

## **Bericht an den Landrat**

---

Bericht der: Bau- und Planungskommission  
vom: 1. März 2017  
Zur Vorlage Nr.: [2016-355](#)  
Titel: **Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021**  
Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---

2016/355

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

### **betreffend Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021**

vom 1. März 2017

#### **1. Ausgangslage**

Im Generellen Leistungsauftrag (GLA) werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms für den öffentlichen Verkehr (ÖV) festgelegt. Er ist alle vier Jahre zu erneuern. Der 7. GLA läuft Ende 2017 aus. Mit dieser Vorlage beantragt der Regierungsrat einen Beschluss für den 8. GLA mit einer Dauer vom Fahrplanwechsel im Dezember 2017 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021.

Grundlagen des GLA sind das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie das durch den Landrat beschlossene Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret). Der vorliegende 8. GLA ist mit dem ÖV-Programm 2018 – 2021 des Kantons Basel-Stadt abgestimmt.

Mit dem 8. GLA soll das ÖV-Angebot gestrafft und konsolidiert werden. Konkret schlägt der Regierungsrat vor, die Linien 91, 92 und 93 auf das Grundangebot von 9 Kurspaaren zu reduzieren. Damit können pro Jahr CHF 430'000 eingespart werden. Ausserdem soll die Bahnlinie S9 («Läufelfingerli») auf Busbetrieb umgestellt werden. Das hätte eine Kostenreduktion von jährlich CHF 840'000 zur Folge.

Zu den wichtigen Angebotsverbesserungen im Rahmen des 8. GLA zählen ein zweiter Schnellzug im Laufental zwischen Basel und Biel ab 2021, die Inbetriebnahme des Margarethenstichs per Dezember 2020, die Integration der Tramlinie E11 in die Stammstrecke der Tramlinie 11, die Übernahme der Linien 65, 112 und 114 ins Hauptangebot, eine Harmonisierung beim Wochenendbetrieb und eine geänderte Führung der Linie 80. Dazu kommen weitere Angebotsoptimierungen in Allschwil und im Birseck.

Die Abgeltungen durch den Kanton Basel-Landschaft für den 8. GLA betragen jährlich um die CHF 40 Mio. Das ist deutlich weniger als im 7. GLA (CHF 59.2 Mio. im 2017) weil die Bahninfrastruktur neu durch den Bahninfrastrukturfonds des Bundes und nicht mehr über den GLA finanziert wird.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

#### **2. Kommissionsberatung**

##### **2.1. Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 24. November 2016, 8. und 22. Dezember 2016, 19. Januar 2017 sowie 2. und 16. Februar 2017 beraten. Sie wurde dabei begleitet von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, von BUD-Generalsekretär Michael Köhn, von der ÖV-Delegierten Eva Juhasz und vom ÖV-Projektleiter Dominic Wyler. Am 8. Dezember

fand eine Anhörung der Gemeinde Läfelfingen statt, am 22. Dezember eine Anhörung der BLT und BOGG.

## **2.2. Eintreten**

Eintreten ist unbestritten.

## **2.3. Detailberatung**

### *2.3.1 Angebot Linien 91-93, 108 und 109*

Die Linien 91 bis 93 werden vor allem am Wochenende sehr schlecht nachgefragt. Erhebungen zeigen, dass die Auslastung am Wochenende auf dem am stärksten belasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich 1 bis 3 Personen pro Kurs beträgt. Der Kostendeckungsgrad liegt unter 20 %. Per Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wurden darum die Wochenend-Verbindungen gestrichen. Im 8. GLA wird vorgeschlagen, das Angebot auf diesen Linien weiter zu reduzieren und zwar auf die gesetzlich vorgegebenen 9 Kurspaare pro Werktag (Mo-Fr). Damit könnten jährlich CHF 430'000 gespart werden.

Nachfragen seitens Kommissionsmitglieder in den betroffenen Gemeinden haben gezeigt, dass die Streichung des Wochenendangebotes offenbar verkraftbar sei. Allerdings wäre eine Reduktion auf nur noch 9 Kurspaare unter der Woche ein nicht hinzunehmender Abbau. Es wurde daher der Antrag gestellt, von Montag bis Freitag 13 Kurspaare verkehren zu lassen. Das sind weniger Kurspaare als heute und damit würden gegenüber heute immer noch Kosten gespart. Statt CHF 430'000 belaufen sich die Einsparungen auf rund CHF 125'000. Die BPK empfiehlt mit 12:1 Stimmen, dem Antrag zuzustimmen.

Ein Kommissionsmitglied zweifelte an der Auskunft, der Abbau am Wochenende sei verkraftbar. Es vertrat die Ansicht, dass keine Baselbieter Gemeinde am Wochenende ganz vom ÖV abgeschnitten sein dürfe und stellte den Antrag, auf allen Linien im Kanton seien am Wochenende 3 bis 6 Kurspaare verkehren zu lassen. Damit müssten gegenüber heute auf den Linien 91-93 wieder und auf den Linien 108 und 109 neu Wochenendkurse eingeführt werden. Die genaue Anzahl Kurspaare sei an der betrieblichen Optimierung auszurichten. Der beantragte Ausbau würde zu Mehrkosten von bis zu CHF 285'000 pro Jahr führen. GegnerInnen des Antrags argumentierten, die Kosten seien viel zu hoch für das sehr geringe Bedürfnis. Anstelle schlecht ausgelasteter Liniense. Die BPK empfiehlt mit 7:6 Stimmen, dem Antrag zuzustimmen.

Die beiden Anträge sind als Ziffer 2.5 Bestandteil des Landratsbeschlusses.

### *2.3.2 Umstellung Bahnlinie S9 («Läufelfingerli») auf Bus*

Zentraler Punkt der Beratung in der BPK war die Umstellung der Bahnlinie S9 auf Busbetrieb. Die BPK hat sich intensiv mit der Frage der ÖV-Erschliessung des Homburgertals auseinandergesetzt. Der BUD wurden über 50 schriftliche Fragen dazu zur Beantwortung eingereicht. Verschiedene Varianten wurden diskutiert und zwei Anhörungen durchgeführt.

Der Regierungsrat begründete seinen Antrag, die Bahnlinie S9 auf Bus umzustellen damit, dass aufgrund der rechtlichen Lage den Fortbestand der S9 nicht vorgeschlagen werden könne. Diese Linie erfüllt die Anforderung an den Mindest-Kostendeckungsgrad von 25 bis 30 % nicht. Sie kann darum nicht Inhalt des 8. GLA sein, ausser das Angebotsdekret wird vom Landrat angepasst, oder die S9 wird über einen separaten Kredit ausserhalb des Leistungsauftrags finanziert.

Aufgrund der grossen Kontroverse um das Thema hat die BPK am 19. Januar 2017 mit 6:4 Stimmen bei 3 Enthaltungen beschlossen, die Frage nach der Zukunft des Läufelfingerlis aus der Vorlage zum 8. GLA herauszulösen und separat zu betrachten. Sie kam dann jedoch am 16. Februar 2017 mit 8:5 Stimmen auf diesen Entscheid zurück. Die Mehrheit der Kommission war in der Zwischenzeit zur Ansicht gelangt, dass man nach der mittlerweile eingehenden Auseinandersetzung

mit dem Thema eine Haltung einnehmen könne und dies auch müsse. Die Gegner eines Rückkommens argumentierten, der 8. GLA solle nicht unnötig mit dieser Frage belastet werden. Es drohe ein Referendum, welches nur gegen den 8. GLA als Ganzes ergriffen werden könne. Damit werde der ganze 8. GLA auf Grund der umstrittenen Frage zum Läufeingerli gefährdet.

Die BPK hat in ihren Beratungen die Gemeinde Läufeingen und die BLT/BOGG angehört, die je eine eigene Variante der Linienführung vorgeschlagen haben.

– *Variante Läufeingen: Bus Sissach-Läufeingen, Zug Sissach-Läufeingen-Olten*

Die Variante der Gemeinde Läufeingen sieht vor, dass die S9 in Zukunft nur noch in Läufeingen hält. Die übrigen Haltestellen würden aufgehoben. Die Passagiere aus den umliegenden Dörfern im Homburgertal würden mit Bussen nach Läufeingen oder nach Sissach gebracht und dort auf die Bahn umsteigen. Sämtliche Dörfer im Homburgertal hätten einen halbstündigen Anschluss nach Sissach. In Läufeingen selber gäbe es weiterhin nur eine Verbindung pro Stunde. Gegenüber heute könnten CHF 300'000 eingespart werden. Die Lösung würde PendlerInnen deutlich bessere Anschlüsse in die grösseren Städte gewährleisten als der Vorschlag des Regierungsrates.

Die BUD hat den Vorschlag der Gemeinde Läufeingen bereits zu einem früheren Zeitpunkt geprüft und schriftlich Stellung bezogen. Das Schreiben an die Gemeinde Läufeingen lag der BPK vor. Bei der Variante der Gemeinde Läufeingen würde zwar der Kostendeckungsgrad des Gesamtkonzepts von heute 24% auf 26% erhöht. Aufgrund des grossen Fixkostenblocks bei der Bahn würde die S9 aber lediglich einen Kostendeckungsgrad von 10% erreichen, womit die Bundesbeteiligung entfallen würde. Statt einer Kostenreduktion von insgesamt CHF 300'000 müssten die Kantone Solothurn und Basel-Landschaft aufgrund dieses Wegfalls sogar mit Mehrkosten von insgesamt rund CHF 250'000 rechnen. Selbst wenn sich der Bund weiterhin an den Abgeltungen beteiligen würde, würden sich für den Kanton Solothurn keine Einsparungen ergeben, weshalb dieser sich wahrscheinlich gegen diese Variante aussprechen würde.

– *Getrennte Buslinie Sissach-Läufeingen, Läufeingen-Olten (Variante BLT/BOGG)*

An der Anhörung der BLT/BOGG wurde die Variante von zwei getrennten Buslinien Sissach-Läufeingen und Läufeingen-Olten mit Anschluss in Läufeingen eingebracht. Zwischen Sissach und Läufeingen würden Gelenkbusse verkehren, zwischen Läufeingen und Olten Normbusse. Diese Variante wurde damit begründet, dass rund 80% der Passagiere von Läufeingen in Richtung Sissach fahren und nur ca. 20% in Richtung Olten. Darum mache es keinen Sinn, mit einem Gelenkbus (der im Homburgertal zwingend notwendig ist) über den Hauenstein zu fahren. Man könnte so auch auf eine neue Wendeschleife für Gelenkbusse verzichten, die am Dorfrand von Wisen gebaut werden müsste, weil die bestehende im Dorf nicht dafür ausgelegt ist. Mit getrennten Buslinien könnten auch die Anschlüsse in Sissach und Olten optimal gewährleistet werden.

Seitens der Verwaltung wurde darauf hingewiesen, dass das Umsteigen von den Fahrgästen generell als unattraktiv empfunden werde. Umsteige- oder Wartezeiten werden zwei bis drei Mal stärker gewichtet als die reine Fahrzeit. Aus Sicht der Fahrplanstabilität sei eine durchgängige Linie besser als zwei Linien, was insbesondere auch für die Sicherheit der Anschlüsse an den Fernverkehr relevant sei. Aus tariflicher Sicht könne bei einer durchgängigen Linie für einen beliebigen Streckenabschnitt ein Billett gelöst werden. Bei zwei getrennten Linien müssen zwei Einzelfahrten gelöst werden. Die Haltestelle Wisen müsse sowieso in absehbarer Zeit verlegt werden, weil sie den heutigen Anforderungen nicht genüge (zum Beispiel könne der Bus bei schneebedeckter Strasse nicht ins Dorf fahren). Eine durchgängige Buslinie Sissach -Läufeingen-Olten sei darum aus fachlicher Sicht zwingend. Dies wurde auch durch ein externes Gutachten bestätigt, welches der BPK vorgelegt wurde.

– *Weitere Varianten*

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, auf eine vollständige Umstellung der S9 auf Bus zu verzichten. Hingegen seien die letzten drei Kurspaare am Tag auf Busbetrieb umzustellen. Mit

dieser Kompromisslösung könnten immerhin noch CHF 90'000 eingespart werden. Seitens der Verwaltung wurde darauf hingewiesen, dass eine solche Reduktion bereits vor einem Jahr zur Diskussion gestanden habe und damals an der Zustimmung durch den Kanton Solothurn gescheitert sei.

Die BPK lehnte den Antrag mit 7:3 Stimmen ab. Sie spricht sich gleichzeitig stillschweigend dafür aus, dem Regierungsrat zu folgen und die Bahnlinie S9 auf Bus umzustellen. Die Kommission würdigte, dass mit der Umstellung nicht nur gespart werde, sondern dass auch der Takt im Homburgertal verdichtet werde. Die allermeisten Leute im Homburgertal würden von der vorgeschlagenen Lösung profitieren.

Der Antrag der BPK findet ihren Niederschlag in Ziffer 2.6 des Landratsbeschlusses.

### 2.3.3 *Angebotsreduktion im Unterbaselbiet*

Gegen Ende der Beratung wurde der Vorschlag eingebracht, auch im Unterbaselbiet gewisse Einsparungen vorzunehmen. Es wurde aufgrund der Rückfrage eines Kommissionsmitglieds festgestellt, dass auf den Linien 47 und 60-65 doppelt so viele Kurspaare verkehren, wie der Bund empfiehlt. Es wurde deshalb der Antrag gestellt, dass auf diesen Linien in schlecht frequentierten Zeiten je maximal 5 Kurspaare eingespart werden. Mit dieser moderaten Kürzung im Unterbaselbiet könne der Sparauftrag des Landrates erfüllt werden. Sie stelle zudem einen Akt der innerkantonalen Solidarität dar. Bei Umsetzung dieses Antrags sieht die BUD eine mögliche Einsparung von CHF 860'000.

Die Gegner wehrten sich vehement gegen den Antrag. Es mache keinen Sinn, im Unterbaselbiet, wo sowohl Auslastung als auch Kostendeckungsgrad hoch seien, das Angebot auszudünnen. Mit einer solchen Angebotsreduktion würde das gut austarierte System, welches hinter dem GLA stehe, unnötig aufs Spiel gesetzt. Es gehe auch nicht an, dass ein solcher Vorschlag erst jetzt eingebracht werde, nachdem mit den Gemeinden das Angebot bereits diskutiert worden sei. Schliesslich würde eine Angebotsreduktion die Leute vermehrt dazu zwingen, das Auto zu benutzen.

Es wurde auch zu bedenken gegeben, dass es für eine Kürzung auf den Linien 47 und 64 die Zustimmung der Nachbarkantone Basel-Stadt (Linie 47) respektive Solothurn (Linie 64) brauche.

Auch die VertreterInnen der BUD warnten vor einer solchen Kürzung. Wolle man einen effizienten ÖV, dürfe man nicht bei jenen Linien kürzen, die rege genutzt werden, sondern müsse bei jenen Linien ansetzen, die schwach ausgelastet sind. Hinter den Angeboten stehen klare Grundsätze. Möchte man diese ändern, wäre es schlauer, den GLA als Ganzes zurückzuweisen. Dann könnten die Grundsätze überarbeitet werden. Es wäre allerdings besser, dies im Hinblick auf den 9. GLA zu tun.

Die BPK spricht sich mit 9:4 Stimmen für den Antrag aus.

Der Antrag ist Bestandteil der Ziffer 2.6 des Landratsbeschlusses.

### 2.3.4 *Landratsbeschluss*

Die BPK hat den LRB in verschiedenen Punkten geändert und neue Ziffern eingefügt. Die folgende Nummerierung folgt dem von der BPK geänderten LRB (siehe Beilage) und nicht dem LRB der Landratsvorlage.

#### – *Ziffer 1*

Auch wenn Fragen dazu auftauchten, ob es sinnvoll sei, zuerst den 8. GLA als Ganzes zu beschliessen und erst anschliessend die Detailfragen und nicht umgekehrt, spricht sich die BPK stillschweigend für Ziffer 1 aus.

– Ziffer 2.1

Die BPK stimmt dieser Beschlussziffer stillschweigend zu.

– Ziffer 2.2

Die Beschlussziffer 2.2 wird von der BPK in formaler Hinsicht geändert. Sie beschliesst stillschweigend, den zweiten Teil der Ziffer wie folgt zu streichen: «*die Linienführung gemäss Plan (siehe Anhang 12.3)*». Aus Effizienzgründen wird der detaillierte Plan der Linienführung erst nach dem Landratsbeschluss erstellt. Darum kann dieser vom Landrat eigentlich nicht beschlossen werden.

– Ziffer 2.3

Ziffer 2.3 nimmt Bezug auf die folgenden vier tarifpolitischen Ziele (siehe Kapitel 6.2.4 der LRV):

1. Die Tarife sind regelmässig im Rahmen der Teuerung anzupassen.
2. Die Beteiligung der Nutzer an den Kosten für den ÖV ist in einem angemessenen Rahmen zu steigern.
3. Tarifierhöhungen sind in regelmässigen Abständen einzuleiten, um die Mehrkosten der neuen Angebote an die Nutzer weiterzugeben.
4. Weitere tarifpolitische Ziele werden in Abhängigkeit von den Ergebnissen der Bestellerstrategie zu formulieren sein.

Ein Antrag, nur die ersten beiden Ziele zu beschliessen, wurde mit 8:4 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Das antragstellende Kommissionsmitglied argumentierte, es handle sich bei Zielen 3 und 4 um eine unnötige Doppelspurigkeit und es bestehe der Verdacht, dass damit immer mehr Kosten auf die ÖV-Benutzer überwälzt werden sollen. Die Gegner des Antrags argumentierten, die Ziele 3 und 4 würden nur die Ziele 1 und 2 näher auslegen.

Die BPK stimmt mit 10:3 Stimmen der unveränderten Ziffer 2.3 zu.

– Ziffer 2.4

Es wurde darauf hingewiesen, dass in der regierungsrätlichen Vorlage eine falsche Kapitelnummerierung verwendet wird. Korrekt wäre ein Verweis auf Anhang 12.1 und auf Kapitel 5.4.

Die BPK stimmt der unveränderten Ziffer 2.4 einstimmig, mit 13:0 Stimmen, zu.

– Ziffer 2.5

Die BPK beschliesst zwei Angebotserweiterungen (siehe auch Kapitel 2.3.1):

1. Mit 12:1 Stimmen beschliesst die BPK, dass auf den Linien 91 (nur Abschnitt Bretzwil-Reigoldswil), 92 und 93 von Montag bis Freitag jeweils 13 Kurspaare verkehren sollen.
2. Mit 7:6 Stimmen beschliesst die BPK, dass auf den Linien 91, 92, 93, 108 und 109 am Wochenende 3 bis 6 Kurspaare verkehren sollen.

– Ziffer 2.6

Die BPK beschliesst folgende zusätzliche Sparmassnahmen (siehe auch Kapitel 2.3.2 und 2.3.3):

1. Mit 9:4 Stimmen beschliesst die BPK, auf den Linien 47, 60, 61, 62, 63, 64 und 65 das Angebot um jeweils maximal 5 Kurspaare zu reduzieren. Bezüglich Linie 47 und 64 gilt dieser Beschluss vorbehältlich der Zustimmung der Kantone Basel-Stadt und Solothurn.
2. Stillschweigend beschliesst die BPK, die Bahnlinie S9 auf Bus umzustellen.



– Ziffer 2.7

Auf Grund der Beschlüsse der BPK verändern sich die Abgeltungskosten des Kantons gegenüber dem Vorschlag des Regierungsrates. Eine Übersicht liegt diesem Bericht bei.

– Ziffer 3

Keine Wortmeldungen aus der Kommission.

– Ziffer 4

Im Laufe der Beratung wurde immer deutlicher, dass das [Angebotsdekret](#) überarbeitet werden muss. Seitens verschiedener Kommissionsmitglieder wurde festgehalten, dass bei jedem GLA immer wieder die Randregionen «unter die Räder kommen». Es müsse darum grundsätzlich das Konstrukt hinter dem GLA, also das Angebotsdekret, überarbeitet werden. Auch die Tatsache, dass der Landrat immer wieder gegen das Dekret verstosse, zeige, dass eine solche Überarbeitung dringend notwendig sei. Dass im ganzen Kantonsgebiet der gleiche Kostenverteilungsschlüssel gelte, sei auch nicht richtig. Der Kostendeckungsgrad könne nicht überall gleich sein.

Es setzte sich die Meinung durch, dass das Angebotsdekret im Hinblick auf den 9. GLA überarbeitet werden soll. Man nahm zu Kenntnis, dass der Regierungsrat gleicher Meinung ist und eine Überarbeitung unterstützt. Die BPK beschliesst darum stillschweigend, den LRB mit einer Ziffer 4 mit dem folgenden Wortlaut zu ergänzen:

*«Das Dekret über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsdekret) ist bis spätestens Ende 2018 unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Randregionen zu überarbeiten (insbesondere die §§ 2, 6 und 13).»*

Da in der Kommissionsberatung Fragen der Randregionen im Zentrum standen, beschränkt sich der Antrag auch auf diese. Grundsätzlich war sich die Kommission aber einig, dass das Dekret als Ganzes überarbeitet werden sollte.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die Bau- und Planungskommission empfiehlt dem Landrat mit 8:4 Stimmen bei 1 Enthaltung, dem von ihr veränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

1. März 2017 / tlö

#### **Bau- und Planungskommission**

Hannes Schweizer, Präsident

#### **Beilage**

- Finanzplan: Kosten 8. GLA für die Jahre 2018 – 2021
- Entwurf Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

## Finanzplan gemäss Vorlage

in CHF	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Angebot status quo</b>	<b>56'000'000</b>	<b>56'600'000</b>	<b>57'200'000</b>	<b>57'800'000</b>	<b>58'400'000</b>
<b>neues Rollmaterial</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>neue Angebote</b>	<b>0</b>	<b>100'000</b>	<b>100'000</b>	<b>100'000</b>	<b>100'000</b>
Übernahme L 65, 112 und 114 ins Hauptangebot		100'000	100'000	100'000	100'000
<b>Sparmassnahmen</b>	<b>0</b>	<b>-430'000</b>	<b>-430'000</b>	<b>-1'270'000</b>	<b>-1'270'000</b>
Umstellung S9 auf Busbetrieb				-840'000	-840'000
L 91 - 93 Reduktion auf Grundangebot		-430'000	-430'000	-430'000	-430'000
<b>Tariferhöhungen</b>	<b>0</b>	<b>-1'000'000</b>	<b>-1'000'000</b>	<b>-2'000'000</b>	<b>-2'000'000</b>
<b>TNW Verteilschlüssel</b>		<b>500'000</b>	<b>1'000'000</b>	<b>1'500'000</b>	<b>1'500'000</b>
<b>Abgeltungen total</b>	<b>56'000'000</b>	<b>55'770'000</b>	<b>56'870'000</b>	<b>56'130'000</b>	<b>56'730'000</b>
<b>Abgeltungen Bund RPV</b>	<b>-16'600'000</b>	<b>-16'700'000</b>	<b>-16'800'000</b>	<b>-16'900'000</b>	<b>-17'000'000</b>
<b>Abgeltung Kanton brutto</b>	<b>39'400'000</b>	<b>39'070'000</b>	<b>40'070'000</b>	<b>39'230'000</b>	<b>39'730'000</b>



Finanzplan ergänzt mit Anträgen BPK

in CHF	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Angebot status quo</b>	<b>56'000'000</b>	<b>56'600'000</b>	<b>57'200'000</b>	<b>57'800'000</b>	<b>58'400'000</b>
<b>neues Rollmaterial</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>neue Angebote</b>	<b>0</b>	<b>385'000</b>	<b>385'000</b>	<b>385'000</b>	<b>385'000</b>
Übernahme L 65, 112 und 114 ins Hauptangebot		100'000	100'000	100'000	100'000
Ausbau Wochenendbetrieb L 91 - 93, 108, 109		285'000	285'000	285'000	285'000
<b>Sparmassnahmen</b>	<b>0</b>	<b>-985'000</b>	<b>-985'000</b>	<b>-1'825'000</b>	<b>-1'825'000</b>
Umstellung S9 auf Busbetrieb				-840'000	-840'000
L 91 - 93 Reduktion auf 13 Kurspaare		-125'000	-125'000	-125'000	-125'000
L 47, 60-65 Reduktion um max. 5 Kurspaare		-860'000	-860'000	-860'000	-860'000
<b>Tariferhöhungen</b>	<b>0</b>	<b>-1'000'000</b>	<b>-1'000'000</b>	<b>-2'000'000</b>	<b>-2'000'000</b>
<b>TNW Verteilschlüssel</b>		<b>500'000</b>	<b>1'000'000</b>	<b>1'500'000</b>	<b>1'500'000</b>
<b>Abgeltungen total</b>	<b>56'000'000</b>	<b>55'500'000</b>	<b>56'600'000</b>	<b>55'860'000</b>	<b>56'460'000</b>
<b>Abgeltungen Bund RPV</b>	<b>-16'600'000</b>	<b>-16'700'000</b>	<b>-16'800'000</b>	<b>-16'900'000</b>	<b>-17'000'000</b>
<b>Abgeltung Kanton brutto</b>	<b>39'400'000</b>	<b>38'800'000</b>	<b>39'800'000</b>	<b>38'960'000</b>	<b>39'460'000</b>

## Landratsbeschluss

### über die Erteilung eines Generellen Leistungsauftrages im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Dem Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021 wird zugestimmt.
2. Mit dem Generellen Leistungsauftrag sind festgelegt:
  - 2.1 das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel mit der Zuordnung der einzelnen Linien zum Hauptangebot bzw. Grundangebot (siehe Kapitel 2.2.1 der Vorlage 2016/355).
  - 2.2 die Linienführung.
  - 2.3 die Tarifpolitik gemäss den tarifpolitischen Zielen (siehe Kapitel 6.2.4).
  - 2.4 die Weiterführung des bisherigen Angebotes (siehe Anhang 12.1) und die Ergänzungen gemäss den in Kapitel 5.4 aufgeführten, geplanten Änderungen.
  - 2.5 der folgende Angebotsausbau:
    - a. Auf den Linien 91 (Abschnitt Bretzwil – Reigoldswil), 92 und 93 verkehren von Montag bis Freitag jeweils 13 Kurspaare.
    - b. Auf den Linien 91, 92, 93, 108 und 109 verkehren am Wochenende 3 bis 6 Kurspaare.
  - 2.6 die Realisierung der folgenden Sparmassnahmen:
    - a. Die Bahnlinie S9 wird auf Bus umgestellt (gemäss Kapitel 5.5.2).
    - b. Auf den Linien 47, 60, 61, 62, 63, 64 und 65 wird das Angebot um jeweils maximal 5 Kurspaare reduziert. Bezüglich Linie 47 und 64 gilt der Beschluss vorbehältlich der Zustimmung der Kantone Basel-Stadt und Solothurn.
  - 2.7 das Finanzprogramm mit folgenden Beträgen an die Abgeltung der ungedeckten Kosten:

2018:	CHF 38'800'000
2019:	CHF 39'800'000
2020:	CHF 38'960'000
2021:	CHF 39'460'000
3. Ziffer 2.7 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
4. Das Dekret über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsdekret) ist bis spätestens Ende 2018 unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Randregionen zu überarbeiten (insbesondere die §§ 2, 6 und 13).

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: