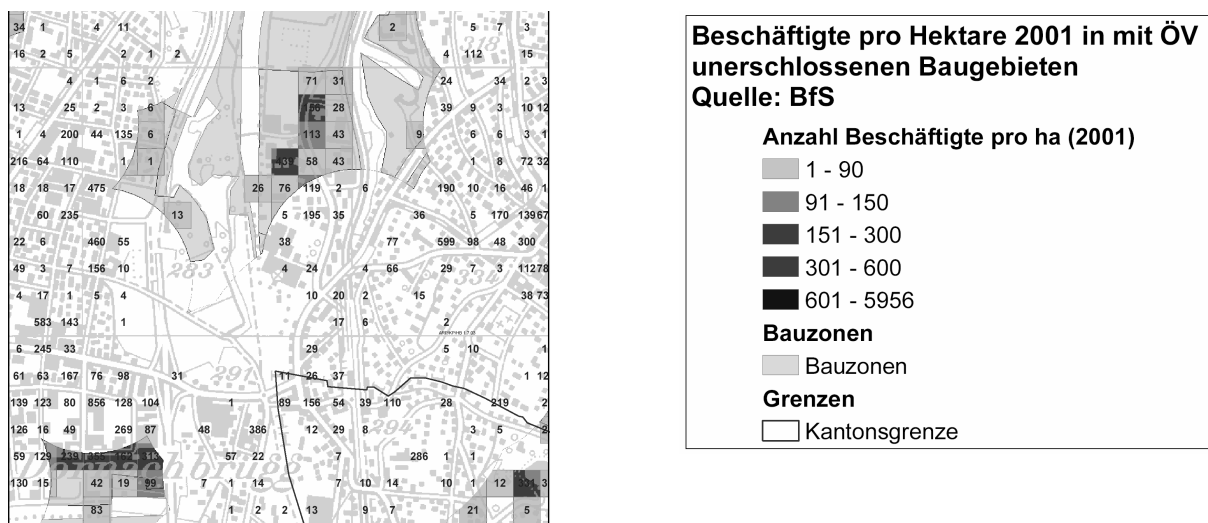


Abbildung 6: Erschliessungslücken Widen in Arlesheim und Kägen in Reinach

4.2.5. 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 von über 17'000 Personen pro Tag (Linie 11) im stärksten Querschnitt⁶.

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 SBB-Hauptlinien. Während auf der Linie Basel - Laufen im Schnitt 75 Reisende pro S-Bahnzug im stärksten Querschnitt gezählt wurden, erreichen die Ergolzthal- und die Fricktallinie durchschnittlich über 100 Reisende pro Regionalzug. Auf der Läuferfinger Linie S9 sind durchschnittlich 18 Personen pro Fahrzeug im stärksten Querschnitt zu verzeichnen.
- Die Tram- und Vorortlinien befördern durchschnittlich zwischen 47 und 67 Personen je Kurs, die Waldenburgerbahn deren 48.
- Die Linie 70 erreicht mit durchschnittlich 34 Passagieren den höchsten Wert aller Buslinien im Kanton, gefolgt von den Linien 83/84 und 102 mit 29 Personen. Die Buslinien 34, 80, 101, 103, 107, 111 und 114 können mit durchschnittlich etwa 20 Reisenden pro Kurs ebenfalls als sehr gut ausgelastet bezeichnet werden.
- Eine eher schwache Nachfrage weisen die Linien 37, 38, 68, 63, 73, 91, 106 und 116 mit durchschnittlich 7 bis 10 Fahrgästen pro Kurs im stärksten Querschnitt auf.
- Als ungenügend ausgelastet zu bezeichnen sind die Linien 92, 109 und 123. Pro Kurs benutzen weniger als 7 Personen diese Angebote.

Die Auswertung der Nachfrage ist eine wesentliche Grundlage für die weitere Planung und die eigentliche Angebotsausgestaltung (Kapitel 6.1). 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 der 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 können aber nicht gestrichen werden, weil die Fahrzeuge an den Linienanfang zurückgeführt werden müssen, um wiederum gut ausgelastet Richtung Zentrum zu fahren. Aus dem gleichen Grund lassen sich mit dem Einsatz von kleineren Fahrzeugen keine 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. Das wird wenn immer möglich bereits praktiziert.

⁶ Begriffsdefinition siehe Glossar, Kapitel 9

4.2.6. VERKEHRSANTEILE

Das für den öffentlichen Verkehr wichtigste und am besten zu erreichende Marktsegment ist der **Pendlerverkehr**. Im Rahmen der Volkszählung werden periodisch und systematisch alle 10 Jahre die Arbeitswege und die dabei verwendeten Verkehrsmittel der Bevölkerung erhoben. 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.

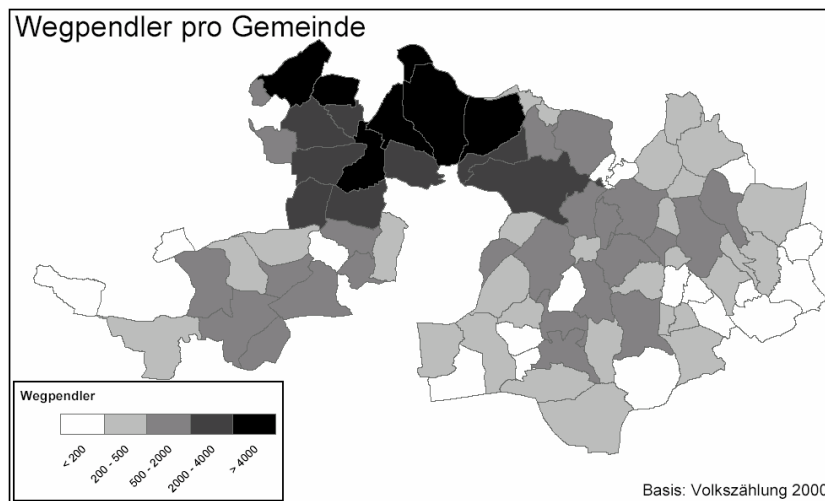


Abbildung 7: Der Modal Split pro Gemeinde in Pendlerverkehr (Wegpendler)

Noch deutlicher ist das Bild, wenn die Hauptrelation nach **Basel-Stadt** betrachtet wird. Hier beträgt der **ÖV-Anteil 56 %** gegenüber dem motorisierten Individualverkehr mit 38 % und dem Velo-/Mofaverkehr mit 6 %.

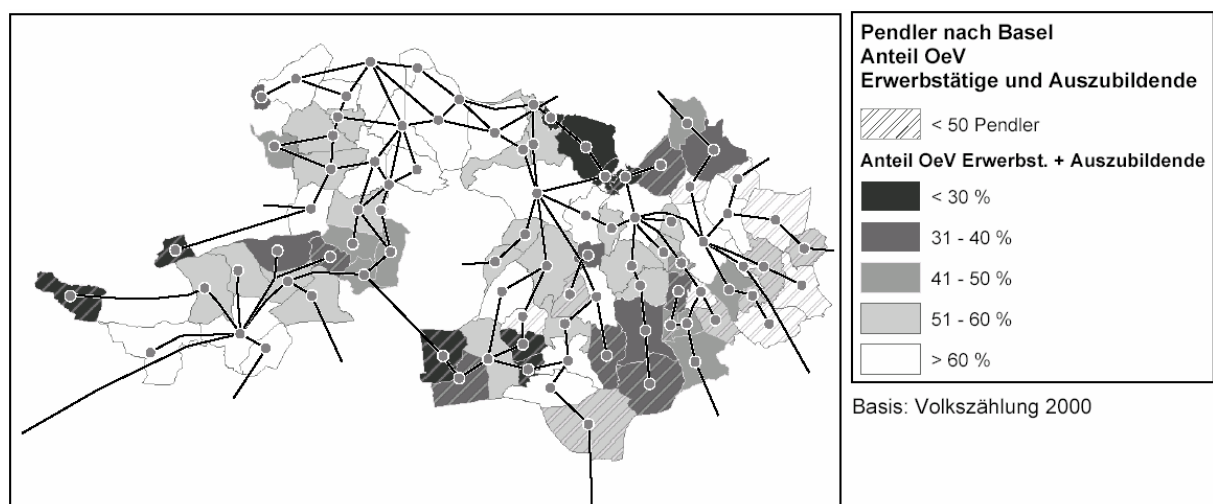


Abbildung 8: Der Modal Split nach Basel im Pendlerverkehr (Erwerbstätige und Auszubildende)

Der **Einkaufs- und Nutzverkehr** (Geschäftsfahrten) bewegt sich entlang ähnlicher Korridore wie der Pendelverkehr. Der ÖV-Anteil dieser beiden Verkehrszwecke ist aber naturgemäss deutlich tiefer.

Schwer zu erfassen und mit dem ÖV schwieriger zu erreichen ist der **Freizeitverkehr**. Er ist räumlich sehr dispers verteilt und kann nur bedingt auf die zwangsläufig zu bildenden Linien gebündelt werden. Er findet oft dann statt, wenn das ÖV-Angebot nachfragebedingt ausgedünnt ist. Die entstehenden langen Wartezeiten sind vor allem nachts sehr unattraktiv. Entsprechend **tief** ist in diesem Segment der **ÖV-Anteil**. Doch der Freizeitverkehr ist derjenige Verkehr, der am stärksten wächst. Bei der Verkehrsleistung macht der Freizeitverkehr inzwischen über die Hälfte aus. Eine höhere ÖV-Benützung würde ein sehr ausgebautes ÖV-Angebot erfordern. Ein solcher Ausbau ist aber derzeit nicht finanzierbar.

4.3. Nachfrageentwicklung und Erfolgskontrolle des 4. Generellen Leistungsauftrags

Die Nachfrage hat sich seit Inkrafttreten des 4. Generelle Leistungsauftrag für die Jahre 2001 - 2005 positiv entwickelt. Auf einigen Linien konnte dank den Angebotsausbauten deutliche Fahrgastzunahmen verzeichnet werden. Auf einzelnen Linien müssen jedoch auch Fahrgastabnahmen hingenommen werden. Gesamthaft hat die Nachfrage in den jeweils stärksten Querschnitten um ca. **10 % zugenommen** (ohne S-Bahn).

4.3.1. REGIO-S-BAHN

Bei der Regio-S-Bahn hat die Transportleistung vom Jahr 2000 zum Jahr 2004 um **28 %** zugenommen, wobei die S3 alleine sogar 40 % zugelegt hat.

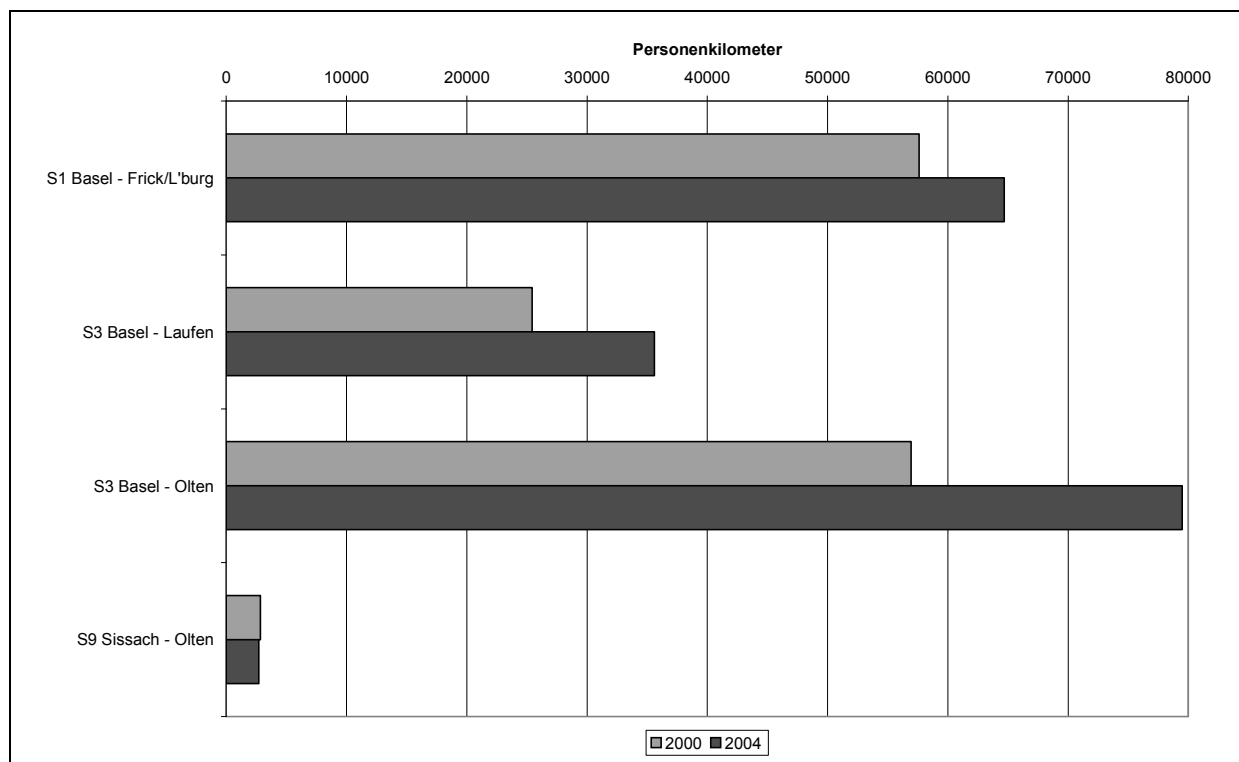


Abbildung 9: Entwicklung der Personenkilometer bei der Regio-S-Bahn

- **"Blaue Linie" S3 (Olten - Basel - Laufen)** ↗

Die Einführung der Regio-S-Bahn "Blaue Linie" S3 Laufen - Basel - Olten im Halbstundentakt ist ein grosser Erfolg. Zwischen den Jahren 2000 und 2004 konnte die Verkehrsleistung sowohl im Ergolztal als auch im Laufental um 40 % gesteigert werden. Im Laufental wurden im Jahr 2004 35.6 Mio. Personenkilometer nachgefragt, im Ergolztal sogar 79.5 Mio.

4.3.2. TRAMLINIEN UND WALDENBURGERBAHN

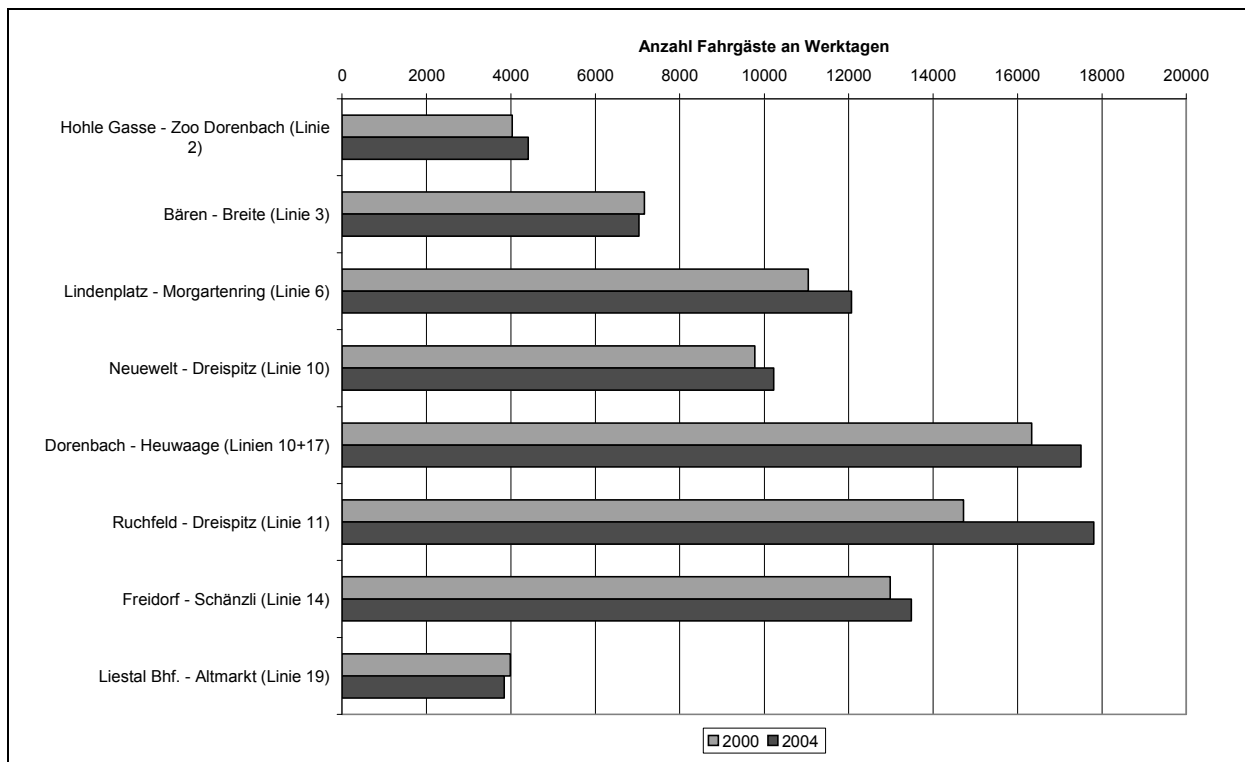


Abbildung 10: Entwicklung der Fahrgastzahlen bei den Tramlinien und der Waldenburgerbahn

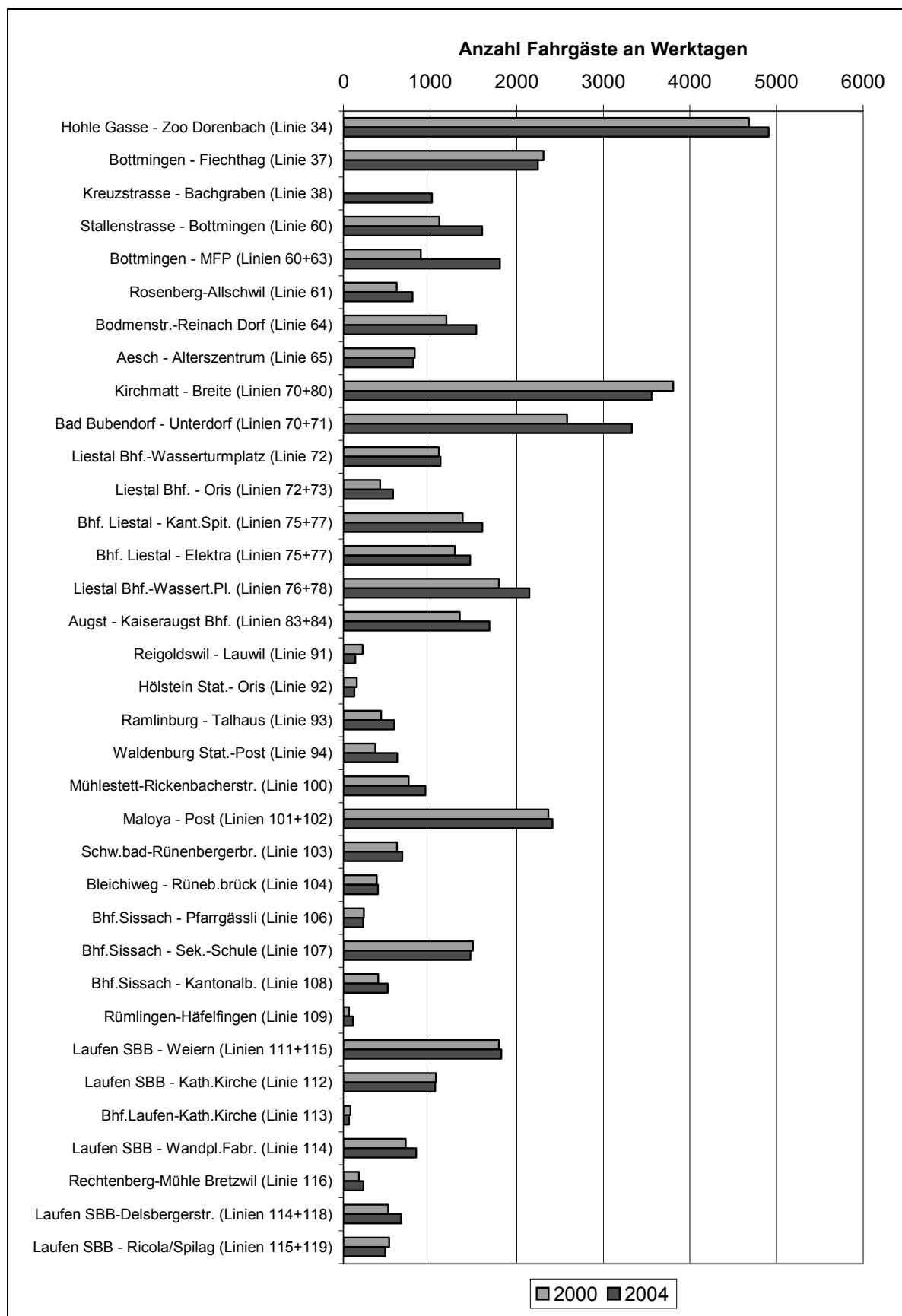
- **Linien 10 (Dornach - Rodersdorf) und 11 (Aesch - St. Louis Grenze)** ↗

Die Führung der Vororts-Tramlinien 10 und 11 via Bahnhof SBB ("EuroVille") hat vor allem auf der Linie 11 zu einer markanten Fahrgastzunahme von über 20 % im Birseck geführt. Die Linie 10 hat im Birseck nur um 5 % zugelegt. Der Unterschied dürfte bei der stärkeren Beeinflussung durch die S3 liegen. Beim Bahnhof Basel SBB werden täglich ca. 15'100 Ein- und Aussteiger aus dem Birseck verzeichnet.

- **Linie 19 (Waldenburgerbahn)** ➔

Trotz zwei zusätzlichen Kurspaaren hat die Waldenburgerbahn Fahrgäste verloren. Im Jahr 2004 benutzten täglich ca. 150 Personen weniger die Bahn. Die Ursache ist möglicherweise im unangemessenen Verhalten einiger Fahrgäste zu suchen. Die von der Waldenburgerbahn ergriffenen Gegenmassnahmen sind wirkungsvoll und haben eine deutliche Verbesserung bei der Sauberkeit und beim Verhalten dieser Fahrgäste bewirkt. Kurzfristig konnte bereits wieder eine Steigerung der Fahrgastzahlen festgestellt werden.

4.3.3. BUSLINIEN



* Die Veränderung bei der Buslinie 94 ist primär auf Zählfehler im Jahr 2000 zurückzuführen

Abbildung 11: Entwicklung der Fahrgastzahlen bei den Buslinien

- **Linie 38 (Allschwil - Schiffflände)** ↗

Das neue Angebot wurde gut angenommen. Auf der Allschwiler Strecke der Buslinie 38 konnten im Jahr 2004 durchschnittlich über 1000 Fahrgäste pro Tag gezählt werden.

- **Linien 60 (Biel-Benken - Schweizerhalle) / 63 (Bruderholzspital - Bhf. Muttenz) / 64 (Biel-Benken - Arlesheim)** ↗

Die neue Tangentialbuslinie 60 sowie die neu konzipierten Linien 63 und 64 sind ein grosser Erfolg. Über den Bruderholzrücken beträgt die Fahrgastzunahme seit der Einführung der Linie 60 über 100 %. Dieser ausserordentlich hohe Wert zeigt, dass auch auf tangentialen Verkehrsbeziehungen ein grosses Potenzial für den öffentlichen Verkehr besteht, das mit attraktiven Angeboten aktiviert werden kann. Das zeigt auch die Buslinie 64, die dank der Verdichtung zum Viertelstundentakt in den Spitzenzeiten einen Fahrgastzuwachs von knapp 30 % erreicht hat.

- **Linie 61 (Allschwil - Oberwil)** ↗

Die Massnahmen bei der Linie 61 haben zwischen Allschwil und Schönenbuch zu einer Fahrgastzunahme von knapp 30 % geführt.

- **Linien 70 (Basel - Liestal - Reigoldswil) / 71 (Liestal - Reigoldswil)** ↗

Die Verbesserungen bei den Linien 70 und 71 zwischen Liestal und Reigoldswil haben die Nachfrage um knapp 30 % gesteigert.

- **Linien 75-78 (Lausen - Liestal - Frenkendorf - Füllinsdorf)** ↗

Dank der Führung der Einsatzkurse in den Spitzenzeiten konnte die Nachfrage auf den Linien 76 und 78 um ca. 23 % gesteigert werden.

- **Linie 80 (Basel - Pratteln - Liestal)** →

Die als "Zwillingslinie" zur Buslinie 70 eingeführte Linie hat sich je nach Streckenabschnitt unterschiedlich entwickelt. Während auf den beiden überlagerten Buslinien zwischen Liestal und Frenkendorf/Füllinsdorf eine Fahrgastzunahme von über 30 % verzeichnet werden darf, ist die Nachfrage zwischen Birsfelden und Schweizerhalle um 5 % zurückgegangen.

- **Linie 83 (Pratteln - Arisdorf - Liestal)** →

Auf den Zubringerabschnitten Arisdorf/Hersberg - Liestal und Giebenach - Kaiseraugst war die Nachfrage ungefähr gleichbleibend. Zusammen mit der Linie 84 ist die Nachfrage zwischen Augst und Kaiseraugst hingegen deutlich gestiegen.

- **Linie 91 (Bretzwil - Waldenburg)** ↘

Trotz Ausbau des Angebotes auf dem Abschnitt Reigoldswil - Liedertswil - Waldenburg ist die Nachfrage auf diesem Abschnitt gesamthaft gesunken.

- **Linie 100 (Gelterkinden - Rheinfelden)** ↗

Die Straffung des Angebotes zwischen Gelterkinden und Rheinfelden zum durchgehenden Halbstundentakt hat im Zulauf zu Gelterkinden zu einer Nachfragesteigerung von ca. 26 % geführt.

- **Linie 102 (Gelterkinden - Kienberg)** ↗

Die ebenfalls von kleinen Verbesserungsmaßnahmen profitierende Linie 102 kann eine Fahrgastzunahme von 7 % ausweisen.

- **Linie 107 (Böckten - Eptingen)** ↗

Die Verbesserungen auf der Linie 107 brachten eine Nachfragesteigerung von 6 %. Die neue Erschliessung von Böckten hat zu keiner Nachfragesteigerung geführt. Allerdings können die Einwohnerinnen und Einwohner von Böckten kaum von Anschlüssen auf die Bahn in Sissach profitieren.

- **108 (Sissach - Wittinsburg)** ↗

Die Verbesserungen für Thürnen haben zu einer Nachfragesteigerung von 25 % geführt.

- **Linien 111 (Laufen - Nunningen) / 114 (Laufen - Bärschwil) / 115 (Zwingen - Passwang)** ↗

Die Verbesserungen haben zwischen Brislach und Zwingen zu einer Nachfragesteigerung von 12 % geführt. Zwischen Wahlen und Laufen hat sich das Fahrgastaufkommen um 17 % gesteigert.

- **Linie 112 (Laufen - Roggenburg)** →

Trotz Ausdehnung der Betriebszeit für Röschenz wurde die Linie 112 nicht stärker genutzt.

- **Wochenend-Nachtangebot** ↗

Das neue Angebot wurde von Beginn weg sehr gut angenommen. Die "BlueNite"-Züge werden durchschnittlich in der Nacht von Samstag/Sonntag von ca. 65 Fahrgästen (Richtung Laufen) respektive von ca. 150 Fahrgästen (Richtung Olten) ab Basel beansprucht. In der Nacht von Freitag/Samstag liegen die Werte durchschnittlich bei ca. 55 respektive 120 Fahrgästen. Die Fahrgastzahlen unterliegen jedoch grossen Schwankungen.

Mit den Anschlussbussen in Liestal und Sissach werden in der Nacht von Samstag/Sonntag im Schnitt 20 respektive 13 Personen befördert, in der Nacht von Freitag/Samstag jeweils rund die Hälfte. Dies entspricht den Erwartungen. Das anfangs Jahr 2003 eingeführte, neue Angebot in Laufen ist mit durchschnittlich 16 Personen auf den ersten Fahrten von Beginn weg gut angenommen worden. Im Durchschnitt wird das Gesamtangebot von ca. 800 Fahrgästen genutzt.

4.4. Entwicklung der Abgeltung

Gemäss Artikel 51 des Eisenbahngesetzes (EBG, SR 742.101) und Artikel 20 der Abgeltungsverordnung (ADFV, SR 742.101.1) werden die Angebote im Regionalverkehr und die entsprechenden Abgeltungsbeiträge mittels **Angebotsvereinbarungen** zwischen dem Bund, den beteiligten Kantonen und den Transportunternehmen im voraus verbindlich festgelegt. In Anwendung von Artikel 49 EBG sowie Artikel 8 und 11 des Transportgesetzes (TG, SR 742.40) sind Angebote des Ortsverkehrs, vom Kanton verlangte Zusatzleistungen sowie Tarifierleichterungen (TNW) von Bundesleistungen ausgeschlossen.

Nach dem Inkrafttreten des revidierten Eisenbahngesetzes per 1. Januar 1996 waren die ersten Jahre durch den Rückzug des Bundes aus der Finanzierung des Regionalverkehrs geprägt. Kürzungen infolge von Kreditsperre, Bahnreform 1 und Stabilisierungsprogramm verlagerten die Abgeltungen des Regionalverkehrs immer mehr vom Bund auf die Kantone. Für den Kanton zusätzlich belastend wirkte sich die Plafonierung der Bundesbeiträge aus. Die Plafonierung bewirkt, dass selbst nach Bundesverordnung abgeltungsberechtigte Angebote des Regionalverkehrs zur Zeit nicht mehr vollständig durch Bundesmittel mitfinanziert werden. Der Kanton deckte in diesen Jahren die ausfallenden Bundesbeiträge, was in den Jahren 1996 bis 2001 zu rasch steigenden Kantons- und Gemeindebeiträgen führte. Auch der mit dem 4. Generellen Leistungsauftrag des Landrats bestellte Angebotsausbau mit Kostenfolge von CHF 6,4 Mio. wurde vom Bund finanziell nicht mitgetragen. Die Ausbaukosten gingen deshalb voll zu Lasten des Kantons und der Gemeinden. Die untenstehende Tabelle zeigt auf, dass im Jahre 2002 der vorläufige Tiefpunkt der Bundesbeiträge an den Regionalverkehr erreicht wurde. Die Beiträge vermochten in den vergangenen Jahren immerhin die Teuerung des Abgeltungsanteils des Bundes zu decken.

Massvolle Anhebungen der Tarife des TNW in den Jahren 2001 und anfangs 2005 verhalfen nach dem Abschluss des Angebotsausbaus ab 2002 zu bemerkenswerter Stabilität der Abgeltungsbeiträge des Kantons und der Gemeinden. Der Anstieg des Kantonsanteils im Jahr 2005 ist auf drei neue Angebote zurückzuführen, welche von den beteiligten Gemeinden verlangt wurden und vom Regierungsrat als Probetrieb per August 2004 bzw. per Fahrplanwechsel von Mitte Dezember 2004 eingeführt wurden.

| | 2001 (7 Monate) | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Genereller Leistungsauftrag 2001 - 2005 | 16'100'000 | 27'500'000 | 28'100'000 | 29'000'000 | 29'500'000 |
| Kanton BL (inkl. Gemeinden) | 16'098'606 | 26'915'772 | 27'484'616 | 27'469'944 | 26'229'560 |
| Neue Angebote (Probetr.) | | | | | 1'593'944 |
| Bundesanteil | 9'822'226 | 17'090'673 | 17'261'580 | 17'614'210 | 17'702'281 |
| total | 25'920'832 | 44'006'445 | 44'746'196 | 45'084'154 | 45'525'785 |

Abbildung 12: Entwicklung der Abgeltung

Anlässlich des 4. Generellen Leistungsauftrages wurden drei **Finanzziele** gesetzt, nämlich

- die reale Stabilisierung der Kantons- und Gemeindebeiträge,
- der Teuerung angepasste Bundesbeiträge sowie
- die Anhebung des Abgeltungsbeitrages an das Umweltschutz-Abonnement TNW (letztmals im Jahre 1992 erhöht).

Unter Ausklammerung der neuen Angebote im 2005 kann gemäss nachstehender Tabelle festgestellt werden, dass nach erfolgtem Angebotsausbau im Sommer 2001 **die Finanzziele erreicht** wurden!

| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Veränderung 2002-2005(%) |
|------------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------------|
| Index * | 102.0 | 102.6 | 103.5** | 104.9** | + 2.8 |
| Anteil BL real | 26'388'012 | 26'788'125 | 26'541'009 | 25'004'347 | - 5.2 |
| Anteil Bund real | 16'755'562 | 16'824'152 | 17'018'560 | 16'875'387 | + 0.7 |

* Landesindex der Konsumentenpreise (Mai 2000 = 100)

** Prognose Bundesamt für Statistik (Stand: Oktober 2004)

Abbildung 13: Entwicklung der Abgeltung real

4.5. Volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr trägt einen beträchtlichen Teil zu einer gesunden Volkswirtschaft bei. Dabei ist die Wertschöpfung beim öffentlichen Verkehr geografisch eng gebunden. Wie eine Studie⁷ des Verbandes öffentlicher Verkehr für das Jahr 2002 zeigt, beläuft sich der volkswirtschaftliche Beitrag des öffentlichen Verkehrs gesamtschweizerisch durch direkte (direkt bei den Transportunternehmungen wirksame) und indirekte (bei Zulieferer von Transportunternehmungen wirksame) Effekte auf **CHF 10.9 Mia. oder 2.5 % des Bruttoinlandprodukts**.

Mit jedem Arbeitsplatz beim öffentlichen Verkehr sind 4.1 weitere Arbeitsplätze in der schweizerischen Volkswirtschaft verknüpft. Mit einem Franken Wertschöpfung beim öffentlichen Verkehr sind somit weitere 3.60 Fr. Wertschöpfung in der Schweizer Volkswirtschaft verbunden. Für den Kanton **Basel-Landschaft** beträgt die durch den öffentlichen Verkehr bewirkte **direkte und indirekte Wertschöpfung 256 Mio. Fr oder 1.7 %**. Der Anteil der Eisenbahn beträgt 63 %.

In den öffentlichen Verkehr investiertes Geld erzielt regional direkt positive Effekte. Somit profitiert eine Region, die in den öffentlichen Verkehr investiert, direkt von dessen volkswirtschaftlichem Nutzen.

⁷ "Volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz", Verband öffentlicher Verkehr, Bern, Oktober 2004