

Vorlage an den Landrat

9. Genereller Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022 – 2025

[Nr. wird vom System eingesetzt]

vom [Datum wird vom System eingesetzt]

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Im Generellen Leistungsauftrag (GLA) werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms für den öffentlichen Verkehr (ÖV) festgelegt und die erforderlichen Ausgaben werden gemäss Finanzhaushaltsgesetz bewilligt. Der GLA ist alle vier Jahre zu erneuern. Der aktuelle, 8. GLA läuft Ende 2021 aus. Für die Jahre 2022 bis 2025 muss ein neuer GLA erarbeitet werden.

- **Angebotsverbesserungen und –optimierungen**

Die wichtigsten Angebotsanpassungen sind die folgenden:

- Optimierung Raum Pratteln

Hinblickend auf die künftige Siedlungsentwicklung im Gebiet Salina Raurica wurde ein neues Angebotskonzept erarbeitet. Als Tramvorlaufbetrieb wird die Linie 83 in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) zum 15'-Takt verdichtet und auf den Abschnitt Rankacker–Kaiseraugst verkürzt. Die Anschlüsse auf die S-Bahn werden verbessert. Giebenach, Arisdorf und Hersberg werden von der neuen Linie 74 halbstündlich bedient. Die Anschlüsse dieser neuen Linie sind auf die S1 in Kaiseraugst ausgerichtet. Dadurch verkürzt sich die Reisezeit Arisdorf–Basel um rund 10 Minuten.

- Weiterentwicklung mittleres Ergolzthal

Mit dem 15'-Takt Basel–Liestal auf der S-Bahn ab Dezember 2025 werden die Bahnhöfe Liestal und Frenkendorf-Füllinsdorf als Umsteigeknoten gestärkt. Das Busangebot im Gebiet Frenkendorf/Füllinsdorf/Lausen/Liestal wird in diesem Zuge angepasst. Bereits ab Dezember 2022 wird die Linie 76 Lausen Furlen–Liestal via Munzach nach Frenkendorf Bahnhof verlängert und in den HVZ zum 15'-Takt verdichtet. Die Linie 78 wird neu via das Fraumattquartier geführt. Lausen, Furlen und Liestal, Fraumatt werden während den HVZ neu im 15'-Takt bedient. Frenkendorf erhält eine umsteigefreie Verbindung ins Gebiet Niederschönthal.

- Weiterentwicklung Birsstadt Nord

Die Entwicklungsschwerpunkte Hagnau und Polyfeld in Muttenz sowie Dreispitz in Münchenstein werden mit einem neuen Buskonzept besser erschlossen. Verbindungen, die ein hohes Nachfragepotenzial aufweisen, werden gestärkt, jene mit geringen Potenzialen reduziert oder aufgehoben, sodass das Angebot mit nur geringen Mehrkosten spürbar verbessert werden kann. Eine neue tangentielle Buslinie verbindet den Badischen Bahnhof mit Muttenz. Die Linie 47 Muttenz–Dreispitz–Bottmingen wird gestärkt und in den HVZ zum 7.5'-Takt verdichtet. Das Dreispitzareal wird über den Korridor Reinacherstrasse neu mit der Buslinie 37 erschlossen, das bis ins Versorgungszentrum Gartenstadt statt nach Bottmingen geführt wird. In den HVZ verkehrt die Linie 37 im 30'-Takt weiter via das Entwicklungsgebiet Arlesheim Schoren bis Dornach. Die bisher sehr schwach nachgefragte Linie 63 Dornach–Muttenz wird aufgehoben.

- Weiterentwicklung Bachgraben–St. Johann

Im Gebiet Bachgraben werden ab Ende 2021 grössere Bauvorhaben abgeschlossen sein und neue Arbeitsplätze angesiedelt werden. Das Angebot der Linie 64 soll deshalb weiterentwickelt werden, indem die Linie in den HVZ bis Bahnhof St. Johann verlängert wird. Dort bestehen Anschlüsse auf die Tramlinien 1 und 21 sowie die Züge nach Mulhouse und Basel SBB.

- Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen

Das Nachtnetz in den Nächten Fr/Sa und Sa/So entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Zudem sind einzelne Linien an der Kapazitätsgrenze, andere hingegen weisen sehr geringe Fahrgastzahlen auf. Das Konzept wurde deshalb überarbeitet. Neu wird das Nachtnetz den Tagesstrukturen angepasst und verschwindet als separates Netz. Der 60'-Takt wird vorerst beibehalten.

- **Neues Rollmaterial**

- Waldenburgerbahn

Die Waldenburgerbahn wird umfassend erneuert. In diesem Zusammenhang werden zehn Fahrzeuge des Typs «Tramlink» beschafft.

- Tramlinien E11 und 17

Die vor rund 40 Jahren in Verkehr gesetzten Schindler-Trams haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Es sollen neue 25 Tramfahrzeuge beschafft werden.

- Erneuerbare Antriebsformen im Busbereich

Im Busbereich werden die Fahrzeuge laufend erneuert. Dabei soll die Busflotte sukzessive mit erneuerbaren Antriebsformen ausgestattet werden. Hierzu soll rund die Hälfte der neu beschafften Fahrzeuge (ca. acht Fahrzeuge pro Jahr) mit erneuerbaren Antriebsformen ausgestattet werden.

- **Finanzprogramm 2022–2025**

Die Jahreskosten des ÖV im Kanton BL betragen zwischen 139 Mio. (2022) und 150 Mio. Franken (2025) exkl. der Kosten für die grenzüberschreitenden Linien der BVB. Rechnet man Letztere hinzu, belaufen sich die Jahreskosten auf 148 Mio. (2022) bis 159 Mio. Franken (2025). Die Höhe der ungedeckten Kosten liegt zwischen 67 Mio. (2022) und 77 Mio. Franken (2025), nach Abzug des Bundesbeitrags zwischen 49 Mio. und 59 Mio. Franken (=Abgeltungsbeitrag BL).

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Ausgangslage	6
3.	Rückblick: Angebots-, Preis- und Nachfrageentwicklung	6
4.	Erfolgskontrolle und Handlungsbedarf	7
4.1.	Erschliessungsqualität	7
4.2.	Wirtschaftlichkeit	8
4.2.1.	<i>Kostendeckungsgrad</i>	8
4.2.2.	<i>Nachfrage</i>	9
5.	Ziele und strategische Verankerung	10
5.1.	Übergeordnete Ziele	10
5.2.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	10
5.3.	ÖV-Ziele für den Zeitraum 2022 – 2025	11
5.4.	Einbindung in die strategische ÖV-Planung	13
5.4.1.	<i>Trinationale S-Bahn Basel</i>	13
5.4.2.	<i>Tramnetzentwicklung 2040</i>	15
5.4.3.	<i>Strategische Busnetzentwicklung Agglomeration Basel</i>	17
6.	Grundsätze der Angebotsgestaltung	17
6.1.	Angebotsbereiche	17
6.2.	Betriebszeiten und Angebotsniveau	18
7.	Angebot	18
7.1.	Übersicht Angebotsentwicklung 2022 – 2025	18
7.1.1.	<i>Optimierung im Raum Pratteln</i>	20
7.1.2.	<i>Weiterentwicklung mittleres Ergolztal – Umsetzung 2. Etappe</i>	22
7.1.3.	<i>Weiterentwicklung Birsstadt Nord</i>	24
7.1.4.	<i>Erneuerung Linie 19 (Waldenburgerbahn)</i>	25
7.1.5.	<i>Überlastabbau Linie 11</i>	26
7.1.6.	<i>Weiterentwicklung Bachgraben–St. Johann</i>	27
7.1.7.	<i>Neues Konzept Metzerlen–Mariastein</i>	28
7.1.8.	<i>Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen</i>	29
7.1.9.	<i>Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel</i>	30
7.2.	Erneuerung Rollmaterial	31
7.2.1.	<i>S-Bahn</i>	31
7.2.2.	<i>Tram</i>	31
7.2.3.	<i>Bus</i>	32
8.	Gesetzliche Grundlagen	32
9.	Finanzen	32
9.1.	Entwicklung der Abgeltungen	32
9.2.	Finanzielle Auswirkungen	34
9.3.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	37
9.4.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat)	37
10.	Ausblick	38
10.1.	Bahn	38
10.2.	Tram	38
10.3.	Bus	39
11.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	40

12.	Anträge	40
12.1.	Beschluss	40
13.	Anhang	40

2. Ausgangslage

Der aktuell gültige 8. GLA läuft Ende 2021 aus. Für die folgenden vier Jahre muss deshalb ein neuer GLA erarbeitet und dem Landrat zum Beschluss vorgelegt werden (vgl. [§ 4 Absatz 2 Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs \(ÖVG\)](#)). Im GLA werden das ÖV-Streckennetz und die Linienführung, die Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms festgelegt.

Beim 7. GLA stand die Konsolidierung der Angebote im Vordergrund, Angebotsverbesserungen wurden nur punktuell gemacht. Der folgende GLA stand im Zeichen der Sparvorgaben der Regierung, weshalb kostensenkende Massnahmen umgesetzt wurden. Im Zeitraum des 9. GLA sollen nun erstmals wieder neue Angebotskonzepte eingeführt werden. Um der infolge des Corona-Virus wieder angespannteren finanziellen Lage des Kantons Rechnung zu tragen, wird dabei auf jene Angebote fokussiert, die a) in direktem Zusammenhang mit Entwicklungs- oder Erneuerungsprojekten stehen, b) grenzüberschreitende Linien(konzepte) optimieren, die heute zu wenig gut funktionieren und die mit tiefen Kosten einen klaren Mehrnutzen bringen oder c) kostenneutral umgesetzt werden können, aber ebenfalls eine klare Verbesserung bewirken. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Busnetz. Im S-Bahn- und Tram-Bereich wird neues Rollmaterial dafür sorgen, dass der Fahrkomfort erhöht wird und die Anforderungen an die Behindertengleichstellung auf allen Linien erfüllt werden.

Inhaltlich und zeitlich ist der 9. GLA wieder mit dem ÖV-Programm des Kantons BS abgestimmt. Kantonsgrenzüberschreitende Angebote benötigen das Einverständnis beider Kantone.

3. Rückblick: Angebots-, Preis- und Nachfrageentwicklung

Seit 2010 hat das Angebot im öffentlichen Verkehr, gemessen an der Anzahl Kurskilometer, insgesamt leicht zugenommen (vgl. Abb. 1). Das Wachstum zwischen 2010 und 2018 betrug 4.4 %, womit es etwas tiefer ist als die Bevölkerungszunahme im Kanton BL im gleichen Zeitraum (+ 5 %). Die Entwicklung der drei Verkehrsmittel Bahn, Tram und Bus verlief dabei nicht parallel (vgl. Abb. 2).

Das Angebot hat gemeinsam mit dem Preis massgeblichen Einfluss darauf, wie sich die Nachfrage (Anzahl Einsteiger) und damit auch die Wirtschaftlichkeit des ÖV entwickelt.

Steigt der Preis stärker als das Angebot, wird der ÖV für die Fahrgäste weniger attraktiv. Nutzen in der Folge weniger Fahrgäste den ÖV, verschlechtert sich dessen Wirtschaftlichkeit und die Kosten für die Besteller steigen. Wächst umgekehrt das Angebot stärker als der Preis, wird der ÖV für die Fahrgäste attraktiver, was dazu führen kann, dass das Angebot verdichtet werden muss und die Kosten für die Besteller steigen. Es ist somit wichtig, die Preis- und Angebotsentwicklung in einem Gleichgewicht zu halten.

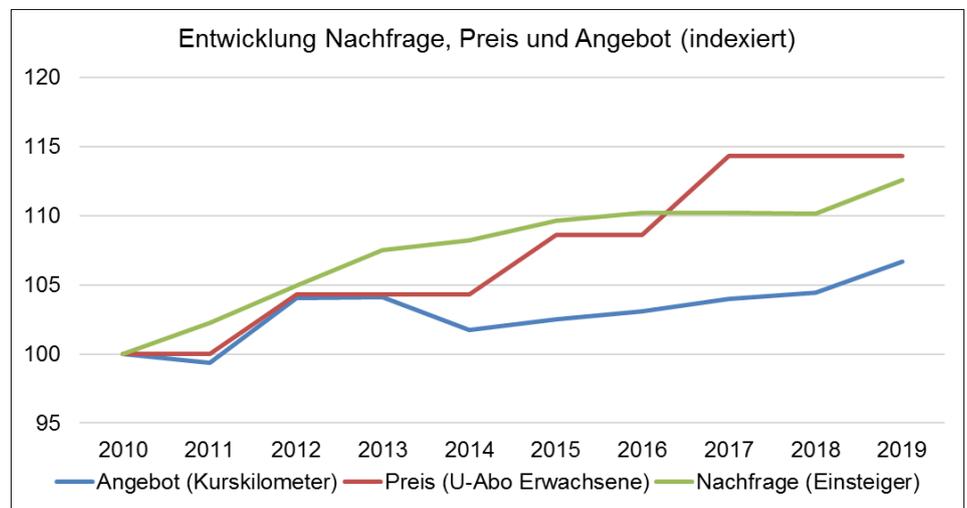


Abbildung 1: Entwicklung Angebot, Preis und Nachfrage (indexiert)

Betrachtet man die Entwicklung der letzten GLAs, zeigt sich grob das folgende Bild: Mit dem 6. GLA (2010 – 2013) wurde das Tram- und Busnetz gezielt verbessert, wodurch zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen werden konnten. Obwohl auch Preiserhöhungen gemacht wurden, wuchs die Nachfrage stärker als das Angebot.

Dadurch konnte die Wirtschaftlichkeit des ÖV gesteigert werden. Während der folgenden vier Jahre (2014 – 2017, Laufzeit 7. GLA) stand eine stärkere Kostenbeteiligung durch die ÖV-Nutzer im Vordergrund, während beim Angebot einzelne Verbesserungen, aber auch Sparmassnahmen umgesetzt wurden. Die Nachfrage stieg trotzdem weiterhin an. Mit der Umsetzung der Tarifierhöhung im Jahr

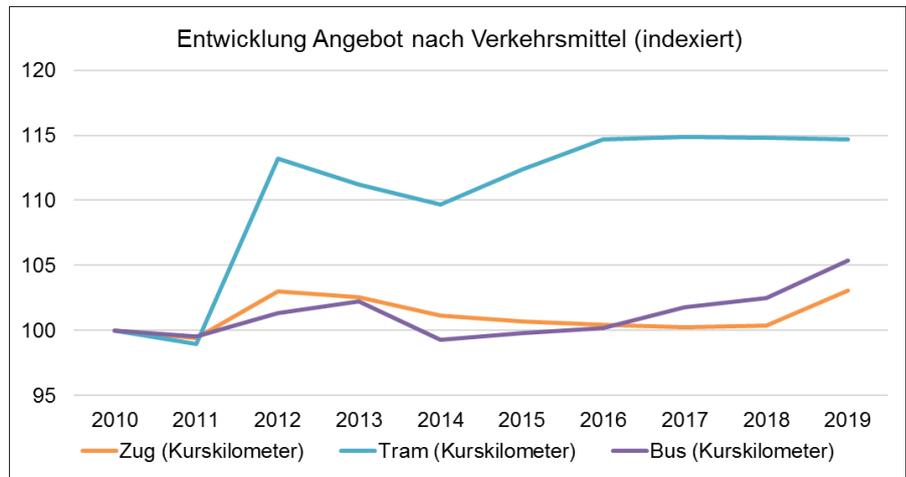


Abbildung 2: Entwicklung Angebot nach Verkehrsmittel (indexiert)

2017 wurde der positive Nachfragetrend gebrochen. Im 8. GLA (2018 – 2021) wurden weitere kostensenkende Massnahmen beschlossen. 2018 stagnierte die Nachfrage resp. war teilweise gar rückläufig (Stadt Basel und Agglomeration). Die Nachfrage konnte im letzten Jahr insgesamt stabilisiert werden resp. nahm teilweise sogar leicht zu.

Die rückläufige Nachfrage ist auf verschiedene Effekte zurückzuführen, wie Analysen des TNW und eine Marktanalyse der BVB zeigen. Letztere beruht unter anderem auf einer Befragung von 4'000 Personen, die ihr U-Abo nicht mehr erneuert haben. So haben unter anderem der allgemeine Gesundheitstrend verbunden mit dem guten Wetter und dem steigenden Angebot an alternativen Transportmitteln wie E-Bikes oder E-Scooter, aber auch die Langsamkeit des ÖV zu Verhaltensänderungen geführt. Die insbesondere auf kürzere Distanzen mangelnde Konkurrenzfähigkeit des ÖV punkto Reisegeschwindigkeit ist u.a. auf die zahlreichen Baustellen in der Basler Innenstadt, aber auch Staus auf den Strassen zurückzuführen. Beides hat Verspätungen zur Folge und führt damit nicht nur zu längeren Reisezeiten, sondern auch zu einer mangelnden Zuverlässigkeit des ÖV.

4. Erfolgskontrolle und Handlungsbedarf

4.1. Erschliessungsqualität

Gemäss § 10 des revidierten Angebotsdekrets¹ sind mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen:

- sämtliche Ortschaften
- zusammenhängende Gebiete, die mindestens 6 Hektaren umfassen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen

Das Angebotsdekret regelt auch, innerhalb welcher Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle Gebiete als erschlossen gelten (vgl. § 10 Abs. 2 Angebotsdekret).

Aktuell weisen alle ausserhalb der Erschliessungsradien liegende Siedlungsgebiete weniger als 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze auf. Es bestehen somit keine Erschliessungslücken gemäss Angebotsdekret und damit diesbezüglich kein Handlungsbedarf.

¹ Beratung und Beschluss des Landrates noch ausstehend.

4.2. Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit des ÖV misst sich in erster Linie am Kostendeckungsgrad (KDG) der Linien, aber auch die Nachfrage, gemessen an der Auslastung der Fahrzeuge, kann als Kriterium herangezogen werden.

4.2.1. Kostendeckungsgrad

Der KDG gibt an, welcher Anteil der Produktionskosten einer Linie durch Einnahmen gedeckt wird, wobei sich die Einnahmen aus Billett- und Abonnementsverkäufen, U-Abo-Subventionen sowie Werbeeinnahmen zusammensetzen. Je höher der Kostendeckungsgrad ist, desto tiefer ist der Anteil der ungedeckten Kosten, der durch die öffentliche Hand abgegolten werden muss.

Das revidierte Angebotsdekret gibt vor, dass Linien mit einem KDG unter 20 % in der bestehenden Form nicht in den nächsten GLA aufgenommen werden. Angebote mit KDG zwischen 20 und 30 % müssen hinsichtlich der Linienführung überprüft werden. Nötigenfalls sind Massnahmen zur Optimierung vorzuschlagen. Liegt der KDG über 30 %, kann das Angebot unverändert in den nächsten GLA übernommen werden.

Die KDG der einzelnen Linien im Kanton BL haben sich in der Laufzeit des 8. GLA unterschiedlich entwickelt. Während sie sich bei der S-Bahn und bei den Bussen im ländlichen Raum teilweise verbessert haben, sind sie in der Agglomeration und auf den Tramlinien tendenziell gesunken. Auf den urbanen Linien resp. Linienabschnitten ist dies mit dem allgemeinen Trend zu erklären, dass auf diesen Strecken Velo, E-Scooter u. ä. eine starke Konkurrenz bilden. Auf den längeren, meist ländlichen Verbindungen trat dieser Effekt (noch) nicht spürbar auf.

Konkret stellt sich die Situation wie folgt dar:

– KDG < 20 %

Die Linien 92 (Hölstein–Liedertswil) und 93 (Lampenberg–Lausen) erreichen die Mindestvorgaben an den KDG nicht. Dies liegt einerseits an den geringen Fahrgastpotenzialen, aber auch an einem wenig effizienten Betriebsablauf. Dieser ist auf die Schülerbedürfnisse ausgerichtet, was bei der Linie 92 zusätzliche Betriebsmittel auslöst. Ebenfalls bestehen bei diesen Linien lange Einsetzfahrten (Depotstandort Eptingen).

Der Versuch, die Linie 93 im Zuge der Erneuerung der WB zu optimieren, scheiterte. Die Absicht war, die Linie auf den Abschnitt Lampenberg–Ramlingen zu beschränken und dafür den Takt zu verdichten. Die in den Optimierungsprozess eingebundenen Gemeinden befürchteten, der Landrat könnte das Angebot weiter reduzieren, so dass im Endeffekt ein geringeres Angebot zur Verfügung stünde. Die Thematik wird in der Laufzeit des 9. GLA erneut angegangen, dies im Zusammenhang mit der Prüfung einer Kreisprimarschule mit Standorten in beiden Ortschaften.

Die Linie 92 kann aktuell nicht weiter optimiert werden. Dies gilt solange die Verbindung Oberdorf–Reigoldswil zur Sicherstellung von Schülerverschiebungen zwischen den Schulstandorten Oberdorf und Reigoldswil mit einem zusätzlichen Fahrzeug aufrechterhalten werden muss.

– KDG zwischen 20 und 30 %

Da ihr KDG zwischen 20 und 30 % liegt, wurden die folgenden Linien überprüft resp. optimiert.

- S9 («Läufelfingerli») Sissach–Olten): Der Fahrplan wurde per Dezember 2019 optimiert. Das Busangebot wurde auf die S9 abgestimmt. Erste Erhebungen der Fahrgastzahlen bei der S9 zeigen ein Wachstum von 28 % auf dem Abschnitt Sissach–Diepflingen, zwischen Olten und Trimbach sind es + 10 %. Dank der Angebotsoptimierung kann davon ausgegangen werden, dass ein Kostendeckungsgrad über 20 % gehalten werden kann.

- Linie 63 (Dornach–MuttENZ): Die Linie weist seit Jahren einen schlechten KDG auf. Die im 7. GLA umgesetzten Massnahmen haben nicht zum gewünschten Effekt geführt. Deshalb soll diese Linie in der heutigen Form nicht mehr weitergeführt werden.
 - Linie 71 (Liestal–Lauwil): Die Linienführung wurde im März 2019 angepasst. Das neue Angebot entwickelt sich seither sehr gut. Die Nachfrage hat abschnittsweise um über 85 % zugenommen. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass der aktuelle KDG von 29 % in den nächsten Jahren über 30 % ansteigen wird.
 - Linie 82 (Ortsbus Pratteln): Der niedrige KDG liegt an der tiefen Auslastung der Linie, der Betrieb ist sehr effizient (geringe Standzeiten). Die Linie ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Erschliessung des Gebiets Grüssen bis zur Verlängerung der Tramlinie 14 unverzichtbar und kann deshalb nicht angepasst werden.
 - Linien 116 (Grellingen–Seewen) und 117 (Grellingen–Nunningen): Die Linien werden federführend vom Kanton Solothurn bestellt. Der Kanton BL sieht hier keine Massnahmen vor.
 - Linie 119 (Laufen–Nenzlingen): Die Linie wurde per Dezember 2019 optimiert. Dadurch konnten die Betriebszeiten ausgedehnt, Taktlücken geschlossen und das Angebot vereinheitlicht werden. Der Fahrzeugbedarf konnte von vier auf zwei reduziert und die Kosten gesenkt werden. Erste Zahlen zeigen eine positive Nachfrageentwicklung. Es ist davon auszugehen, dass in der Laufzeit des 9. GLA der KDG über 30 % steigen wird.
- KDG > 30 %
- Alle Linien, die oben nicht aufgeführt sind, erreichen oder übertreffen die Zielvorgabe von 30 %. Dies gilt auch für das TNW-Nachtnetz.

Der durchschnittliche KDG dieser Linien liegt bei 59 %. Den besten KDG bei der S-Bahn weist mit 60 % die S3 Basel–Olten auf. Bei den Tramlinien ist es die Linie 11 Aesch Dorf–St-Louis Grenze mit 114 %. Bei den Buslinien weist die Linie 80 Liestal–Pratteln–Basel mit 75 % den besten Kostendeckungsgrad auf, bei den Nachtlinien die SN3 Basel–Olten mit 69 %.

Eine Übersicht der KDG pro Linie kann dem Anhang entnommen werden.

4.2.2. Nachfrage

§12 des Angebotsdekrets regelt, dass Angebote mit einer geringen Nachfrage reduziert werden können. Eine ungenügende Nachfrage liegt vor, wenn am stärksten belasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich weniger als 10 % der Sitz- und Stehplätze belegt sind. Die Kapazitäten der Fahrzeuge sind in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Fahrzeug	Kapazität (davon Sitzplätze)	Anz. Personen bei Auslastungsziel 10 %
S-Bahn FLIRT (S1, S3)	380 (160)	38
S-Bahn GTW 2/6 (S9)	160 (105)	16
Tram 45 m	250 (100)	25
Standardbus 12 m	65 (35)	6.5
Kleinbus 8 m	25 (12)	2.5

Tabelle 1: Kapazität nach Fahrzeug

- Auslastung S-Bahnen
- Die Auslastungen der S1 und S3 (FLIRT-Züge) liegen zwischen 106 und 144 Personen pro Kurs. Mit 16 Personen pro Kurs ist die Auslastung der S9 (GTW-Zug) an der untersten Grenze.

- Auslastung Tramlinien (inkl. WB)

Die Auslastung liegt zwischen 37 (Linie 19, WB) und 73 Personen (Linie 11). Unterhalb des Auslastungsziels liegt die Tramlinie E 11 mit 14 Personen.

- Auslastung Buslinien

Die Auslastung ist sehr unterschiedlich. Die höchste Auslastung weist die Buslinie 81 mit durchschnittlich 26 Fahrgästen auf. Weniger als durchschnittlich sechs Fahrgäste am stärksten belasteten Teilstück nutzen die Linien 82 (3 Fahrgäste), 92 (4), 93 (3), 105 (5), 109 (4) und 116 (6), auf. Bei den Linien 92 und 93 werden somit weder die Minimalvorgaben an den Kostendeckungsgrad noch an die Auslastung erreicht.

Eine Übersicht der Nachfrage pro Linie auf dem stärksten belasteten Querschnitt kann dem Anhang entnommen werden.

5. Ziele und strategische Verankerung

5.1. Übergeordnete Ziele

Gemäss [§ 120 der Kantonsverfassung](#)² und [§ 1 des ÖVG](#) fördern der Kanton und die Gemeinden im Rahmen der Raumplanung vorrangig den ÖV mit dem Ziel, die Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem attraktiven ÖV zu sichern und in Bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr anzustreben.

Der zukünftige Verkehr soll möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht bewältigt werden, wobei gleichzeitig mit entsprechenden Massnahmen die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern ist.

Der kantonale Richtplan nennt als Ziel, dass «der zukünftige Verkehr möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht bewältigt werden soll, wobei gleichzeitig mit entsprechenden Massnahmen die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern ist». Abgeleitet von diesem Ziel sind für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse folgende Planungsgrundsätze formuliert:

1. Verkehrsvermeidung: Beinhaltet Massnahmen, die eine Zielwähländerung zu näherliegenden Zielen hin bewirken.
2. Verkehrsverlagerung: Verlagerung auf umweltfreundlicheren und energieeffizienteren Verkehrsmodus (substituieren/kombinieren).
3. Verkehrsbeeinflussung: Verkehr in einer ausreichenden Qualität bewältigen, so dass er für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt verträglich ist.
4. Verkehrsinfrastruktur: Die Verkehrsinfrastruktur ist im erforderlichen Ausmass anzupassen.

5.2. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

In der Langfristperspektive 2020 – 2030 ([AFP 2020 – 2023](#)) hat der Regierungsrat seine Visionen, Perspektiven und die strategischen Stossrichtungen für elf Themenfelder formuliert, darunter für den Bereich Mobilität. Die für den ÖV relevanten Punkte sind nachfolgend aufgeführt.

- Unter Berücksichtigung der Entwicklung von Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten investiert der Kanton BL gezielt in Schlüsselverkehrsinfrastrukturen und sichert so die gute Erreichbarkeit von Wohn- und Wirtschaftsschwerpunkten.
- Der Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel beeinflusst und fördert die räumlichen Entwicklung massgebend. Der Bau des Herzstücks (insbesondere sogenannte Y-Variante) könnte dazu

² SGS 100 vom 17.05.1984 (Stand 01.10.2016)

beitragen, den zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehr langfristig über den ÖV abzuwickeln.

- Der Zubringerverkehr zum EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg ist möglichst umweltverträglich abzuwickeln.
- Leistungsfähige Tangentialverbindungen in der Region sollen mittels attraktiven Angeboten gefördert werden.
- Der Kanton fördert E-Mobilität als umweltfreundliche Verkehrsform.

5.3. ÖV-Ziele für den Zeitraum 2022 – 2025

Die konkreten Ziele für den öffentlichen Verkehr, die in den kommenden vier Jahren verfolgt werden, sind beeinflusst von der stagnierenden und teilweise rückläufigen Nachfrageentwicklung der vergangenen Jahre. Akzentuiert wird die Lage durch den Nachfrageeinbruch infolge des Corona-Virus. Es wird grosse Anstrengungen brauchen, die Nutzerinnen und Nutzer wieder für den ÖV zurückzugewinnen. Im Fokus stehen dabei insbesondere jene Personen, die auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) umgestiegen sind. In den kommenden vier Jahren stehen deshalb die nachfolgenden Ziele im Vordergrund.

• Steigerung der Nachfrage

Die Steigerung der Nachfrage soll durch eine hohe Attraktivität des ÖV erreicht werden. Dabei stehen folgende konkreten Massnahmen im Vordergrund:

- Neue Angebote einführen

Die S-Bahn als Rückgrat der Mobilität in der Region soll ausgebaut werden (vgl. Kap. 5.4.1). Parallel dazu und abgestimmt darauf sollen das Tram- und das Busnetz weiterentwickelt werden (vgl. Kap. 5.4.2 und 5.4.3 sowie Kap. 7.1). Im Vordergrund stehen die Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten, möglichst direkte Verbindungen und gut funktionierende Umsteigeknoten.

- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit verbessern

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind die wichtigsten Attraktivitätsmerkmale des ÖV überhaupt. Durch geeignete Massnahmen soll die Fahrplanstabilität insbesondere im Busbereich erhöht werden. Die Arbeiten dazu laufen in einer eigenen Projektorganisation und sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation umgesetzt werden (Horizont 2024 – 2027).

- Betriebszeiten ausdehnen und Takte verdichten

Mit dem revidierten Angebotsdekret wurden die Grundlagen geschaffen, um die Betriebszeiten und Takte besser an das heutige Mobilitätsverhalten und die Nachfrage anzupassen. Die Betriebszeit wird von heute 18 auf 20 Stunden pro Tag verlängert, wovon auch kleinere Linien profitieren. Das Taktangebot wird verdichtet und Taktlücken werden geschlossen.

- Fahrzeugflotte modernisieren

In den kommenden Jahren wird im Zuge ihrer Erneuerung die gesamte Flotte der Waldenburgerbahn durch moderne Fahrzeuge ersetzt. Auch für die BLT-Linien in der Agglomeration Basel müssen neue Tramkompositionen bestellt werden (Ersatzbeschaffung der 40-jährigen Schindler-Trams). Damit wird voraussichtlich ab dem Jahr 2026 die gesamte Tramflotte der BLT über Niederflur-Eintritte und über klimatisierte Wagen verfügen (vgl. Kap.7.2.2).

• Hohe Qualität und Kundenzufriedenheit

Damit die Kundinnen und Kunden mit dem ÖV zufrieden sind und diesen nutzen, ist eine gute Qualität unabdingbar. Das Qualitätscontrolling erfolgt im ÖV auf zwei Arten: Eine alle zwei

Jahre im Auftrag der Nordwestschweizer Kantone AG, BS, BL und SO stattfindende Kundenzufriedenheitsumfrage (KUZU) misst die subjektive Wahrnehmung der ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer. Die Fragen betreffen u.a. die Sauberkeit der Transportmittel und Haltestellen, das Sicherheitsgefühl, den Fahrkomfort und die Kundeninformation, aber auch die Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis. Im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr wird die objektive Qualität im Regionalverkehr national einheitlich und kontinuierlich gemessen (QMS RPV). Die Erhebungen beinhalten die Pünktlichkeit (Messdaten der Transportunternehmen) sowie die Sauberkeit, Ordnung und Fahrgastinformation. Durchgeführt werden sie durch geschulte Testkundinnen und Testkunden, welche die Qualität anhand definierter Kriterien beurteilen. Vorgaben zur KUZU und QMS sind auch Teil der Zielvereinbarungen im Busbereich. Werden die Vorgaben nicht erreicht, werden Massnahmen zur Verbesserung vereinbart.

- **Vereinfachung des Tarif- und Vertriebssystems**

Vertrieb und Tarife liegen in der Kompetenz der Transportunternehmen (TU) resp. des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW). Dennoch haben die Kantone des TNW im Rahmen ihrer Bestellerstrategie die Erwartung an das zukünftige Tarif- und Vertriebssystem formuliert. Ziel ist ein einfaches und damit kundenfreundliches, innovatives System, für das gilt: «Eine Reise – ein System – ein Ticket». Das heute teilweise komplizierte Tarifsystem soll – auch mit Unterstützung der digitalen Möglichkeiten – vereinfacht werden, so dass unabhängig von Transportmittel und (Verbund-)Grenzen ein Ticket einfach gelöst werden kann. Dabei dürfen auch jene Fahrgäste nicht vergessen gehen, die nicht über ein Smartphone verfügen wie z.B. Kinder oder ältere Personen. Auch ihnen muss es möglich sein, möglichst einfach und an jedem Zugangspunkt ein Ticket zu beziehen oder im Minimum zu entwerfen.

- **Wirtschaftlichkeit der Transportleistungen**

Damit mit dem eingesetzten (Steuer-)Franken möglichst viele Personenkilometer generiert werden können, bleibt die wirtschaftliche Erbringung der Transportleistungen in den kommenden Jahren ein wichtiges Ziel. Dies entspricht auch § 11 des Angebotsdekrets, gemäss dem die Transportunternehmen verpflichtet sind, «die Wirtschaftlichkeit ihres Angebots im Rahmen ihrer Möglichkeiten laufend zu verbessern oder zumindest beizubehalten». Die konkreten Vorgaben an die Transportunternehmen sind in den Zielvereinbarungen festgehalten, welche im Busbereich für die Jahre 2020 – 2023 erstmals abgeschlossen wurden.

Die Wirtschaftlichkeit der Transportleistungen hängt aber nicht nur von den Kosten der Leistungserbringung ab, sondern auch von den Einnahmen. Die Steigerung der Nachfrage ist somit auch vor diesem Hintergrund zentral. Schliesslich wird sich in den kommenden Jahren auch die Frage von Tarifierungen stellen, um die infolge des Angebotsausbaus und insbesondere infolge der Fahrzeug-Ersatzbeschaffungen entstehende Kostenzunahme auszugleichen. Ob und in welcher Form Tarifierungen erfolgen sollen und unter den gegebenen Rahmenbedingungen erfolgen können, wird gemeinsam mit allen TNW-Partnern zu entscheiden sein – wobei die Tarifhoheit bei den TU liegt und die Kantone nur beratende Stimmen resp. im Falle von BS und BL ein Vetorecht haben. Namentlich ist zu prüfen, ob eine verursachergerechte Tarifierung angestrebt werden soll. Dies hängt nicht zuletzt von der nationalen Entwicklung ab. Die für eine solche Bepreisung notwendige Software (wie z.B. FAIRTIQ oder lezzgo) weist bereits eine hohe Qualität auf und wird schweizweit schon vielerorts angewendet.

- **Zugänglichkeit zum ÖV-System fördern**

Nur wenn der ÖV einfach und gut erreichbar ist, kann er sein Potenzial vollständig ausschöpfen. Der sogenannte «ersten» resp. «letzten Meile» und damit der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln kommt folglich eine wichtige Bedeutung zu. Durch attraktive Umsteigeorte und –anlagen soll deshalb die kombinierte Mobilität gefördert getragen werden. Zudem sollen massgeschneiderte und digitale Lösungen zu einer optimalen Nutzung sämtlicher Verkehrsträger beitragen.

- **Umstellung auf alternative Antriebe**

Der ÖV ist sehr energieeffizient: Bei gleicher Transportleistung verbraucht er durchschnittlich rund dreimal weniger Energie als der MIV. Indem der ÖV einen höheren Anteil am Mobilitätsaufkommen übernimmt, kann er die Energieeffizienz des gesamten Verkehrssektors steigern. Um seinen Umweltvorteil zu halten, muss der ÖV aber zugleich seine eigene Energieeffizienz verbessern und den Anteil erneuerbarer Energie weiter erhöhen.

Der Kanton und die Transportunternehmen orientieren sich an der Energiestrategie des Bundes, gemäss welcher der Verkehrssektor bis ins Jahr 2050 nahezu CO₂-frei werden soll. Als nächstes Etappenziel wird angestrebt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 50 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Für den öffentlichen Busverkehr bedeutet dies, dass mittelfristig eine vollständige Ablösung der heute mehrheitlich eingesetzten Dieselsebusse durch Busse mit alternativen, CO₂-neutralen Antrieben zu erfolgen hat. Die Umstellungsstrategie des Kantons sieht dazu folgende Etappenziele vor:

- bis 2030: Umstellung von mindestens 50 % aller jährlichen Fahrzeugkilometer
- bis 2040: Umstellung von 100 % aller jährlichen Fahrzeugkilometer bzw. ab spätestens 2030 nur noch Beschaffung alternativer Antriebe

Zur Zielerreichung sind im Horizont des 9. GLA bis 2025 rund 30 % der jährlichen Fahrzeugkilometer auf Busse mit alternativen Antrieben umzustellen.

5.4. Einbindung in die strategische ÖV-Planung

5.4.1. Trinationale S-Bahn Basel

Das Angebot der trinationalen S-Bahn Basel als Rückgrat des regionalen ÖV-Systems soll in mehreren Etappen ausgebaut werden. Ziel sind ein 15'-Takt im inneren Korridor der Agglomeration Basel (bis Liestal, Aesch, etc.) und umsteigefreie Verbindungen von den sieben S-Bahn-Ästen an die Basler Bahnhöfe und die Strecken jenseits des Zentrums. Kernelement bildet das sogenannte Herzstück, die unterirdische Verbindung der bestehenden Bahnhöfe Basel SBB, Badischer Bahnhof und Basel St. Johann. Mit neuen Haltestellen (Mitte, Klybeck, Solitude, Morgartenring) sowie der Anbindung des EuroAirports werden wichtige Nachfrageschwerpunkte mit der S-Bahn erschlossen. Die dazu notwendigen Massnahmen, deren Finanzierung durch den Bund im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) erfolgt, sind im Kapitel 7 «Ausblick» beschrieben. Durch den Angebotsausbau der S-Bahn erfährt einerseits die regionale Erreichbarkeit eine starke Verbesserung. Andererseits wird genau dort Kapazität im ÖV-System geschaffen, wo die Tram- und Buslinien bereits heute stark belastet sind, insbesondere zwischen Basel SBB und der Innenstadt.

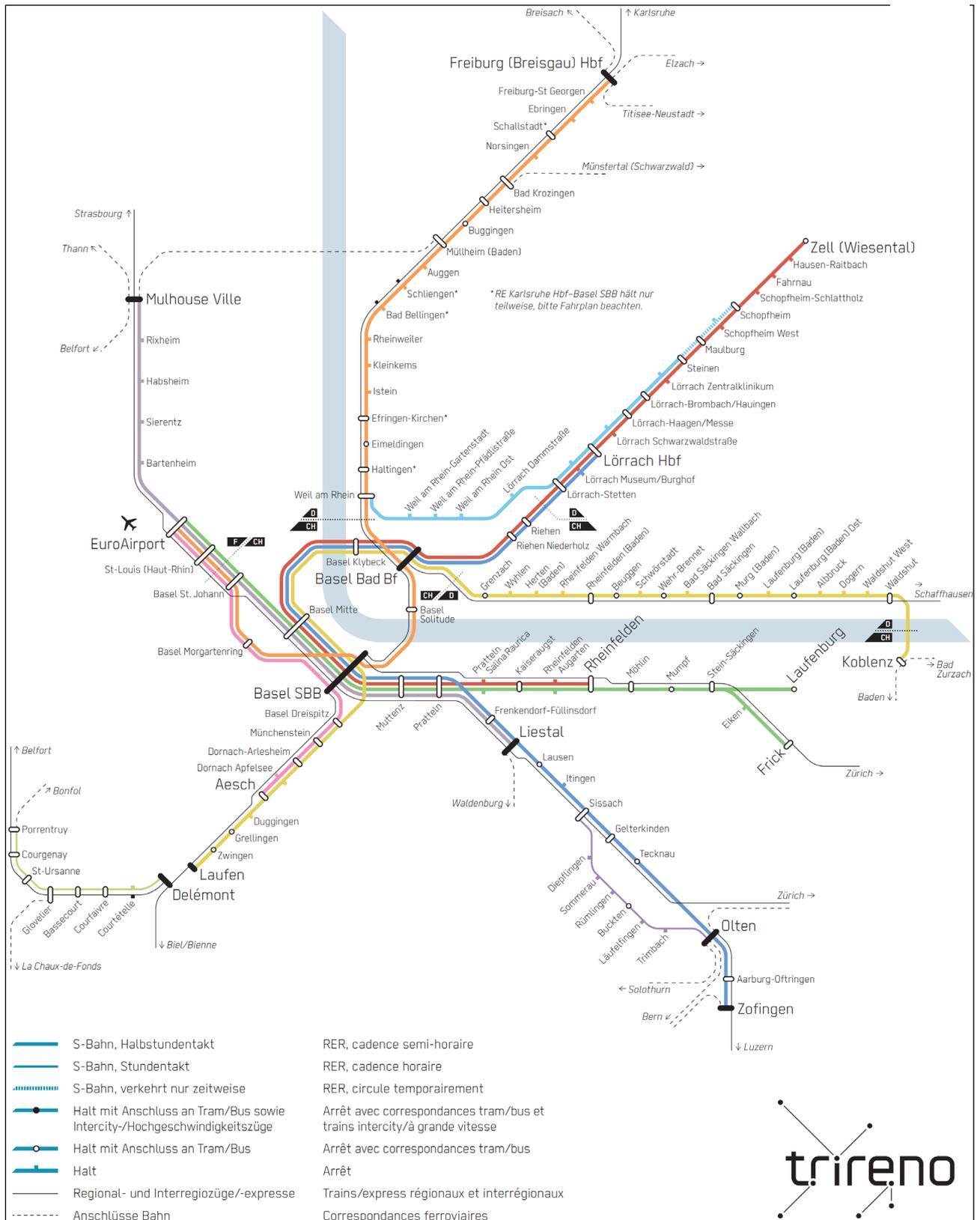


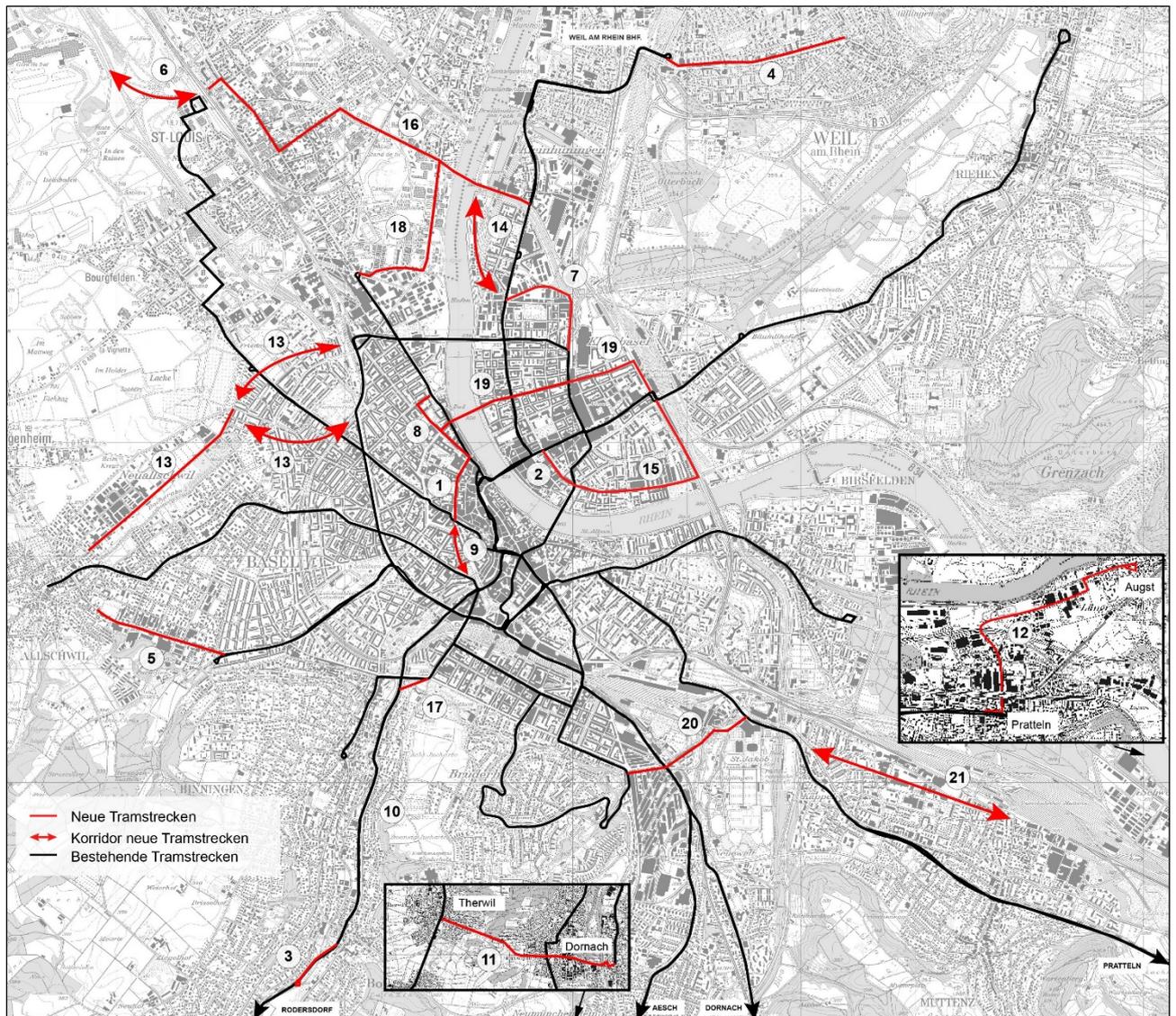
Abbildung 3: Angebots-Zielkonzept der trinationalen S-Bahn Basel, Horizont mit Herzstück

5.4.2. Tramnetzentwicklung 2040

Die Kantone BS und BL haben im Jahr 2012 mit dem Studienauftrag Tramnetz 2020 eine gemeinsame strategische Tramnetzplanung entwickelt und vorgestellt. Diese zeigt einerseits auf, wie die Tramnetzinfrastruktur in der Region Basel weiterentwickelt werden soll. Andererseits resultiert daraus auch ein Liniennetz inkl. Etappierung. Aufgrund zwischenzeitlich gefällter politischer Entscheide und der dynamischen Entwicklung von Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen wurde das Liniennetz aktualisiert und auf den Horizont 2040 erweitert, ohne den Studienauftrag Tramnetz 2020 im Grundsatz infrage zu stellen.

Grundlage für die Liniennetzplanung bildet eine Marktanalyse, welche die aus heutiger Sicht erwarteten Entwicklungen in den nächsten 20 Jahren mit dem Zielbild 2040 aufzeigt. Insbesondere wurden alle Entwicklungsschwerpunkte eruiert und jedem Areal ein Einwohner- und Arbeitsplatzpotential zugeordnet. Diese Entwicklungen wurden explizit zur Quantifizierung der Nachfrageeffekte berücksichtigt. Damit wird sichergestellt, dass relevante Arealnutzungen und darauf abgestimmte Tramvorhaben auch im Tramnetz aufgenommen werden können. Die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte bezüglich Einwohner- und Arbeitsplatzpotential im Kanton BL sind Allschwil, Letten und Bachgraben; Muttenz, Hagnau und Polyfeld; Pratteln, Salina Raurica sowie Reinach, Kägen.

Aus den Struktur- und Verkehrsprognosen der nächsten 20 Jahre leitet sich folgender Infrastrukturbedarf ab.



- | | | |
|--------------------------------------|---------------------------------|---|
| 1. Tram Petersgraben | 8. Tram Spitalstrasse | 15. Tram Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse |
| 2. Tram Claragraben | 9. Tram 30 Grossbasel | 16. Tram Kleinhüningen (Rheinbrücke)–Huningue Süd |
| 3. Wendeschleife Bottmingen | 10. S-Tram Leimental | 17. Direktanbindung Leimental–Bahnhof SBB |
| 4. Tram 8 Weil am Rhein, Läublinpark | 11. Tram Therwil–Dornach | 18. Tram St. Louis Grenze–Huningue Süd |
| 5. Tram Letten | 12. Tram Salina Raurica | 19. Tram 30 Kleinbasel |
| 6. Tram 3 St-Louis bis Technoport | 13. Tram Bachgraben | 20. Tram Dreispitz–St. Jakob |
| 7. Tram Klybeck | 14. Tram Klybeck–Westquai | 21. Tram Polyfeld |

Abbildung 4: Zielzustand Tramnetzinfrastruktur 2040 (Infrastruktur BL hervorgehoben)

Die Infrastrukturmassnahmen erweitern das heutige Netz zu einem Liniennetz mit grosser Erschliessungswirkung neuer Entwicklungsschwerpunkte und einem grossen Netznutzen in Form von schnelleren und direkteren Verbindungen. Damit sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, der Mehrverkehr infolge neuer Wohn- und Arbeitsplatzgebiete mit dem ÖV abzuwickeln. Die Tramnetzentwicklung ist abgestimmt auf den vorher beschriebenen, parallel dazu laufenden Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel und ergänzt dieses regionale Netz mit der Feinverteilung.

Auf Basis einer übergeordneten Zweckmässigkeitsbetrachtung aufgrund der Nachfrageentwicklung sollen im Kanton Basel-Landschaft die in Abbildung 4 erwähnten Infrastrukturelemente vertieft geprüft werden. Die weit fortgeschrittenen Projekte Tram Letten, Tram Salina Raurica sowie das S-Tram (Expresstram) Leimental werden in Kapitel 7 vertieft beschrieben.

5.4.3. *Strategische Busnetzentwicklung Agglomeration Basel*

Wie oben beschrieben, haben die beiden Kantone BS und BL im Rahmen der Tramnetzentwicklung Basel das längerfristig anzustrebende Tramnetz inklusive Umsetzungsetappen definiert. Basierend auf diesem Tramnetz-Zielzustand 2040 sowie den STEP-Planungen (Ausbauschnitte 2025 und 2035) soll das Busnetz im Einzugsbereich des Tramnetzes in einer strategischen Busnetzentwicklung auf die geplanten Tramnetzerweiterungen abgestimmt werden. Ziel ist ein Netz, das schrittweise und aufwärtskompatibel weiterentwickelt werden kann. Der Fokus liegt auf einfachen Netzstrukturen und optimierten Verknüpfungen mit dem S-Bahn- und Tramnetz, wobei Parallelverkehr zwischen Bus- und S-Bahn- bzw. Tramverkehr im Sinne eines effizienten Gesamtnetzes möglichst vermieden werden soll. Klare Netzhierarchien (Hauptachsen bzw. -netz und Ergänzungsnetz) und definierte Funktionen für die einzelnen Korridore bzw. Linien (Erschliessen, Sammeln, Verbinden) sind dabei zentrale Aspekte. Nebst verständlichen Netzstrukturen und Transportketten mit kurzen Reisezeiten sollen ausreichend Kapazitäten geschaffen werden, um damit die Voraussetzung zu schaffen, die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele zu erreichen (Mehrverkehr mit dem ÖV abdecken). Gleichzeitig soll jedoch auch die Wirtschaftlichkeit des Busangebots beibehalten oder wenn möglich gesteigert werden.

6. Grundsätze der Angebotsgestaltung

6.1. Angebotsbereiche

Damit der umweltfreundliche ÖV einen hohen Anteil an der gesamten Mobilitätsnachfrage übernehmen kann, ist ein flächendeckendes und attraktives Angebot erforderlich. Die Netzelemente des ÖV sind dabei in verschiedene Bereiche unterteilt – je nach Funktion, die ihnen zukommt.

- Das «Grundangebot» stellt die flächige Erschliessung des Kantonsgebiets sicher, indem es jede Ortschaft an das ÖV-Netz anschliesst. Das Angebot richtet sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei geringer Nachfrage können alternative Betriebsformen eingesetzt werden.

Zum Grundangebot gehören z. B. die Buslinien 92 (Hölstein–Liedertswil), 106 (Sissach–Wintersingen), 119 (Laufen–Dittingen–Blauen–Nenzlingen).

- Das «Hauptangebot» verbindet mehrere Ortschaften miteinander und bindet diese direkt an wichtige Zielgebiete oder an einen Knotenpunkt an. Es stellt die Transportkette zwischen den Ortschaften sicher. Da die Transportkette nur funktioniert, wenn die Angebote aufeinander abgestimmt sind, müssen Taktintervall und Betriebszeiten in ähnlichem Umfang liegen. Angestrebt werden eine hohe Taktdichte und eine hohe zeitliche Verfügbarkeit.

Zu diesem Angebotsbereich zählen die S-Bahnen sowie regionale Tram- und Buslinien (z. B. Tramlinien 10 und 11 und Buslinien 64 Dornach–Therwil–Allschwil, 70 Liestal–Reigoldswil oder 100 Rheinfelden–Maisprach–Gelterkinden).

- Mit dem im revidierten Angebotsdekret neu eingeführten «Ergänzungsangebot» werden dicht besiedelte Quartiere oder Arbeitsplatzgebiete innerhalb von Siedlungsgebieten erschlossen.

Zu diesem Angebotsbereich gehören jene Linien, die der Feinerschliessung dienen (z. B. Buslinien 61 Oberwil–Allschwil, 78 Lausen, Stutz–Liestal–Frenkendorf, Friedhof).

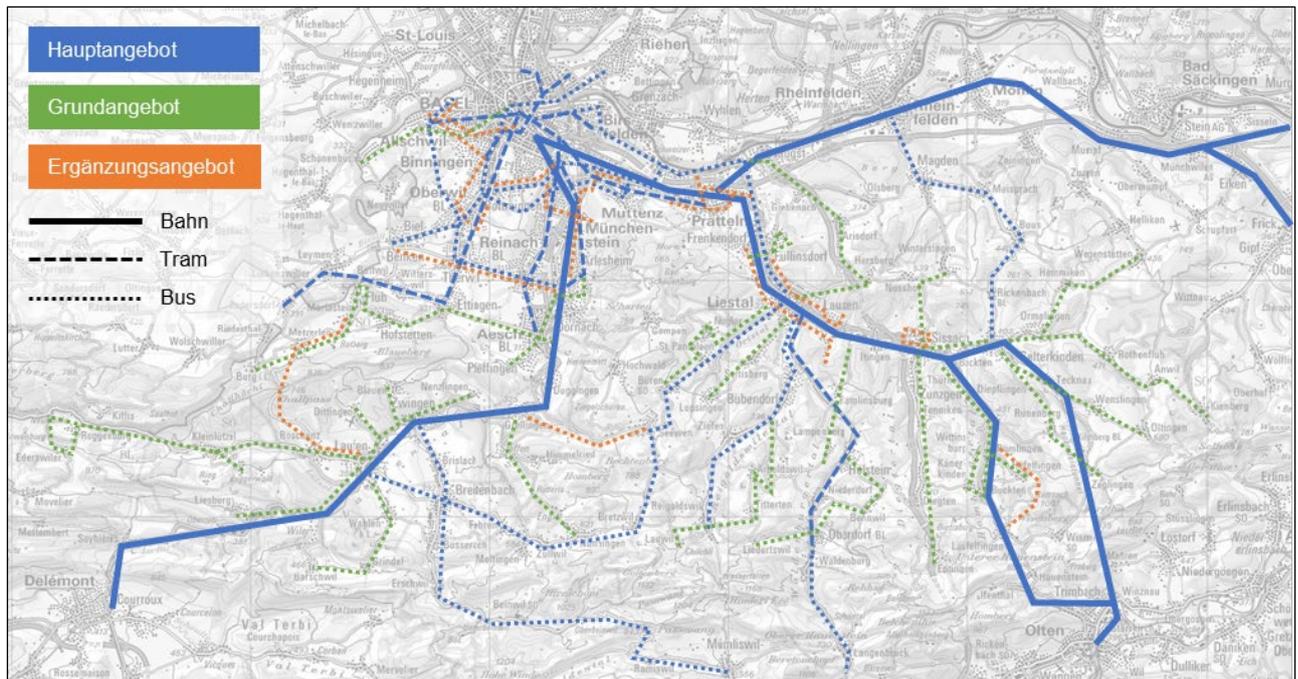


Abbildung 5: Zuteilung der Angebotssegmente

6.2. Betriebszeiten und Angebotsniveau

Die Betriebszeiten sind im Angebotsdekret festgelegt. Sie sind für alle Linien einheitlich, was ein aufeinander abgestimmtes Angebot mit guten Anschlüssen ermöglicht.

Hauptangebote stehen während allen Verkehrszeiten zur Verfügung. Grund- und Ergänzungsangebote werden hingegen nur in den HVZ und NVZ angeboten. Eine Ausdehnung auf die RVZ und die Nachtverkehrszeiten (nur Grundangebot) ist bei genügender Nachfrage jedoch möglich. Umgekehrt können die Betriebszeiten beim Haupt- und Ergänzungsangebot eingeschränkt werden, wenn die Nachfrage ungenügend ist.

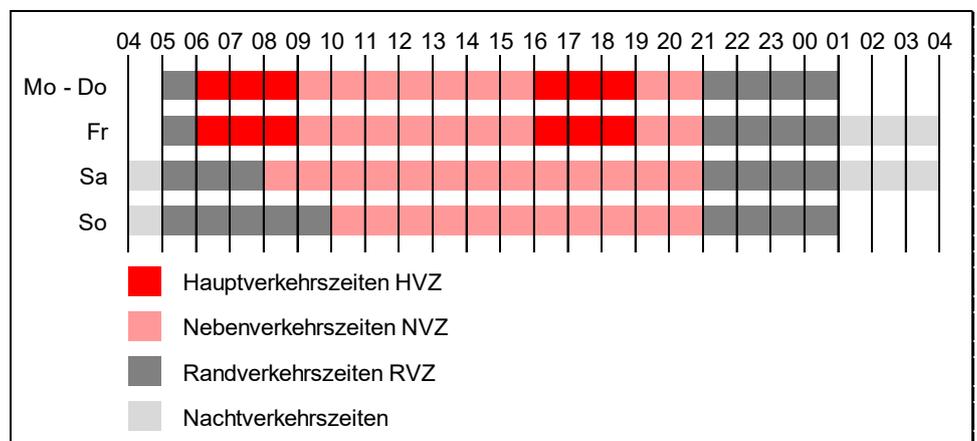


Abbildung 6: Gliederung der Betriebszeiten

Das Angebotsniveau (Taktichte) in den jeweiligen Verkehrszeiten ist je nach Angebotsbereich unterschiedlich.

7. Angebot

7.1. Übersicht Angebotsentwicklung 2022 – 2025

Treiber für die Entwicklung des ÖV-Angebots ist die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung wie sie z.B. an den Entwicklungsschwerpunkten in Allschwil, Muttenz oder beim Dreispitz geschieht. Mit verbesserten Angeboten sollen diese neuen «Hotspots» besser erschlossen werden. In den übrigen Gebieten sind punktuelle Verbesserungen vorgesehen, wo diese aufgrund der

Nachfrageentwicklung gerechtfertigt sind. Durch die verspätete Inbetriebnahme des Doppelspurabschnitts zwischen Duggingen und Grellingen verzögert sich auch die Weiterentwicklung des Busangebots im Laufental. Die Untersuchungen hierfür werden erst im Rahmen des 10. GLA durchgeführt werden.

Nachstehende Übersicht zeigt, in welchen Gebieten Angebotsänderungen vorgesehen sind.

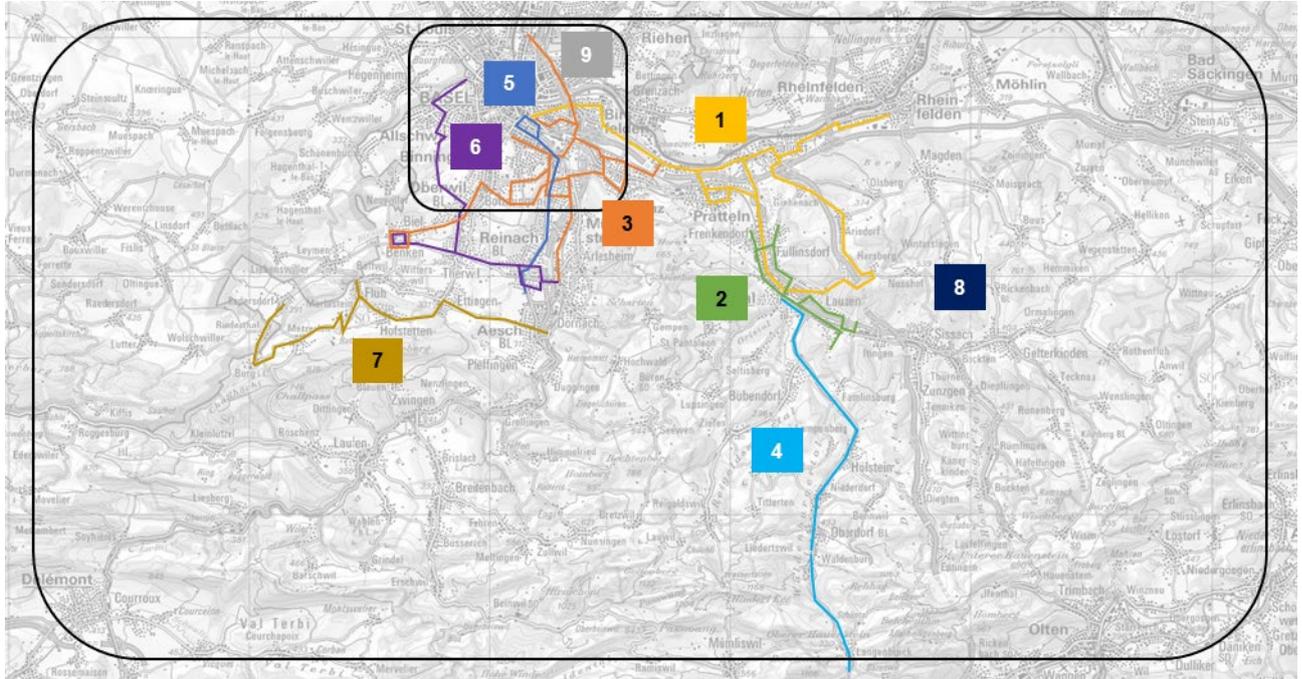


Abbildung 7: Handlungsschwerpunkte

- Optimierung Raum Pratteln (1)
Mit der Verlegung der Rheinstrasse muss das Angebot im Raum Pratteln angepasst und hinblickend auf die angestrebte Entwicklung im Gebiet Salina Raurica ausgebaut werden.
- Weiterentwicklung mittleres Ergolzthal (2)
Zusammen mit den Gemeinden Lausen, Frenkendorf, Füllinsdorf und der Stadt Liestal wurde hinblickend auf den 15'-Takt Basel–Liestal bei der S-Bahn ein Zielkonzept erarbeitet. Im Rahmen des 8. GLA wurde die erste Etappe unter dem Namen Stadtbus Liestal umgesetzt. Nun soll im 9. GLA die zweite Etappe umgesetzt werden.
- Weiterentwicklung Birsstadt Nord (3)
Die Gebiete Dreispitz, Hagnau und Polyfeld entwickeln sich dynamisch weiter. Zur besseren Erreichbarkeit werden die Linien in diesen Gebieten gezielt weiterentwickelt. Wichtige stadtnahe tangentielle Buslinien werden dadurch gestärkt.
- Erneuerung Waldenburgerbahn (4)
Während des Bahnersatzbetriebs besteht ein umsteigefreies Busangebot zwischen Liestal und Balsthal. Nach Fertigstellung der Waldenburgerbahn wird das Angebot grundsätzlich jenem vor der Umbauphase entsprechen, mit leichten Anpassungen an die Nachfrage.
- Überlastabbau Linie 11 (5)
Die Linie E11 entlastet die Linie 11 nicht optimal. Deshalb soll die Linie so angepasst werden, dass diese via Bahnhof SBB führt. Mittelfristig geprüft wird zudem eine Verknüpfung der Einsatzlinien E11 und 17 via Messe.

- Weiterentwicklung Bachgraben–St. Johann (6)
Im Gebiet Bachgraben werden ab Ende 2021 grössere Bauvorhaben abgeschlossen sein und neue Arbeitsplätze angesiedelt werden. Das Angebot der Linie 64 soll deshalb weiterentwickelt werden, indem die Linie in den HVZ bis Bahnhof St. Johann verlängert wird. Dort bestehen Anschlüsse auf die Tramlinien 1 und 21 sowie die Züge nach Mulhouse und Basel SBB.
- Neues Konzept Metzerlen–Mariastein (7)
Der Kanton SO überprüft das Angebot mit dem Ziel, die verschiedenen Fahrwege zu vereinheitlichen und das Angebot besser verständlich zu gestalten. Für Burg entsteht eine neue grenzüberschreitende Buslinie nach Rodersdorf. Biederthal F wird neu an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden.
- Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen (8)
Das Nachtnetz wurde 2008 eingeführt. Es entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Nachtnetzlinien werden deshalb bis Ende 2023 sukzessive durch eine Ausdehnung des Tagesangebots abgelöst.
- Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel (9)
Heute wird der ÖV unter der Woche ab 20.00 Uhr auf einen 15'-Takt ausgedünnt, am Wochenende bereits ab 19.00 Uhr. Dies entspricht nicht mehr den Bedürfnissen. Das Spätangebot soll deshalb verdichtet werden. Durch diese Attraktivitätssteigerung sollen Fahrgäste zurückgewonnen werden. Der Umsetzungszeitpunkt ist allerdings noch offen.

7.1.1. Optimierung im Raum Pratteln

Das Gebiet Salina Raurica soll sich zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandort entwickeln. Dazu wird die Hauptverkehrsstrasse 3/7 verlegt und das Projekt Verlängerung Tramlinie 14 bis Augst wird vorangetrieben. Die Eröffnung der verlegten Kantonsstrasse ist per Dezember 2022 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt werden die Buslinien 81 und 83 in die Netzibodenstrasse, den neuen zentralen ÖV-Korridor im Gebiet Salina Raurica, verlegt.

Um den Entwicklungsstandort zu fördern, aber auch um aktuelle Defizite beim ÖV-Angebot (insbes. Erschliessung Gehrenacker/Rankacker, Giebenach, Arisdorf und Hersberg) zu beheben, wurde ein neues Angebotskonzept für den Raum Pratteln entwickelt. Das neue Konzept soll bis zur Eröffnung der Tramverlängerung in Betrieb bleiben und sieht folgende Änderungen vor (vgl. dazu auch Abb. 6):

- Die Linie 80 Liestal–Pratteln–Basel wird in Liestal direkt durch die Rheinstrasse statt via Fraumattquartier geführt. Damit kann die zusätzliche Fahrzeit der betrieblich verknüpften Linie 81 im Gebiet Salina Raurica kompensiert werden. Das Angebot wird auf den Sonntag ausgedehnt. Die Erschliessung des Fraumattquartiers erfolgt neu durch die Buslinie 78 (vgl. Kapitel 7.1.2).
- Die Linie 81 Liestal–Augst–Basel verkehrt neu über die Netzibodenstrasse, wodurch sich die Fahrzeit erhöht. Während den RVZ verkehrt sie im 30'- statt im 60'-Takt.
- Die Linie 82 bleibt unverändert.
- Die heutige Linie 83 Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Augst–Pratteln–Rankacker wird in zwei Linien getrennt.
 - Die neue Linie 74 bedient den Abschnitt Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Augst. Die Linie verkehrt neu ganztags im 30'-Takt statt nur in den HVZ. Neu bestehen in Kaiseraugst Anschlüsse auf die S1, wodurch sich die Fahrzeit Basel–Arisdorf gegenüber heute um rund 10

Minuten verkürzt. In Augst bestehen unverändert Anschlüsse auf die Linie 81 nach Basel und Liestal. In Liestal sind die Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge Richtung Mittelland ausgerichtet. Die Umsteigezeiten Richtung Basel verlängern sich vorübergehend deutlich. Mit der Einführung des 15'-Takts Basel–Liestal bei der S-Bahn ab Dezember 2025 wird dieser Umstand wieder korrigiert.

- Die Linie 83 wird auf den Abschnitt Kaiseraugst–Augst–Pratteln–Rankacker verkürzt. Die Linie verkehrt neu bis ca. 1 Uhr statt nur bis 21 Uhr. In den HVZ wird neu der 15'-Takt angeboten, während den übrigen Zeiten gilt weiterhin der 30'-Takt.
- Die Linie 84 Rheinfelden–Augarten–Kaiseraugst(–Pratteln) wird von Kaiseraugst bis nach Augst verlängert. Dadurch entstehen in Augst Anschlüsse auf die Linie 81 nach Basel und Liestal. Die Linie verkehrt den ganzen Tag im 30'-Takt. Die Expressverbindungen bis Pratteln werden neu von der Linie 85 sichergestellt.
- Die Linie 85 Rheinfelden–Augarten wird via Liebrüti nach Pratteln verlängert (Liebrüti–Pratteln ohne Halt). Sie verkehrt in den HVZ und NVZ im 30'-Takt und ergänzt das Angebot der Linie 84. Sie stellt den Vorlaufbetrieb für die im Angebotsziel definierte zusätzliche S-Bahn Basel–Rheinfelden dar.

Das neue Konzept löst Mehrkosten von insgesamt jährlich 3'125'000 Franken aus. In einer ersten Phase ist noch nicht von einer vollständigen Nutzung des Entwicklungsgebiets auszugehen. Deshalb wird empfohlen, den 15'-Takt auf der Linie 83 vorerst nur während den HVZ anzubieten und im Gleichschritt mit der Entwicklung des Gebiets auf den ganztägigen 15'-Takt auszubauen. Dadurch können die Kosten um jährlich rund 700'000 Franken gesenkt werden.

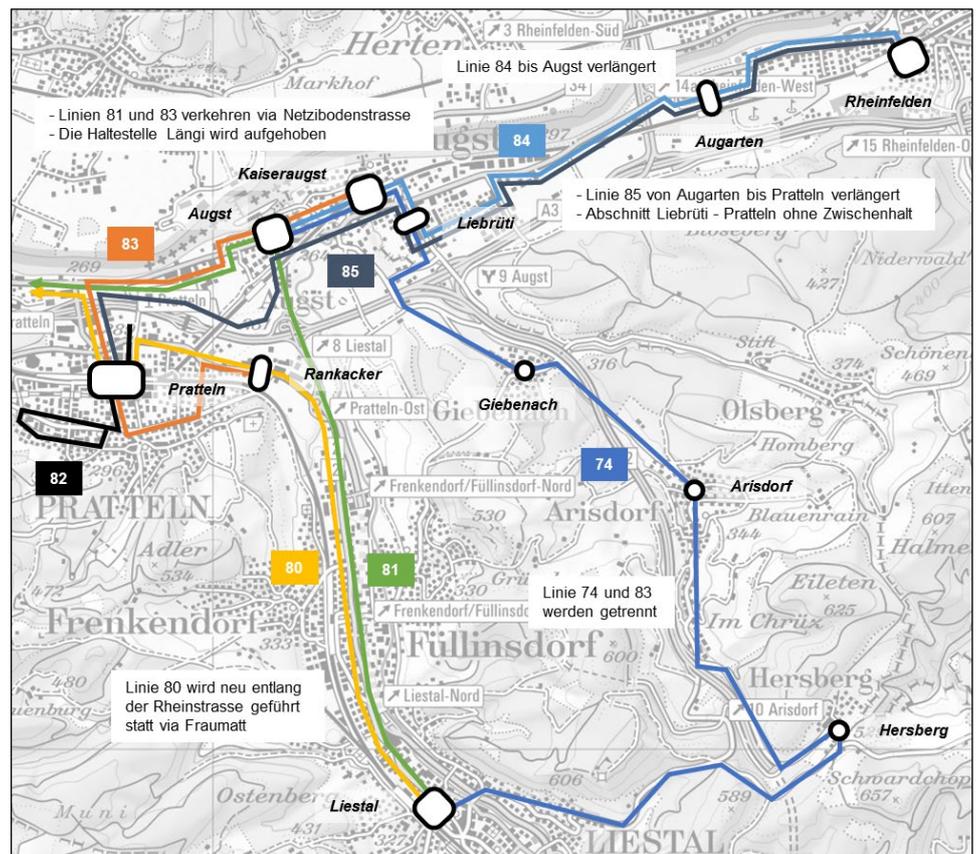


Abbildung 8: Angebotsoptimierung im Raum Pratteln

Bei der Linie 74 wird ein durchgängiger 30'-Takt angeboten. Damit verbessert sich das Angebot in den Zwischen- und Randzeiten. Die bestehenden, aus Kapazitätssicht nicht zwingend erforderlichen Schülerkurse werden aufgehoben und die Mittel zur Ausdehnung der Betriebszeiten verwendet. Dadurch werden gewisse Wartezeiten erhöht, im Allgemeinen sinkt jedoch die Reisezeit. Sollte sich herausstellen, dass der 30'-Takt für Schülerinnen und Schüler ein zu geringes Angebot darstellt, könnte in den HVZ optional der 15'-Takt angeboten werden. Die Mehrkosten hierfür betragen jährlich 560'000 Franken.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
80	Liestal–Pratteln–Basel	HVZ	30'-Takt				
		NVZ	30'-Takt (ohne Sonntag)		30'-Takt		
		RVZ	kein Angebot				
		Nacht	kein Angebot				
81	Liestal–Augst–Basel	HVZ	30'-Takt				
		NVZ	30'-Takt				
		RVZ	60'-Takt		30'-Takt		
		Nacht	60'-Takt Nachtbus		60'-Takt		
74	Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Augst (bis 2022 als Linie 83)	HVZ	30'-Takt				
		NVZ	60'-Takt		30'-Takt		
		RVZ	60'-Takt (nur Liestal – Giebenach)		30'-Takt		
		Nacht	60'-Takt Nachtbus		60'-Takt		
83	Rankacker–Pratteln–Augst–Kaiseraugst	HVZ	30'-Takt		15'-Takt		
		NVZ	30'-Takt				
		RVZ	kein Angebot		30'-Takt		
		Nacht	kein Angebot				
84	Rheinfelden–Augarten–Kaiseraugst–Augst (bis 2022 nur bis Kaiseraugst)	HVZ	15'-Takt (jeder 2. Kurs Express bis Pratteln)		30'-Takt		
		NVZ	30'-Takt				
		RVZ	30'-Takt				
		Nacht	kein Angebot				
85	Rheinfelden–Augarten–Kaiseraugst–Pratteln (bis 2022 Expresskurse als Linie 84 geführt)	HVZ	kein Angebot		30'-Takt		
		NVZ	30'-Takt		30'-Takt		
		RVZ	kein Angebot				
		Nacht	kein Angebot				
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	-	2'420'000	2'420'000	2'420'000
		Anteil BL	-	-	1'750'000	1'750'000	1'750'000

Tabelle 2: Übersicht neues Angebot Raum Pratteln

7.1.2. Weiterentwicklung mittleres Ergolzthal – Umsetzung 2. Etappe

Mit dem 15'-Takt Basel–Liestal auf der S-Bahn ab Dezember 2025 werden die Bahnhöfe Liestal und Frenkendorf–Füllinsdorf als Umsteigeknoten weiter gestärkt. Das Busangebot im mittleren Ergolzthal, das Frenkendorf, Füllinsdorf und Lausen mit der Stadt Liestal verbindet, muss in der Folge auf die neuen Anschlussmöglichkeiten abgestimmt werden. Deshalb wurde in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und der AutoBus AG ein Zielkonzept 2025 definiert.

Die Umsetzung erfolgt in drei Etappen, wobei die erste Etappe bereits im Rahmen des 8. GLA per Dezember 2019 (unter dem Titel 'Weiterentwicklung Stadtbus Liestal') umgesetzt wurde. In der zweiten Etappe sind folgende Änderungen vorgesehen:

- Verlängerung der Linie 76 via Munzach nach Frenkendorf Bahnhof und Verdichtung in den HVZ zum 15'-Takt
- Führung der Linie 78 via Fraumatt statt Munzach
- Führung der Linie 80 analog Linie 81 via Rheinstrasse statt Fraumatt

Die zweite Etappe wird per Dezember 2022 umgesetzt. Auslöser ist die Angebotsentwicklung im Gebiet Salina Raurica und die damit verbundene Anpassung der Linie 80.

Für Lausen entstehen mit der Umsetzung der 2. Etappe neue Direktverbindungen über den Bahnhof Liestal hinaus. Lausen, Furlen und Liestal, Fraumatt werden während den HVZ neu im 15'-Takt bedient. Frenkendorf erhält eine umsteigefreie Verbindung ins Gebiet Niederschönthal.

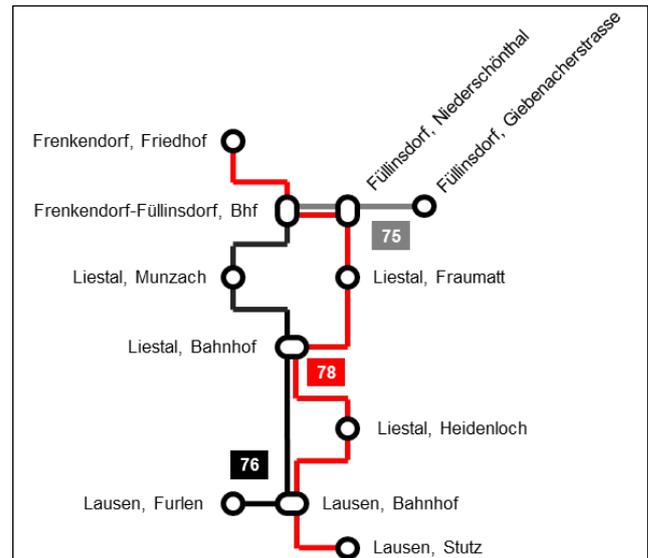


Abbildung 9: Weiterentwicklung mittleres Ergolztal 2. Etappe ab Dezember 2022

Die Mehrkosten für die zweite Etappe belaufen sich auf jährlich 1'220'000 Franken. Sie sind primär auf den Angebotsausbau der Linie 76 zurückzuführen.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
75	Frenkendorf–Füllinsdorf	HVZ		15'-Takt			
		NVZ		15'-Takt			
		RVZ		30'-Takt			
		Nacht		kein Angebot			
76	76 Frenkendorf–Munzach–Liestal–Lausen Furlen (bis 2022 nur Liestal–Lausen Furlen)	HVZ	30'-Takt	15'-Takt			
		NVZ		30'-Takt			
		RVZ		30'-Takt			
		Nacht		kein Angebot			
78	Frenkendorf Friedhof–Fraumatt–Liestal–Lausen Stutz (bis 2022 via Munzach statt Fraumatt)	HVZ		15'-Takt			
		NVZ		30'-Takt			
		RVZ		30'-Takt			
		Nacht		kein Angebot			
	Kostenfolge (CHF)	Total / Anteil BL	-	-	1'220'000	1'220'000	1'220'000

Tabelle 3: Übersicht neues Angebot mittleres Ergolztal

In der dritten Etappe ab Dezember 2025 sollen der 15'-Takt auch tagsüber angeboten sowie die Linien 75 und 76 verknüpft werden. Damit die Linie durchgehend mit Standardbussen betrieben werden kann, ist der Bau eines Wendeplatzes in Füllinsdorf erforderlich. Aktuell müssen auf der Linie 75 spezielle, kürzere Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Realisierung des Wendeplatzes ist in der Laufzeit des 9. GLA vorgesehen. Ab dessen Fertigstellung soll die Linie 75 bereits mit Standardbussen betrieben werden und den neuen Wendeplatz bedienen, wodurch Füllinsdorf besser erschlossen wird.

7.1.3. Weiterentwicklung Birsstadt Nord

Die Entwicklungsschwerpunkte Dreispitz, Polyfeld und Hagnau befinden sich in einer Phase der Transformation. Institutionen der Bildung und Weiterbildung werden auf dem Dreispitzareal und im Polyfeld konzentriert, in der Hagnau entstehen mehrere Hochhäuser mit Wohn- und besucherintensiver Dienstleistungsnutzung. Die Nachfragespitze in den HVZ wird sich in diesen Gebieten folglich akzentuieren. Es müssen ausreichende Kapazitäten bereitgestellt werden. Auf der anderen Seite weist die zwischen Muttenz und Dornach verkehrende Linie 63 eine sehr geringe Auslastung auf.

Zur Bereitstellung genügender Kapazitäten und aufgrund der ungenügenden Auslastung der Linie 63 wurde das ÖV-Angebot im Gebiet Birsstadt Nord überprüft. Das Konzept sieht folgende Änderungen vor:

- Die Linie 37 verkehrt neu auf dem Abschnitt Aeschenplatz–Dreispitz–Gartenstadt. In den HVZ wird die Linie im 30'-Takt via Bahnhof Münchenstein bis Dornach verlängert.
- Die Linie 47 wird gestärkt. Das Angebot wird in den HVZ zum 7.5'-Takt verdichtet. Es ersetzt damit die Linie 37 auf dem Abschnitt Dreispitz–Bottmingen und die Linie 63 im Gebiet Polyfeld.
- Die Linie 46 wird zur Entlastung der Linie 36 in den HVZ via St. Jakob bis Muttenz Bahnhof verlängert. Damit wird die Erreichbarkeit der FHNW von Kleinbasel und die Anbindung an die S-Bahn verbessert.
- Die Linie 63 wird aufgehoben bzw. auf dem Abschnitt Dornach–Münchenstein durch die Linie 37 ersetzt.

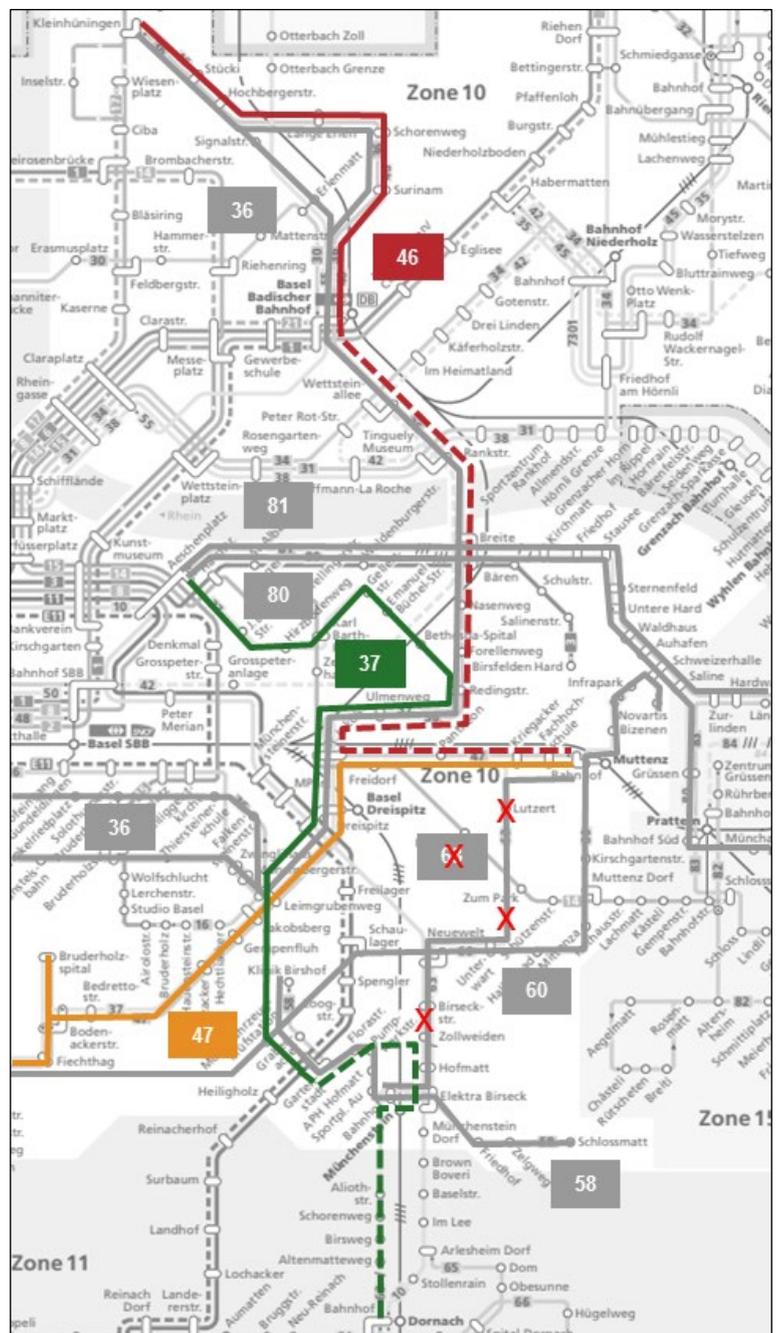


Abbildung 10: Buskonzept Birsstadt Nord

Mit dem neuen Angebot wird mit geringem finanziellen Aufwand die Leistungsmasse so verschoben, dass der Nutzen für den Fahrgast insgesamt zunimmt. Es werden die notwendigen Kapazitäten sichergestellt, die Anbindung des Dreispitzareals verbessert und die Effizienz gesteigert.

In einer ersten Phase werden die Angebote nur in den HVZ ausgebaut. Ein weiterer Ausbau des Angebots kann abhängig von der Fahrgast- und Arealentwicklung bereits während der Laufzeit des 9. GLA erfolgen. In einer ersten Phase wird das Angebot jedoch nur in den HVZ verdichtet.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
37	Aeschenplatz–Dreispietz–Gartenstadt(–Dornach)	HVZ	15'-Takt	Aeschenplatz–Gartenstadt 15'-Takt, sonst 30'-Takt			
		NVZ	15'-Takt	Aeschenplatz–Gartenstadt 15'-Takt, sonst kein Angebot			
	Bis 2022 in HZV ab Leimgrubenweg bis Bottmingen	RVZ	30'-Takt	Aeschenplatz–Gartenstadt 20'-Takt, sonst kein Angebot			
		Nacht	kein Angebot				
47	Bottmingen–Dreispietz–St. Jakob–MuttENZ	HVZ	15'-Takt	7.5'-Takt	7.5'-Takt	7.5'-Takt	7.5'-Takt
		NVZ	15'-Takt	15'-Takt			
		RVZ	Bottmingen–St. Jakob 15'-Takt, sonst 30'-Takt	15'-Takt			
		Nacht	kein Angebot				
46	Kleinhüningen–Bad Bf (–St. Jakob–MuttENZ)	HVZ	15'-Takt				
		NVZ	15'-Takt	Kleinhüningen–Bad Bf. 15'-Takt, sonst kein Angebot			
	(bis 2022 nur Kleinhüningen–Bad Bf)	RVZ	15'-Takt	Kleinhüningen–Bad Bf. 15'-Takt, sonst kein Angebot			
		Nacht	kein Angebot				
63	Dornach–MuttENZ	HVZ	30'-Takt	Linie aufgehoben			
		NVZ	30'-Takt (ohne Sonntag)				
		RVZ	kein Angebot				
		Nacht	kein Angebot				
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	2'150'000	2'150'000	2'150'000	2'150'000
		Anteil BL	-	830'000	830'000	830'000	830'000
		Abzüglich Anteil BL der Linie 46*	-	-450'000	-450'000	-450'000	-450'000
		Auswirkung GLA	-	380'000	380'000	380'000	380'000

Tabelle 4: Übersicht neues Angebot Birsstadt Nord

* Die finanziellen Auswirkungen der Linie 46 werden via Abgeltungsrechnung BL/BS abgewickelt. Sie sind auch Teil des GLA, werden aber separat unter den Kosten für den grenzüberschreitenden Verkehr aufgeführt.

7.1.4. Erneuerung Linie 19 (Waldenburgerbahn)

Die Bahninfrastruktur zwischen Liestal und Waldenburg wird bis Ende 2022 komplett erneuert. Von April 2021 bis Dezember 2022 müssen deshalb Busse eingesetzt werden. Für den Zustand während der Umbauphase wurde folgendes Bahnersatzkonzept erarbeitet:

- Die Linie 19 wird mit Bussen statt mit Zügen betrieben. Das Angebot zwischen Waldenburg und Liestal (Linien 19 und 94) wird tagsüber zum 15'-Takt verdichtet, in den HVZ wird aus Kapazitätsgründen ein 7.5'-Takt angeboten. Während den übrigen Zeiten gilt der 30'-Takt. Aufgrund des Bahnersatzverkehrs und der Baustellen entlang der Strasse verlängert sich die Reisezeit Liestal–Waldenburg um bis zu zehn Minuten.
- Die Buslinie 94 Balsthal–Waldenburg wird in das Konzept integriert. So entstehen vorübergehend umsteigefreie Verbindungen zwischen Balsthal und Liestal. Die Linie wird tagsüber zudem im 30'-Takt statt im 60'-Takt geführt. Bisher stand der 30'-Takt zwischen Balsthal und Waldenburg nur zu den

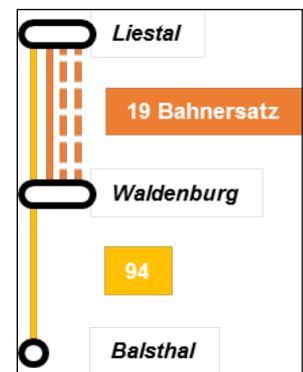


Abbildung 11: Bahnersatzkonzept WB

HVZ zur Verfügung. Mit diesen Anpassungen sollen die während des Umbaus anfallenden Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbussen kompensiert werden.

- Das Angebot der Linien 92 Hölstein–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil und 93 Lausen–Ramlingen–Lampenberg bleibt unverändert.

Nach der Umbauphase wird das Angebot grundsätzlich jenem vor der Umbauphase entsprechen, mit folgenden leichten Anpassungen an die Nachfrage:

- Auf der Linie 19 wird der 15'-Takt in den HVZ etwas ausgedehnt. Am Sonntagmorgen sowie abends nach 22 Uhr verkehrt die WB neu im 30'-Takt statt im 60'-Takt.
- Die Linie 94 verkehrt auf dem Abschnitt Balsthal–Waldenburg. Die während der Umbauphase eingeführte Verdichtung tagsüber zum 30'-Takt wird beibehalten.
- Das Angebot der Linien 92 Hölstein–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil und 93 Lausen–Ramlingen–Lampenberg bleibt unverändert.

Die Kosten für den Bahnersatzbetrieb während der Umbauphase werden über das Infrastrukturprojekt Erneuerung WB finanziert. Die Erweiterung des Angebots auf den Linien 19 und 94 ist ab 2023 mit jährlichen Kosten von 500'000 Franken verbunden. Auf einen durchgängigen 15'-Takt auf der Linie 19 wird vorerst verzichtet. Die Mehrkosten hierfür beliefen sich auf zusätzlich 2,3 Mio. Franken pro Jahr.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022 (ab 4.2021)	2023	2024	2025
19	Liestal–Waldenburg	HVZ	15'-Takt	7.5'-Takt	15'-Takt		
		NVZ	30'-Takt	15'-Takt	30'-Takt		
		RVZ	30'-Takt / 60'-Takt	30'-Takt	30'-Takt		
		Nacht	60'-Takt Nachtbus	60'-Takt Nachtbus	60'-Takt		
94	Waldenburg–Balsthal	HVZ	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt		
		NVZ	30'-Takt / 60'-Takt	30'-Takt	30'-Takt		
		RVZ	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt		
		Nacht	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt		
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	-	640'000	640'000	640'000
		Anteil BL	-	-	500'000	500'000	500'000

Tabelle 5: Übersicht neues Angebot Erneuerung Linie 19

7.1.5. Überlastabbau Linie 11

Die Tramlinie 11 ist die am stärksten ausgelastete Linie im Basler Tramnetz. Sie wird inzwischen nicht mehr nur von Pendlerinnen und Pendlern aus Richtung Reinach zum Bahnhof SBB und zurück gut genutzt, sondern dient auch der Erschliessung des Dreispitz- und Freilager-Areals. Dadurch ist die Linie insbesondere während den HVZ in beiden Richtungen sehr gut ausgelastet.

Die Linie E11, die während den HVZ zwischen Reinach Süd und Theater als Verstärkungslinie verkehrt, kann die Linie 11 nur bedingt entlasten. Grund dafür ist, dass sie den Bahnhof SBB nicht am Centralbahnplatz, sondern am Bahnhofsfeingang Gundeldingen bedient. Zur Verbesserung der Entlastungswirkung wurden deshalb zusammen mit dem Kanton BS, der BLT und der BVB verschiedene Varianten geprüft. Da im heutigen Tramnetz – d.h. solange die neuen Netzelemente Claragraben und Petersgraben nicht realisiert sind – betrieblich so gut wie kein Spielraum für Lini-

enoptimierungen vorhanden ist, ist eine kurzfristige Verbesserung nur mit einer ähnlichen Linienführung wie heute möglich. Die Linie E11 soll deshalb morgens und abends von Reinach Süd via Bahnhofsingang Gundeldingen zum Theater und von dort via Bahnhof SBB (Centralbahnplatz) zurück nach Reinach verkehren.

Diese Änderung der Linienführung erfolgt wenn möglich per Dezember 2020 und vorbehaltlich eines erfolgreichen Testbetriebs sowie der Budgetgenehmigung im Kanton BS. Der für den Frühling 2020 geplante, zweiwöchige Test musste aufgrund des Coronavirus verschoben werden. Er soll aufzeigen, inwiefern die angepasste Linienführung Auswirkungen auf den Betriebsablauf insbesondere am Centralbahnplatz hat. Im Rahmen einer weiteren Optimierung der Tramnetzentwicklung werden für den mittel- bis langfristigen Horizont zudem weitergehende Massnahmen untersucht, so eine Verknüpfung der Linie E11 mit der Linie 17.

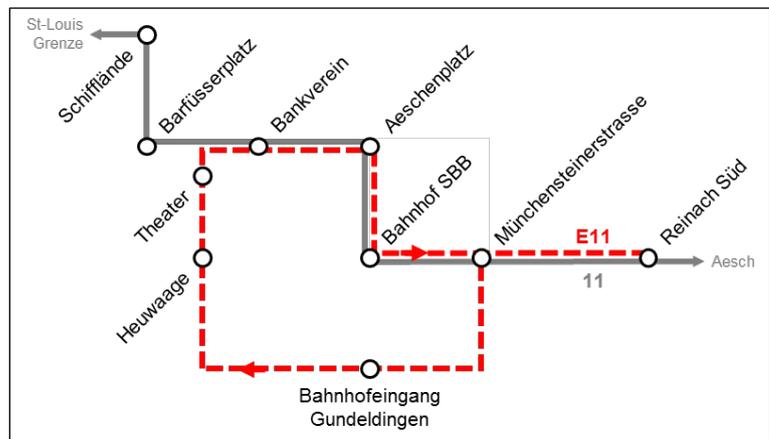


Abbildung 12: Linienführung E11 ab 2021

Durch die leicht längere Linienführung via Bahnhof SBB wird ein zusätzliches Fahrzeug benötigt, was sich primär auf die Chauffeurstunden und nur minimal auf die Fahrleistungen auswirkt. Dies hat Mehrkosten von 52'000 Franken pro Jahr zur Folge. Hinzu kommt ein allgemeiner Teuerungszuschlag von 1,1 % auf den Vollkosten. Dies entspricht rund 21'000 Franken.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
E11	Reinach Süd–Theater	HVZ	7.5'-Takt				
		NVZ	kein Angebot				
		RVZ	kein Angebot				
		Nacht	kein Angebot				
	Kostenfolge (CHF)		52'000	52'000	52'000	52'000	52'000
	Anteil BL		22'000	22'000	22'000	22'000	22'000

Tabelle 6: Übersicht neues Angebot Linie E11

7.1.6. Weiterentwicklung Bachgraben–St. Johann

Das Gebiet Bachgraben ist ein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung, das sich sehr dynamisch entwickelt. Ende 2021 wird das schweizerische Tropeninstitut mit rund 725 Arbeitsplätzen den Neubau im Bachgrabengebiet beziehen. Voraussichtlich Mitte 2022 wird der Innovations- und Gewerbekomplex fertiggestellt werden. Dieser bietet auf 50'000 m² Platz für rund 2'500 Arbeitsplätze.

Zur besseren Anbindung an Basel Nord wird das Angebot im Gebiet Bachgraben weiterentwickelt (vgl. Option des im 8. GLA umgesetzten Buskonzepts Allschwil). Die Linie 64 wird bis Bahnhof St. Johann verlängert. Dort bestehen Anschlüsse auf die Tramlinien 1 und 21 sowie auf die Züge nach Mulhouse und Basel SBB. Diese Verlängerung wird als Probebetrieb während den HVZ eingeführt. Je nach Fahrgastentwicklung kann das Angebot ausgedehnt werden.



Abbildung 13: HVZ-Verlängerung Linie 64

Die Verlängerung der Linie 64 bis Bahnhof St. Johann liegt vollständig auf Boden des Kantons BS und wird daher nicht über den GLA finanziert.

Die finanziellen Auswirkungen auf den Kanton BL, die via Abgeltungsrechnung finanziert würden, sind wenn, dann marginal (z.B. durch Verschiebungen bei den Werbeeinnahmen oder infolge Anpassungen bei den Endaufenthalten) und lägen im Ungenauigkeitsbereich der prognostizierten Summe der Abgeltungsrechnung.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
64	Dornach–Therwil–Oberwil–Allschwil	HVZ	15'-Takt				
		NVZ	15'-Takt / 30'-Takt				
	Ab 2022 in HVZ verlängert bis Bahnhof St. Johann	RVZ	30'-Takt				
	Nacht	kein Angebot					
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	165'000	165'000	165'000	165'000
		Anteil BL	-	-	-	-	-

Tabelle 7: Übersicht neues Angebot Bachgraben–St. Johann

7.1.7. Neues Konzept Metzerlen–Mariastein

Das Angebot im Raum Metzerlen/Mariastein soll systematisiert, besser auf die Schulzeiten abgestimmt und am Abend den Bedürfnissen entsprechend ausgedehnt werden. Zudem ist eine Verbesserung der Erschliessung des oberen Dorfteils von Metzerlen vorgesehen. Unter Federführung des Kantons SO wurde deshalb das ÖV-Angebot der Buslinien 68 und 69 und 113 überprüft. Das Konzept sieht folgende Änderungen vor:

- Auf der Linie 68 wird der 30'-Takt abends leicht ausgedehnt. Zudem wird die Betriebszeit am Freitag- und Samstagabend verlängert. Gleichzeitig wird die Linienführung vereinheitlicht, d.h. alle Kurse werden

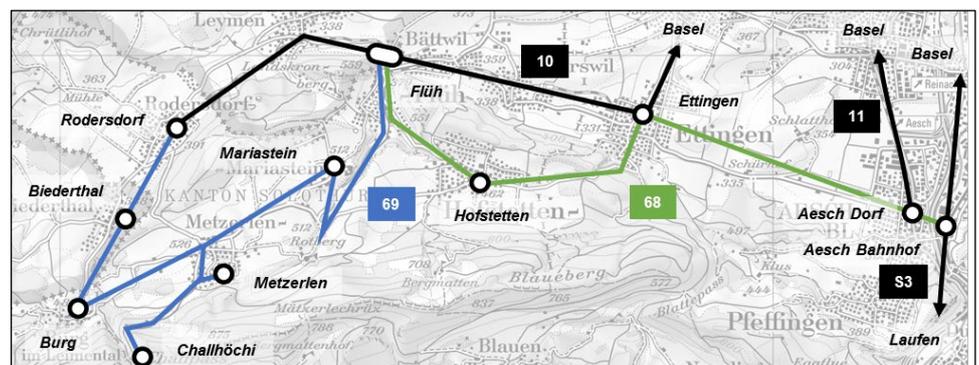


Abbildung 14: Linienkonzept Metzerlen-Mariastein

- bis nach Flüh geführt (Wegfall der Fahrten nach Metzlerlen).
- Die Linie 69 verkehrt werktags neu systematisch zwischen Flüh, Mariastein und Metzlerlen, wo sie bis ins Oberdorf verlängert wird. Die einzelnen Umwegfahrten über Hofstetten entfallen. Während den HVZ sowie mittags gilt der 30'-Takt, sonst der Stundentakt. Burg wird während den HVZ und mittags mit einem Kleinbus erschlossen, der in Metzlerlen Anschluss an die Buslinie 69 und in Rodersdorf an die Tramlinie 10 bietet. Dabei wird neu auch das elsässische Biederthal bedient. Am Wochenende verkehrt die Buslinie 69 Flüh–Metzlerlen stündlich alternierend weiter nach Burg–Rodersdorf oder auf die Challhöchi.
- Das Angebot der Linie 113, das sich auf Fahrten an Markt-, Sonn- und Feiertagen beschränkt, bleibt unverändert. Das Nachfragepotential für eine regelmässige Linie über die Challhöchi ist zu gering.

Das neue Konzept löst Mehrkosten von insgesamt rund 130'000 Franken pro Jahr aus, wovon rund die Hälfte auf den Kanton BL entfällt.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
68	Aesch–Ettingen–Flüh	HVZ		30'-Takt			
		NVZ		30'-Takt			
		RVZ		60'-Takt			
		Nacht	60'-Takt Nachtbus Flüh–Hofstetten			60'-Takt Ettingen–Flüh	
69	Flüh–Metzlerlen	HVZ	ca. 30'-Takt	30'-Takt			
		NVZ	ca. 30' Takt / ca. 60'-Takt	30'Takt / 60'-Takt			
		RVZ		60'-Takt			
		Nacht	60'-Takt Nachtbus			60'-Takt	
	Metzlerlen–Burg ab 2022 verlängert bis Rodersdorf	HVZ	ca. 60'-Takt	30'-Takt			
		NVZ		einzelne Kurse			
		RVZ		einzelne Kurse			
		Nacht	kein Angebot			60'-Takt	
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	130'000	130'000	130'000	130'000
		Anteil BL	-	70'000	70'000	70'000	70'000

Tabelle 8: Übersicht neues Angebot Metzlerlen–Mariastein

7.1.8. Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen

Das TNW-Nachtnetz (Nächte von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag) wurde im Jahr 2008 eingeführt. Es basiert auf dem Knotenpunkt Barfüsserplatz/Theater in Basel, von wo aus die Nachtlinien gleichzeitig um 1.30 Uhr, 2.30 Uhr und 3.30 Uhr abfahren. Die Linien, welche um 3.30 Uhr abfahren, verkehren nicht bis aufs Land. Seit dessen Einführung wurde das Nachtnetz nicht weiterentwickelt. Einzige Veränderung war die Abschaffung des Nachtzuschlags im Jahr 2012. Im Hinblick auf den 9. GLA und das parallel entwickelte ÖV-Programm in BS wurde das Nachtnetz hinsichtlich der Nachfrage und des Angebots überprüft.

Die Analyse hat gezeigt, dass die Linien grossmehrheitlich gut ausgelastet sind. Bei einzelnen Linien liegt die Nachfrage gar an der Kapazitätsgrenze. Andere Linien weisen hingegen äusserst geringe Fahrgastzahlen auf. Das Gros der Nachfrageströme geht von der Stadt Basel aus. Innerhalb der Stadt kann das Nachtnetz die Nachfragepotenziale der «Ausgeh-Hotspots» und die Wunschnien dazwischen aufgrund des zentrischen Aufbaus allerdings nicht optimal abdecken.

Während die Nacht-Tramlinien sowie viele ländliche Linien auf einem Teil ihrer Tagesstrecke verkehren, folgen die Nachtbuslinien in der Stadt und Agglomeration einem gänzlich anderen Verlauf als tagsüber. Das macht das Nachtnetz schwierig verständlich und dessen Nutzung weniger attraktiv.

Auf Basis der Analyse haben sich die Kantone AG, BL, BS und SO darauf verständigt, das Nacht-
netz den heutigen Bedürfnissen anzupassen und weiterzuentwickeln:

- Das Nachtnetz wird den Tagesstrukturen angepasst und verschwindet dadurch als separates
Netz.
- Der 60'-Takt wird vorerst beibehalten. Durch alternierende Abfahrten ergeben sich auf gewis-
sen Strecken in der Stadt und Agglomeration neu dichtere Angebote.
- Einige Linien mit sehr geringer Auslastung werden nicht weitergeführt. Bei den Linien, die auf-
gehoben werden, handelt es sich um die Erschliessung von Lampenberg, Ramllinsburg, Benn-
wil, Böckten, Liedertswil und Häfelfingen. Diese Ortschaften werden durch das Tagesnetz bis
vor 20 Uhr bedient. Die durchschnittliche Nutzerzahl pro Kurs der bestehenden Nachtnetzlinien
in diese Ortschaften liegt aktuell überall bei weniger als zwei Personen.
- Neu erschlossen werden durch die Angleichung an die Tageslinien die Ortschaften Hersberg,
Roggenburg und Burg.
- In der Stadt und Agglomeration wird das Angebot durch die Angleichung an die Tagesstruktur
leicht ausgebaut. Leistungen von Buslinien verschieben sich hin zu Tramlinien.

Insgesamt kann die Angleichung ans Tagesnetz kostenneutral umgesetzt werden.

Neu verkehren folgende Tageslinien auch in den Nächten Fr/Sa und Sa/So:

- Knoten Sissach (voraussichtlich ab Dezember 2021): 106, 107, 108
- Knoten Gelterkinden (voraussichtlich ab Dezember 2021): 100, 101, 102, 103, 104
- Laufental (voraussichtlich ab Dezember 2022): 111, 112, 114, 115, 118, 119
- Liestal (voraussichtlich ab Dezember 2022): 19, 70, 71, 72, 73, 74, 81, 94
- Basel – Agglomeration (voraussichtlich ab Dezember 2023): 3, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 16, 19, 33,
34, 38, 47, 60, 65, 67, 68, 69

Die Umsetzung erfolgt schrittweise und wird bis Dezember 2023 abgeschlossen sein.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
N	Nachtnetzlinien	Nacht	60'-Takt				
	Kostenfolge (CHF)		-	-	-	-	-

Tabelle 9: Übersicht neues Angebot Nachtnetz

7.1.9. Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel

Heute wird der ÖV unter der Woche ab 20.00 Uhr auf einen 15'-Takt ausgedünnt, am Wochen-
ende bereits ab 19.00 Uhr. Dies entspricht nicht mehr den Bedürfnissen. Das Spätangebot soll
deshalb verdichtet werden. Im Fokus steht ein späterer Taktwechsel vom 7.5'-Takt auf den 15'-
Takt. Neben einer höheren Angebotsqualität bringt dies auch den Vorteil, dass der Fahrgast spon-
tan an die Haltestelle gehen kann und sich nicht vorab über seine Fahrt informieren resp. diese
planen muss.

In einem ersten Schritt sollen versuchsweise die wichtigsten Tram- und Buslinien auch nach 20.00
Uhr zum 7.5'-Takt verdichtet werden. Eine Ausdünnung zum 15-Minuten-Takt ist erst zwischen
21.00 und 22.00 Uhr vorgesehen. In einem zweiten Schritt ist – in Abhängigkeit vom Erfolg des
Versuchs – eine Ausdehnung der Taktverdichtung auf alle Hauptlinien vorgesehen. Ein detailliertes
Konzept für das Spätverkehrsangebot wird in den kommenden Monaten unter Federführung des
Kantons Basel-Stadt und Einbezug von BVB und BLT ausgearbeitet werden. Neben Fragestellun-
gen zum Angebot und Betrieb wird ein Hauptaugenmerk auf der Wirtschaftlichkeit liegen. Da das
konkrete Konzept noch nicht vorliegt und zurzeit auch offen ist, wann es genau eingeführt werden

soll, sind für das Spätangebot aktuell keine zusätzlichen Kosten vorgesehen. Falls sich im Zeitraum des 9. GLA aus dem Spätangebot zusätzlicher Finanzbedarf auf Seite des Kantons BL ergeben würde, würde dem Landrat ein Nachtrag unterbreitet.

7.2. Erneuerung Rollmaterial

7.2.1. S-Bahn

In die Laufzeit des 9. GLA fallen keine Rollmaterialbeschaffungen für die S-Bahn.

7.2.2. Tram

Ersatzbeschaffung Tramwagen für die Linien E11 und 17

Die 59 auf den Linien E11 und 17 eingesetzten Schindler-Trams wurden zwischen 1978 und 1981 beschafft und befinden sich nach über 40 Jahren Einsatz am Ende ihrer Lebensdauer. Die Fahrzeuge werden bis 2024 sukzessive durch 25 neue, 45 m lange Tramfahrzeuge ersetzt. Die Beschaffung und der Betrieb der neuen Fahrzeuge wird über die Linienrechnung finanziert. Durch die Abschreibung der neuen Fahrzeuge erhöhen sich die jährlichen Abgeltungen.

Ersatzbeschaffung für die Fahrzeuge der Linie 19

Parallel zur Kompletterneuerung und Umspurung der Bahninfrastruktur zwischen Liestal und Waldenburg werden neue Tramwagen beschafft (vgl. Abb. 14).

Die ebenfalls 45 m langen, energieeffizienten Niederflurfahrzeuge erfüllen alle Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Grosszügig bemessene Eingangsbereiche ermöglichen einen schnellen Fahrgastwechsel. Das integrierte Fahrgastinformationssystem und die Vollklimatisierung werden den Fahrkomfort merklich erhöhen.

Die neuen Fahrzeuge werden ab Mitte 2022 ausgeliefert und getestet und stehen ab 2023 im regelmässigen Einsatz. Die Finanzierung erfolgt analog der Linien E11 und 17.



Abbildung 15: Visualisierung Fahrzeug Tramlink

Nr.	Linie	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
E11	Reinach Süd–Theater	25 neue Tramfahrzeuge. Sukzessive Inbetriebnahme in den Jahren 2023 und 2024.				
17	Ettingen–Wiesenplatz					
19	Liestal–Waldenburg	10 neue Fahrzeuge des Typs «Tramlink». Inbetriebnahme (Test) ab 2022, ab 2023 alle Fahrzeuge im Regelbetrieb.				
	Kostenfolge (CHF) Total	-	1'740'000	6'290'000	9'200'000	9'230'000
	Anteil BL	-	1'705'000	5'550'000	7'800'000	7'825'000

Tabelle 10: Kostenübersicht Ersatzbeschaffung Tram

7.2.3. Bus

Im Busbereich werden die Fahrzeuge laufend erneuert: Pro Jahr ersetzen die Transportunternehmen im Kanton BL rund 16 Busse. Zur Erreichung des Umstellungsziels gemäss Kap. 5.3 muss rund die Hälfte der zu beschaffenden Busse über alternative Antriebe verfügen. Deren Betriebskosten fallen zwar gegenüber dem heutigen Dieselsbusbetrieb leicht tiefer aus, hingegen sind die Investitionskosten und somit die jährlichen Abschreibungen deutlich höher, was sich direkt auf die Abgeltungen auswirkt. Die notwendigen Investitionen in die noch nicht vorhandene Versorgungsinfrastruktur werden über die Investitionsrechnung finanziert und haben somit keinen Einfluss auf die Ausgabe des GLA.



Abbildung 16: Elektrobus Testfahrt

Nr.	Linie	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
Div.	Buslinien	Ersatz durch Fahrzeuge mit erneuerbarer Antriebsform (ca. 8 Busse pro Jahr)				
	Kostenfolge (CHF)	-	200'000	400'000	600'000	800'000

Tabelle 11: Kostenübersicht Ersatzbeschaffung Bus

8. Gesetzliche Grundlagen

Die Rechtsgrundlagen für den GLA finden sich im Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (nachfolgend: ÖVG). In [§ 4 Absatz 2 ÖVG](#) ist der Inhalt des GLA festgelegt:

«Im Generellen Leistungsauftrag werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms festgelegt.»

In den GLA werden Linien von regionaler Bedeutung aufgenommen, die im öffentlichen Interesse liegen und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dienen ([§ 4 Absatz 3 ÖVG](#)). Der GLA ist in der Regel alle vier Jahre neu zu beschliessen ([§ 2 Absatz 1 Angebotsdekret](#)). Für den Beschluss ist der Landrat zuständig ([§ 4 Absatz 1 ÖVG](#)). Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum ([§ 31 Absatz 1 b Verfassung des Kantons Basel-Landschaft](#)).

Die ausführenden Bestimmungen über die Ausgestaltung des GLA sind im Angebotsdekret festgelegt. Mit dem 9. GLA werden erstmals die Kriterien des neuen Angebotsdekrets angewendet. Für die Anpassung der Angebote an die Bestimmungen des neuen Angebotsdekrets wird eine Übergangsfrist bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 gewährt.

9. Finanzen

9.1. Entwicklung der Abgeltungen

Die untenstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Abgeltungsbeträge seit dem Jahr 2010 bis zum Ende der Laufzeit des 9. GLA im Jahr 2025, wobei die Angaben für die Laufzeit des 9. GLA prognostizierte Werte sind. Während dabei die Kostenseite aufgrund von Richtofferten im Grossen und Ganzen verlässlich ist (wobei auch die Richtofferten Schätzungen enthalten wie z. B. die Entwicklung der Teuerung und der Benzinpreise), ist die Ertragsentwicklung schwierig abzuschätzen. Diese Schwierigkeit hat sich infolge der Corona-Krise noch akzentuiert.

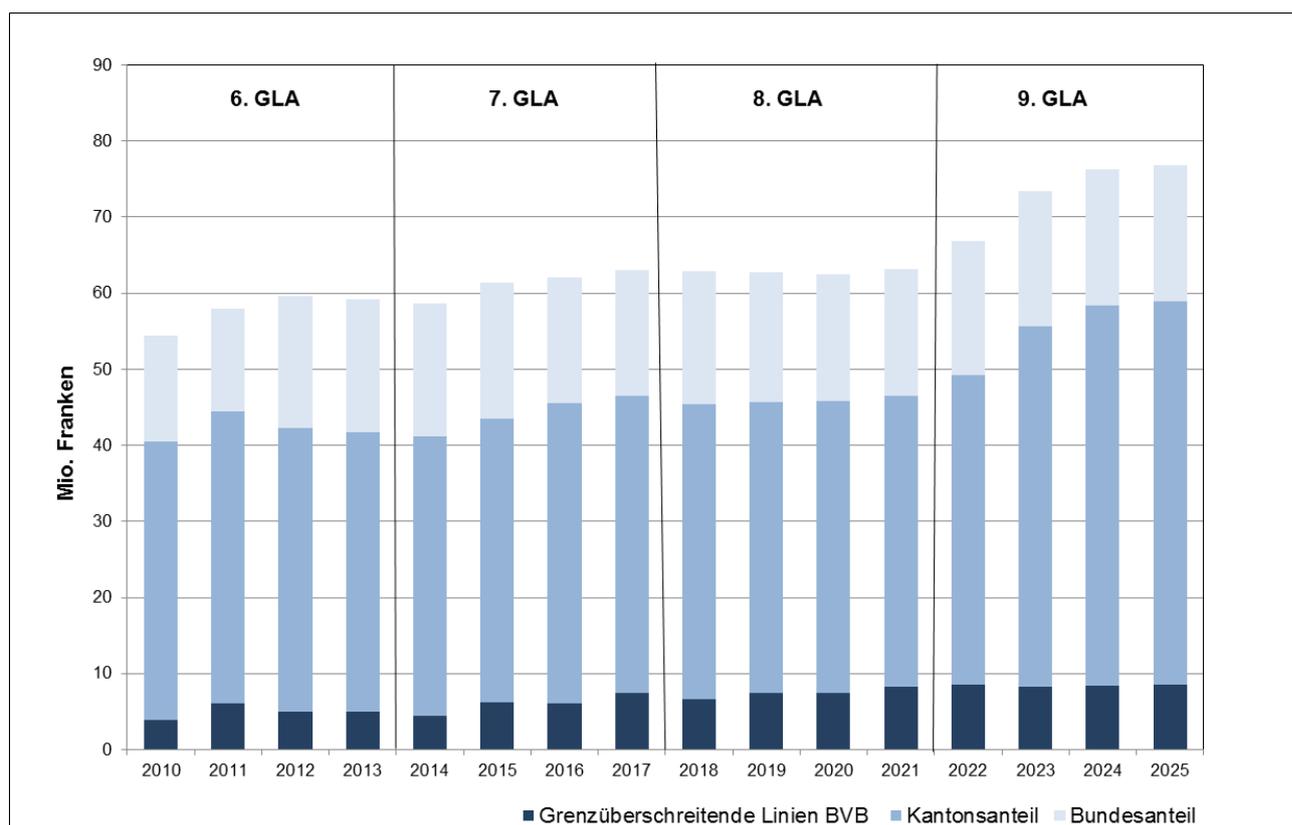


Abbildung 17: Entwicklung der Abgeltungen 2010 – 2025

Die Abgeltungen decken die ungedeckten Kosten aller ÖV-Linien, die im Kanton BL verkehren. Erstmals in einem GLA aufgeführt sind dabei auch die Linien der BVB, die auf Gebiet des Kantons BL verkehren (vgl. dazu auch Kap. 9.2).

Die Beteiligung des Bundes an den ungedeckten Kosten beträgt im Kanton BL aktuell 38 %, wobei dies nur für die RPV-Linien gilt. Der Ortsverkehr wird vom Bund nicht mitfinanziert. Den Umfang des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Verkehrsangebotes im RPV regelt die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ([ARPV, SR 745.16](#)). Welches Angebot der Bund mitbestellt, wird aufgrund der zwei Faktoren Nachfrage und Wirtschaftlichkeit festgelegt.

– Nachfrage

Gemäss ARPV wird ab einer Nachfrage von mindestens 32 Personen pro Tag im schwächst belasteten Querschnitt einer Linie eine Mindesterschliessung von 4 Kurspaaren sichergestellt. Übersteigt die Nachfrage im meistbelasteten Querschnitt 500 Personen pro Tag, wird ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten. Eine Nachfrage von über 2'000 Personen pro Tag rechtfertigt einen durchgehenden 30'-Takt mit 36 Kurspaaren. Ab 8'000 Personen pro Tag wird ein 15'-Takt angeboten. Die ARPV unterscheidet nicht nach Verkehrsmittel, d.h. die vorgängig angegebenen Werte gelten beispielsweise für eine S-Bahn-Linie und eine Normalbuslinie gleichermassen. Verdichtungen sind möglich, wenn dies aus Kapazitäts- oder betrieblichen Gründen notwendig ist oder es die Ziele der Raumordnung verlangen.

– Wirtschaftlichkeit

In der [Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr \(RPV\)](#) des Bundesamts für Verkehr sind folgende Mindestwerte festgelegt:

- 10 % Kostendeckung für Linien der Grunderschliessung (Busse bis Stundentakt, Rufbusse)
- 20 % Kostendeckung alle anderen Linien

Zur Grunderschliessung zählen (Ruf-)Buslinien, die für mindestens eine Ortschaft mit mehr als 100 Einwohnern mit einem Angebot von höchstens einem Stundentakt von 18 Kurspaaren täglich (Verkehrsperiode Montag – Freitag) die einzige oder die wichtigste Erschliessung darstellen.

Wird die minimale Wirtschaftlichkeit nicht erreicht, wird die entsprechende Leistung durch den Bund nicht mehr mitbestellt.

An welchen Linien sich der Bund beteiligt, kann der Übersicht im Anhang entnommen werden.

9.2. Finanzielle Auswirkungen

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

<i>Siehe Kapitel 8 Gesetzliche Grundlagen. (§ 33 Abs. 2 FHG)</i>			
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)			
X	Neu	Gebunden	X Einmalig Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center: 2315	Kt:	36340000	Kontierungsobj.:	-
Verbuchung	X	Erfolgsrechnung		Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			222'038'000		

	8. GLA		9. GLA				Total
	Plan 2021	Ist 2021	2022	2023	2024	2025	
Angebote Status Quo (inkl. 0.2 % Vollkostenerhöhung*)	Nicht ausgewiesen	136'750'000	137'025'000	137'300'000	137'575'000	137'855'000	549'755'000
Neue Angebote	-	-	450'000	3'920'000	3'920'000	3'920'000	12'210'000
Pratteln–Rheinfelden	-	-	-	1'750'000	1'750'000	1'750'000	5'250'000
Mittleres Ergolzthal	-	-	-	1'220'000	1'220'000	1'220'000	3'660'000
Birsstadt Nord	-	-	380'000	380'000	380'000	380'000	1'520'000
Erneuerung Waldenburgerbahn	-	-	-	500'000	500'000	500'000	1'500'000
Überlastabbau Linie 11	-	-	-	-	-	-	-
Bachgraben–St. Johann	-	-	-	-	-	-	-
Metzerlen–Mariastein	-	-	70'000	70'000	70'000	70'000	280'000
Spätangebot Basel	-	-	-	-	-	-	-
Nachtangebot	-	-	-	-	-	-	-
Erneuerung Rollmaterial	-	-	1'905'000	5'950'000	8'400'000	8'625'000	24'880'000
Tramfahrzeuge E11, 17	-	-	125'000	2'530'000	4'790'000	4'815'000	12'260'000
Waldenburgerbahn	-	-	1'580'000	3'020'000	3'010'000	3'010'000	10'620'000
Busse mit alternativer Antriebsform	-	-	200'000	400'000	600'000	800'000	2'000'000
Total Kosten	Nicht ausgewiesen	136'750'000	139'380'000	147'170'000	149'895'000	150'400'000	586'845'000
Erträge Status Quo	Nicht ausgewiesen	-81'100'000	-80'900'000	-80'900'000	-80'900'000	-80'900'000	-323'600'000
Rückgang Erträge	-	-	200'000	200'000	200'000	200'000	800'000
Ertragsveränderung	-	-	-135'000	-1'180'000	-1'180'000	-1'180'000	-3'675'000
Ertragssteigerung durch neue Angebote (30 % der Kosten)	-	-	-135'000	-1'180'000	-1'180'000	-1'180'000	-3'675'000
Tarifmassnahmen	-	-	-	-	-	-	-
Total Erträge	Nicht ausgewiesen	-81'100'000	-81'035'000	-82'080'000	-82'080'000	-82'080'000	-327'275'000
Total Abgeltungen (exkl. grenzüberschr. Linien BVB)	59'620'000	55'650'000	58'345'000	65'090'000	67'815'000	68'320'000	259'570'000
Abgeltung grenzüberschr. Linien BVB	8'202'000	8'202'000	8'532'000	8'293'000	8'403'000	8'500'000	33'728'000
Total Abgeltungen (inkl. grenzüberschr. Linien BVB)	67'822'000	63'852'000	66'877'000	73'383'000	76'218'000	76'820'000	293'298'000
Abgeltungen Bund (+ 0.5 % pro Jahr)	-16'600'000	-17'590'000	-17'680'000	-17'770'000	-17'860'000	-17'950'000	-71'260'000
Abgeltungen BL	51'222'000	46'262'000	49'197'000	55'613'000	58'358'000	58'870'000	222'038'000
Mehrkosten im Vgl. zu Vorjahr, absolut			2'300'000	8'029'000	2'615'000	408'000	13'352'000
Mehrkosten im Vgl. zu Vorjahr, in %			1.58%	5.59%	1.85%	0.34%	

* allg. Lohnkosten, Energie

Tabelle 12: Abgeltungen 2021 – 2025

Durch Verhandlungserfolge konnten die Kosten des 8. GLA wesentlich unter dem genehmigten Gesamtbetrag gehalten werden. Dies trotz zusätzlicher, im 8. GLA nicht vorgesehener Angebotsausbauten bei den Linien 70/71 und bei der Beschaffung von Elektrobussen für die Linien 37 und 78.

In den Jahren 2022 – 2025 summieren sich die Abgeltungen BL auf 222'038'000 Franken.

Die Linien der BVB, die auf Gebiet des Kantons BL verkehren, sind neu auch in dieser Aufstellung enthalten. Diese Leistungen werden gemäss [Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG, SGS 480.1](#) bestellt.

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2022	2023	2024	2025	Total
A	Investitionsausgaben		5					
E	Beiträge Dritter*		6					
	Nettoausgabe							

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Investitionskosten in die ÖV-Infrastruktur wie z.B. neue Haltestellen, Busspuren oder Ladestationen für Elektrobusse sind nicht Teil des GLA. Sie werden (zumindest teilweise) über das Aggloprogramm finanziert, die Kredite für die Anteile BL werden in separaten Vorlagen beschlossen.

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j [Finanzhaushaltsverordnung \(Vo FHG\), SGS 310.11](#)):

Im vom Landrat verabschiedeten AFP für die Jahre 2020 – 2023 sind im Jahr 2023 tiefere Kosten für die Abgeltung der ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr hinterlegt als im nun vorliegenden 9. GLA. Die Jahre 2024 und 2025 sind in besagtem AFP noch nicht enthalten. Dass die Kosten für das Jahr 2023 im AFP rund 4.5 Mio. Franken tiefer eingeschätzt wurden als diese nun im GLA veranschlagt werden, hat im Wesentlichen drei Gründe:

- Als der AFP 2020 – 2023 erstellt wurde, konnten die Kosten des bestehenden ÖV-Angebots in den Jahren 2022 und 2023 nur geschätzt werden. Es lagen noch keine Richtofferten der Transportunternehmen vor.
- Die im vorliegenden GLA enthaltenen Angebotsanpassungen sind im AFP 2020 – 2023 nur teilweise berücksichtigt. Dies, da der Entscheid, ob und in welchem Umfang die Anpassungen in den GLA einfließen sollen, noch ausstehend war. Zudem lagen auch für diese Angebote keine Richtofferten vor, so dass die finanziellen Auswirkungen noch zu wenig genau bekannt waren.
- Die finanziellen Auswirkungen der Rollmaterialbeschaffung der BLT waren nicht in vollem Umfang bekannt.

<i>in Mio. Franken</i>	2022	2023	2024	2025
AFP 2020 - 2023	50.990	51.038	k.A.	k.A.
Finanzplan 9. GLA	49.197	55.613	58.358	58.870
Differenz*	-1.793	4.575	7.320	7.832

* 2024 und 2025 im Vergleich zu AFP 2023

Tabelle 13: Vergleich AFP 2020 – 2023 mit Finanzplan 9. GLA 2022 – 2025

Während der AFP jährlich den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst und vom Parlament beschlossen wird, hat der GLA eine Gültigkeitsdauer von vier Jahren und gibt den finanziellen Rahmen für die Bestellung der Leistungen im öffentlichen Verkehr vor. Aufgrund dieser vergleichsweise langen Laufzeit werden im GLA die Risiken hoch und die Chancen tief bewertet. Wird zu einem späteren Zeitpunkt bekannt, dass die Risiken nicht im erwarteten Ausmass eintreten, kann mit

dem AFP ein tieferer Betrag festgelegt werden. Auf diese Weise kann die Genauigkeit des Budgets erhöht werden.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Sämtliche Einnahmen sind in der Erfolgsrechnung bereits berücksichtigt.

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Es sind keine Auswirkungen auf den Stellenplan zu erwarten.

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

- Der Kanton stellt die Angebote des öffentlichen Verkehrs nicht selbständig sicher, sondern bestellt diese bei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.
- Der Kanton erstellt die Angebotsplanung im kurz- bis langfristigen Horizont und bestellt die Angebote bei den Transportunternehmen.

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

LFP4	Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben. Der öffentliche Verkehr stellt eine flächeneffiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur sicher.
------	--

In der ersten Zelle wird hier das Kürzel des Bereichs aus der Langfristplanung im AFP angegeben. Nebenstehend sollten der Bereich und das Ziel angegeben und kurz kommentiert werden, wie das Vorhaben zur Umsetzung der Regierungsstrategie beiträgt.

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Risiken
Der ÖV leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und einer Verdichtung gegen innen. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wird durch Bündelung der Nachfrage auf wenige Fahrzeuge bis zu 20 Mal effizienter abgewickelt als mit dem MIV.	Insbesondere der schienengebundene ÖV ist mit hohen Fixkosten verbunden. Bei geringer Nachfrage ist er teuer. Da schwach nachgefragte Verbindungen häufig Zubringer zu den starken Verbindungen sind, birgt ein Verzicht auf die schwächeren Verbindungen die Gefahr, dass auch gut nachgefragte Linien an Nachfrage verlieren. Linien sind deshalb immer im Gesamtkontext zu beurteilen.
Der ÖV entlastet die Strassen. Durch Stärkung des ÖV können Ausbauten der Strasseninfrastruktur vermieden oder verzögert werden. Auch die Menge an Emissionen (Lärm und Schadstoffe) ist geringer.	Das Corona-Virus hat das gesamte ÖV-System stark getroffen. Es ist noch nicht abschätzbar, wie schnell sich die ÖV-Nutzung wieder normalisieren und ob die Nachfrage wieder das Niveau vor Corona erreichen wird. Auf nachhaltigere Nachfrageeinbussen müsste bei der Bestellung des Angebots für die Periode 2022/23 reagiert werden.

Tabelle 14: Chancen und Risiken

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Dezember 2021

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Der GLA fusst unmittelbar auf dem ÖVG und dem Angebotsdekret und stellt eine flächendeckende Mobilitätsvorsorge der Bevölkerung sicher. Gemäss ÖVG werden jene Linien in den GLA aufgenommen, die von regionaler Bedeutung sind, im öffentlichen Interesse liegen und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dienen (§ 4 Absatz 3 ÖVG). Mit dem GLA werden somit gesetzliche Vorgaben umgesetzt. Der ÖV trägt wesentlich zu einer umweltverträglichen und wirtschaftlichen Verkehrsabwicklung bei.

Da der GLA nicht ein einzelnes Vorhaben umfasst, sondern die Summe aller ÖV-Leistungen im Kanton BL ist, ist eine klassische Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen für den GLA als Ganzes nicht möglich. Trotzdem wird wie folgt sichergestellt, dass die wirtschaftlich günstigsten Angebote bestellt werden:

a) Nutzenseite → Angebotsplanung

Im Rahmen der Erarbeitung von neuen Angebotskonzepten werden stets Varianten geprüft. Die Wirtschaftlichkeit ist bei der Wahl ein zentrales Kriterium. D.h. sofern neue Angebote über einen Grunderschliessungsauftrag hinausgehen, werden sie nur dann vorgeschlagen, wenn das Nachfragepotenzial genügend gross ist und die Linie effizient betrieben werden kann.

Das Angebotsdekret ist so ausgestaltet, dass schlecht genutzte und damit unwirtschaftliche Linien auf das Minimum (Grundversorgungsauftrag) reduziert werden.

b) Kostenseite → Angebotsvereinbarungen

Zur Vermeidung, dass für ein Angebot zu hohe Preise bezahlt werden, wurde ein Benchmark-System eingeführt. Auf dessen Basis wurden mit den Transportunternehmen Zielvereinbarungen für den Zeitraum 2020 – 2023 abgeschlossen. Die Zielvereinbarungen enthalten anspruchsvolle, degressive Kostenvorgaben (Vollkosten pro Kilometer), aber auch Vorgaben zur Kundenzufriedenheit. Erreichen die Transportunternehmen die geforderten Zielgrössen nicht, wird das Angebot ausgeschrieben.

9.3. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

9.4. **Regulierungsfolgenabschätzung** ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat](#))

Die Durchführung einer Regulierungsfolgeabschätzung betrifft die AAGL als mittleres Unternehmen. Bei den anderen im Kanton BL tätigen Transportunternehmen handelt es sich um Grossunternehmen.

Durch die im GLA vorgeschlagenen Massnahmen wird die Leistungsmasse bei den Linien der AAGL erhöht. Dadurch muss die Anzahl der Fahrzeuge auf ca. 50 erhöht werden (+ 8) und es muss neues Fahrdienstpersonal akquiriert werden. Der Betriebsstandort muss nicht ausgebaut werden. Folglich wird die vorhandene Infrastruktur effizienter genutzt.

Der Regierungsrat sieht entsprechend keinen Handlungsbedarf.

10. Ausblick

10.1. Bahn

In den bereits beschlossenen STEP Ausbausritten (AS) des Bundes sind folgende Angebotserweiterungen enthalten:

Angebot	Inbetriebnahme	Notwendige Infrastrukturmassnahmen
15'-Takt S-Bahn Basel–Liestal	Dez. 2025	Wendegleis Liestal (AS 2025) Entflechtung Pratteln 1. Etappe (AS 2025) Entflechtung Basel–Liestal (AS 2025) Leistungssteigerung Basel SBB (AS 2025)
30'-Takt Fernverkehr Basel–Laufen–Biel	Dez. 2025	Doppelspur Grellingen–Duggingen (AS 2035) Leistungssteigerung Basel SBB (AS 2025)
2. stündlicher Fernverkehrshalt Gelterkinden	Dez. 2025	Vierspurausbau Bahnhof Liestal (ZEB)
15'-Takt S-Bahn Basel–Aesch	ca. 2028	Wendegleis Aesch (AS 2035)
Durchbindungen S-Bahn Liestal – Mulhouse und Laufen - EuroAirport	ca. 2028	Bahnanbindung EuroAirport (AS 2035)

Tabelle 15: Beschlossene Angebotsverbesserungen im Bereich S-Bahn

Im STEP AS 2035 ist zudem der Bau der neuen S-Bahn-Haltestellen Basel Solitude und Dornach Apfelsee enthalten. Die Haltestelle Basel Morgartenring befindet sich in der ersten Dringlichkeitsstufe und soll im Rahmen des darauffolgenden Ausbausritts realisiert werden (Inbetriebnahme zusammen mit der Bahnanbindung EuroAirport).

Ebenfalls im STEP AS 2035 sind die Projektierungsmittel für das S-Bahn-Herzstück, Schlüsselement zur Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn (siehe Kapitel 2.4) enthalten. Damit können die Projektierungsarbeiten ohne Unterbruch bis zur Realisierung weitergeführt werden. Ziel der Nordwestschweizer Kantone ist, dass der nächste Ausbausritt die Finanzierung der gesamten Baukosten für das Herzstück enthält.

10.2. Tram

- **Tram Letten**

Die Tramlinie 8 soll von der heutigen Wendeschleife bei der Haltestelle Neuweilerstrasse bis zur Schulanlage Gartenhof in Allschwil verlängert werden. Dabei wird das Entwicklungsgebiet Letten, das als Schwerpunktgebiet Arbeiten und Wohnen definiert wurde, optimal erschlossen und umsteigefrei an den Bahnhof SBB angebunden werden. Die Verlängerung geht einher mit einer Neugestaltung des Strassenraums der Binnergerstrasse, die für das neu entstehende Quartier identitätsstiftend sein soll.

Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Kanton BS sowie der Gemeinde Allschwil. Letztere hat eine Testplanung zum Raum Binnergerstrasse durchgeführt und entwickelt die Siedlungsplanung nun weiter.

Die Realisierung der Tramverlängerung mit Umgestaltung des Strassenraums soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation erfolgen (Horizont 2024 – 2027).

- **Tram Salina Raurica**

Der Landrat hat 2009 einen Spezialrichtplan als Voraussetzung für die Entwicklung des Gebietes Salina Raurica geschaffen. In der Rheinebene zwischen Schweizerhalle, Augst und Pratteln soll ein hochwertiges Wohn- und Gewerbegebiet entstehen. Zur verträglichen Bewältigung des durch die dichte Nutzung induzierten Verkehrsaufkommens sind verkehrliche Massnahmen zwingend. Nebst einer Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7, einem dichten und attraktiven Fuss- und Radverkehrsnetz und der bereits realisierten S-Bahn-Haltestelle Salina Raurica kommt der Erschliessung durch das Tram eine zentrale Bedeutung zu.

Die Tramverlängerung der Linie 14 soll die Entwicklungsgebiete Grüssen und Salina Raurica optimal erschliessen und bis Augst geführt werden. Dabei schliesst sie im Bereich Bahnhofstrasse in Pratteln kurz vor der bestehenden und im Rahmen des Projektes zurückzubauenden Wendeschleife an das Trassee an, ermöglicht in der Unterführung zur SBB eine attraktive Umsteigestation Tram/S-Bahn mit direktem Perronzugang und führt wie oben beschrieben zur Endhaltestelle Augst, die zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden soll.

Ein allseits genehmigtes Vorprojekt liegt vor. Die Realisierung der Tramverlängerung soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation erfolgen (Horizont 2024 – 2027).

- **S-Tram Leimental**

Das S-Tram (Expresstram) Leimental sieht eine Beschleunigung der Tramlinie 17 zwischen Ettingen und Basel vor. Dadurch erhält das Leimental ein schnelles Angebot, das reisezeitmässig ähnlich einer S-Bahn ist. Folgendes Betriebskonzept ist vorgesehen:

- Tramlinie 10: Dornach–Basel–Ettingen
- Tramlinie 17: Basel–Ettingen–Flüh–Rodgersdorf

Die Tramlinie 17 bedient zwischen Basel Zoo und Ettingen Bahnhof nur die Haltestellen Binningen Schloss, Bottmingen Schloss, Oberwil Zentrum und Therwil Zentrum.

Das S-Tram ist im STEP AS 2035 des Bundes enthalten und umfasst im Wesentlichen die Sicherung der durchfahrenen Haltestellen und die Anpassung der Stellwerktechnik. Voraussetzung ist zudem die Doppelspur Binningen Spiesshöfli. Die Inbetriebnahme des neuen Angebots ist ca. 2028 geplant.

10.3. Bus

In der Laufzeit des 10. GLA für die Jahre 2026 – 2029 werden die Änderungen bei der Bahn dazu führen, dass auch die anschliessenden Busangebote überprüft werden müssen. Folgende Abklärungen sind in diesem Zusammenhang vorgesehen:

- Busanschlüsse Laufental
 Mit dem 30'-Takt beim Fernverkehr ändert sich der Fahrplan im Laufental grundlegend. Die Anschliessenden Buslinien müssen überprüft und weiterentwickelt werden.
- Buskonzept Birsstadt Süd (Aesch Nord, Dornach Apfelsee, Reinach Kägen)
 In Zusammenhang mit dem 15'-Takt Basel–Aesch werden die Bahnknoten Dornach und Aesch aufgewertet. Gleichzeitig werden sich Arbeitsplatzgebiete dynamisch entwickeln. Das Busangebot der an diese Knoten führenden Buslinien soll deshalb grundlegend überprüft und hinblickend auf die Taktverdichtung bei der S-Bahn umgesetzt werden.
- Busanschlüsse Gelterkinden
 In Gelterkinden entsteht infolge der Einführung des zweiten Schnellzugs eine neue direkte Verbindung nach Aarau–Lenzburg–Zürich. Die Busanschlüsse sind in diesem Zusammenhang zu überprüfen und ggf. an die neue Verbindung anzupassen.
- 3. Etappe Mittleres Ergolzthal
 Mit dem 15'-Takt Basel–Liestal bei der S-Bahn soll die dritte Etappe Mittleres Ergolzthal umgesetzt werden. Dies ermöglicht eine gute Auslastung der neuen S-Bahn und sorgt für einen hohen Kundennutzen.

11. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Wird nach erfolgter Vernehmlassung ergänzt.

12. Anträge

12.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Der 9. Generelle Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022 – 2025 wird beschlossen.
2. Für das Finanzprogramm der Jahre 2022 – 2025 (siehe Kapitel 9.2) wird eine neue einmalige Ausgabe von 222'038'000 Franken bewilligt.
3. Ziffer 3 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

13. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Erläuterungen und weitere Beilagen

Landratsbeschluss

über den 9. Genereller Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022 – 2025

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der 9. Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022 – 2025 wird beschlossen.
2. Für das Finanzprogramm der Jahre 2022 – 2025 (siehe Kapitel 9.2) wird eine neue einmalige Ausgabe von 222'038'000 Franken bewilligt.
3. Ziffer 3 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

Abkürzungsverzeichnis

AAGL	AutoBus AG Liestal
AFP	Aufgaben- und Finanzplan
AG	Kanton Aargau
Angebotsdekret	Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr, SGS 483.1
ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, SR 745.16
B + R	Bike + Ride
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLT	Baselland Transport AG
BS	Kanton Basel-Stadt
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
EAP	EuroAirport
FABI	Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur
GLA	Genereller Leistungsauftrag
HVZ	Hauptverkehrszeiten
KDG	Kostendeckungsgrad
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, SGS 480
P + R	Park + Ride
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVZ	Randverkehrszeit
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SO	Kanton Solothurn
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TU	Transportunternehmen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung Angebot, Preis und Nachfrage (indexiert).....	6
Abbildung 2: Entwicklung Angebot nach Verkehrsmittel (indexiert)	7
Abbildung 3: Angebots-Zielkonzept der trinationalen S-Bahn Basel, Horizont mit Herzstück.....	14
Abbildung 4: Zielzustand Tramnetzinfrastruktur 2040 (Infrastruktur BL hervorgehoben).....	16
Abbildung 5: Zuteilung der Angebotssegmente	18
Abbildung 6: Gliederung der Betriebszeiten.....	18
Abbildung 7: Handlungsschwerpunkte.....	19
Abbildung 8: Angebotsoptimierung im Raum Pratteln.....	21
Abbildung 9: Weiterentwicklung mittleres Ergolztal.....	23
Abbildung 10: Buskonzept Birsstadt Nord	24
Abbildung 11: Bahnersatzkonzept WB	25
Abbildung 12: Linienführung E11 ab 2021	27
Abbildung 13: HVZ-Verlängerung Linie 64.....	28
Abbildung 14: Linienkonzept Metzerlen-Mariastein.....	28
Abbildung 15: Visualisierung Fahrzeug Tramlink.....	31
Abbildung 16: Elektrobuss Testfahrt.....	32
Abbildung 17: Entwicklung der Abgeltungen 2010 – 2025	33

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kapazität nach Fahrzeug	9
Tabelle 2: Übersicht neues Angebot Raum Pratteln	22
Tabelle 3: Übersicht neues Angebot mittleres Ergolzthal.....	23
Tabelle 4: Übersicht neues Angebot Birsstadt Nord	25
Tabelle 5: Übersicht neues Angebot Erneuerung Linie 19	26
Tabelle 6: Übersicht neues Angebot Linie E11	27
Tabelle 7: Übersicht neues Angebot Bachgraben–St. Johann.....	28
Tabelle 8: Übersicht neues Angebot Metzerlen–Mariastein	29
Tabelle 9: Übersicht neues Angebot Nachtnetz.....	30
Tabelle 10: Kostenübersicht Ersatzbeschaffung Tram.....	31
Tabelle 11: Kostenübersicht Ersatzbeschaffung Bus.....	32
Tabelle 12: Abgeltungen 2021 – 2025	34
Tabelle 13: Vergleich AFP 2020 – 2023 mit Finanzplan 9. GLA 2022 – 2025.....	35
Tabelle 14: Chancen und Risiken	36
Tabelle 15: Beschlossene Angebotsverbesserungen im Bereich S-Bahn.....	38

Anhang 1: Angebot 2021

Hauptangebot

Linie	Verlauf	Besteller	Angebot HVZ	Angebot NVZ	Angebot RVZ	Angebot Nacht	KDG	Ø Belegung*
S1	Basel–Stein–Frick Laufenburg	CH, BL, AG , BS	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	57 %	106
S3	Basel–Olten	CH, BL , BS, SO	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	60 %	144
S3	Basel–Laufen(–Porrentruy)	CH, BL , BS, SO, JU	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	56 %	133
S9	Sissach–Läufelfingen–Olten	CH, BL , SO	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	21 %	16
2	Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Eglisee	BL, BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
3	St. Louis Gare– Aeschenplatz–Birsfelden Hard	BL, BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
6	Allschwil Dorf Barfüsserplatz–Riehen Grenze	CH, BL, BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
10	Rodersdorf–Ettingen–Bahnhof SBB–Dornach	CH, BL , BS, SO	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	68 %	53
11	Aesch Dorf–Bahnhof SBB–St. Louis Grenze	CH, BL , BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	114 %	73
14	Dreirosenbrücke–Aeschenplatz–Pratteln Schlosstrasse	BL, BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
19	Liestal–Waldenburg	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	57 %	37
47	Bottmingen–Dreispietz–MuttENZ	CH, BL , BS	15'-Takt	15'-Takt	15'-Takt	-	49 %	13
60	Biel–Benken–Bottmingen–MuttENZ	CH, BL	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	-	51 %	14
64	Dornach–Therwil–Allschwil	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	49 %	14
70	Liestal–Reigoldswil	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	59 %	24
81	Basel–Augst–Liestal	BL , BS	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	70 %	26
94	Waldenburg–Balsthal	CH, BL , SO	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	32 %	10
100	Rheinfelden–Maisprach–Gelterkinden	CH, BL , AG	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	50 %	21
111	Laufen–Nunningen–Liestal	CH, BL, SO	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	44 %	22
115	Zwingen–Passwang–Balsthal	CH, BL, SO	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	55 %	26

* pro Kurs am stärksten Querschnitt

Grundangebot

Linie	Verlauf	Besteller	Angebot HVZ	Angebot NVZ	Angebot RVZ	Angebot Nacht	KDG	Ø Belegung*
33	Schiffflände–Wanderstrasse–Letten–Schönenbuch	CH, BL, BS	7.5'-Takt 15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
65	Arlenheim–Dornach–Pfeffingen	CH, BL , SO	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	-	33 %	9
68	Aesch–Ettingen–Hofstetten–Flüh	CH, BL , SO	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	40 %	9
69	Flüh–Metzerlen–Burg	CH, BL, SO	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	38 %	7
71	Liestal–Lauwil	CH, BL	30'-Takt	60'-Takt	Kein Angebot	-	29 %	11
72	Liestal–Lupsingen	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	45 %	16
73	Liestal–Nuglar–Büren	CH, BL, SO	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	37 %	13
75	Frenkendorf–Füllinsdorf	BL	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	-	52 %	7
83	Liestal–Arisdorf–Pratteln	CH, BL , AG	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	43 %	12
92	Hölstein–Bennwil–Oberdorf–Liedertwil	BL	60'-Takt	60'-Takt	Kein Angebot	-	7 %	4
93	Lausen–Ramlinsburg–Lampenberg	BL	60'-Takt	60'-Takt	Kein Angebot	-	12 %	3
101	Gelterkinder–Hemmi–Wegenstetten	CH, BL , AG	30'-Takt	60'-Takt	Kein Angebot	-	45 %	14
102	Gelterkinder–Kienberg	CH, BL , SO	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	36 %	16
103	Gelterkinder–Oltingen	CH, BL	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	44 %	16
104	Gelterkinder–Zeglingen	CH, BL	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	39 %	13
105	Gelterkinder–Sissach	BL	60'-Takt	60'-Takt	Kein Angebot	-	32 %	5
106	Sissach–Wintersingen	CH, BL	60'-Takt	60'-Takt	Kein Angebot	-	28 %	8
107	Sissach–Eptingen	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	52 %	23
108	Sissach–Wittinsburg	CH, BL	60'-Takt	60'-Takt	Kein Angebot	-	39 %	19
109	Häfelfingen–Wittinsburg	CH, BL	60'-Takt	Kein Angebot	Kein Angebot	-	39 %	4
112	Laufen–Roggenburg	CH, BL , SO, JU	20'/40'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	48 %	21
114	Laufen–Bärschwil	CH, BL, SO	20'/40'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	36 %	15
117	Grellingen–Nunningen	CH, BL, SO	30'-Takt	60'-Takt	Kein Angebot	-	21 %	7
118	Laufen–Liesberg	CH, BL	20'/40'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	32 %	10
119	Laufen–Dittingen–Blauen–Nenzlingen	CH, BL	30'-Takt	60'-Takt	Kein Angebot	-	26 %	7

* pro Kurs am stärksten Querschnitt

Ergänzungsangebot

Linie	Verlauf	Besteller	Angebot HVZ	Angebot NVZ	Angebot RVZ	Angebot Nacht	KDG	Ø Belegung*
E11	Reinach Süd-Denkmal	CH, BL , BS	7'5-Takt	Kein Angebot	Kein Angebot	-	79 %	14
17	Ettingen-Schiffände-Wiesenplatz	CH, BL , BS	7'5-Takt	Kein Angebot Sa 7.5'-Takt	Kein Angebot	-	81 %	44
34	Bottmingen-Schiffände-Riehen	BL, BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
37	Aeschenplatz-Dreispietz-Bottmingen	BL , BS	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	-	47 %	12
48	Bahnhof SBB-Bachgraben	BL, BS	15'-Takt	15'-Takt So kein Angebot	Kein Angebot	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
61	Oberwil-Kronenplatz-Allschwil	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	36 %	11
62	Dornach-Therwil-Biel-Benken	BL	15'-Takt	30'-Takt So kein Angebot	Kein Angebot	-	36 %	10
63	Dornach-Muttenz	BL	30'-Takt	30'-Takt So kein Angebot	Kein Angebot	-	22 %	7
76	Lausen, Furlen-Liestal, Bahnhof	BL	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	57 %	13
78	Lausen, Stutz-Liestal, Bahnhof-Frenkendorf, Friedhof	BL	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	47 %	9
80	Liestal-Fraumatt-Pratteln-Basel	CH, BL	30'-Takt	30'-Takt So nur Liestal - Frenkendorf	30'-Takt nur Liestal - Frenkendorf	-	75 %	20
82	Chästeli-Pratteln-Zentrum Grüssen	BL , Pratteln	25'-Takt/35'-Takt	25'-Takt/35'-Takt	Kein Angebot	-	25 %	3
110	Rümlingen-Bad Ramsach-Läufelfingen	BL , Häfelfingen, Läu-felfingen	Kein Angebot	4 Fahrten	Kein Angebot	-	36 %	Nicht bekannt
113	Laufen-Mariastein	BL , SO	Kein Angebot	So 4 Fahrten	Kein Angebot	-	44 %	Nicht bekannt
116	Grellingen-Seewen	BL, SO	30'-Takt	60'-Takt	Kein Angebot	-	29 %	6
TNW Nacht-Netz		AG, BL, BS, Gemeinden SO	Kein Angebot	Kein Angebot	Kein Angebot	60'-Takt	34 %	Nicht bekannt

* pro Kurs am stärksten Querschnitt