

Vorlage an den Landrat

10. Genereller Leistungsauftrag – ÖV-Programm 2026–2028
[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 Betriebsangebots und des Finanzprogramms für den öffentlichen Verkehr (ÖV) festgelegt und die erforderlichen Ausgaben gemäss Finanzhaushaltsgesetz bewilligt. Der GLA ist alle vier Jahre zu erneuern. Der aktuelle, [9. GLA](#) läuft Ende 2025 aus. Für die Jahre 2026 bis 2028 muss ein neuer GLA erarbeitet werden. Er dauert nur drei statt vier Jahre. Grund dafür ist die [Harmonisierung der Bestellperiode im Regionalen Personenverkehr \(RPV\)](#) durch das Bundesamt für Verkehr BAV.

• Einführung Bahnangebote

– IR56 Basel-Delémont-Biel

Mit Fertigstellung der Doppelspur Grellingen–Duggingen verkehrt der IC51 Basel–Biel um eine halbe Stunde versetzt. Ab Biel wird er bis Lausanne verlängert. Um in Basel die Anschlüsse zur vollen Stunde weiterhin sicherzustellen, wird der neue IR56 Basel–Delémont–Biel eingeführt, so dass sich zwischen Basel und Biel ein Halbstundentakt ergibt. Gleichzeitig verkehrt die S3 ab Basel nur noch bis Laufen. Der Abschnitt Laufen–Delémont entfällt.

– Halt des IR37 Basel-Liestal-Aarau-Zürich in Gelterkinden

Mit Fertigstellung des Vierspurausbaus Liestal und dem Einsatz von spurstarkem Rollmaterial wird der Halt des IR37 in Gelterkinden ermöglicht.

– S33 Basel-Liestal

Mit Fertigstellung des Wendegleises Liestal, der Entflechtung Muttenz sowie der Leistungssteigerung und Überbrückungsmassnahme Basel SBB kann die neue S33 Basel–Liestal eingeführt werden. Sie ergänzt die S3 zu einem Viertelstundentakt.

• Führung Tramlinie 17 via Margarethenverbindung

Mit Fertigstellung der Margarethenverbindung wird die Tramlinie 17 neu von Ettingen via Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof verkehren. Auf dem Abschnitt Bahnhof SBB–Badischer Bahnhof ersetzt sie die Tramlinie 1. Dadurch wird die stark befahrene Innenstadt um eine Linie entlastet. Die Reisezeit zwischen dem Leimental und dem Bahnhof SBB reduziert sich um rund fünf Minuten. Die neue Linienführung bildet den ersten Angebotsschritt zum S-Tram 17 im Leimental.

• Buskonzepte

– Buskonzept Laufental–Dorneckberg

Mit Einführung des IR56 Basel–Delémont–Biel ergeben sich neue Anschlussmöglichkeiten in Laufen. Zudem ändern die Abfahrtszeiten der S3 zwischen Basel und Laufen. Darauf müssen sämtliche Buslinien abgestimmt werden. Die Änderung wurde zum Anlass genommen, die Angebote konzeptionell zu überprüfen und die vorhandenen Defizite zu beheben.

– Buskonzept Birsstadt Süd

Die Änderungen beim Fahrplan der S3 im Laufental machen auch eine Überprüfung der Buslinien in der Birsstadt nötig. Hier wird die Erschliessungslücke in Therwil geschlossen, der Ortsbus Münchenstein durch den Kanton übernommen und die politische Forderung nach einer neuen Buslinie in Aesch Soleil umgesetzt. Darüber hinaus wird die Fahrplanstabilität der Linie 64 durch Trennung verbessert und das sich im Ausbau befindliche Gymnasium Oberwil wird besser an den ÖV angebunden.

– Fahrplankonzept Gelterkinden

Mit Einführung des IR37-Halt in Gelterkinden wurde der Fahrplan der Linien 100–104 überprüft. Die Angebote werden auf die neue Bahnverbindung abgestimmt. Der steigenden Nachfrage entsprechend werden gewisse Takt- und Angebotslücken geschlossen. Die Linie 101 wird nach Sissach verlängert. Böckten erhält dadurch ein deutlich besseres ÖV-Angebot.

– Optimierung Ortsbus Sissach

Die Verlängerung der Linie 101 nach Sissach ermöglicht es, die Linie 105 neu nach Thürnen

zu führen und das Angebot zum 30'-Takt zu verdichten, ohne dass ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Thürnen und Sissach erhalten dadurch ein deutlich besseres ÖV-Angebot zu Grenzkosten.

– **Buskonzept Basel West–Bachgraben**

Der ESP Bachgraben in Allschwil wird besser an die Bahnhöfe angebunden. Die Linie 48 verkehrt zwischen Bahnhof SBB und Bachgraben in den HVZ neu im 7,5-Minuten-Takt und neu auch sonntags im 20-Minuten-Takt. Die neue Linie 39 verbindet anstelle der Linien 21 und 64 das Bachgrabengebiet mit dem Bahnhof St. Johann und dem Badischen Bahnhof. Diese Linie dient als Tramvorlaufbetrieb und verkehrt in den HVZ im 7,5-Minuten-Takt, zu den NVZ im 15-Minuten-Takt. Eine Durchbindung mit der Linie 46 vom Badischen Bahnhof nach Muttenz wird angestrebt.

– **Buskonzept Basel Ost**

Mit dem Buskonzept Basel Ost werden die Entwicklungsschwerpunkte Wolf und Dreispitz besser angebunden. Neue Linienführungen und eine neue Linie 40 schaffen bessere Verbindungen und eine höhere Fahrplanstabilität. Die mit dem 9. GLA neu eingeführte Linie 46 entwickelt sich erfreulich und soll zur Ganztageslinie ausgebaut werden.

– **Schliessung von Angebots- und Taktlücken**

Linien, die nicht durch ein Angebotskonzept verändert werden, wurden hinsichtlich Nachfrage und Betriebszeiten ebenfalls überprüft. Um den Vorgaben des Angebotsdekrets zu entsprechen, ist die Schliessung von Angebotslücken im Rahmen des Fahrplanverfahrens vorgesehen. Betroffen sind insbesondere die Linien 106–108 im Raum Sissach.

• **Neues Rollmaterial**

– **Tramlinien der BVB**

Die von den Basler Verkehrsbetrieben eingesetzten 15 Schindler-Trams «Cornichons» wurden in den Jahren 1986 und 1987 beschafft. Nach 40 Jahren im Einsatz sollen die Fahrzeuge zusammen mit den über 50-jährigen Anhängewagen ersetzt werden. Die neuen Tramfahrzeuge werden rund 43 m lang sein. Sie werden voraussichtlich ab 2027 ausgeliefert und ab 2029 vollständig in Betrieb sein.

– **Beschaffung E-Busse**

Die Busse werden laufend erneuert: Pro Jahr ersetzen die Transportunternehmen durchschnittlich 16–18 Busse, die dem Kanton Basel-Landschaft angelastet werden. Zur Erreichung der Umstellungsziele (vgl. Kapitel 2.8) müssen ab 2026 alle neu beschafften Fahrzeuge über alternative Antriebsformen verfügen. Deren Betriebskosten fallen zwar gegenüber dem heutigen Dieselmotortrieb leicht tiefer aus, hingegen sind die Investitionskosten und somit die jährlichen Abschreibungen deutlich höher, was sich direkt auf die Abgeltungen auswirkt. Die jährliche Abschreibung eines Dieselmotors über 14 Jahre beträgt rund 30'000 Franken, während jene eines Elektrobusses mit rund 60'000 Franken zu Buche schlägt. Durch die Umstellung entstehen somit jährliche Mehrkosten von voraussichtlich 0,5 Mio. Franken pro Jahr. Über drei Jahre summiert sich dieser Betrag auf 3 Mio. Franken.

• **Finanzprogramm 2026–2028**

Die Jahreskosten des ÖV im Kanton Basel-Landschaft betragen zwischen 176,5 Mio. (2026) und 179,7 Mio. Franken (2028) exkl. der Kosten für die grenzüberschreitenden Linien der BVB. Die Höhe der ungedeckten Kosten liegt zwischen 75,2 Mio. (2026) und 75,5 Mio. Franken (2028), nach Abzug des Bundesbeitrags zwischen 23,1 Mio. und 23,4 Mio. Franken (=Abgeltungsbeitrag BL).

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht	5
2.1.	Finanzielle Auswirkungen	5
2.2.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	8
2.3.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	9
2.4.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	9
2.5.	Vorstösse des Landrats	9
3.	Anträge	12
3.1.	Beschluss	12
3.2.	Abschreibung von Vorstössen des Landrats	12
4.	Anhang	12

2. Bericht

Im beiliegenden Bericht «10. Genereller Leistungsauftrag – ÖV-Programm 2026–2028» sind die Ausgangslage, Ziel der Vorlage, Erläuterungen, Strategische Verankerung / Bezug zum Langfristplanung sowie die Rechtsgrundlagen enthalten.

2.1. Finanzielle Auswirkungen

Im 10. GLA sind zahlreiche Angebotsverbesserungen enthalten. Auslöser für die Angebotsanpassungen sind strategische, bauliche oder gesetzliche Sachzwänge:

- Einführung neuer IR56 im Laufental sowie geänderte Abfahrtszeiten an allen Bahnhöfen zwischen Basel und Laufen → Dies erfordert die Anpassung sämtlicher Fahrpläne der anschliessenden Buslinien (Buskonzept Laufental–Dorneckberg, Buskonzept Birsstadt Süd)
- Die Einführung des 15'-Takt Basel–Liestal bei der S-Bahn → Die Buslinien müssen darauf abgestimmt werden (Buskonzept Mittleres Ergolzthal – 3. Etappe)
- Einführung IR37-Halt in Gelterkinden mit Überprüfung der anschliessenden Buslinien (Fahrplankonzept Gelterkinden, Optimierung Ortsbus Sissach)
- Ablauf Übergangsfrist Angebotsdekret → Schliessung von Angebots- und Taktlücken

Im Rahmen der Konzepte wurden Massnahmen zur Entlastung des Staatshaushalts geprüft und es wird vorgeschlagen diese zu berücksichtigen (siehe Kapitel 5.6 im Bericht). Dadurch können Mehrkosten im Umfang von 9.12 Mio. Franken pro Jahr vermieden werden.

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

<i>siehe Beilage Bericht «10. GLA – ÖV-Programm 2026–2028», Kapitel 1.3</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:	2323	Kt:	36340000	Kontierungsobj.:	502434
				36340010		502583
Verbuchung	X	Erfolgsrechnung		Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				225'319'000		

Investitionsrechnung

Ja Nein

Erfolgsrechnung

Ja Nein

Im beiliegenden Bericht «10. GLA – ÖV-Programm 2026–2028», Kapitel 5.8 Finanzprogramm sind die Auswirkungen auf die Erfolgsrechnung erläutert

	9. GLA		10. GLA			
	Plan 2025 (vgl. 9. GLA)	Ist 2025 (vgl. Offerten 2025)	2026	2027	2028	Total
Angebote Status Quo	160'672'000	164'110'000	164'110'000	164'110'000	164'110'000	492'330'000
Neue Angebote	-	-	11'910'000	11'910'000	14'030'000	37'850'000
Einführung S33 Liestal - Basel	-	-	3'750'000	3'750'000	3'750'000	11'250'000
Buskonzept Laufental - Domeckberg	-	-	1'830'000	1'830'000	1'830'000	5'490'000
Buskonzept Birsstadt Süd 1. Etappe	-	-	3'050'000	3'050'000	3'050'000	9'150'000
Buskonzept Mittleres Ergolzthal 3. Etappe	-	-	240'000	240'000	240'000	720'000
Fahrplankonzept Gelterkinden	-	-	13'10'000	13'10'000	13'10'000	3'930'000
Optimierung Ortsbus Sissach	-	-	160'000	160'000	160'000	480'000
Buskonzept Basel West - Bachgraben	-	-	700'000	700'000	1'780'000	3'180'000
Buskonzept Basel Ost	-	-	370'000	370'000	1'410'000	2'150'000
Schliessung der Angebots- und Taktlücken	-	-	500'000	500'000	500'000	1'500'000
Erneuerung Rollmaterial	-	-	500'000	1'080'000	1'580'000	3'160'000
16- 18 E- Busse pro Jahr	-	-	500'000	1'000'000	1'500'000	3'000'000
23 neue BVB- Trams	-	-	-	80'000	80'000	160'000
Total Kosten	160'672'000	164'110'000	176'520'000	177'100'000	179'720'000	533'340'000
Erträge Angebot Status Quo (+ 1.2 % p. A.)	-82'000'000	-82'260'000	-83'250'000	-84'250'000	-85'265'000	-252'765'000
Ertragssteigerung durch neue Angebote (30 % der Kosten)	-	-	-3'575'000	-3'575'000	-4'210'000	-11'360'000
Tariffmassnahmen: 2026 + 3.0 %	-	-	-2'500'000	-2'500'000	-2'500'000	-7'500'000
Total Erträge	-82'000'000	-82'260'000	-89'325'000	-90'325'000	-91'975'000	-271'625'000
Total Abgeltungen (exkl. grenzüberschr. Linien BVB)	78'672'000	81'850'000	87'195'000	86'775'000	87'745'000	261'715'000
Abgeltung grenzüberschr. Linien BVB	11'103'000	11'103'000	11'103'000	11'103'000	11'103'000	33'309'000
Total Abgeltungen (inkl. grenzüberschr. Linien BVB)	89'775'000	92'953'000	98'298'000	97'878'000	98'848'000	295'024'000
Abgeltungen Bund (+0.5 % p. A.)	-17'950'000	-23'000'000	-23'115'000	-23'235'000	-23'355'000	-69'705'000
Abgeltungen BL	71'825'000	69'953'000	75'183'000	74'643'000	75'493'000	225'319'000
Differenz Abgeltungen im Vgl. zu Vorjahr, absolut			5'230'000	-540'000	850'000	
Differenz Abgeltungen im Vgl. zu Vorjahr, in %			7.48%	-0.72%	1.14%	

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

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

in Mio. Franken	9. GLA	10. GLA		
	2025	2026	2027	2028
AFP 2024–2027 (Veränderung ggü. Vorjahr)	64.730	70.530 (+5.8)	70.430 (-0.1)	70.430 (±0)
Finanzplan 10. GLA Basis = 2025 (Veränderung ggü. Vorjahr)	69.953	75.183 (+5.23)	74.643 (-0.54)	75.493 (+0.85)
Differenz 10. GLA zu AFP	+5.223	+4.653	+4.213	+5.063

Tabelle 1: Vergleich 10. GLA 2026–2028 mit AFP

Die Differenz zwischen AFP 2024–2027 und Finanzplan 9. GLA wurden in der Vorlage an den Landrat [2023/555 «Erhöhung Ausgabenbewilligung des 9. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022–2025»](#) dargelegt. Diese sind auf die Teuerung, Ertragsausfälle sowie auf die Umsetzung von zusätzlichen Angeboten zurückzuführen. Die Vorlage wurde vom Landrat an der Sitzung vom 11. Januar 2024 einstimmig beschlossen.

Der Finanzplan des 10. GLA beruht bereits auf den am 30. April 2024 eingereichten Erstofferten der Transportunternehmen. Deshalb wird der 10. GLA bereits auf die neuen Zahlen abgestellt, wodurch sich im Jahr 2025 tiefere Kosten ergeben, als in der Vorlage 2023/555 noch angenommen wurde (neu 69.953 Mio. Franken statt 71.825 Mio. Franken). Die Differenzen in den Jahren 2026–2028 zwischen GLA und AFP sind eine direkte Folge der Erhöhung der Ausgabenbewilligung des 9. GLA. Diese Differenzen werden im AFP 2025–2028 bereinigt. Der AFP 2025–2028 wird im Herbst 2024 an den Landrat überwiesen.

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	<p>Mobilität:</p> <p>Um die zunehmende Mobilität langfristig zu bewältigen, braucht es ein leistungsfähiges Verkehrsnetz mit qualitativ überzeugenden Schienen- und Strasseninfrastrukturen. Primär gilt es, die bereits existierenden Infrastrukturen voll auszuschöpfen, bevor neue gebaut werden. Neben einer effizienten Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen im Raum soll auch das Gesamtverkehrssystem helfen, das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden zu fördern und die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Der Gedanke der Grundversorgung ist nach wie vor zentral. Dennoch werden die Mobilitätsteilnehmenden künftig um eine höhere Beteiligung an den von ihnen verursachten Kosten nicht herumkommen.</p>
------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

Chancen	Gefahren
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 bei gut nachgefragten die Nachfrage sinkt. 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 Lärm- und Schadstoffemissionen ist geringer.	Von Verkehrsüberlastung ist auch der strassengebundene ÖV betroffen. Können die Buslinien ihre Anschlüsse nicht mehr gewährleisten, stellt der ÖV keine zuverlässige Alternative zum individuellen Strassenverkehr mehr dar. Dadurch verliert er seinen Vorteil, die Strassen vor Verkehrsüberlastung zu schützen.

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

15. Dezember 2025

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 (SGS 480) 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 Basel-Landschaft 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 überprüft und ggf. angepasst 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. Es ist vorgesehen, die Zielvereinbarungen für den Zeitraum des 10. GLA zu erneuern.

2.2. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung hinsichtlich der folgenden Prüfpunkte nicht vollumfänglich eingehalten sind:

- Aufgaben- und Finanzplan (§ 16 bis § 19 des Finanzhaushaltsgesetzes)
- Mittelfristiger Ausgleich (§ 4 des Finanzhaushaltsgesetzes)

Von den zur Bewilligung beantragten Ausgaben des vorliegenden Generellen Leistungsauftrags im öffentlichen Verkehr 2026 bis 2028 im Umfang von 225.319 Millionen Franken ist ein Anteil von rund 14 Millionen Franken im aktuellen Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2024–2027 nicht enthalten und somit nicht finanziert. Die zusätzlichen Mittel wurden von der BUD im Rahmen der Erarbeitung des AFP 2025–2028 beantragt. Der Beschluss des Regierungsrats ist noch ausstehend und erfolgt unter Berücksichtigung der Finanzstrategie.

2.3. **Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e](#) und [e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))**

Die Durchführung einer Regulierungsfolgeabschätzung betrifft die AAGL als mittleres Unternehmen. Bei den anderen im Kanton Basel-Landschaft tätigen Transportunternehmen handelt es sich um Grossunternehmen, für welche die Regulierungsfolgeabschätzungen nicht vorgenommen werden müssen.

Die Landratsvorlage stellt das ÖV-Angebot und die damit verbundene Beschäftigung der Angestellten der AAGL sicher. Werden durch den Landrat weniger Gelder gesprochen, so kann die AAGL die vorgeschlagenen Angebotsausbauten nicht umsetzen. Bei zusätzlichen Angebotsausbauten muss sie kurzfristig Personal eingestellt und das nötige Rollmaterial beschaffen. Dies kann je nach Verfügbarkeit (insbes. Fachkräfte, Rollmaterial, Abstellanlagen) eine grosse Herausforderung darstellen.

2.4. **Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens**

Wird nach der Vernehmlassung ergänzt.

2.5. **Vorstösse des Landrats**

Postulat [2017/311](#): «Buserschliessung von Aesch Nord»

Am 31. August 2017 reichte Jan Kirchmayr das Postulat 2017/311 «Buserschliessung von Aesch Nord» ein, welches vom Landrat am 11. Januar 2018 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Gemäss dem kantonalen Richtplan ist das westliche Gebiet von Aesch Nord als Arbeitsplatzgebiet von kantonalen Bedeutung ausgewiesen. Das Gebiet hat grosses Potenzial für eine zukünftige Entwicklung. Aktuell ist das Gebiet im Osten mit der Tramlinie 11 via Reinach nach Basel erschlossen. Das Tram erreicht den Bahnhof Basel SBB innerhalb einer halben Stunde. Mit dem motorisierten Individualverkehr ist das Gebiet dank der H18 gut erschlossen. In naher Zukunft auch mit dem geplanten und kurz vor der Realisierung stehenden Durchstich. Im Westen ist das Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen. Im Raumkonzept Birsstadt 2035 wird als Schwäche des Gebietes die ÖV-Erschliessung in die Tiefe genannt. 1 Im Teilgebiet „West“ von Aesch Nord besteht aktuell eine Erschliessungslücke, diese Lücke wird durch die verstärkte Nutzung in absehbarer Zeit erschliessungspflichtig werden (vgl. Angebotsdekret).

Aktuell steht in Aesch eine Mutation des kommunalen Richtplans an. Dabei soll eine Mischnutzung auf dem Areal ermöglicht werden. Dafür wäre auch eine Buserschliessung des Areals wünschenswert, welche Aesch Nord mit dem Bahnhof Aesch oder/und auch dem Bahnhof Dornach- Arlesheim verbindet, um somit einen Anschluss an das S-Bahnnetz zu garantieren. Somit wäre das Gebiet nicht nur mit der Tramlinie 11 (Haltestelle Arlesheimerstrasse) im Osten erschlossen, sondern bekäme eine zusätzliche Erschliessung (allenfalls im Westen) via die S-Bahn. In die Überlegungen könnten beispielsweise die Buslinien 62 und 68 einbezogen werden. Eine mögliche zukünftige Linienführung (Vorschlag der Gemeinde Aesch) ist im Anhang vorzufinden.

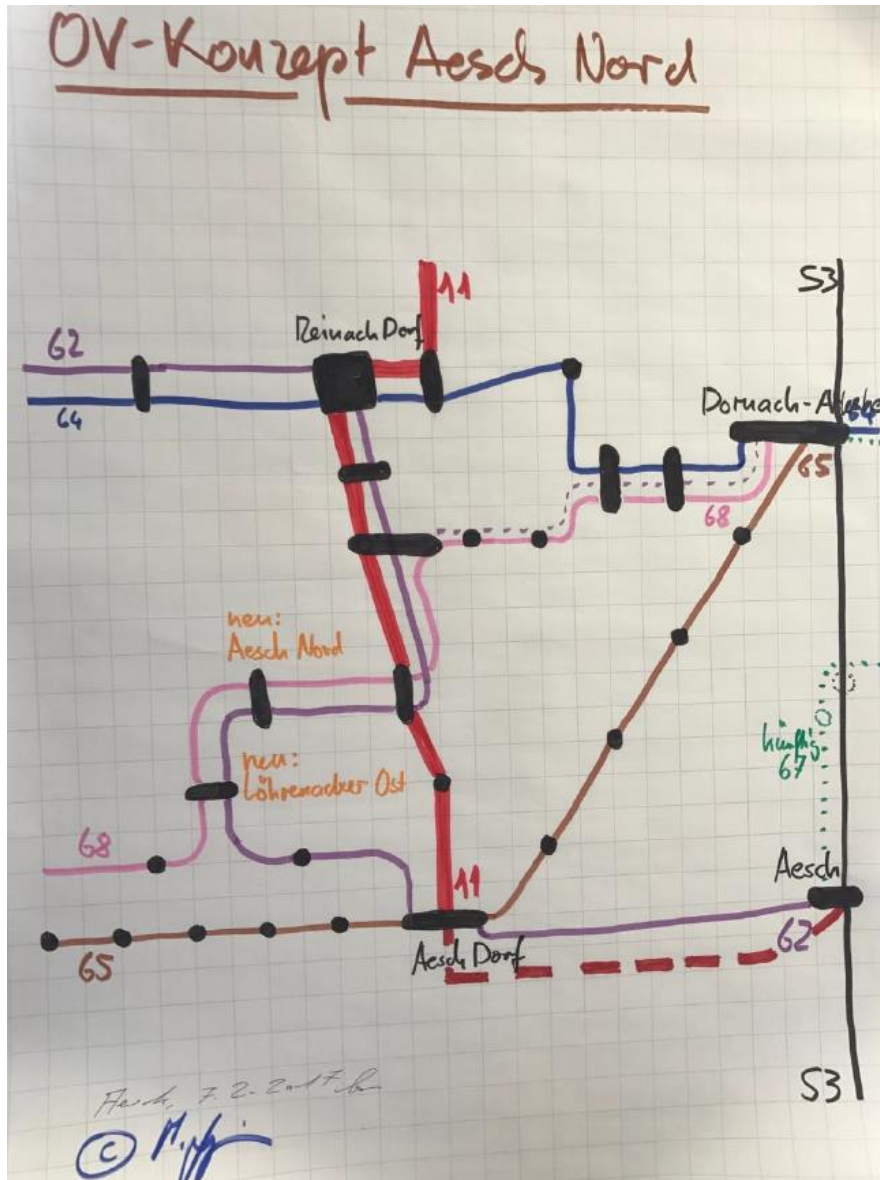
Ich bitte den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- **welche Gedanken sich der Regierungsrat über eine Erschliessung des Areals mittels einer Buslinie gemacht hat.**
- **ein Angebotskonzept zu erarbeiten, welches das Gebiet Aesch Nord (insbesondere den westlichen Teil) mit einer neuen oder bestehenden Buslinie umsteigefrei an den Bahnhof Aesch und/oder Dornach-Arlesheim anbindet. Bestehende Bushaltestellen (insbesondere die Schulstandorte und der Bahnhof Aesch) sollen dabei weiter bedient und gestärkt werden.**

- eine allfällige Verlängerung oder neue Buslinie im Dezember 2018 als Probetrieb einzuführen.

Allfällige infrastrukturelle Anpassungen und deren Kosten sind aufzuzeigen.

Anhang: mögliche Linienführung (Vorschlag Gemeinde Aesch)



Postulat [2022/256](#): «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70»

Am 5. Mai 2022 reichte Thomas Noack die Motion 2022/256 «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70» ein, welches vom Landrat am 12. Januar 2023 mit folgendem Wortlaut als Postulat überwiesen wurde:

2025 wird der 4-Spurausbau am Bahnhof Liestal abgeschlossen sein. Mit der Fertigstellung des Wendegleises wird auch ein wichtiger Ausbau des Angebots möglich. Ab Liestal wird auf diesen Zeitpunkt der Viertelstundentakt auf der S-Bahn nach Basel eingeführt.

Angekündigt ist auf diesen Zeitpunkt auch eine Verdichtung des Takts auf einen Viertelstundentakt im Stadtbusnetz Frenkendorf - Füllinsdorf - Liestal - Lausen auf den Linien 76 und 78.

Bereits per Ende 2022 wird die Waldenburgerbahn im Viertelstundentakt verkehren, gemäss der kürzlich vom Landrat überwiesenen Motion.

Zusammen mit der ausgebauten Waldenburgerbahn, dem regionalen Busnetz und dem Angebot von Park&Ride Parkplätzen für den MIV und zusätzlichen Veloparkplätzen am Bahnhof sind damit die Voraussetzungen für eine regionale Mobilitätsdrehscheibe weitgehend geschaffen.

Die Linie 70 von Liestal über Bubendorf - Ziefen nach Reigoldswil ist eine der am besten frequentierten Buslinien des Kantons. Mit dem Ausbau der Bachem in Bubendorf wird die Bedeutung dieser Verbindung noch weiter steigen. Im Jahr 2019 hat der Landrat aufgrund eines Postulats der SP

und einer Petition aus den Gemeinden der Region bereits eine Optimierung der Busverbindungen der Linien 70 und 71 beschlossen. Der Grundtakt der Linie 70 besteht heute aus einem 30'-Takt. Die Linie 71 verkehrt in einem 60'-Takt. Die lange Wendezeit der Linie 71 am Bahnhof in Liestal wird für eine zusätzliche Fahrt zum Ortsende von Bubendorf und zurück als Linie 70 verwendet. Damit besteht für Bubendorf bereits ein recht gutes Angebot. Da aber die Zwischenkurse der Linie 70 am Ortsende von Bubendorf umkehren und die Linie 71 über Arboldswil verkehrt ist die Gemeinde Ziefen wesentlich schlechter bedient.

Für die Weiterentwicklung des hinteren Frenkentals ist jedoch ein durchgehender Viertelstundentakt der Linie 70 über Bubendorf - Ziefen nach Reigoldswil ab dem Fahrplanwechsel 2025 wichtig. Mit diesem Angebot werden die attraktiven Wohn- und Arbeitsgebiete besser an das Bahnangebot der Mobilitätsdrehscheibe Liestal angeschlossen.

Der Viertelstundentakt auf der Buslinie ist auch deshalb wichtig, weil die Fernverkehrszüge nach Zürich und ins Mittelland nicht symmetrisch in Liestal ankommen und abfahren. Mit einem Halbstundentakt kann das Angebot nicht auf die Bahnverbindungen in alle Richtungen abgestimmt werden. Hingegen ermöglicht ein symmetrischer Viertelstundentakt, die Umsteigezeit in alle Richtungen auf unter 15 Minuten zu verkürzen.

Nicht zu vernachlässigen ist zudem der Aspekt, dass es sich beim Strassennetz-Abschnitt zwischen Bad Bubendorf und Liestal um eine sehr stark belastete Kantonsstrasse handelt. An einem Werktag verkehren dort rund 20'000 Autos. Es besteht deshalb die Notwendigkeit, die Flächeneffizienz zu erhöhen. Eine Taktverdichtung der Buslinie 70 könnte hierzu ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten.

Gestützt auf die vorstehenden Darlegungen beauftragen wir den Regierungsrat, mit der Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn in Liestal im Jahr 2025 auch einen durchgehenden Viertelstundentakt auf der Line 70 einzuführen.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Der 10. Generelle Leistungsauftrag – ÖV-Programm 2026–2028 wird beschlossen
2. Mit dem Generellen Leistungsauftrag sind festgelegt:
 - a. das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel mit Zuordnung der einzelnen Linien zum Haupt-, Ergänzungs- und Grundangebot (siehe Kapitel 3.2 im Bericht)
 - b. die Tarifpolitik (siehe Kapitel 2.6 im Bericht)
 - c. die Weiterführung des bisherigen Angebots (siehe Anhang des Berichts) und die Änderungen (siehe Kapitel 4.1–4.13 im Bericht)
 - d. die Erneuerung des Rollmaterials (siehe Kapitel 4.14 im Bericht)
3. Für das Finanzprogramm der Jahre 2026–2028 (siehe Kapitel 5.8 im Bericht) wird eine neue, einmalige Ausgabe von 225'319'000 Franken bewilligt.
4. Ziffer 3 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

3.2. Abschreibung von Vorstössen des Landrats

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung folgender Vorstösse mit entsprechender Begründung im Bericht:

1. Postulat 2017/311 «Buserschliessung von Aesch Nord»
2. Postulat 2022/256: «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70»

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin:

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- 10. Genereller Leistungsauftrag – ÖV-Programm 2026–2028 (Vernehmlassungsentwurf)

Landratsbeschluss

über die Erteilung des 10. Generellen Leistungsauftrags – ÖV-Programm 2026–2028

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der 10. Generelle Leistungsauftrag – ÖV-Programm 2026–2028 wird beschlossen
2. Mit dem Generellen Leistungsauftrag sind festgelegt:
 - a. das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel mit Zuordnung der einzelnen Linien zum Haupt-, Ergänzungs- und Grundangebot (siehe Kapitel 3.2 im Bericht)
 - b. die Tarifpolitik (siehe Kapitel 2.6 im Bericht)
 - c. die Weiterführung des bisherigen Angebots (siehe Anhang des Berichts) und die Änderungen (siehe Kapitel 4.1–4.13 im Bericht)
 - d. die Erneuerung des Rollmaterials (siehe Kapitel 4.14 im Bericht)
3. Für das Finanzprogramm der Jahre 2026–2028 (siehe Kapitel 5.8 im Bericht) wird eine neue einmalige Ausgabe von 225'319'000 Franken bewilligt.
4. Ziffer 3 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.
5. Das Postulat 2017/311 «Buserschliessung von Aesch Nord» wird abgeschrieben.
6. Das Postulat 2022/256: «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70» wird abgeschrieben.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: