

7. Vernehmlassung

Mit Schreiben vom 23. Februar 2005 wurden alle 86 Gemeinden des Kantons, die Nachbar-kantone Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura, die im Kanton öffentlichen Verkehr betreibenden Verkehrsunternehmen und die Verkehrsverbände eingeladen, bis anfangs Mai 2005 zum Berichtsentwurf (Vernehmlassungsvorlage) betreffend "Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2006 - 2009" Stellung zu nehmen. Zur Einführung in den Generellen Leistungsauftrag wurden mit den Gemeinden fünf Verkehrskonferenzen durchgeführt (§ 12 Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs) mit dem Ziel, über die Grundlagen des Generellen Leistungsauftrages, die Grundzüge des Betriebsangebotes sowie des Finanzprogrammes zu informieren und allfällige Fragen im Hinblick auf die Vernehmlassung zu beantworten.

Zur Erleichterung der Auswertung wurden die zur Vernehmlassung eingeladenen Kreise gebeten, die Stellungnahme anhand von vier Fragen auszuarbeiten. Es wurden insgesamt 93 Stellungnahmen eingereicht. Die Stellungnahmen sind teilweise sehr umfassend und weisen einen hohen Detaillierungsgrad auf. In der folgenden, kurzen Zusammenfassung wird die Wiedergabe der Stellungnahmen auf die wesentlichsten Aussagen beschränkt.

7.1. Gemeinden

An der Vernehmlassung beteiligen sich 64 Gemeinden. Die Gemeinden des Homburgertals haben ihre Stellungnahmen koordiniert (Buckten, Diepfingen, Häfelfingen, Läuelfingen, Rümelingen). Die Gemeinden an Zubringerlinien nach Gelterkinden haben sich zu einer gemeinsamen Stellungnahme zusammengeschlossen (Anwil, Gelterkinden, Hemmiken, Kilchberg, Maisprach, Oltingen, Ormalingen, Rickenbach, Rothenfluh, Tecknau, Wenslingen). Ebenso drei Gemeinden aus dem Waldenburgertal (Bennwil, Hölstein, Lampenberg) und drei Gemeinden aus dem Laufental (Blauen, Dittingen, Nenzlingen). Die gemeinderätliche Verkehrskommission Leimental hat ergänzend zu den Stellungnahmen der Leimentaler Gemeinden Stellung genommen. Der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) nimmt ebenfalls zum Vernehmlassungsentwurf Stellung. 39 Gemeinden beziehen sich explizit auf diese Stellungnahme mit der Bemerkung, sie grundsätzlich zu unterstützen (Arboldswil, Arisdorf, Bennwil, Biel-Benken, Bottmingen, Bretzwil, Brislach, Bubendorf, Buckten, Diepfingen, Ettingen, Füllinsdorf, Giebenach, Häfelfingen, Hemmiken, Hölstein, Itingen, Känerkinden, Lausen, Lauwil, Liesberg, Lupsingen, Münchenstein, Muttenz, Nenzlingen, Nusshof, Reigoldswil, Reinach, Rothenfluh, Rümelingen, Schönenbuch, Sissach, Therwil, Titterten, Waldenburg, Wenslingen, Wintersingen, Wittinsburg, Ziefen). Meist kommen ergänzende bzw. abweichende Aussagen dazu. Der VBLG macht darauf aufmerksam, dass an seiner Generalversammlung vom März 1991 folgendes beschlossen wurde: "Diejenigen Gemeinden, die keine eigene Vernehmlassung einreichen, schliessen sich der Vernehmlassung des VBLG an. Sie sind bei der Auswertung der Vernehmlassung entsprechend zu berücksichtigen". Nachfolgend wird jeweils zuerst die Stellungnahme des VBLG wiedergegeben und allfällige ergänzende oder abweichende Äusserungen einzelner Gemeinden dargestellt. Daneben haben einzelne Ortsparteien und Quartiervereine eine eigene Stellungnahme eingereicht. Ihre Stellungnahmen decken sich weitgehend mit denjenigen der entsprechenden Gemeinde. Sie werden zur Stellungnahme der Gemeinde zusammengefasst.

Die **Ziele und Stossrichtungen** des Vernehmlassungsentwurfs werden von einzelnen Gemeinden direkt unterstützt (Aesch, Allschwil, Binningen, Münchenstein, Oberdorf, Oberwil). Für den VBLG und die grosse Mehrheit der Gemeinden sind sie zu zurückhaltend formuliert. Der öffentliche Verkehr sei nicht das geeignete Feld, um Einsparungen an den öffentlichen Aufgaben vorzunehmen. Vielmehr sollten für den ÖV auch künftig mindestens so viele Mittel zur Verfügung stehen wie bisher. Der Verkehrsanteil des ÖV sollte effektiv erhöht werden. Bevor Angebote reduziert oder aufgehoben werden, sind Marketingmassnahmen zu ergreifen und alternative Betriebsformen zu prüfen. Die Absicht, ausfallende Leistungen des Bundes zu kompensieren, wird unterstützt (Therwil ist dagegen). Zur Ausgleichung der Bundes-

massnahmen könnte ein Anteil der LSVA-Gelder genutzt werden. Die Gemeinde Lupsingen ist damit nicht einverstanden. Neben den Verbindungen zwischen den Agglomerationsgemeinden sind auch solche in ländlichen Gebieten durch innovative Systeme zu verbessern und nicht abzubauen. Das Fehlen einer Darstellung der zukünftigen Nachfrageentwicklung unter Einbezug der erwarteten Bevölkerungsentwicklung wird von den Gemeinden Buckten, Diepflingen, Häfelfingen, Rümlingen bemängelt. Eine stärkere Fokussierung auf den Freizeitverkehr wünschen die Gemeinden Aesch, Buckten, Diepflingen, Münchenstein, Muttenz und Sissach. Die durch den ÖV verursachten Emissionen sollen mit geeigneten Massnahmen möglichst gering gehalten werden (Diepflingen). Der öffentliche Verkehr ist besser mit den Schulen zu koordinieren (Liesberg). Ein integriertes Mobilitätsmanagement soll geprüft und aufgenommen werden (Liestal, Muttenz).

Die **Angebotsverbesserungen** werden von den Gemeinden grundsätzlich begrüsst. Hölstein ist mit dem bisherigen Angebot zufrieden. Der Ausbau der Regio-S-Bahn S3 erhält sehr grosse Unterstützung. Es wird jedoch mehrheitlich darauf hingewiesen, dass sie nur dann eine optimale Wirkung erzielen kann, wenn das Angebot der Zubringenden Buslinien nicht verschlechtert wird. Einige Gemeinden stimmen dem Ausbau der Regio-S-Bahn nur zu, wenn auf den Abbau der Zubringerlinien verzichtet wird (Anwil, Gelterkinden, Kilchberg, Maisprach, Oltingen, Ormalingen, Hemmiken, Rickenbach, Röschenz, Rothenfluh, Tecknau, Wenslingen). Die Gemeinde Duggingen lehnt aus finanziellen Überlegungen den Ausbau der S3 ab. Die Verlängerung der Buslinien 70 und 80 zum Bahnhof Basel SBB wird vom VBLG und einigen Gemeinden kritisiert. Der Nutzen und die notwendigen Ausgaben in gleicher Grössenordnung wie die Sparmassnahmen in den ländlichen Gebieten stehen in keinem Verhältnis zum Schaden, der in den ländlichen Gebieten entsteht. Die Gemeinde Birsfelden unterstreicht den für sie grossen Nutzen der verlängerten Buslinien 70 und 80. Der Pilotbetrieb mit einem Bedarfsangebot im Laufental soll in den Leistungsauftrag aufgenommen werden, um aufschlussreiche Informationen für weitere Verbesserungsprojekte in der Zukunft zu sammeln. Die Gemeinden Allschwil, Binningen, Brislach, Ettingen, Häfelfingen, Liesberg, Maisprach, Münchenstein, Oberwil, Ramlinsburg, Reinach, Sissach, Therwil und Wittinsburg fordern weitergehende Angebotsverbesserungen.

Mit den **Sparmassnahmen** ist der VBLG vorab in ländlichen Gebieten nicht einverstanden. Anstatt diese Abbaumassnahmen umzusetzen, ist auf die Verlängerung der Linien 70 und 80 zu verzichten. Abendkurse dürfen nicht ersatzlos gestrichen werden; diese müssten zumindest durch Rufbussangebote ersetzt werden. Die Sparmassnahmen werden denn auch von den betroffenen 39 Gemeinden stark abgelehnt (Anwil, Arisdorf, Bennwil, Blauen, Bottmingen, Bretzwil, Brislach, Buckten, Diepflingen, Dittingen, Ettingen, Gelterkinden, Giebenach, Häfelfingen, Hemmiken, Hölstein, Känerkinden, Kilchberg, Lampenberg, Läuelfingen, Lauwil, Liestal, Maisprach, Nenzlingen, Nushof, Oltingen, Ormalingen, Reigoldswil, Rickenbach, Roggenburg, Rothenfluh, Rümlingen, Sissach, Tecknau, Wahlen, Wenslingen, Wintersingen, Wittinsburg, Zwingen). Einige Gemeinden haben Vorbehalte (Münchenstein, Muttenz, Oberwil, Waldenburg) oder sind froh, nicht betroffen zu sein (Arboldswil, Titterten). Einzelne Gemeinden stimmen der Ausschöpfung des Sparpotenzials direkt (Aesch, Allschwil, Pratteln) oder unter Vorbehalt (Binningen) zu. Duggingen fordert weitere Abbaumassnahmen. Die Gemeinden des Homburgertals wehren sich stark für das Beibehalten des Bahnbetriebs. Sie haben grosse Bedenken gegenüber einer Buslösung. Alternativen wie Dampftrieb oder Einbezug der S3 seien zu wenig geprüft worden. Auf eine überstürzte Umstellung des "Läufelfingerli" auf Busbetrieb ist zu verzichten. Es ist für sie unverständlich, wie das System Regio-S-Bahn weiterentwickelt werden kann, wenn gleichzeitig das System durch Abbau der S9 geschwächt wird. Weiter wurden mehrere Petitionen eingereicht, in denen sich die Bevölkerung gegen die Abbaumassnahmen einsetzt. (Oltingen 208, Wenslingen 436, Bennwil 312, Homburgertal 8'525 Unterschriften).

Die meisten Gemeinden sind bereit, ihren Anteil an die **Finanzierung** des öffentlichen Verkehrs zu leisten (Allschwil, Brislach, Bubendorf, Diepflingen, Ettingen, Füllinsdorf, Sissach). Viele Gemeinden knüpfen ihr Einverständnis jedoch an Bedingungen. So wird der Wille zur Mitfinanzierung an den Verzicht auf die Sparmassnahmen geknüpft (Anwil, Blauen, Dittingen, Kilchberg, Maisprach, Nenzlingen, Oltingen, Ormalingen, Hemmiken, Rickenbach, Rö-

schenz, Rothenfluh, Tecknau, Wenslingen). Für die Gemeinden Biel-Benken, Duggingen, Liesberg und Tecknau darf die finanzielle Belastung nicht weiter ansteigen. Einige Gemeinden fordern die Überprüfung des Verteilschlüssels der ungedeckten Kosten auf die Gemeinden (Aesch, Binningen, Buckten, Diepflingen, Duggingen, Gelterkinden, Itingen, Liestal, Münchenstein, Oberwil, Pratteln, Rümelingen, Tecknau, Titterten, Wittinsburg). Andere wiederum befürchten bei einer Änderung dieses Schlüssels Nachteile (Arboldswil) oder wollen sich dazu nicht äussern, bevor der neue Schlüssel feststeht (Oberdorf). Hemmiken wünscht, dass rechtskräftige Bussen, welche in Rechnung gestellt werden, dem öffentlichen Verkehr gutgeschrieben werden. Aufgrund der kantonalen Bedeutung ihrer Schulen erwartet die Gemeinde Muttenz einen Kostenbeitrag des Kantons an ihren Gemeindeanteil.

7.2. Nachbarkantone

Der Kanton **Aargau** macht darauf aufmerksam, dass auf einigen grenzüberschreitenden Linien das Angebot ausgebaut werden konnte. Die ausgewiesenen Fahrgastzahlen belegen den Erfolg. Er wehrt sich gegen die Sparmassnahmen auf den grenzüberschreitenden Linien und betont, dass Angebotsabbauten vor allem auf den Linien 100 und 101 nicht zu Nachteilen des Kantons Aargau führen dürfen. Er würde einen Ausbau des Angebots auf der Linie 84 (zusätzliche Fahrten zwischen Kaiseraugst Bahnhof und Auhafen über Mittag) begrüßen.

Basel-Stadt begrüsst die Verlängerung der Buslinie 33 nach Schönenbuch, weist aber auf die Trolleybusinitiative hin, die die Wiedereinführung von Trolleybussen fordert. Zur Kapazitätssteigerung auf der Tramlinie 17 werden Vorbehalte angebracht. Basel-Stadt zeigt die Bereitschaft, für die Verlängerung der Linien 70 und 80 gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Mit der Ausdünnung des Fahrplans der Buslinie 37 zum Viertelstundentakt ist Basel-Stadt einverstanden und wird sie bis St. Jakob verlängern. Massnahmen an den grenzüberschreitenden Linien sind in der paritätischen Kommission zu behandeln.

Der Kanton **Jura** wehrt sich gegen die Streichung des Angebots der Buslinie 123 zwischen Ederswiler und Roggenburg. Er kündigt an, seinerseits auf die Buslinie 112 zu verzichten zu wollen.

Der Kanton **Solothurn** begrüsst den Ausbau der Regio-S-Bahn und wird seinen Anteil an die Mehrkosten beitragen. Er hat Verständnis für die Sparmassnahmen, akzeptiert aber nicht, dass das Angebot auf Buszubringerlinien aus den Solothurner Gemeinden im Laufental bei gleichzeitigem Ausbau der Regio-S-Bahn abgebaut werden soll. Zur Umstellung der S9 ("Läufelfingerli") auf Busbetrieb gibt der Kanton Solothurn seine Zustimmung. Er unterstreicht, dadurch einen grossen Beitrag zum Erreichen der Sparziele des Kantons Basellandschaft zu leisten und stimmt den Abbaumassnahmen auf den grenzüberschreitenden Buslinien nicht zu. Er lehnt es strikte ab, Mehrkosten zu übernehmen, wo ein Abbau des Angebotes auf Basellandschaftlichen Streckenabschnitten zu Mehrkosten auf den verbleibenden Solothurner Abschnitten führen würde. Zusätzlich zur Stellungnahme des Kantons setzen sich sechs betroffene Solothurner Gemeinden gegen die vorgeschlagenen Sparmassnahmen ein.

7.3. Verkehrsunternehmen

Die **Autobus AG Liestal (AAGL)** freut sich, zusätzliche Leistungen zu erbringen und hat trotz den negativen Auswirkungen Verständnis, dass sie von Sparmassnahmen betroffen ist. Sie weist darauf hin, dass in ihrem Einzugsgebiet diverse grosse Bauprojekte vorgesehen sind, die ev. kurzfristige Angebotsanpassungen erforderlich machen.

Die **BLT Baselland Transport AG** ist mit den Anpassungen bei der Buslinie 37 einverstanden, macht aber darauf aufmerksam, dass aus Kapazitätsgründen in der Morgenspitze eine Verdichtung des Viertelstundentakts notwendig ist. Sie gibt zu bedenken, dass die beiden

Sparmassnahmen bei den Buslinien 37 und 63 das Angebot zum Bruderholzspital (Job-Ticketunternehmung mit 380 Abonnenten) deutlich schmälern. Die Buslinie 61 könnte aus Sicht der BLT entweder in Allschwil oder nach Therwil kostengünstig verlängert werden. Die BLT unterstreicht die Vorteile, die eine Buserschliessung des Homburgertals mit sich bringt. Weiter weist sie darauf hin, dass sich durch die Verlängerung der Buslinie 33 der Überhang der Busleistungen der BVB auf basellandschaftlichem Gebiet gemäss Abgeltungsrechnung BLT/BVB vergrössert. Die Verlängerung der Buslinie 37 nach St. Jakob vermag diesen Leistungsüberhang nicht ganz zu kompensieren.

Die **Baseler Verkehrs-Betriebe (BVB)** weisen darauf hin, dass bei einer Verlängerung der Buslinien 70 und 80 zum Bahnhof Basel SBB die Tramlinien 8, 10 und 11 nicht behindert werden dürfen. Sie begrüssen die definitive Aufnahme der Buslinie 38 ins ÖV-Angebot des Kantons Basel-Landschaft und weisen auf weitere Neunutzungen in ihrem Einzugsbereich hin. Sehr begrüsst wird die Verlängerung der Buslinie 33 nach Allschwil und Schönenbuch. Bei einer Annahme der Trolleybus-Initiative würde eine Elektrifizierung der Buslinie 30 im Vordergrund stehen. Eine Elektrifizierung der Linie 33 sei nicht erforderlich.

Postauto Nordwestschweiz wehrt sich gegen die Sparmassnahmen auf den Postautolinen. Sie ist der Meinung, dass der Nutzen des Ausbaus der Regio-S-Bahn bei gleichzeitigen Abbauten bei den Zubringerlinien nicht zum Tragen kommt. Wird das letzte Glied in der öffentlichen Transportkette gebrochen, wird der ganze Weg mit dem privaten Fahrzeug zurückgelegt. Gerade in den Gebieten, in denen Angebotsausbauten vorgesehen sind, sind die Abonnementsverkäufe im TNW deutlich gestiegen. Vor Angebotsreduktionen sollten die Marketingmassnahmen intensiviert werden. Die abgelehnten Ausbaumassnahmen sollten nochmals - allenfalls mit einem kleineren Mengengerüst - geprüft werden.

Die **Schweizerische Bundesbahnen (SBB)**, vertreten durch die Regionalleitung Nordwestschweiz, zeigt auf, dass die Abgeltung für das "Läufelfingerli" in den letzten 10 Jahren trotz Angebotsausbau um 35 % reduziert werden konnte (von CHF 2.8 Mio. auf CHF 1.8 Mio.). Gemäss der "Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005" hat die SBB einen neuen Gelenktriebwagen (GTW) bestellt und finanziert. Mit diesem Fahrzeug werden sich die Betriebskosten in Zukunft noch weiter reduzieren und die Auslastung erhöhen.

Die **Waldenburgerbahn (WB)** ist der Ansicht, dass die zusätzlichen WB-Kurse ermöglichen, das SBB-Angebot in Liestal besser zu nutzen. Sie empfiehlt diesen Ausbau aufzunehmen.

7.4. Parteien, Verbände, Andere

Die **Christlichdemokratische Volkspartei (CVP)** Basel-Landschaft unterstützt die generelle Stossrichtung, vermehrt auf die "Wirtschaftlichkeit" des ÖV-Angebots Rücksicht zu nehmen und dabei den ÖV auf die Kundenbedürfnisse auszurichten. Sie steht den in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Sparmassnahmen positiv gegenüber. Insbesondere begrüsst sie die Umstellung des Bahnbetriebs im Homburgertal auf Busbetrieb.

Die **Freisinnig-Demokratische Partei (FDP)** Baselland ist der Meinung, dass Sparmassnahmen nicht nur im Angebot Abbauen erreicht werden. Mit vom Bund und Kanton geschaffenen wettbewerbsfreundlichen Rahmenbedingungen, mit Synergienutzungen und Sparpotenzialen bei den Unternehmungen, mit bedarfsgerechten Angeboten aber auch mit Tarifierhöhungen sind Sparmöglichkeiten ohne Leistungsabbau gegeben. Die Summe der Abgeltungen ist nach dem Angebotsausbau unbedingt zu stabilisieren. Es sind weitere Anstrengungen notwendig, um den Entlastungsbeitrag von CHF 2.2 Mio. zu erreichen. Schlecht frequentierte Angebote sind zu streichen, bei den Angebotsausweitungen im städtischen Bereich ist das Kosten/Nutzenverhältnis fraglich. Vermisst werden Aussagen, wie die Erschliessungslücken in den Gewerbegebieten Widen Arlesheim und Kägen Reinach geschlossen werden können. Der Einbau von Russpartikelfiltern ist zu prüfen.

Die Partei **Grüne** Baselland setzt sich für eine effektive Erhöhung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs ein, vor allem auch beim Freizeitverkehr. Es sollen vollwertige Angebote bis nach Mitternacht bereitgestellt werden, notfalls sind schlecht genutzte Angebote ganz zu streichen oder Alternativen mit Bedarfsbetrieben zu suchen. Im Homburgertal soll deshalb lieber ein vollwertiges Buskonzept umgesetzt werden, als zwei halbwertige Angebote parallel.

Die **Sozialdemokratische Partei (SP)** Baselland ist mit den formulierten Zielen nicht einverstanden. Sie sind zu defensiv formuliert und zielen zu stark auf einen Abbau. Die Abbauten gemäss GAP sind für Bevölkerung und die Umwelt verheerend. Deshalb lehnt die SP die Finanzziele ab. Der Ausbau des ÖV wird grundsätzlich begrüsst und bei den Sparmassnahmen werden Vorbehalte bei denjenigen Massnahmen angebracht, die finanziell eine kleine Entlastung bringen. Für die ausgewiesenen Erschliessungslücken sind Lösungen aufzuzeigen.

Die **Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr (IGÖV)** Nordwestschweiz sieht in den formulierten Zielen einen klaren Rückschritt gegenüber den sonst geäusserten Zielen des Regierungsrates und gegenüber dem 4. GLA 2001-2005, wo von einer Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehrsvolumen die Rede war. Sie begrüsst die Angebotsverbesserungen und lehnt die Angebotsabbauten ab. Bei der Buslinie 37 wird eine Ausdünnung des Angebots nur akzeptiert, wenn die Linie gleichzeitig nach Dreispitz und St. Jakob verlängert wird.

Die **Pro Bahn** Schweiz, Sektion Nordwestschweiz, ist mit den Sparmassnahmen nicht einverstanden. Sie befürchtet eine Abwanderung vom öffentlichen Verkehr, was sich in den Einnahmen niederschlagen wird. Sie fordert eine Vorwärtsstrategie wie in Zürich, mit der die Eigenwirtschaftlichkeit kontinuierlich gesteigert werden konnte. Die Regio-S-Bahn soll zu den Spitzenzeiten zum 15-Minutentakt verdichtet werden, die Verbindungslücke zwischen Ettlingen und Aesch ist zu schliessen und Bedarfsangebote in den ländlichen Gebieten sind nochmals zu prüfen. Pro Bahn schlägt vor, die S3 statt die S9 über Läfelfingen zu führen (ev. nur stündlich). Weil im Gesamtsystem eine Zugskomposition eingespart werden kann, birgt der Vorschlag ein grosses Einsparungspotenzial.

Der **Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)**, Sektion beider Basel, ist der Ansicht, dass eine Region, die (wirtschaftlich) wachsen will, in den ÖV investieren muss. Er ist der Ansicht, dass viel zu viel Geld in den MIV fliesst und sieht keinen Anlass, beim ÖV zu sparen. Er befürchtet bei Umsetzung der Sparmassnahmen das Auslösen einer Negativspirale: Angebotsabbau - weniger Fahrgäste - weiterer Angebotsabbau - etc. Dem Freizeitverkehr ist eine höhere Beachtung zu schenken. Er macht inzwischen über die Hälfte der gesamten Verkehrsleistung aus. Es wird die Aufnahme von weiteren Ausbaumassnahmen gefordert (Verbindung Ettlingen - Aesch, Reaktivierung Buslinie 55). Das vorgeschlagene Buskonzept ist kein gleichwertiger Ersatz für das "Läufelfingerli".

Die **Verkehrsliga beider Basel** beurteilt den Vernehmlassungsentwurf als zweckmässig und grundsätzlich als annehmbar. Die Eigenwirtschaftlichkeit des ÖV muss erhalten oder gar verbessert werden. Verbesserungen bei Modal Split zugunsten des ÖV dürfen nicht durch dirigistische Eingriffe bei anderen Verkehrsträgern erwirkt werden. Unter der Voraussetzung, dass eine tragfähige Finanzierung vorliegt, werden die Angebotsausbauten grundsätzlich unterstützt; ebenso die Sparmassnahmen.

Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen erachtet es die **Handelskammer beider Basel** als sinnvoll, den Verkehrsanteil des ÖV vorerst einmal nur zu halten und eine Phase der Konsolidierung einzuleiten. Sie ist mit einer Konzentration der Kräfte einverstanden und sieht die Abbaumassnahmen aus volkswirtschaftlichen und finanzpolitischen Überlegungen als unausweichlich. Die Summe der Abgeltungen ist zu stabilisieren und mit weiteren Anstrengungen das GAP-Ziel zu erreichen. Ab 2006 sind die Beiträge zu stabilisieren und gezielte weitere Ausbauten sind erst nach Klärung der Beteiligung durch den Bund vorzunehmen. Zu prüfen ist, ob der Markt Tarifanpassungen über die Teuerung hinaus zulässt. Für die Ar-

beitsplatzgebiete Reinach (Kägen) und Arlesheim (Widen) sind Lösungsansätze zur besseren Erschliessung mit ÖV zu unterbreiten.

Der Verein **Erlebnisraum Tafeljura** ist besorgt über die geplanten Sparmassnahmen. Statt der Streichung von unrentablen Buskursen an Wochenenden wäre es im Sinne der nachhaltigen Förderung von Randregionen vielmehr die Aufgabe des Kantons, den schlecht besuchten Kursen mit der Unterstützung von attraktiven Angeboten zusätzliche Kundschaft zuzuführen.

Der Verein **Wanderwege beider Basel** begrüsst die Angebotsverbesserungen in der Agglomeration, kann aber den Angebotsreduktionen in der Peripherie nicht zustimmen. Wanderinnen und Wanderer sind nach Pendlern und Schülern eine weitere grosse Kundengruppe des öffentlichen Verkehrs, die wegen meist auseinander liegenden Start- und Zielpunkten oft mit dem ÖV unterwegs ist. Eine Reduktion des ÖV-Angebotes am Wanderziel führt zu langen, unattraktiven Wartezeiten und es besteht die Gefahr, dass die Wanderer dazu übergehen, vermehrt Rundwanderungen mit An- und Rückreise mit dem PW zu unternehmen.

Das **Schulheim Sommerau** befindet sich bei der "Läufelfingerli"-Haltestelle Sommerau. Sein Konzept ist auf die Verkehrsmöglichkeit mit der Bahn ausgerichtet. Sollte die Bahnverbindung eingestellt werden, fordert das Heim eine bessere ÖV-Anbindung, als sie bei bisherigen Ersatzbetrieben gegeben war. Lösungsvarianten wären eine Bushaltestelle beim Bahnhof Sommerau, eine Bushaltestelle im Bereich der "Sommerau-Linde" oder eine entsprechend gesicherte Busstation an der Hauptstrasse, mit abgesichertem Fussweg und gesichertem Strassenübergang.