

5. Zielsetzungen

5.1. Stossrichtungen

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

Mit dem 5. Generellen Leistungsauftrag werden folgende generellen **Ziele** verfolgt:

1. Der Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsvolumen soll erhöht werden.
2. Auf Linien mit Nachfragepotenzial wird das Angebot in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ausgebaut.
3. Angebote ohne entsprechende Nachfrage werden nach Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden reduziert oder ganz aufgehoben.
4. Die Summe der Abgeltungen der ungedeckten Kosten an den öffentlichen Verkehr von Bund, Kanton und Gemeinden soll auf dem Stand des Jahres 2007 real stabilisiert werden.

Aus diesen Zielen werden folgende **Stossrichtungen** für die weitere Entwicklung des ÖV-Angebotes im Kanton abgeleitet:

1. Die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs wird durch einen gezielten Angebotsausbau und durch Einsatz von modernem Rollmaterial gesteigert.
2. Der Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln ist möglichst behinderungsfrei zu gestalten. Die Sicherheit der Fahrgäste (Behebung von Unfallgefahren, Schutz vor Kriminalität) ist zu gewährleisten.
3. Die Regio-S-Bahn wird zum produktiven, leistungsfähigen und attraktiven Systemangebot im Dreiland entwickelt.
4. Den Verbindungen zwischen den Agglomerationsgemeinden ist vermehrt Beachtung zu schenken (insbesondere Tangentialverbindungen, Mittelverteiler u.ä.).
5. Die Preise zur Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel bleiben attraktiv und wettbewerbsfähig, das Fahrausweissortiment übersichtlich und einfach. Der Kanton unterstützt die Bestrebungen des TNW zur Modernisierung seines Distributionssystems (E-Ticket).
6. Die Verkehrserträge der Verkehrsunternehmen sollen real erhalten bleiben. Der TNW passt seine Tarife mindestens an die aufgelaufene Teuerung an.
7. Die Angebote des öffentlichen Verkehrs im TNW-Gebiet werden professionell vermarktet. Besondere Beachtung finden die bisher ungenügend genutzten Linien und der Freizeitverkehr.
8. Ausschreibungen dienen dem Ziel, die Effizienz des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Sozial- und Qualitätsdumping soll durch Gesamtarbeitsverträge und Festlegung von Qualitätsstandards ausgeschlossen werden.

5.2. Ziele der räumlichen Entwicklung

Im Konzept Räumliche Entwicklung (**KORE**)⁸ ist die Richtung und der Rahmen der räumlichen Entwicklung unseres Kantons festgelegt. Für den vorliegenden 5. 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 zum attraktiven und leistungsfähigen 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.

Das Ergebnis der Abstimmung des KORE soll in einem kantonalen **Richtplan** festgelegt werden. Dieser Richtplan ist zur Zeit in Erarbeitung und wird den Regionalplan Siedlung ersetzen. In dessen Objektblatt Z 1.1 sind die folgenden, für den Generellen Leistungsauftrag relevanten, räumlichen Ziele festgehalten:

- 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). (Ziel A6)
- **Industrie- und Gewerbegebiete** von kantonaler Bedeutung sind durch das öffentliche Verkehrsmittel zu erschliessen. Wo nötig, ist die Erschliessung durch den ÖV zu verbessern. (Ziel C4)
- In geeigneten Stützpunkten des ländlichen Raums sollen verbesserte oder neue räumliche Voraussetzungen für neue **Arbeitsplätze** und der Versorgung von Gütern für den kurz- und mittelfristigen Bedarf geschaffen werden. Diese Stützpunkte sollen von den umliegenden Gemeinden her mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen sein. Die Lage dieser Stützpunkte berücksichtigt das bestehende ÖV-Netz. (Ziel C5)
- Der Kanton setzt sich dafür ein, dass auf nationaler Ebene die nötigen **Kapazitäten** für den Betrieb des internationalen, nationalen und des gewünschten regionalen Personenverkehrs sowie für den Güterverkehr rechtzeitig bereitstehen bzw. realisiert werden. Für den Kanton und somit für die Region steht dabei ein neuer **Juradurchstich** und die rasche Realisierung der grenzüberschreitenden Regio-S-Bahn im Vordergrund, wobei diese ein bedarfsgerechtes und attraktives Angebot sicherzustellen hat und die internationalen und nationalen Knotenpunkte Bahnhof Basel SBB und EuroAirport optimal an das Netz an- bzw. einbindet. (Ziel E4)

⁸ RRB Nr. 1704 vom 22. Oktober 2002 und LRB Nr. 37 vom 4. September 2003

5.3. Ziele der Angebotsgestaltung

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

Eine Konkretisierung der im Angebotsdekret formulierten Zielsetzungen erfordert die Berücksichtigung der aktuellen verkehrlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Dabei ist vom Gesamtangebot öffentlicher Verkehrsmittel auszugehen. Mit dem am 1. Januar 1996 in Kraft getretenen, revidierten Eisenbahngesetz (respektive der daraus resultierenden Bahnreform) kann das ÖV-Gesamtangebot vereinfachend in den Leistungsbereich 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 Generellen Leistungsauftrages zu definierenden ÖV-Angebote.

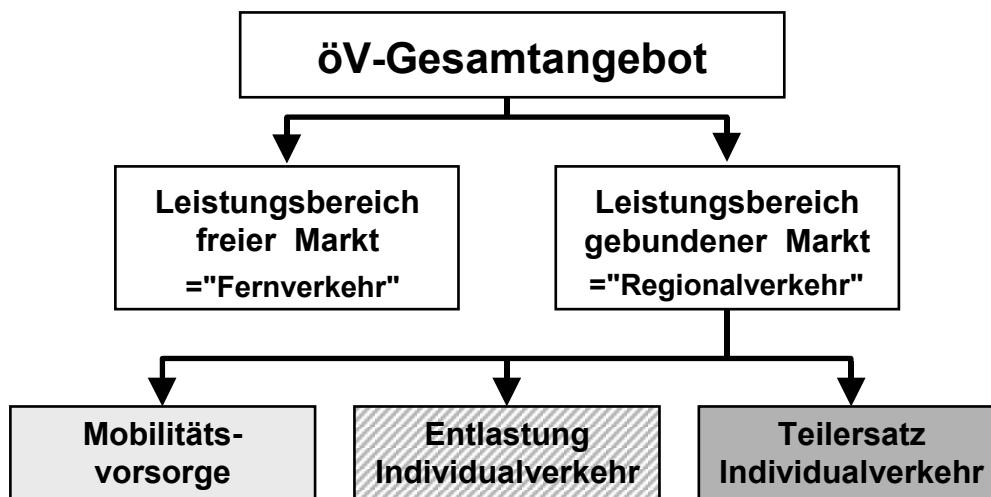


Abbildung 14: Marktbereiche des öffentlichen Verkehrs

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 genügende Erschliessung von Verdichtungsräumen zur gezielten Entlastung des Individualverkehrs. Die Angebote erfolgen schwerpunktartig, achsen- und kapazitätsbetont.
- Der "**Teilersatz Individualverkehr**" orientiert sich an übergeordneten Gesichtspunkten. Die ÖV-Angebote sind gegenüber dem Individualverkehr direkt konkurrenzfähig.

Die drei Segmente lassen sich für den vorliegenden 5. Generellen Leistungsauftrag wie folgt auf das Kantonsgebiet übertragen:

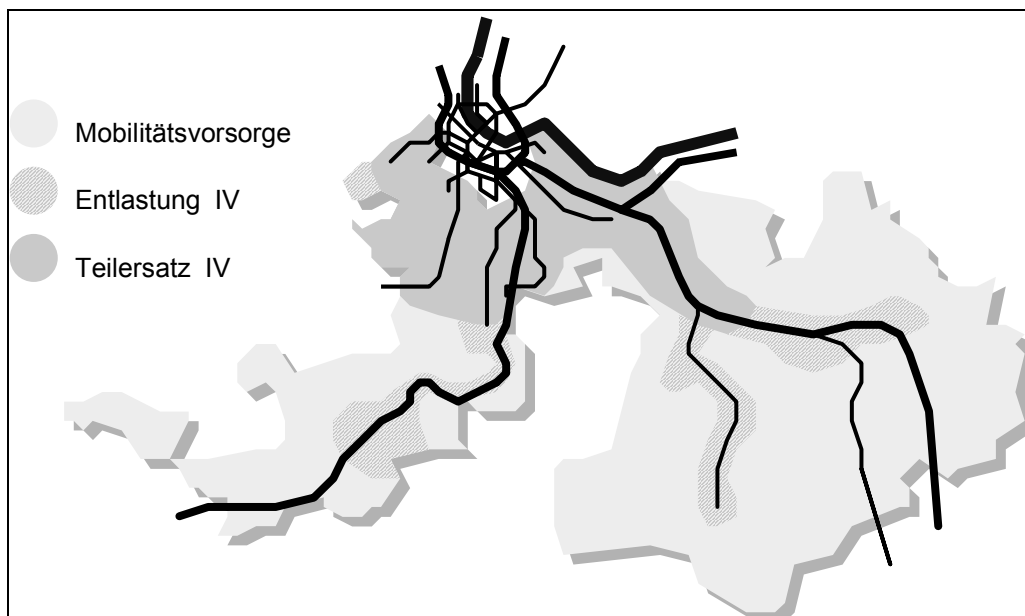


Abbildung 15: Marktbereiche des ÖV im Kanton Basel-Landschaft

Basis des kantonalen ÖV-Angebotes ist das **Grundangebot**, welches im gesamten Kanton die Mobilitätsvorsorge sicherstellt. Entsprechend der Struktur von Siedlungsraum und Linienetz sowie unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse erfolgt die Fahrplangestaltung im dicht besiedelten Agglomerationsgebiet grundsätzlich angebotsorientiert. In den ländlich geprägten Kantonsteilen steht beim Grundangebot demgegenüber die nachfrageorientierte Angebotsgestaltung im Vordergrund.

Das **Hauptangebot** umfasst die ÖV-Angebote entlang der Verkehrshauptachsen sowie die übergeordneten Linien im Agglomerationsgebiet: Entlang der Verkehrshauptachsen (Segment "Entlastung Individualverkehr") garantieren attraktive Angebote zu den Hauptverkehrs- respektive den Nebenverkehrszeiten eine gezielte Entlastung des Strassenverkehrs. Im Segment "Teilersatz Individualverkehr" stellen wettbewerbsfähige, attraktive und qualitativ hochwertige Angebote im dicht besiedelten Agglomerationsgebiet eine Alternative zum Individualverkehr dar: Gut miteinander vernetzte Linien garantieren mit angebotsorientierten Fahrplänen über den gesamten Tag eine hohe Mobilität und eine kurze Gesamtreisezeit.

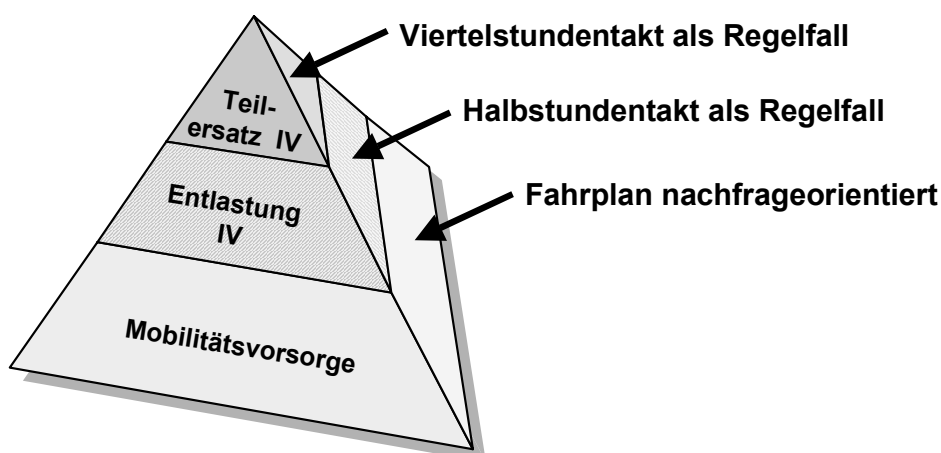


Abbildung 16: Aufbau des öffentlichen Regionalverkehrs

5.4. Finanzziele

Der sparsame Umgang mit Finanzmitteln ist eine Daueraufgabe - auch im öffentlichen Verkehr. Schon im 4. Generellen Leistungsauftrag konnte gezeigt werden, dass die Summe der Abgeltungen der ungedeckten Kosten des Kantons und des Bundes in den Jahren 1996 bis 2001 stabilisiert werden konnten. Nach erfolgtem Angebotsausbau im Jahr 2001 mit entsprechender Kostensteigerung sind die Abgeltungen 2001 - 2005 des Kantons und der Gemeinden stabil geblieben, teuerungsbereinigt sind sie sogar gesunken. Die Abgeltungen des Kantons und der Gemeinden sind in den vergangenen 10 Jahren nur gestiegen, wenn der Bund seine Abgeltungsbeiträge gekürzt hat und/oder wenn das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgebaut worden ist.

Inzwischen haben sich die Aussichten für die Finanzlage des Kantons wesentlich verschlechtert. Dem Landrat wird deshalb eine Vorlage über ein Sparprogramm aufgrund einer Generellen Aufgaben-Überprüfung (GAP) unterbreitet. Auch der öffentliche Verkehr soll einen Beitrag an die Gesundung der Kantonsfinanzen leisten. Gleichzeitig, aber ausserhalb dieses GAP-Programms formulierte der Regierungsrat neben anderen Aufträgen im Mai 2004 folgenden Auftrag an die Bau- und Umweltschutzdirektion:

Finanzziel 1: Entlastung des Generellen Leistungsauftrages

Überprüfung des Generellen Leistungsauftrages im öffentlichen Verkehr; der Entlastungsbeitrag per 2007 soll CHF 2.2 Mio. betragen.

Mit einem Entlastungsbeitrag im Generellen Leistungsauftrag von CHF 2.2 Mio. entlastet sich der Kanton nur mit der Hälfte des Betrages (CHF 1.1 Mio.), da sich gemäss öV-Gesetz auch die Gemeinden mit der Hälfte an den Abgeltungen gemäss Generellem Leistungsauftrag zu beteiligen haben.

Ziel muss es sein, die Einsparungen im öffentlichen Verkehr dort zu erreichen, wo die Fahrgastfrequenzen im Verhältnis zum Fahrplanangebot in den vergangenen Jahren ungenügend ausgefallen sind. Die Sparmassnahmen sind in Kapitel 6.2 aufgeführt.

Andererseits haben die Angebotsausbauten des 4. Generellen Leistungsauftrages zu erfreulichen Mehrfrequenzen geführt. Diese Entwicklung soll durch einen gezielten Weiterausbau des öffentlichen Verkehrs unterstützt werden.

Finanzziel 2: Nachfrageorientierung beim Angebotsausbau

Der Angebotsausbau erfolgt nachfrageorientiert. Alternative, innovative Betriebsformen sind zu fördern, wenn ihre Abgeltungen jene der zu ersetzenden Linienbetriebe nicht übersteigen.

Die mit dem Angebotsausbau verbundenen Mehrkosten der ÖV-Unternehmen können kurzfristig nur teilweise durch Mehreinnahmen auf dem Verkehrsmarkt erwirtschaftet werden. Sie müssen von der öffentlichen Hand getragen werden. Nach der Einführung soll jedoch die Summe der Abgeltungen der ungedeckten Kosten der öffentlichen Hand an den öffentlichen Verkehr möglichst auf dem Stand des Einführungsjahres real, das heisst teuerungsbereinigt, stabilisiert werden.

Bekanntlich stehen verschiedene finanz- und verkehrspolitische Ziele des Bundes zum Entschcheid an, welche die Kantons- und Gemeindeabgeltungen beeinflussen werden. Im Blickpunkt stehen das Entlastungsprogramm 2004 (EP04) mit einer Senkung der Bundesbeiträge an die Abgeltung des Regionalverkehrs und der Streichung der Mineralölsteuerrückerstattung an die konzessionierten Transportunternehmungen (KTU), die Bahnreform 2 und der

Neue Finanzausgleich des Bundes. Die finanziellen Auswirkungen auf den Kanton sind aus dem Finanzprogramm (Kapitel 6.4) ersichtlich.

Die Abgeltungsleistungen des Bundes an den Regionalverkehr werden aufgrund dieser Massnahmen drastisch sinken. Ohne Kompensation der fehlenden Bundesbeiträge im öffentlichen Verkehr durch Kanton und Gemeinden müsste etwa die Hälfte des bestehenden ÖV-Angebots abgebaut werden, was verheerende Folgen für das gesamte Verkehrssystem zur Folge hätte. Dies widerspricht aber diametral den Förderungszielen in der Kantonsverfassung und dem Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Ausfälle der Bundesbeiträge müssen deshalb kompensiert werden. Diese Kompensation und der Angebotsausbau werden trotz der vorgeschlagenen Sparmassnahmen (GAP) zu höheren Kantons- und Gemeindebeiträgen führen.

Nach erfolgtem Angebotsausbau und Angebotsabbau (Sparmassnahmen GAP) und unter Berücksichtigung der kompensierten Ausfälle der Bundesbeiträge sollen die ÖV-Abgeltungen des Kantons und der Gemeinden real stabilisiert werden. Dies erfordert eine permanente Überwachung der Fahrgastfrequenzen sämtlicher Angebote des öffentlichen Verkehrs und nötigenfalls Korrekturen bei ungenügend nachgefragten Angebotsleistungen. Solche Angebotskorrekturen werden jeweils vorgängig mit den betroffenen Gemeinden bzw. Nachbarkantonen abgesprochen. Ein solches Ziel erfordert überdies eine einnahmenorientierte Tarifpolitik des Tarifverbands Nordwestschweiz TNW, welche mindestens die Teuerungskosten der ÖV-Unternehmen auffängt. Seit Bestehen des TNW (1987) sind die Preise für Einzelbillette und Abonnemente deutlich über der Teuerungsentwicklung angehoben worden.

Finanzziel 3: Stabilisierung der ÖV-Abgeltungen

Nach erfolgten Angebotsausbauten, Angebotsabbauten (Sparmassnahmen GAP) und Kompensationen der ausfallenden Bundesbeiträge werden die ÖV-Abgeltungen des Kantons und der Gemeinden real stabilisiert.

Sollen die Ausfälle der Bundesbeiträge durch die Erträge des Kantons aus der LSVA kompensiert werden? Eine Kompensation der ausfallenden Bundesbeiträge im öffentlichen Verkehr durch die Erträge der LSVA ist durch die Bestimmung nach Artikel 19 Absatz 3 des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (SR 641.81, SVAG) verwehrt. Danach haben die Kantone ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem *Strassenverkehr* zu verwenden.

5.5. Luftreinhalteplan

Der Luftreinhalteplan beider Basel 2004 hält in Massnahme 1-4 "Emissionsminderung bei Linienbussen des ÖV" fest, dass die Schadstoffemissionen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die Stickoxid- und Partikelemissionen (PM10) von Linienbussen durch technische Massnahmen weiter gesenkt werden sollen. Bei Neuanschaffungen sollten vor allem Fahrzeuge berücksichtigt werden, welche die EEV-Norm⁹ erfüllen, sofern sie im Markt erhältlich und im Betrieb erprobt sind. Der Stand der Technik bezüglich emissionsarmer Antriebstechniken (Erdgas- bzw. Biogasmotoren, Brennstoffzellen) und weiterer Abgasminderungsmassnahmen (z.B. SCR-Technik) zur Stickoxid-Reduktion ist weiterzuerfolgen und bei der Evaluation von Neuanschaffungen zu berücksichtigen. Die effiziente Betriebsführung ist dabei zu beachten.

Die meisten Transportunternehmen beschaffen bereits heute freiwillig nur noch mit Partikelfilter ausgerüstete Busse. Die Transportunternehmen sollen verpflichtet werden, in Zukunft

⁹ Die EEV-Norm (EEV = Enhanced Environmentally Friendly Vehicles) ist strenger als die für 2009 vorgesehene EURO5-Norm

nur noch mit Partikelfilter ausgerüstete Busse zu beschaffen. Auf grenzüberschreitenden Linien wird diese Massnahme mit den Nachbarkantonen koordiniert.

Als Ergänzung zu den technischen Massnahmen ist die Schulung der Buschauffeure bezüglich emissionsarmer Fahrweise (Eco-Drive) fortzuführen.