

## 6.2. Sparmassnahmen

Hauptziel der Generellen Aufgaben-Überprüfung (GAP) ist die Gesundung des Finanzhaushalts des Kantons. Dem Kanton soll dank GAP wieder ein finanzieller Freiraum geschaffen werden, damit auch künftig wichtige Schlüsselprojekte zur Entwicklung des Kantons realisiert werden können.

Im Rahmen der GAP hat der Regierungsrat eine Prüfung von Sparmöglichkeiten im Betrag von CHF 2.2 Mio. per 2007 im Rahmen des 5. Generell Leistungsauftrags 2006 - 2009 beschlossen (Kapitel 4.1.5).

Der Kanton bezahlt zusammen mit dem Bund und den Gemeinden den Transportunternehmungen eine Abgeltung für nicht kostendeckende Leistungen (Normalfall). Die Abgeltung pro Linie entspricht der Differenz zwischen Aufwand und Ertrag. Effizienzsteigerungen der Transportunternehmungen der vergangenen Jahre (vgl. Kapitel 4.4) bewirken, dass weitere **Sparmassnahmen meist nur noch mit Angebotsabbauten und/oder massiven Tarifierhöhungen** erreicht werden können. Letztere können im Tarifverbund (TNW) nicht von einem Kanton allein verordnet werden.

Der Aufwand setzt sich aus Fixkosten (z. B. Kapitalkosten, Overheads) und variablen Kosten (z. B. Treibstoffe, Löhne) zusammen. Leistungsreduktionen bewirken primär eine Einsparung bei den variablen Kosten, die Fixkosten können damit kaum reduziert werden. **Leistungsreduktionen senken die Betriebskosten somit nur unterproportional.**

**Abbaumassnahmen mindern die Attraktivität** des öffentlichen Verkehrs. Eine aktuelle Marktstudie<sup>15</sup> des TNW hat ergeben, dass sich fast 40 % der Fahrgäste nicht mit dem öffentlichen Verkehr identifizieren. Sie benutzen den ÖV, weil er ihnen auf der jeweiligen Fahrt Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln bringt. Werden ÖV-Angebote abgebaut, werden sich diese Fahrgäste vom ÖV abwenden und auf den Individualverkehr umsteigen. Dadurch entstehen bei den Transportunternehmungen **Einnahmehausfälle**.

Weil die Abgeltung der Differenz zwischen Aufwand und Ertrag der Transportunternehmungen entspricht, ist der Spareffekt für die öffentliche Hand viel geringer als die Betriebskosteneinsparungen bei den Transportunternehmungen (vgl. Abb. nächste Seite).

Die Umsetzung des Prüfungsauftrages im Rahmen der GAP bedeutet folgende Zielgrösse:

ÖV-Abgeltungen 2004	CHF 24.9 Mio.	
./i. GAP	<u>CHF 2.2 Mio.</u>	
<b>Zielgrösse GAP 2007</b>	<b><u>CHF 22.7 Mio.</u></b>	
Finanzprogramm 2007	CHF 32.2 Mio.	Finanzbedarf 2007 (Sparmassnahmen von CHF 1.4 Mio. gemäss Finanzprogramm berücksichtigt)
Verzicht auf neue Angebote	CHF - 4.5 Mio.	(Regio-S-Bahn, Verdichtung L 17, Verlängerung L 33, Verlängerung L 61 - Ersatz "Storchenbus", neues Konzept Regionalbus Liestal, Zusatzzüge WB, Mehrbedienung L 107)
Bundesmassnahmen Angebotsabbauten	CHF - 0.9 Mio. <u>CHF - 4.1 Mio.</u>	Kompensation durch Angebotsabbau zusätzlich erforderliche Abbaumassnahmen
Zielgrösse GAP 2007	<u>CHF 22.7 Mio.</u>	

Zur GAP-Zielerreichung wären zusätzliche Sparmassnahmen in Höhe von CHF 5.0 Mio. erforderlich, selbst wenn auf sämtliche neuen Angebote verzichtet würde. Infolge der oben aufgezeigten Mechanismen müsste etwa 50 - 55 % des restlichen Angebots abgebaut werden. Die im Jahr 2008 zusätzlich belastende NFA wäre mit diesem Angebotsabbau noch

<sup>15</sup> TrustMark CFI "Marktforschung TNW 2004", 26.07.2004

nicht kompensiert! Die nun folgende Prüfung wird sich deshalb auf die realisierbaren Sparmassnahmen konzentrieren müssen.

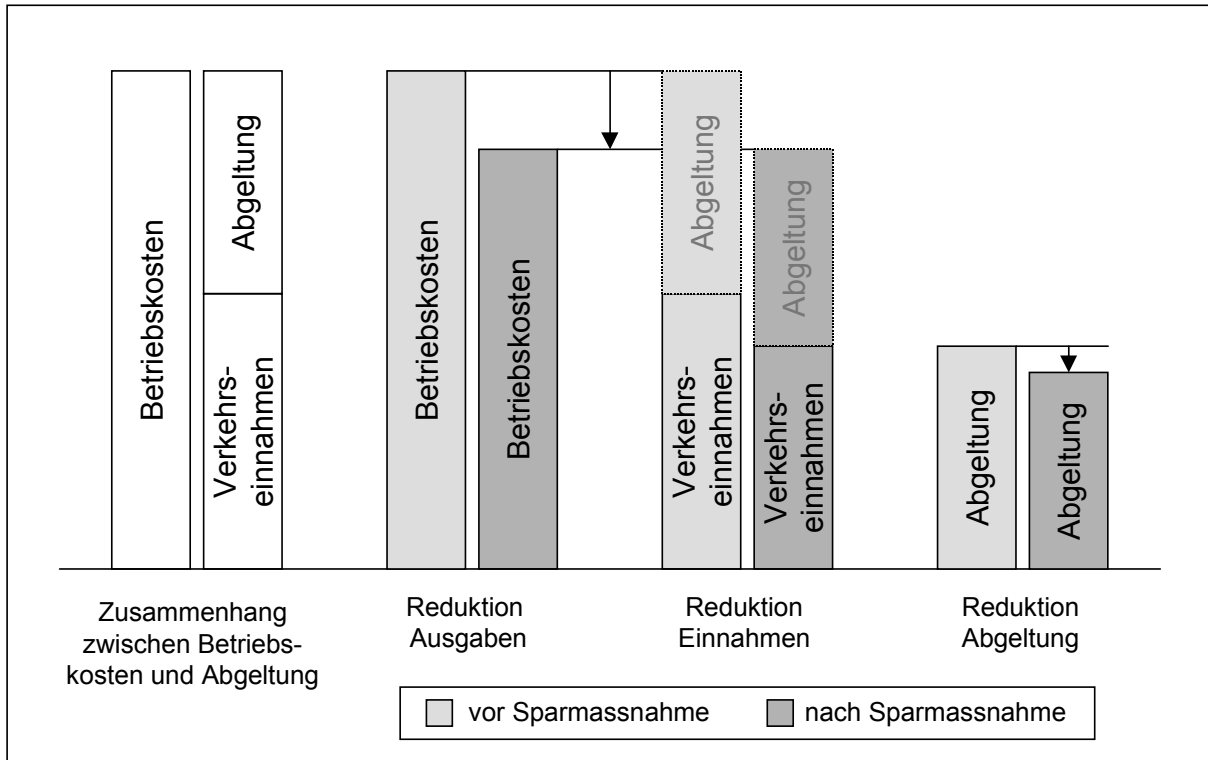


Abbildung 28: Der Spareffekt für die öffentliche Hand ist viel geringer als die Betriebskosteneinsparungen bei den Transportunternehmen.

### 6.2.1. KRITERIEN FÜR LEISTUNGSREDUKTIONEN

Abbaumassnahmen können nur durch Reduktion der Angebotsmenge realisiert werden. Um die negativen Auswirkungen der Sparmassnahmen möglichst zu begrenzen, sind Abbaumassnahmen primär dort vorzunehmen, wo am wenigsten Personen betroffen sind. Gleichzeitig besteht aber auf den Linien mit grosser Abgeltungssumme das grösste Einsparungspotenzial.

Das Sparpotenzial wird aufgrund der folgenden **Kriterien** eruiert:

- **Kantonale Gesetze**

Nach § 4 ÖVG werden nur Linien von regionaler Bedeutung in den Generellen Leistungsauftrag aufgenommen. Es wird aber für jede Gemeinde eine Minimalerschliessung mit einem Grundangebot von neun Kurspaaren<sup>16</sup> gewährleistet. Zusätzliche Angebote, die über das vorgegebene Grundangebot hinausgehen und nicht einen Kostendeckungsgrad von 25-30 % erreichen, können nicht in den Generellen Leistungsauftrag aufgenommen werden<sup>17</sup>.

- **Leistungsreduktion nach den Beurteilungskriterien des Bundes**

Gemäss der Verordnung des Bundes über die Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen (Abgeltungsverordnung, ADFV) beurteilt der Bund nach eigenen Kriterien die Abgeltungsberech-

<sup>16</sup> § 13, Absatz 2, Angebotsdekret

<sup>17</sup> § 2, Angebotsdekret

tigung von ÖV-Angeboten mit Bundesmitteln. Beurteilungskriterium bildet in erster Linie die Nachfrage (gemessen an der durchschnittlichen Anzahl Fahrgäste im schwächst- bzw. stärkstbelasteten Querschnitt einer Linie). Darüber hinausgehende Angebote sind Zusatzleistungen, welche vom Bund nicht mitfinanziert werden. Zu berücksichtigen sind aber auch die Ausschlusskriterien für den nicht abteilungsberechtigten Orts- und Ausflugsverkehr. Das Ergebnis der Prüfung sämtlicher Linien drückt aus, ob eine Linie nach Beurteilung der Bundesverordnung überhaupt abteilungsberechtigt ist und wenn ja, wie viele Buskurse bzw. wie viele Züge abteilungsberechtigt sind. Den Kantonen und Gemeinden ist es unbenommen, darüber hinaus Angebote auf eigene Rechnung bei den Transportunternehmen zu bestellen. Werden solche Angebote abgebaut, ist der Spareffekt gegenüber anderen Abbaumassnahmen verhältnismässig gross.

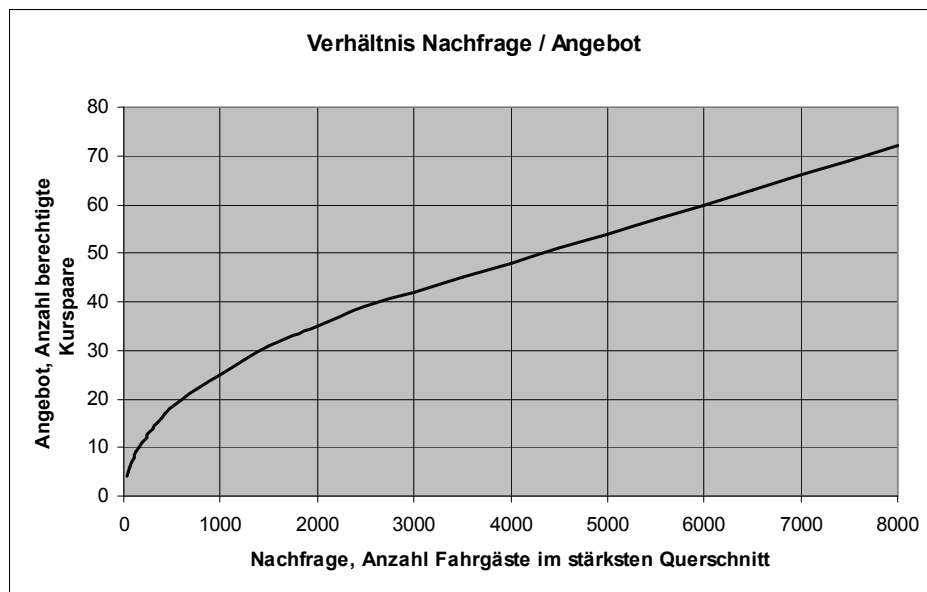


Abbildung 29: Verhältnis von Nachfrage und Angebot nach den Beurteilungskriterien des Bundes

- **Aufhebung nicht zwingend notwendiger Linien und Linienabschnitte**

Die Linien des öffentlichen Verkehrs haben neben ihrer Verbindungsfunktion auch eine Erschliessungsfunktion. Nach §7 (Erschliessungsgebiet) des Angebotsdekrets sind "zusammenhängende Baugebiete durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen, wenn sie mindestens 6 ha umfassen und durchschnittlich pro überbaute ha wenigstens 100 Einwohnerinnen und Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen".

Linien oder Linienabschnitte, bei deren Aufhebung keine Erschliessungslücken nach vorgenannten Kriterien entstehen und dabei keine wichtigen Verbindungen verloren gehen, können aufgehoben werden.

- **Verhältnis Nachfrage zu Angebot**

Weitere Sparmassnahmen sind dort umzusetzen, wo das Verhältnis von Nachfrage zu Angebot klein ist. Dies geschieht aufgrund des Kostendeckungsgrades, der Anzahl betroffener Personen und der Bedeutung der Linie. Dabei sind die Leistungen im Hauptangebot (A) nicht unter 18 Kurspaare pro Tag (Stundentakt) und diejenigen des Grundangebots (B) nicht unter 9 Kurspaare pro Tag zu senken (§ 13 Angebotsdekret).

Aufgrund dieser Kriterien wurde jede ÖV-Linie detailliert geprüft. Auch unkonventionelle Alternativen wurden in Betracht gezogen, wie zum Beispiel **Rufbusangebote** in Gebieten mit schwacher Nachfrage. Wie das Beispiel "Bedarfsangebot im Laufental" (Kapitel 6.1.8) zeigt, lassen sich bei unserer Siedlungsstruktur mit solchen Angeboten gegenüber dem herkömmlichen Linienbetrieb keine Einsparungen erzielen. Dass die Gemeinden kaum damit einverstanden sind, wenn ihnen ein Kleinbus zur Verfügung gestellt wird und sie mit diesem den Betrieb selber organisieren müssen, zeigt das Beispiel "Reaktivierung der Buslinie 55 Hägendorf - Allerheiligenberg - Langenbruck". Auch dies wären in den meisten Fällen Bedarfsbetriebe ohne Kosteneinsparungen, weil in den Spitzenzeiten - aufgrund der Nachfrage - trotzdem Fahrplan-Kurse angeboten werden müssten.

Ein Einsatz von **kleineren Fahrzeugen** in Nebenverkehrszeiten lohnt sich nur, wenn Klein- oder Midibusse eingesetzt werden können, die tagsüber auf anderen Linien im Einsatz sind. Das wird bereits heute praktiziert. Müssten von den Transportunternehmungen zusätzliche Kleinfahrzeuge beschafft werden, wären die Kosten gesamthaft höher.

## 6.2.2. AUSWIRKUNGEN

Die Angebote sind primär zu jenen Zeiten zu reduzieren, an denen am wenigsten Fahrgäste betroffen sind. Also primär während der **Abendstunden**, den **Zwischenverkehrszeiten** und an den **Wochenenden**.

Abbaumassnahmen dieser Grössenordnung haben grosse Auswirkungen auf die Attraktivität, aber auch die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs. Nachfolgend werden die Auswirkungen linienweise beschrieben:

- **BVB-Linien 2, 3, 6, 14, 34**

Angebots- und Betriebsanpassungen der BVB auf den staatsvertraglich<sup>18</sup> geregelten Linien 2, 3, 6, 14 und 34 führen zu Einsparungen von CHF 55'000.-. Die Vorverlegung des Übergangs zum 15-Minutentakt am Abend wurde bereits umgesetzt.

Minderbelastung p.a	CHF 55'000.--
---------------------	---------------

- **Tramlinien 14 (Einsatzlinie 12)**

Bereits am 12. Dezember 2004 wurde die Einsatzlinie 12 der BVB **aufgehoben**. Sie hatte die Tramlinie 14 von Muttenz bis Basel entlastet. Der Fahrgastrückgang auf der Tramlinie 14, verursacht durch die Verbesserungen bei der S-Bahn und der Einführung der Buslinie 60, machten die Entlastung durch die Linie 12 nicht mehr notwendig. Ohne Einsatzlinie 12 verbleibt auf der Tramlinie 14 tagsüber der attraktive 7½-Minutentakt.

Minderabgeltung p.a	CHF 110'000.--
---------------------	----------------

- **Buslinie 37, Bottmingen - Jakobsberg (reduziert)**

Die vorhandene Nachfrage rechtfertigt den bisherigen 7½-Minutentakt nicht. Das Angebot wird zum **15-Minutentakt reduziert**. In der Morgenspitze wird der 7½-Minutentakt beibehalten. Die von der BLT eingesetzten Midibusse werden durch Standardbusse ersetzt. Gleichzeitig mit der Reduktion auf den 15-Minutentakt ist vorgesehen, die Linie 37 in Basel-Stadt bis **Dreispietz und St. Jakob** zu verlängern. Sie erhält dann eine übergeordnete Tangentialfunktion mit Direktverbindung vom Leimental zum Entwicklungsgebiet Dreispietz (neue S-Bahn Haltestelle) und zur Sportstätte St. Jakob. Der potenzielle Fahrgastverlust aufgrund der

<sup>18</sup> Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG von 1982, GS 28.323, SGS 480.1

Taktreduktion kann dank der gleichzeitigen Verlängerung der Linie kompensiert werden. Der Beschluss und die Finanzierung der Verlängerung erfolgt gemäss dem Staatsvertrag<sup>19</sup> durch Basel-Stadt. Eine Verknüpfung mit der bisherigen BVB-Linie 41 (Ulmenweg - Aeschenplatz) wird von Basel-Stadt geprüft.

<b>Angebot</b>		<b>2005</b>	<b>2006</b>
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	132	84
	Sa	120	77
	So	95	75
Leistungsreduktion			35 %
<b>Minderabgeltung p.a</b>			<b>CHF 300'000.--</b>

- **Buslinie 63, Bruderholzspital - Bhf. Muttenz**

Aufgrund der Nachfrage muss das Angebot reduziert werden. Werktags wird der Halbstundentakt zwischen 9.00 und 11.00 Uhr, zwischen 14.00 und 16.00 Uhr und ab 18.00 Uhr zum Stundentakt ausgedünnt. An den Wochenenden gilt ganztags nur noch der Stundentakt. Zu den Spitzenzeiten bleibt das Angebot in der heutigen Qualität erhalten. Die Erschliessung des Bruderholzspitals aus dem Birs- und Rheintal erfolgt neu zusätzlich mit der verlängerten Buslinie 37 ab Dreispitz und St. Jakob.

<b>Angebot</b>		<b>2005</b>	<b>2006</b>
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	28	21
	Sa	28	14
	So	20	10
Leistungsreduktion			31 %
<b>Minderabgeltung p.a</b>			<b>CHF 85'000.--</b>

- **Buslinie 94, Waldenburg - Balsthal**

Nachfragebedingt wird das Angebot reduziert.

<b>Angebot</b>		<b>2005</b>	<b>2006</b>
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	27	23
	Sa	25	18
	So	22	18
Leistungsreduktion			17 %
<b>Minderabgeltung p.a</b>			<b>CHF 20'000.--</b>

- **Buslinie 111a, Grellingen - Nunningen**

Der Hauptanteil dieser Linie liegt beim Kanton Solothurn. Es wird vorgeschlagen, das Angebot um die nachfolgend aufgeführten Kurspaare zu reduzieren. Es handelt sich um Zusatzleistungen, welche vom Bund nicht mitfinanziert werden.

<b>Angebot</b>		<b>2005</b>	<b>2006</b>
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	19	14
	Sa	15	11
	So	11	8
Leistungsreduktion			26 %
<b>Minderabgeltung p.a</b>			<b>CHF 10'000.--</b>

- **Buslinie 115, (Laufen) - Zwingen - Passwang**

Die S-Bahn verbindet die Gemeinden Laufen und Zwingen im Halbstundentakt. Weiter verkehrt die Buslinie 119 ebenfalls zwischen diesen beiden Gemeinden (mit Abstecher zu den Gemeinden Blauen und Dittingen). Dieser Abschnitt der Buslinie 115 wird aufgehoben.

<sup>19</sup> "Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG", GS 28.323, SGS 480.1

Minderabgeltung p.a	CHF 25'000.--
---------------------	---------------

- **Buslinie 123, Roggenburg - Delémont**

Die Nachfrage auf dem Basel-Landschaftlichen Linienabschnitt ist mit weniger als einem Fahrgast pro Kurs zu klein. Roggenburg wird mit der Buslinie 112 in Richtung Laufen erschlossen. Auf die Bedienung von Roggenburg mit der Buslinie 123 wird verzichtet.

Minderabgeltung p.a	CHF 10'000.--
---------------------	---------------

Der Kanton Jura hat angekündigt, seinerseits auf eine Bedienung von Ederswiler mit der Buslinie 112 zu verzichten, wenn die Linie 123 nicht mehr nach Roggenburg geführt wird. In diesem Fall würde die Linie 112 von der Sägemühle direkt nach Roggenburg geführt.

- **S-Bahnlinie S9, Sissach - Olten**

Siehe Kapitel 6.2.3 Erschliessung Homburgertal.

### 6.2.3. ERSCHLIESSUNG HOMBURGERTAL

Vor bald 150 Jahren wurde die Bahnlinie durchs Homburgertal als nationale Hauptachse gebaut. Sie sollte primär die Verbindung von Basel mit dem Mittelland ermöglichen, die Erschliessung des Homburgertals war sekundär. Zur Überwindung der Höhendifferenz nach Läuelfingen (Scheiteltunnel) folgt die Linie der östlichen Talflanke. Mit Ausnahme von Läuelfingen liegen die Haltestellen an den Siedlungsrandern. Die Zugangswege zu den Haltestellen sind wegen der peripheren Lage lang und steil.

Busse können auf der Hauptstrasse verkehren und mitten in die Siedlungszentren fahren. Die Erschliessungswirkung mit dem Bus ist somit deutlich besser als mit der Bahn. Legt man für die Bahn und den Bus den gleichen Beurteilungsmassstab an, so zeigt es sich, dass mit der Bahn nur ca. 46 % der Einwohner und Einwohnerinnen gut erschlossen werden können, wohingegen mit dem Bus deren 85 % (Umkreis von 350 m Radius um Haltestelle).

Der Bus hat zwischen Läuelfingen und Sissach eine leicht längere Fahrzeit. Die grössere Fahrzeit wird aber dank dem kürzeren und weniger beschwerlichen Anmarschweg zur Haltestelle kompensiert. Von Läuelfingen nach Olten ist die Fahrzeit mit dem Bus ca. 10 Minuten länger als mit der Bahn, also etwa doppelt so lang. Das ist der grösste Nachteil.

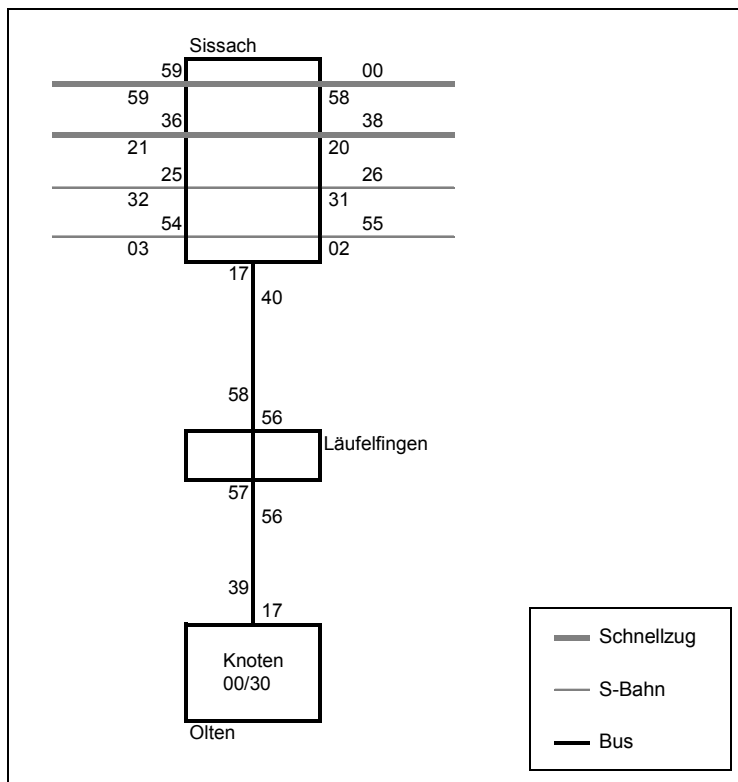
Bei Betrachtung der Verkehrsströme relativiert sich dieser Nachteil. Die Pendlerauswertung aus der Volkszählung 2000 zeigt, dass knapp 2000 Pendler das Homburgertal (ohne Thürnen) zur Arbeit oder Ausbildung verlassen. 90 % dieser Pendler verlassen das Tal Richtung Sissach, nur 10 % in Richtung Mittelland. Ein ähnliches Bild zeigt die aktuelle Nachfrage: 80 % der Reisenden, die das Tal verlassen, verlassen es Richtung Sissach, während es nur 20 % Richtung Olten verlassen. Es sind knapp 200 Reisende pro Tag, die bei einer Buslösung eine Verlängerung der Reisezeit von ca. 10 - 15 Minuten in Kauf nehmen müssen.

Ein Busbetrieb kommt für Kanton und Gemeinden deutlicher günstiger zu stehen, als der Bahnbetrieb. Es wird vorgeschlagen, die Erschliessung des Homburgertals auf Busbetrieb umzustellen.

**Die Eingabefrist für den Fahrplan 2006 läuft Mitte August 2005 ab. Der Landrat wird jedoch erst später über die Frage "Bahn oder Bus?" entscheiden. Die Umstellung des Bahnbetriebes auf Busbetrieb bereits per Fahrplanwechsel von Mitte Dezember 2005 kann deshalb nur durch Entscheid des Regierungsrates mittels Einführung eines Probebetriebes umgesetzt werden.**

• **Buskonzept**

Das vorgeschlagene Buskonzept ermöglicht in Sissach und in Olten trotz längerer Fahrzeit eine ähnliche Anschlussqualität, wie sie der heutige Bahnbetrieb bietet. In Sissach werden Schnellzugsanschlüsse von/nach Basel und S-Bahnanschlüsse von/nach Gelterkinden gewährleistet. In Olten werden die Fern- und Regionalverkehrszüge um die halbe Stunde erreicht. Gleichzeitig bleibt weiterhin ein durchgängiges Angebot von Olten bis Sissach bestehen.



Der genaue Fahrplan wird im Rahmen des Fahrplanverfahrens (und nicht im Generellen Leistungsauftrag) festgelegt.

Abbildung 30: Netzgrafik Buskonzept als Bahnersatz im Homburgertal

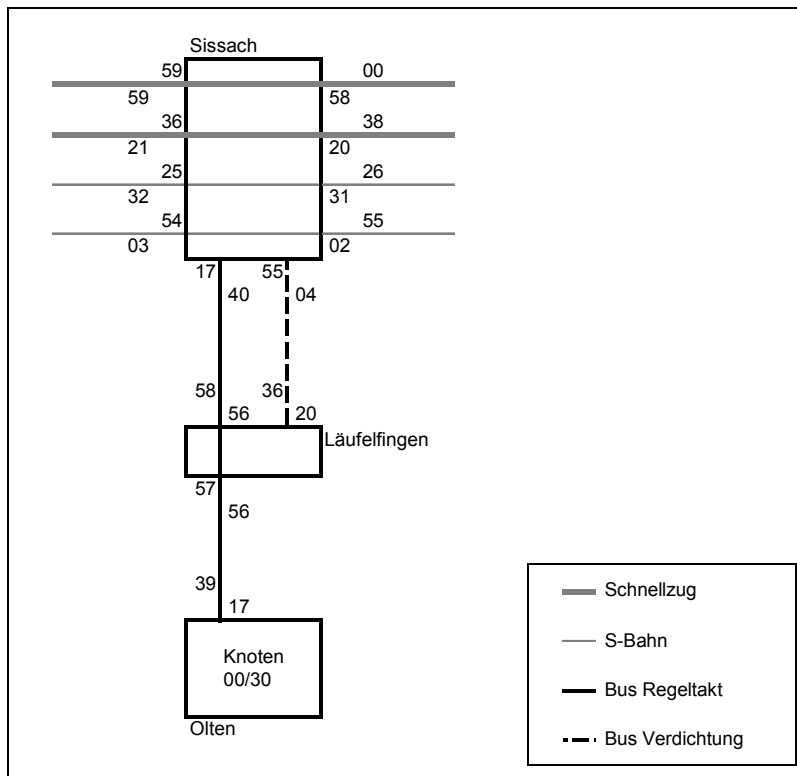
Der durchgehende Stundentakt wird analog des Bahnbetriebs während 18 Stunden pro Tag angeboten. Die Kurse der Linie 108 werden aus Kapazitätsgründen weiterhin geführt. Spezielle Kurse für Thürnen sind nicht mehr notwendig.

Leistungsreduktion	keine
<b>Minderabgeltung p.a</b>	<b>CHF 935'000.--</b>

Weil der vorgesehene Stundentakt zwischen Läuferfingen und Olten im Vergleich zur erwarteten Nachfrage ein grosszügiges Angebot darstellt, wird die Entwicklung der Nachfrage während der ersten Jahre beobachtet. Bei ungenügender Nachfrage zu den Nebenverkehrszeiten, sollen Verknüpfungsmöglichkeiten mit der Buslinie 6 (Olten - Wisen) geprüft werden.

• **Alternative1: Erweitertes Buskonzept**

Zur Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung könnte das Angebot zwischen Läuferfingen und Sissach in den Spitzenzeiten morgens und abends verdichtet werden. In diesen Zeiten würden die genau gleichen Anschlüsse in Sissach ermöglicht, wie mit dem heutigen Bahnbetrieb.



Dieses Angebotsvariante führt zu einer Leistungssteigerung von ca. 22 % (Anzahl Fahrtmöglichkeiten) und erlaubt trotzdem Einsparungen von ca. CHF 825'000 gegenüber dem Bahnbetrieb.

Angebot		2005	2006
Anzahl Kurspaare	Mo-Fr	18	22
	Sa	18	18
	So	18	18
Leistungssteigerung (zwischen Läufeufingen und Sissach)			22 %
<b>Minderabgeltung p.a</b>			<b>CHF 825'000.--</b>

- **Alternative 2: Reduzierter Bahnbetrieb**

Um eine finanzielle Einsparung zu erwirken, kann alternativ das Bahnangebot reduziert werden. Bei einer Kürzung des Bahnangebots auf täglich 15 Kurspaare (Leistungsreduktion um 16 %) sind Einsparungen für den Kanton Basel-Landschaft von CHF 185'000 möglich.

- **Alternative 3: Projekt "Regio-S-Bahn Basel 2005"**

Mit Beschluss vom 3. Februar 2005 hat der Landrat dem "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005" im Betrag von CHF 45'932'000 zugestimmt. Die Vorlage enthält eine Modernisierung der Haltestelleninfrastrukturen, neue Haltestellen und Verbesserungen bei den wichtigsten Umsteigeanlagen von Bus zu Bahn. In seinem Beschluss hat der Landrat den Entscheid zum Ausbau der Haltestelleninfrastruktur im Homburgertal ausgeklammert<sup>20</sup>.

Das Konzept "Regio-S-Bahn Basel 2005" sieht den Einsatz eines modernen Fahrzeugs vom Typ GTW 2/6 der THURBO AG (produziert von der Stadler Rail AG Bussnang) vor. Dank geringerem Gewicht und entsprechenden Einsparungen bei den Trassenpreisen werden die

<sup>20</sup> Beschluss 1.b) "Der Entscheid über die Weiterführung des Betriebs und des Infrastrukturausbaus beim "Läufeufingerli" wird im Zusammenhang mit dem Entscheid über die Vorlage zum 5. Generellen Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr gefällt."



Mehrkosten für Abschreibung und Verzinsung kompensiert, so dass keine Erhöhung der Abgeltung gegenüber dem bisherigen Bahnbetrieb entsteht. Mittelfristig können mit dem neuen Fahrzeug die Kosten weiter gesenkt werden.



Abbildung 32: Ein GTW 2/6 wurde von der SBB für das "Läufelfingerli" bestellt.

Für den Einsatz des GTW 2/6 ist eine Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur notwendig. Primär sind die Perrons auf eine Höhe von 55 cm über Schienenhöhe anzuheben; in Läufelfingen muss zusätzlich ein neues Aussenperron gebaut werden. Die Investitionskosten belaufen sich auf CHF 4'148'000. Der Anteil des Kantons Basel-Landschaft beträgt inkl. 10 % Reserve CHF 1'748'000. Mit dem neuen Fahrzeug und der angepassten Haltestelleninfrastruktur wird der Regio-S-Bahnstandard auch beim "Läufelfingerli" eingeführt (Behindertengerechtigkeit, Sicherheit, Komfort).

Angebot	wie bisher
Minderabgeltung p.a	----
Infrastruktur, Anteil BL <sup>21</sup>	CHF 1'748'000.--
Investitionsfolgekosten, Anteil BL p.a.	CHF 15'000.--

Weil vorgeschlagen wird, die Erschliessung des Homburgertals auf Busbetrieb umzustellen, soll auf den Ausbau der Haltestelleninfrastruktur verzichtet werden.

- **Alternative 4: Dampfbetrieb**

Bei den Diskussionen um die Weiterführung des Bahnbetriebs im Homburgertal ist die Idee eines Dampfbetriebs mit einer modernen Dampflokomotive aufgekommen. Zahlreiche Fragen sind von den Initianten des Dampfbetriebs noch abzuklären. Der einverlangte Businessplan konnte noch nicht beigebracht werden. Ob mit einem Dampfbetrieb die Abgeltung reduziert werden kann, bleibt deshalb vorerst unbeantwortet.

<sup>21</sup> Gemäss Landratsvorlage 2004/238 vom 21. September 2004: "Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005".

## 6.2.4. ÜBERSICHT

Linie	Gesetzliche Grundlagen	Beurteilungskriterien des Bundes	Nicht notwendige Linienabschnitte	Verhältnis Angebot und Nachfrage	Einsparung CHF
BVB-Linien 2, 3, 6, 14, 34				X	55'000 *
Linie 14: Pratteln - Basel Dreirosenbrücke				X	110'000 *
Linie 37: Bottmingen - Jakobsberg (- St. Jakob)		X		X	300'000
Linie 63: Bruderholzspital - Bhf. MuttENZ		X		X	85'000
Linie 94: Waldenburg - Balsthal		X		X	20'000
Linie 111a: Grellingen - Nunningen		X		X	10'000
Linie 115: Laufen - Zwingen			X	X	25'000
Linie 123: Roggenburg - Delémont	X		X	X	10'000
Linie S9: Sissach - Olten (ab 2006)				X	935'000
<b>Total</b>					<b>1'550'000</b>

\* Abgeltungsreduktion wird in Abgeltungsrechnung nach Staatsvertrag verrechnet.

Abbildung 33: Übersicht über die Sparmassnahmen

Das Sparpotenzial ist im Finanzprogramm des Generellen Leistungsauftrages berücksichtigt. Gemäss GAP-Auftrag des Regierungsrates wurde überprüft, ob im Rahmen des Generellen Leistungsauftrages 2006 - 2009 per 2007 Einsparungen in Höhe von CHF 2.2 Mio. erzielt werden können. Mit den vorgeschlagenen Sparmassnahmen wird das Finanzziel 1 (siehe Kapitel 5.4) nicht erreicht. Aufgrund der Resultate der Vernehmlassung reduziert der Regierungsrat den Entlastungsbeitrag auf CHF 1.55 Mio. Die Entlastungswirkungen der Sparmassnahmen betragen beim Kanton und bei den Gemeinden je CHF 775'000.--.