

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

### **betreffend Revision Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)**

2020/154

vom 16. September 2020

#### **1. Ausgangslage**

Das aus dem Jahr 1990 stammende und letztmals im Jahr 1998 überarbeitete Angebotsdekret soll totalrevidiert werden. Dies hat der Landrat mit der Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags (GLA) im Bereich des öffentlichen Verkehrs (öV) an seiner Sitzung vom 23. März 2016 einstimmig beschlossen.

Das revidierte Angebotsdekret wird den heutigen Gegebenheiten angepasst. Nachstehend sind die wichtigsten Änderungen aufgeführt:

**Zusätzlicher Angebotsbereich:** Neben dem Haupt- und dem Grundangebot wird der neue Angebotsbereich «Ergänzungsangebot» geschaffen. Während das Hauptangebot das Rückgrat des öV-Netzes bildet, sichert das Grundangebot die öV-Erschliessung für jede Ortschaft. Die Schaffung des zusätzlichen Bereichs gibt Angeboten, die innerhalb eines Siedlungsgebiets Quartiere oder Arbeitsplatzgebiete erschliessen, eine Grundlage.

**Angepasste Betriebszeiten:** Die Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs umfassen heute meist einen längeren Zeitraum, als dies das bisher gültige Angebotsdekret vorsah. Die Betriebszeiten werden deshalb den heutigen Gegebenheiten angepasst. Das seit 2008 bestehende Nachtangebot erhält damit eine rechtliche Grundlage.

**Aktualisierte Erschliessungskriterien:** Zur Beurteilung, ob ein Gebiet durch den öffentlichen Verkehr als erschlossen gilt, haben sich fixe Radien als alleiniges Kriterium als ungenügend erwiesen. Die Bereitschaft, den Weg zu einer Haltestelle auf sich zu nehmen, hängt auch von der Takt-dichte ab. Aus diesem Grund wird die Erschliessungswirkung einer Haltestelle neu zusätzlich in Abhängigkeit des Taktangebots beurteilt.

**Möglichkeit für Probetriebe:** Gemeinden erhalten die Möglichkeit, mit kantonaler Unterstützung neue Angebote als Probetriebe einzuführen. Bei Erreichen der Wirtschaftlichkeitsziele wird das Angebot in den nächsten GLA überführt und vollumfänglich vom Kanton bestellt. Damit können auch Gebiete, für die (noch) keine Erschliessungspflicht besteht, einfacher an den öV angebunden werden.

Neben den inhaltlichen Änderungen wurde auch die Struktur des Dekrets überarbeitet, die Terminologie den aktuellen Gegebenheiten angepasst und veraltete Bestimmungen wurden aufgehoben, beispielsweise zu räumlichen Erschliessungskriterien oder Betriebsgestaltungsrichtlinien.

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

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 23. April, 7. Mai, 4. und 18. Juni, 20. August und 3. September 2020 in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber, Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD sowie den Vertretungen der Abteilung Öffentlicher Verkehr – Eva Juhasz, Leiterin, Daniel Schoop, stv. Leiter (nur 20. August 2020), Dominic Wyler, Verkehrsplaner (nur 18. Juni 2020) und Thomas Hohl, Verkehrsplaner – beraten.

An der Sitzung vom 4. Juni 2020 fand eine Anhörung der Gemeinde Aesch statt, vertreten durch Marianne Hollinger, Gemeindepräsidentin, und Roman Cueni, Gemeindeverwalter. Als weiterer Vertreter der BUD war Martin Kolb, Leiter Amt für Raumplanung, anwesend.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Die Kommission verlangte in Abweichung zur Landratsvorlage und zur besseren Übersicht eine Synopse, in welcher die Inhalte des revidierten Dekrets den entsprechenden Inhalten des bisherigen Dekrets gegenübergestellt wurden. Diese «alternative» Darstellung der Synopse ist als Beilage zum Kommissionsbericht zu finden.

#### *2.3.1 Diskussion grundsätzlicher Fragen*

Die Kommission begrüsst die Stossrichtung des Angebotsdekrets im Grundsatz. Neben Einzelfragen wurden die Themen Radien und die Erschliessung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung eingehend diskutiert.

##### *– Einzelfragen*

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob die Betriebszeiten insbesondere in der Nacht, mit Basel-Stadt abgestimmt worden seien. Die Ausdehnung des Angebots am Abend sei aufgrund der Nachfrage erfolgt, führte die Verwaltung aus, dies stehe in Einklang mit der Stossrichtung von Basel-Stadt.

Gefragt wurde weiter nach Möglichkeiten, einen Winter- und Sommerfahrplan einzuführen, da die Auslastung des Angebots saison- und wetterabhängig sei. Zudem bestehe insbesondere im Nahbereich eine grosse Konkurrenz durch E-Bikes. Die Verwaltung erläuterte, dass der öV grundsätzlich auf die Nachfragespitze ausgerichtet sei, was ihn auch teuer mache. In den Spitzenzeiten bestehe der grösste Bedarf an Infrastruktur und Personal. Weiter sei nicht klar, welche Monate wirklich kalt seien und was als schönes Wetter gelte. Wie das Coronavirus gezeigt habe, sei eine Umstellung der Fahrpläne sehr aufwändig und werde nur für die Schulferien vorgenommen. Die monatlichen Passagierzahlen würden nicht so stark schwanken, dass eine saisonale Fahrplananpassung nötig wäre. Die Transportunternehmen würden den Einsatz der Fahrzeuge anpassen und im Sommer oder in den Abendstunden beispielsweise kleinere Fahrzeuge einsetzen. Der öV müsse flexibler werden, hielt ein Kommissionsmitglied fest. Dazu äusserte die Verwaltung, die Fixkosten (Personal, Infrastruktur) seien gegeben. Mit den Transportunternehmen werde eruiert, ob andere Angebotsformen möglich seien. Das Angebot solle zudem verlässlich sein.

##### *– Radien*

Zu Diskussionen führte die Anpassung der Erschliessungsradien im Angebotsdekret. Die Verwaltung erläuterte, eine Erschliessungspflicht bestehe für Ortschaften und für überbaute Gebiete von mindestens sechs Hektaren und durchschnittlich mindestens 100 Einwohnern und/oder Arbeitsplätzen (§ Abs. 1 Angebotsdekret). Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, wie die Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze gemessen würde und ob alternative Methoden geprüft worden seien. Die BUD erklärte, es seien verschiedene Berechnungsarten geprüft worden. Bei kleineren Gebie-

ten oder einer geringeren Einwohnerzahl müssten viele Gebiete durch eine zusätzliche Linie erschlossen werden, die niemals eine genügende Auslastung erreichen würde. Mit dem gewählten Kriterium werde sichergestellt, dass eine öV-Linie über genügend Potenzial verfüge. Auf Nachfrage hin zeigte die Verwaltung auf, wie die Radien in anderen Kantonen gehandhabt werden. Der Kanton Basel-Landschaft befinde sich mit den neuen Radien in einem Mittelfeld. Bei den Bus- und Tramhaltestellen liegen die Radien zwischen 250 – 750 Metern, bei Bahnlinien zwischen 600 – 1'000 Metern.

Fusswegdistanzen würden nur im Einzelfall, bei gewissen topografischen Gegebenheiten, berücksichtigt, hielt ein Kommissionsmitglied fest. Es gebe eine Normierung der Fusswegdistanzen, womit unterschiedliche Gehgeschwindigkeiten weniger eine Rolle spielen sollten. Die Verwaltung führte aus, zu berücksichtigende topografische Elemente seien beispielsweise steile Steigungen oder trennende Elemente wie eine Bahnlinie. Die übrigen Kantone verwendeten als Messgrösse ebenfalls Radien und würden im Einzelfall topografische Hindernisse berücksichtigen. Der Vorteil von Radien sei die leichtere Überprüfbarkeit, während bei Fusswegdistanzen oft über die Zumutbarkeit von Wegen diskutiert werde. Weiter könnten die Anzahl Arbeitsplätze und Einwohner hektarenscharf eruiert werden. Bei Firmen sei oft eine Adresse für die Messung der Fusswegdistanzen massgebend, obwohl sie über mehrere, anderswo liegende Standorte mit Arbeitsplätzen verfüge.

Auf Nachfrage hin zeigte die Verwaltung an mehreren Beispielen auf, wie sich die Anpassung der Radien auswirken: In Therwil nehme die Erschliessungswirkung der Buslinie 64 im Westen von Therwil zu, während die Erschliessungswirkung der Buslinie 62 abnehme. In Pratteln würden neu Gebiete im Süd-Westen durch die Tramlinie 14 erschlossen. In Binningen nähme die Erschliessungswirkung des Hauptangebots (Linien 10 und 34) zu, während die Wirkung des Ergänzungsangebots (Linie 61) abnehme. Ein Teil der Kommission äusserte, es gebe keine Lösung, die allen Ansprüchen gerecht würde. Das Dekret müsse alles abdecken, sowohl die Agglomeration als auch den ländlichen Raum.

Während kleinere Radien zu mehr Haltestellen führen würden, so ein Kommissionsmitglied, führten grössere Radien zu weniger Haltestellen und einer schnelleren Verbindung. Damit wären zudem die Ecken gewisser Gebiete erschlossen. Die BUD erläuterte, massgebend für die Haltestellenabstände seien das Potenzial oder historische Gegebenheiten, nicht die Radien. Der Radius werde für solche Linien kleiner, die im 30-Minuten-Takt oder seltener verkehren und meist eine Ortschaft erschliessen müssen. Es werde nicht mehr Haltestellen geben. Zu viele Haltestellen seien nicht sinnvoll. Die Reisezeit werde bei der Haltestellenanordnung im Auge behalten. In der Praxis habe sich gezeigt, dass nicht nur die Reisegeschwindigkeit ein Kriterium sei, sondern auch der Takt, mit welchem ein Verkehrsmittel verkehrt. Ein dichterer Takt führe zu einer erhöhten Bereitschaft, einen längeren Weg auf sich zu nehmen, um das entsprechende Verkehrsangebot zu nutzen.

– *Erschliessung von Aesch Nord*

Mit der Anpassung der Radien falle die Erschliessungspflicht für gewisse Gebiete weg, monierte ein Teil der Kommission. Als Beispiel wurde Aesch Nord genannt, in dessen Perimeter viele Planungen angedacht seien. Die Gemeinde rechne mit einer Buserschliessung, die durch den Kanton finanziert werde. Die BUD erklärte, durch die Änderung des Radius würden Gebiete im Norden von Aesch durch die Tramlinie 11 erschlossen. Damit bestehe keine Erschliessungslücke mehr. Die häufiger fahrende Tramlinie werde attraktiver sein als ein Ortsbus, auch wenn die Fahrgäste einen längeren Weg zur Haltestelle zurücklegen müssten.

In einem Schreiben an die Bau- und Planungskommission hielt die Gemeinde Aesch fest, dass die Abschaffung der kantonalen Erschliessungspflicht in Wohn- und Arbeitsgebieten das Aus für die Entwicklung in Aesch Nord bedeuten würde. Der öV in einem übergeordneten Interesse sei Aufgabe des Kantons und nicht der Gemeinden; diese hätten bei solchen Entwicklungen bereits sonstige Mehrkosten zu tragen. Ein Probetrieb könne nicht nur von den Gemeinden finanziert wer-

den. Zu dem von der Gemeinde erarbeiteten Gesamtkonzept zu Aesch Nord habe der Kanton festgehalten, es brauche eine bessere öV-Erschliessung.

Im Rahmen einer Anhörung erklärten die Gemeindevertreter, Aesch Nord solle entwickelt und eine Mischnutzung realisiert werden. Da es zu lange dauere, bis die Vorgaben im Richtplan angepasst seien, müsse eine Anpassung im Angebotsdekret erfolgen. Es brauche Planungssicherheit für die Investoren; diese könne man nicht warten lassen. Es brauche eine pragmatische Lösung. Eine Möglichkeit bestünde darin, eine generelle Erschliessungspflicht für Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung ins Dekret aufzunehmen. Möglich wäre auch ein Passus, dass Gebiete von kantonaler Bedeutung mindestens zu 75 % der Fläche durch den Kanton mit dem öV gut zu erschliessen seien. Dies würde das Problem der Erschliessung von Aesch Nord lösen. Solange im GLA kein Erschliessungsangebot enthalten sei, könne der Quartierplan nicht realisiert werden. Eine attraktive Erschliessung sei auch ein Teil der Wirtschaftsförderung. Die Aussage, es könne nicht gebaut werden, weil der öV fehle, sei problematisch.

Die Verwaltung erklärte, bei Aesch Nord handle es sich um ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung. Im kantonalen Richtplan sei festgehalten, dass solche Gebiete zu Mischzonen umgezont werden dürften. Umnutzungen von brachliegenden/unternutzten (Teilen von) Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung zu Gebieten mit Mischnutzung (Wohnen/Arbeitsnutzungen) können in Gebieten mit guter öV-Erschliessungsqualität vom Regierungsrat im Rahmen von Quartierplanungen genehmigt werden. Die Voraussetzung dafür sei, dass solche Mischzonen eine gute öV-Erschliessungsqualität aufweisen. Gemäss einer Berechnungsmethode des Bundes müssen diese Gebiete eine öV-Güteklasse B aufweisen. Bei Aesch Nord ist die Güteklasse B des öV in einem Umkreis von 500 Metern rund um die Tramlinie 11 gegeben. Für die weiter entfernt liegende Mischzone müsste aber eine neue Buslinie realisiert werden, die häufiger als alle 10 Minuten fährt, um eine gute öV-Erschliessung erreichen zu können. Auf diese Erschliessungsgüte habe das neue Angebotsdekret keinen Einfluss. Deshalb sei es nicht zielführend, im Angebotsdekret etwas aufzunehmen, was den vom Bund genehmigten Richtplan übersteuere. Eine Änderung müsste im Richtplan vorgenommen werden.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass mit dem alten Angebotsdekret und dem 350-Meter-Radius rund um die Linie 11 weiterhin eine Erschliessungspflicht des Kantons bestünde. Die Gemeinde habe vor dem Hintergrund des geltenden Angebotsdekrets mit dem Interessenten verhandelt und sei davon ausgegangen, dass der Kanton die Erschliessung übernehme. Nun bestehe gemäss dem neuen Dekret keine Erschliessungslücke mehr. Die geplante Mischnutzung liege in einem Teil von Aesch Nord, der nicht über die öV-Güteklasse B verfüge. Es handle sich um eine Huhn-Ei-Frage, was zuerst entstehen müsse, ob die Verkehrsinfrastruktur oder die Arbeitsplätze und das Wohnen. Es gebe Beispiele ausserhalb der Schweiz, wo die Verkehrsinfrastruktur zuerst bereitgestellt werde. Auch der zukünftigen Mobilität müsse Rechnung getragen werden; insbesondere dürften Velowege nicht ausser Acht gelassen werden. Die Frage sei, ob bereits von Anfang an ein 10-Minuten-Takt bestehen müsse; zahlreiche andere Quartiere würden im Halbstundentakt erschlossen. Eine gute Erschliessung bedeute einen dichteren Takt, wurde dem entgegengehalten.

Aus der Kommission wurde vorgeschlagen, die Gemeinde solle einen Infrastrukturbeitrag von den Investoren einfordern, womit ein Probetrieb finanziert werden könnte. Es werde ein Beitrag eingefordert, jedoch sei dieser für die Finanzierung von Infrastrukturen vorgesehen, deren Bereitstellung Aufgabe der Gemeinde sei, wie Sportplatz, Kindergarten, etc. Da es sich um ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung handle, sei die öV-Erschliessung Kantonsaufgabe, äusserten die Gemeindevertreter.

Die Kommission liess verschiedene Lösungsvorschläge von der Verwaltung beurteilen. Der erste Vorschlag, die Mitfinanzierung eines Probetriebs durch Kanton und Gemeinde, wäre gemäss Verwaltung nach neuem Angebotsdekret möglich. Die Höhe der Kantonsbeteiligung wäre zu hinterfragen, und die Güteklasse würde sich nur ändern, wenn die öV-Erschliessung mit einem Bus mindestens einen 7,5-Minuten-Takt aufweist. Die Variante könne weiterverfolgt werden, jedoch

ohne Präjudiz für den Kanton. Die zweite Möglichkeit, eine kantonale Vorleistung bei der öV-Erschliessung, stehe im Widerspruch zum neuen Angebotsdekret, weil ein Probebetrieb zu 100 % finanziert werde. Zudem gebe es keinen Grund, weshalb der Kanton die Erschliessung vollständig finanzieren solle, da es sich um eine Wohnnutzung handle. Bei der dritten Möglichkeit, der Klassierung des 11er-Trams als Bahn, bestehe das Risiko, dass die Ansprechbarkeit der öV-Angebots deutlich besser dargestellt werde, als sie wahrgenommen wird. Die Reisegeschwindigkeit des Tram 11 sei deutlich tiefer als die einer S-Bahn. Bei der vierten Variante, der Einführung eines Expresstrams, sei die Machbarkeit und Bewertung durch den Bund offen. Zudem gebe es eine parallele S-Bahn, die Haltepolitik sei unklar und die Nachfrage für ein ganztägiges Angebot sei zu gering, dies alles bei hohen Kosten. Wie bei Variante 3 wären 85 % von Aesch Nord erschlossen, jedoch ohne Südwestecke. Die fünfte Variante, die Änderung der Anforderung der öV-Erschliessung bei Entwicklungsgebieten und Mischnutzungen, werde als raumplanerisch und verkehrsplanerisch fraglich beurteilt. Der entsprechende Planungsgrundsatz sei für Aesch Nord irrelevant. Als sechste Möglichkeit wurde die Entwicklung unter den heutigen Voraussetzungen genannt. Dazu hielt die BUD fest, die Umnutzung sei akzeptiert. Das Ganze entspreche dem Verdichtungsauftrag des Bundes und sei raum- und verkehrsplanerisch sinnvoll. Der Ansatz könne weiterverfolgt werden; allenfalls sei eine Anpassung des kommunalen Entwicklungskonzepts erforderlich. Es gebe nur die Möglichkeit, entweder einen Probebetrieb einzuführen oder das kommunale Entwicklungskonzept anzupassen, hielt die BUD als Fazit fest. Auch eine neue Buslinie im 30-Minuten-Takt würde die Erschliessungsgüte von Aesch Nord nicht verbessern und damit auch keine weitergehenden Nutzungen ermöglichen. Ein Bus müsste häufiger als in einem 10-Minuten-Takt verkehren. Jedoch könnte eine solche Buslinie nicht wirtschaftlich betrieben werden, da aufgrund des parallel fahrenden Trams Nr. 11 das Fahrgastpotenzial nicht vorhanden wäre.

Die Kommission äusserte, die Entwicklung solle nicht verhindert werden. Die beiden Hauptakteure – Kanton und Gemeinde – müssten das Gespräch suchen, was auch bereits erfolgt sei. Es gebe nur die Möglichkeit, das Problem gemeinsam zu lösen. Die Verwaltung betonte, dass das Angebotsdekret nicht der richtige Ort für die Lösung des Problems sei, da es sich um eine raumplanerische Frage handle. Der Kanton habe ein Interesse an einer Entwicklung und sei gesprächsbereit gegenüber der Gemeinde. Jedoch gebe es keine schnellen Lösungen. Das Angebotsdekret sollte nicht wegen Aesch Nord blockiert werden.

Die Kommission diskutierte über den Umgang mit Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung. Diese müssten speziell behandelt und auch im Angebotsdekret erwähnt werden, äusserte ein Teil der Kommission. Eine Mischnutzung sei kaum möglich, ausser wenn die Gemeinde den öV selber finanziere, was in der Regel ihre finanziellen Möglichkeiten übersteige. Solange die Anforderung betreffend öV-Güteklasse B nicht erfüllt sei, könne das Amt für Raumplanung keinen Quartierplan bewilligen. Die Verwaltung verwies darauf, dass Mischnutzungen nicht für jedes Arbeitsplatzgebiet möglich sein sollten, sondern nur, wenn die im Richtplan festgeschriebenen Voraussetzungen erfüllt seien.

### 2.3.2 Detailberatung des Dekrets

#### – Antrag zu § 4

Die Kommission diskutierte über den folgenden Antrag für einen neuen Absatz 4 in § 4:

*Betrifft der Probebetrieb ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung oder ein Entwicklungsgebiet, so beteiligt sich der Kanton zu 75 % an den Kosten.*

Der Antrag wurde damit begründet, dass die Arbeitsgebiete die für eine Umwidmung in Entwicklungsgebiete im Richtplan geforderte öV-Erschliessungsgüte nicht erfüllen würden. Um Entwicklungen zu ermöglichen, brauche es einen finanziellen Anstoss. Es handle sich um eine Präzisierung zu § 4 Absatz 3. Es sende das richtige Signal aus, dass Entwicklungen unterstützt würden.

Die Verwaltung erachtete es als fraglich, ob eine Festschreibung von 75 % zweckmässig sei. Im Richtplan sei nicht vorgeschrieben, welche öV-Erschliessung Arbeitsgebiete von kantonaler Be-



deutung aufweisen müssten. Vorgeschrieben sei, dass ein Entwicklungsgebiet nur dort ausgeschieden werden könne, wo eine gute ÖV-Erschliessung vorhanden sei. Ein Probetrieb in einem Entwicklungsgebiet würde mit hoher Wahrscheinlichkeit ein anderes öV-Angebot konkurrenzieren und sei nicht das richtige Mittel, um ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung in ein Entwicklungsgebiet umzuwidmen. Es müssten bereits etablierte öV-Angebote vorhanden sein, was bei einem Probetrieb nicht der Fall sei. Der Antrag würde zudem zu einer Ungleichbehandlung verschiedener Nutzungen führen, weil für Arbeiten eine Mitfinanzierung von 75 % bestehe, nicht jedoch für Wohnen. Weiter stelle sich eine Abgrenzungsfrage, weil die meisten Linien nicht nur Arbeitsgebiete alleine erschliessen würden. Zudem sei es ein Problem, dass der Kanton den grösseren Anteil finanziere, obwohl bei einem Probetrieb die Gemeinden und nicht der Kanton im Lead seien.

Ein Kommissionsmitglied äusserte die Befürchtung, der Kanton könnte gezwungen sein, sich an unsinnigen Projekten zu beteiligen. Solche würde es nicht geben, wurde erwidert, denn ansonsten müsste die Gemeinde das Angebot nach Beendigung des Probetriebs selber finanzieren. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass mit dem Antrag Gemeinden einen Probetrieb zu 25 % finanzieren müssten. Eine offene Formulierung erscheine sinnvoller. Damit die Zahl nicht zu fix sei, könne «mindestens zu 75 %» ergänzt werden, wurde vorgeschlagen. Die Verwaltung hielt fest, nicht alle Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung würden sich für eine Mischnutzung eignen. Eine differenzierte Betrachtung sei notwendig. Es werde nur derjenige Teil eines Gebiets umgewidmet, der sich dafür eigne. Die Gemeinde solle bei Probetrieben im Lead sein, weil sie im Unterschied zum Kanton auch die Möglichkeit habe, mit Investoren Vereinbarungen zu treffen. Bewährt sich ein Probetrieb, werde abgeklärt, ob dieser in den GLA aufgenommen werden könne. Die Verwaltung sprach sich gegen den Antrag aus und beantragte eine Beteiligung von 50 %, sollte der Antrag gestellt werden.

Die Kommission stimmte in einer ersten Abstimmung mit 7 Stimmen einer Beteiligung von 75 % des Kantons zu; 6 sprachen sich für eine Beteiligung von 50 % aus. Dem modifizierten neuen Absatz 4 in § 4 stimmte die Kommission mit 8:5 Stimmen zu.

*Betrifft der Probetrieb ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung oder ein Entwicklungsgebiet, so beteiligt sich der Kanton zu mindestens 75% an den Kosten.*

Im Rahmen der 2. Lesung nahm die Verwaltung nochmals Stellung zu Abs. 4. Es bestehe die Möglichkeit, dass die Finanzen aus dem Ruder laufen würden, da die Regelung dem Prinzip «wer zahlt, entscheidet» widerspreche. Weiter könne es einen «Wildwuchs» an Probetrieben und unwirtschaftliche Lösungen geben. Gemäss Angebotsdekret seien die Gemeinden im Lead, obwohl der Kanton über 50 % zahle. Drittens müsste der Aufgaben- und Finanzplan «aufgebläht» werden: Damit Probetriebe kurzfristig aufgestellt werden könnten, müssten genügend Mittel eingestellt werden – auch wenn diese dann nicht benötigt würden. Weder der Regierungs- noch der Landrat könnten frei entscheiden, wenn ein Probetrieb länger dauere. Zudem führte die BUD weitere praktische Probleme an: Die Regelung sei überflüssig, weil die Erschliessungspflicht des Kantons greife, sobald sich in einem Arbeitsgebiet ein entsprechendes Potenzial entwickle. Weiter würden sich Abgrenzungsfragen stellen, weil eine Linie in den meisten Fällen nicht nur ein Arbeitsgebiet erschliesst. Es bestünde das Risiko wenig sinnvoller Linienführungen, um ein Arbeits- oder Entwicklungsgebiet erschliessen zu können. Weiter würden unterschiedliche Nutzungen und ebenso Gemeinden ungleich behandelt: Gemeinden mit Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung wären im Vorteil. Es wurde nochmals darauf hingewiesen, dass Entwicklungsgebiete nur dort im Richtplan ausgeschieden seien, wo bereits eine gute öV-Erschliessung vorhanden sei, weshalb es unwahrscheinlich sei, dass ein Probetrieb ein solches Gebiet betreffe. Wenn doch, bestünde eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass ein bestehendes Angebot konkurrenziert wird. Die Kostenfolgen werden auf rund CHF 6 Mio. pro Jahr geschätzt, sollte die Hälfte der rund 30 Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung einen Probetrieb einführen wollen. Täten dies nur 10 %, wären es jährliche Kosten von CHF 1,2 Mio. Probetriebe dauerten zwischen zwei und sechs Jahren.

Die Kommission kam zum Schluss, dass eine Aufrechterhaltung des neuen Abs. 4 unter Berücksichtigung der neuen Argumente nicht sinnvoll sei und eine Anpassung im Richtplan erfolgen müsse. Sie stimmte der Streichung mit 7:0 Stimmen bei vier Enthaltungen zu.

– **Anträge zu § 6**

Zu § 6 Abs. 1 lit. B wurde der folgende Antrag gestellt:

*Mit dem Ergänzungsangebot werden innerhalb von Siedlungsgebieten dicht besiedelte Quartiere, Arbeitsplatzgebiete, öffentliche Einrichtungen, **publikumsintensive Anlagen und das touristische Angebot erschlossen.***

Als Begründung wurde angeführt, dass grosse Einkaufszentren, Fachmärkte, Dienstleistungszentren oder Freizeitanlagen viele Personenfahrten erzeugen würden. Touristische Angebote seien am Sonntag oft nicht so gut erschlossen, vor allem Ausgangspunkte für Wanderungen. Die Verwaltung hielt fest, der Paragraph umreise Bereiche und nicht Einzelpunkte. Weiter solle keine Bringschuld des Kantons suggeriert werden. Das touristische Angebot sei nicht Gegenstand des Angebotsdekrets. Dies könne gestrichen werden, so der Antragsteller.

Aus der Kommission wurde angemerkt, dass es Quartierplanungen für publikumsintensive Anlagen gebe. In einem Mobilitätsgutachten werde das bestehende Angebot festgehalten und ob es ausreicht. Wenn nicht, müsse aufgezeigt werden, wie es verbessert werden kann. Die Kommission lehnte den modifizierten Antrag mit 7:5 Stimmen bei einer Enthaltung ab.

*Mit dem Ergänzungsangebot werden innerhalb von Siedlungsgebieten dicht besiedelte Quartiere, Arbeitsplatzgebiete, öffentliche Einrichtungen, **publikumsintensive Anlagen erschlossen.***

Ein weiterer Antrag wurde zu § 6 Abs. 1 lit. c gestellt:

*Das Grundangebot stellt die flächige Erschliessung des Kantonsgebiets durch den öffentlichen Verkehr sicher. Das Angebot richtet sich nach den örtlichen Bedürfnissen. **Bei geringer Nachfrage oder auch für Probebetriebe können ergänzend alternative, neue Angebotsformen wie Rufbus, Sammeltaxi, Sharing Mobility etc. ebenfalls eingesetzt und finanziell unterstützt werden, die den Linienbetrieb ergänzen oder ersetzen.***

Die Verwaltung äusserte, Beispiele würden dazu führen, dass das Dekret schnell veralte. Zudem ändere sich, was «neu» sei. Neu könne gestrichen werden, so der Antragsteller. Die Aufzählung sei nicht abschliessend. Ein Teil der Kommission hielt «alternative Betriebsformen» für ausreichend. Die Kommission lehnte den Antrag mit 10:2 Stimmen bei einer Enthaltung ab.

Weiter wurde ein Antrag zu § 6 Abs. 3 gestellt:

*Die NVZ umfassen folgende Zeiten:*

- a. Montag bis Freitag zwischen 9 und 16 Uhr sowie zwischen 19 und **23** Uhr;
- b. Samstag zwischen 8 und **23** Uhr;

Begründet wurde der Antrag mit einem Anliegen aus der Vernehmlassung, dass verschiedene Gemeinden eingebracht hatten: Endet die Nebenverkehrszeit um 21 Uhr, kämen die Leute nicht mehr nach Hause – aus dem Training, aus der Stadt, von der Arbeit etc. Dagegen wurde angeführt, dass es nach 21 Uhr noch ein Angebot gebe, jedoch ein weniger dichtes. Die Verwaltung verwies darauf, dass für die Festlegung der Zeiten die Nachfrage umfassend analysiert worden sei. Dies habe zur Ausdehnung der Nebenverkehrszeit von 20 auf 21 Uhr geführt. Der dünnere Takt nach 21 Uhr schade der Nachfrage nicht. Eine Ausdehnung hingegen wäre sehr teuer und würde wenig Nutzen bringen. Die Kommission lehnte den Antrag mit 8:5 Stimmen ab.

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

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 10:1 Stimmen ohne Enthaltung, dem totalrevidierten Angebotsdekret und dem Landratsbeschluss (beide unverändert) zuzustimmen.

16.09.2020 / ps

**Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident

**Beilage/n**

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)
- Angebotsdekret (von der Bau- und Planungskommission unveränderte und von der Redaktionskommission genehmigte Fassung)
- Synopse (alternative Darstellung)



**Landratsbeschluss**

**betreffend Revision Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)**

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Totalrevision des Angebotsdekrets gemäss Entwurf wird beschlossen.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

# **Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)**

Vom [Datum]

---

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft,

gestützt auf § 4 Abs. 1–3 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985<sup>1)</sup>,

beschliesst:

**I.**

## **1 Allgemeine Bestimmungen**

### **§ 1 Geltungsbereich**

<sup>1</sup> Dieses Dekret regelt die Grundsätze für den Generellen Leistungsauftrag und enthält Kriterien und Richtlinien für die Angebotsstruktur des regionalen Personenverkehrs im Rahmen von § 4 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.<sup>2)</sup>

### **§ 2 Genereller Leistungsauftrag**

<sup>1</sup> Der Landrat beschliesst in der Regel alle 4 Jahre im Rahmen dieses Dekrets einen Generellen Leistungsauftrag für das Angebot im öffentlichen Verkehr.

### **§ 3 Zuständigkeiten**

<sup>1</sup> Die Ausarbeitung des Generellen Leistungsauftrags, die Ermittlung des Finanzbedarfs, die Vernehmlassung bei den Gemeinden (Verkehrskonferenzen) und die Erfolgskontrolle obliegen der Bau- und Umweltschutzdirektion.

<sup>2</sup> Der Regierungsrat bestimmt aufgrund des Generellen Leistungsauftrags die Leistungen und die finanziellen Mittel für je eine 2-jährige Fahrplanperiode. Er entscheidet bei Angebotsanpassungen und bei neuen Angeboten über die Prioritäten.

---

1 SGS 480

2 SGS 480

<sup>3</sup> Die genehmigten Leistungen bilden für die Bau- und Umweltschutzdirektion die Basis, um die detaillierten Leistungsaufträge auszuarbeiten.

#### **§ 4 Probetriebriebe**

<sup>1</sup> Gemeinden können ausserhalb des Generellen Leistungsauftrags neue Angebote als Probetriebriebe einführen.

<sup>2</sup> Der Probetriebriebe kann auf eine Dauer von 2 bis 6 Jahren festgelegt werden. Der Ablauf ist auf die Laufzeit eines Generellen Leistungsauftrags abzustimmen.

<sup>3</sup> Der Kanton beteiligt sich einmalig an Probetriebriebe. Der Regierungsrat legt die Höhe der Beteiligung fest.

<sup>4</sup> Nach Ablauf des Probetriebriebe und bei Erreichen der Anforderungen nach § 11 wird das Angebot in den Generellen Leistungsauftrag aufgenommen.

#### **§ 5 Bestellverfahren Ortsverkehr**

<sup>1</sup> Die Bestellung von Leistungen des Ortsverkehrs richtet sich nach der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009<sup>3)</sup>. Dies gilt auch für Bestellungen von Leistungen des Ortsverkehrs durch die Gemeinden.

## **2 Gliederung des Angebots**

#### **§ 6 Angebotsbereiche**

<sup>1</sup> Das Angebot gliedert sich in 3 Angebotsbereiche, die sich überlagern können:

- a. Das Hauptangebot stellt die Funktion der Transportkette sicher. Es verbindet mehrere Ortschaften miteinander und bindet diese direkt an Zielgebiete von regionaler Bedeutung oder an einen Anschlusspunkt des übergeordneten Netzes an. Angestrebt werden eine hohe Taktdichte und eine hohe zeitliche Verfügbarkeit durch Bündelung der Nachfrage.
- b. Mit dem Ergänzungsangebot werden innerhalb von Siedlungsgebieten dicht besiedelte Quartiere, Arbeitsplatzgebiete und öffentliche Einrichtungen erschlossen.
- c. Das Grundangebot stellt die flächige Erschliessung des Kantonsgebiets durch den öffentlichen Verkehr sicher. Das Angebot richtet sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei geringer Nachfrage können alternative Betriebsformen eingesetzt werden, die den Linienbetrieb ergänzen oder ersetzen.

## § 7 Betriebszeiten

<sup>1</sup> Die Betriebszeiten gliedern sich in Hauptverkehrszeiten (HVZ), Nebenverkehrszeiten (NVZ), Randverkehrszeiten (RVZ) und Nachtverkehrszeiten.

<sup>2</sup> Die HVZ umfassen folgende Zeiten:

a Montag bis Freitag zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr.

<sup>3</sup> Die NVZ umfassen folgende Zeiten:

a. Montag bis Freitag zwischen 9 und 16 Uhr sowie zwischen 19 und 21 Uhr;

b. Samstag zwischen 8 und 21 Uhr;

c. Sonntag zwischen 10 und 21 Uhr.

<sup>4</sup> Die RVZ umfassen folgende Zeiten:

a. Montag bis Freitag zwischen 5 und 6 Uhr sowie zwischen 21 und 1 Uhr;

b. Samstag zwischen 5 und 8 Uhr sowie zwischen 21 und 1 Uhr;

c. Sonntag zwischen 5 und 10 Uhr sowie zwischen 21 und 1 Uhr.

<sup>5</sup> Die Nachtverkehrszeiten umfassen folgende Zeiten:

a. Nächte von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag zwischen 1 und 5 Uhr.

<sup>6</sup> Ausserhalb der Betriebszeiten werden in der Regel keine Fahrten angeboten.

## § 8 Fahrplanangebot

<sup>1</sup> Für alle Linien werden regelmässige und aufeinander abgestimmte Kursfolgezeiten angestrebt. Mögliche Grundtaktzeiten sind 60, 30, 15, 10 und 7,5 Minuten oder dichtere Grundtaktzeiten.

<sup>2</sup> Für das Hauptangebot wird in den HVZ und NVZ in der Regel mindestens der Halbstundentakt, in den RVZ und Nachtverkehrszeiten mindestens der Stundentakt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann der Takt für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.

<sup>3</sup> Für das Ergänzungsangebot wird in den HVZ und NVZ in der Regel mindestens der Halbstundentakt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann das Angebot auf die RVZ ausgedehnt oder der Takt für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.

<sup>4</sup> Für das Grundangebot wird in den HVZ in der Regel mindestens jede Stunde, in den NVZ mindestens jede 2. Stunde eine Fahrt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann das Angebot auf die RVZ und die Nachtverkehrszeiten ausgedehnt oder das Angebot für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.

## § 9 Netzgestaltung

<sup>1</sup> Der Netzaufbau des öffentlichen Verkehrs verfolgt das Ziel, die Reisezeit der Fahrgäste in der Gesamtheit zu minimieren.

<sup>2</sup> Die Anzahl der Umsteigevorgänge ist zu minimieren.

<sup>3</sup> Parallelführungen mehrerer Linien über längere Strecken sind zu vermeiden.

### 3 Erfolgskontrolle

#### § 10 Erschliessung

<sup>1</sup> Durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen sind:

- a. Ortschaften;
- b. zusammenhängende Gebiete, welche mindestens 6 Hektaren umfassen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen.

<sup>2</sup> Gebiete innerhalb folgender Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle gelten als erschlossen:

- a. 600 m bei S-Bahnhaltestellen;
- b. 500 m bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit von 7,5 Minuten oder weniger;
- c. 400 m bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit über 7,5 und unter 30 Minuten;
- d. 300 m bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit von 30 Minuten oder mehr.

<sup>3</sup> Die durchschnittliche Kursfolgezeit bemisst sich am Kehrwert der Anzahl Abfahrten pro Stunde an einer Haltestelle in den NVZ. Bei Haltestellen auf der Linie werden Abfahrten nur in eine Richtung angerechnet. Abfahrten verschiedener Linien werden kumuliert.

<sup>4</sup> Besondere topografische Gegebenheiten sind zu berücksichtigen.

#### § 11 Wirtschaftlichkeit

<sup>1</sup> Der öffentliche Verkehr ist nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu planen und zu betreiben. Angestrebt wird ein möglichst hoher Kundennutzen bei möglichst geringen Kosten.

<sup>2</sup> Die Transportunternehmen sind dazu verpflichtet, die Wirtschaftlichkeit ihres Angebots im Rahmen ihrer Möglichkeiten laufend zu verbessern oder zumindest beizubehalten.

<sup>3</sup> Linien, die einen Kostendeckungsgrad von 30 % nicht erreichen, werden hinsichtlich Linienführung und Fahrplanangebot überprüft. Nötigenfalls werden Massnahmen zur Optimierung des Angebots vorgeschlagen.

<sup>4</sup> Linien, die einen Kostendeckungsgrad von 20 % nicht erreichen, werden in der bestehenden Form nicht in den Generellen Leistungsauftrag aufgenommen.

**§ 12 Auslastung**

<sup>1</sup> Beim Haupt- und Ergänzungsangebot kann das Fahrplanangebot gemäss § 8 unterschritten werden, wenn die Nachfrage ungenügend ist oder für gewisse Verkehrszeiten eine ungenügende Nachfrage zu erwarten wäre.

<sup>2</sup> Eine ungenügende Nachfrage liegt vor, wenn am stärksten belasteten Teilstück einer funktionalen Teillinie durchschnittlich weniger als 10 % der Sitz- und Stehplätze belegt sind.

**4 Übergangs- und Schlussbestimmungen****§ 13 Übergangsfrist für Angebotsanpassungen**

<sup>1</sup> Für die Anpassung des Angebots an die Bestimmungen dieses Dekrets wird eine Übergangsfrist bis zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 eingeräumt.

**II.**

Keine Fremdänderungen.

**III.**

Der Erlass SGS 483.1 (Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret) vom 17. Mai 1990) wird aufgehoben.

**IV.**

Diese Totalrevision tritt 8 Tage nach dem Landratsbeschluss in Kraft.

Liestal,

Im Namen des Landrats

der Präsident: Lurf

die Landschreiberin: Heer Dietrich



## Alternative Darstellungsform der Synopse zum Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr

\* entspricht dem Entwurf Regierungsrat des revidierten Dekrets

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<b>Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr</b> <b>(Angebotsdekret)</b>	<b>Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr</b> <b>(Angebotsdekret)</b>	Titel gemäss heute gängiger Begrifflichkeit geändert.
vom [Datum]	vom 17. Mai 1990  (Stand 1. Januar 1998)	
Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf § 4 Absätze 1–3 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 <sup>1)</sup> , beschliesst:	Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf § 4 Absätze 1–3 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 <sup>1)</sup> , beschliesst:	
I.	-	
<b>1 Allgemeine Bestimmungen</b>	<b>1 Allgemeine Bestimmungen</b>	
<b>§ 1</b> Geltungsbereich	<b>§ 1</b> Geltungsbereich	
<sup>1</sup> Dieses Dekret regelt die Grundsätze für den generellen Leistungsauftrag und enthält Kriterien und Richtlinien für die Angebotsstruktur des regionalen Personenverkehrs im Rahmen von § 4 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.  -  -	<sup>1</sup> Dieses Dekret regelt die Grundsätze für den Leistungsauftrag und enthält Kriterien und Richtlinien für die Angebotsstruktur des öffentlichen Personennahverkehrs im Rahmen von § 4 Absätze 1–3 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs.  <sup>2</sup> ...  <sup>3</sup> Neue Angebote und die Ausdehnung von bestehenden Angeboten über die Kantons- oder Landesgrenze hinaus sind durch Verträge möglich. Diese muss der Regierungsrat genehmigen.	Bezug auf ÖVG auf alle Absätze von § 4 ausgeweitet.  Aufgehoben.  Aufgehoben – Regelung in übergeordneter Verordnung (Art. 29 a der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs).

1) GS 29.89, SGS 480

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<p><b>§ 2</b> Genereller Leistungsauftrag</p>	<p><b>§ 2</b> Genereller Leistungsauftrag (Angebotskonzept)</p>	<p>Klammer (Angebotskonzept) gestrichen</p>
<p><sup>1</sup> Der Landrat beschliesst in der Regel alle 4 Jahre im Rahmen dieses Dekretes einen generellen Leistungsauftrag für das Angebot im öffentlichen Verkehr.</p> <p>-</p>	<p><sup>1</sup> Der Landrat beschliesst in der Regel alle 4 Jahre im Rahmen dieses Dekretes einen generellen Leistungsauftrag (Angebotskonzept) für das Angebot im Öffentlichen Verkehr und bestimmt die zu ergreifenden Massnahmen.</p> <p><sup>2</sup> Angebote, die über das Grundangebot (§ 5 Absatz 3) hinausgehen und nicht einen Kostendeckungsgrad von 25-30% erreichen, werden nicht in den generellen Leistungsauftrag aufgenommen.</p>	<p>Formulierung angepasst, keine inhaltliche Änderung.</p> <p>Neu in § 11 Wirtschaftlichkeit geregelt.</p>
<p><b>§ 3</b> Zuständigkeiten</p>	<p><b>§ 4</b> Zuständigkeiten</p>	<p>Zuständigkeiten bisher in § 4 Zuständigkeiten geregelt</p>
<p><sup>1</sup> Die Ausarbeitung des generellen Leistungsauftrages, die Ermittlung des Finanzbedarfs, die Vernehmlassung bei den Gemeinden (Verkehrskonferenzen) und die Erfolgskontrolle obliegen der Bau- und Umweltschutzdirektion.</p> <p><sup>2</sup> Der Regierungsrat bestimmt aufgrund des generellen Leistungsauftrages die Leistungen und die finanziellen Mittel für je eine 2-jährige Fahrplanperiode. Er entscheidet bei Angebotsanpassungen und bei neuen Angeboten über die Prioritäten.</p> <p><sup>3</sup> Die genehmigten Leistungen bilden für die Bau- und Umweltschutzdirektion die Basis, um die detaillierten Leistungsaufträge auszuarbeiten.</p> <p>-</p>	<p><sup>1</sup> Die Ausarbeitung des generellen Leistungsauftrages, die Ermittlung des Finanzbedarfs und die Vernehmlassung bei den Gemeinden (Verkehrskonferenzen) obliegen der Bau- und Umweltschutzdirektion.</p> <p><sup>2</sup> Der Regierungsrat bestimmt aufgrund des generellen Leistungsauftrages die Leistungen und die finanziellen Mittel für je eine zweijährige Fahrplanperiode. Er entscheidet bei Angebotsanpassungen und bei neuen Angeboten über die Prioritäten.</p> <p><sup>3</sup> Die genehmigten Leistungen bilden für die Bau- und Umweltschutzdirektion die Basis, um die detaillierten Leistungsaufträge auszuarbeiten.</p> <p><sup>4</sup> Erschliessungen, die über das vom Landrat festgelegte Angebotskonzept hinausgehen, sind Sache der Gemeinden.</p>	<p>Ergänzt um Erfolgskontrolle</p> <p>Neu in § 4 Probetriebe und in § 5 Bestellverfahren Ortsverkehr geregelt.</p>

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<p><b>§ 4</b> Probetriebe</p>	<p><b>§ 3</b> Neue Angebote</p>	<p>Probetriebe bisher in § 3 Neue Angebote geregelt</p>
<p><sup>1</sup> Gemeinden können ausserhalb des generellen Leistungsauftrags neue Angebote als Probetriebe einführen.</p> <p><sup>2</sup> Der Probetrieb kann auf eine Dauer von zwei bis sechs Jahren festgelegt werden. Der Ablauf ist auf die Laufzeit eines generellen Leistungsauftrags abzustimmen.</p> <p><sup>3</sup> Der Kanton beteiligt sich einmalig an Probetrieben. Der Regierungsrat legt die Höhe der Beteiligung fest.</p> <p><sup>4</sup> Nach Ablauf des Probetriebs und bei Erreichen der Anforderungen nach § 11 wird das Angebot in den generellen Leistungsauftrag aufgenommen.</p>	<p><sup>1</sup> Neue Angebote von grösserem Ausmass sind als Probetrieb während längstens sechs Jahren zu führen.</p> <p><sup>2</sup> Der Regierungsrat beschliesst die Einführung, Dauer und Finanzierung von Probetrieben.</p> <p><sup>3</sup> Für Probetriebe gelten die gleichen Regeln wie für die unbefristeten Angebote.</p> <p><sup>4</sup> Der Landrat beschliesst im Angebotskonzept den Übergang vom Probetrieb zum definitiven Angebot.</p>	<p>Neu: Federführung für Probetriebe bei den Gemeinden, bisher beim Regierungsrat (alter Abs. 2).</p> <p>Ergänzung um Abstimmung Laufzeit auf Laufzeit des GLA. Dauer unverändert (alter Abs. 1).</p> <p>Neu: Kostenbeteiligung durch den Kanton</p> <p>Neu: Klare Regeln zur Übernahme von Probetrieben in den GLA, LR-Beschluss im Rahmen Beschluss GLA. Abs. 4 entspricht sinngemäss altem Abs. 3.</p>
<p><b>§ 5</b> Bestellverfahren Ortsverkehr</p>	<p>-</p>	<p>Bestellverfahren Ortsverkehr bisher nicht geregelt</p>
<p><sup>1</sup> Die Bestellung von Leistungen des Ortsverkehrs richtet sich nach der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009 (SR 745.16). Dies gilt auch für Bestellungen von Leistungen des Ortsverkehrs durch die Gemeinden.</p>	<p>-</p>	<p>Neu: Bestimmung für die Bestellung von Leistungen des Ortsverkehrs</p>

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<p><b>2 Gliederung des Angebots</b></p>	<p><b>1 Allgemeine Bestimmungen</b>  <b>2 Netz- und Linienführung</b>  <b>3 Betriebsangebot</b></p>	<p>Gliederung des Angebots bisher in Teil 1 Allgemeine Bestimmungen, Teil 2 Netz- und Linienführung und Teil 3 Betriebsangebot geregelt.</p>
<p><b>§ 6</b> Angebotsbereiche</p>	<p><b>§ 5</b> Gliederung des Angebotes</p>	<p>Angebotsbereiche bisher in § 5 Gliederung des Angebotes geregelt.</p>
<p><sup>1</sup> Das Angebot gliedert sich in drei Angebotsbereiche, die sich überlagern können.</p> <p>a. Das Hauptangebot stellt die Funktion der Transportkette sicher. Es verbindet mehrere Ortschaften miteinander und bindet diese direkt an Zielgebiete von regionaler Bedeutung oder an einen Anschlusspunkt des übergeordneten Netzes an. Angestrebt werden eine hohe Taktdichte und eine hohe zeitliche Verfügbarkeit durch Bündelung der Nachfrage.</p> <p>b. Mit dem Ergänzungsangebot werden innerhalb von Siedlungsgebieten dicht besiedelte Quartiere, Arbeitsplatzgebiete und öffentliche Einrichtungen erschlossen.</p> <p>c. Das Grundangebot stellt die flächige Erschließung des Kantonsgebiets durch den öffentlichen Verkehr sicher. Das Angebot richtet sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei geringer Nachfrage können alternative Betriebsformen eingesetzt werden, die den Linienbetrieb ergänzen oder ersetzen.</p>	<p><sup>1</sup> Das Angebot gliedert sich in zwei Angebotsbereiche (A) und (B), die sich überlagern können.</p> <p><sup>2</sup> Das Hauptangebot (A) hat einen zweckmässigen Aufbau der Transportkette zu ermöglichen. Angestrebt wird eine hohe Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch Zusammenfassen der Nachfrageströme auf wenige Linien mit dichtem Fahrplan.</p> <p>-</p> <p><sup>3</sup> Mit dem Grundangebot (B) wird für jede Gemeinde eine Minimalerschließung durch den öffentlichen Verkehr sichergestellt.</p>	<p>Neu: Drei statt zwei Angebotsbereiche</p> <p>Neu: Klare Gliederung der Angebotsbereiche nach Funktion der Linien.</p> <p>Neu: Dritter Angebotsbereich «Ergänzungsangebot»</p> <p>Neu: Möglichkeit alternativer Betriebsformen. Erschließungspflicht neu in § 10 geregelt.</p>

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<p><b>§ 7</b> Betriebszeiten</p>	<p><b>§ 10</b> Betriebszeit <b>§ 11</b> Gliederung der Betriebszeit</p>	<p>Betriebszeiten bisher in § 10 Betriebszeit und § 11 Gliederung der Betriebszeit geregelt.</p>
<p><sup>1</sup> Die Betriebszeiten gliedern sich in Hauptverkehrszeiten (HVZ), Nebenverkehrszeiten (NVZ), Randverkehrszeiten (RVZ) und Nachtverkehrszeiten.</p> <p><sup>2</sup> Die HVZ umfassen folgende Zeiten: a. Montag bis Freitag zwischen 6 und 9 Uhr sowie zwischen 16 und 19 Uhr</p> <p><sup>3</sup> Die NVZ umfassen folgende Zeiten: a. Montag bis Freitag zwischen 9 und 16 Uhr sowie zwischen 19 und 21 Uhr b. Samstag zwischen 8 und 21 Uhr c. Sonntag zwischen 10 und 21 Uhr</p> <p><sup>4</sup> Die RVZ umfassen folgende Zeiten: a. Montag bis Freitag zwischen 5 und 6 Uhr sowie zwischen 21 und 1 Uhr b. Samstag zwischen 5 und 8 Uhr sowie zwischen 21 und 1 Uhr c. Sonntag zwischen 5 und 10 Uhr sowie zwischen 21 und 1 Uhr</p> <p><sup>5</sup> Die Nachtverkehrszeiten umfassen folgende Zeiten a. Nächte von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag zwischen 1 und 5 Uhr</p> <p><sup>6</sup> Ausserhalb der Betriebszeiten werden in der Regel keine Fahrten angeboten.</p>	<p>§ 10, <sup>1</sup> Die Betriebszeit umfasst in der Regel 18 Stunden zwischen ca. 06.00 und 24.00 Uhr.</p> <p>§ 10, <sup>2</sup> Sie kann auf einzelnen Linien angepasst werden: a. aufgrund spezieller Nachfragesituationen b. zur Gewährleistung von Anschlüssen, c. aus betrieblichen Gründen, d. aus wirtschaftlichen Gründen</p> <p>§ 11, <sup>1</sup> Als Spitzenverkehrszeit gilt der Berufs- und Ausbildungspendlerverkehr morgens, mittags und abends vom Montag bis Freitag sowie am Samstagmorgen und -mittag.</p> <p>§ 11, <sup>2</sup> Als Zwischenverkehrszeit gilt die Zeit zwischen den Spitzenverkehrszeiten und am Abend sowie am Samstagnachmittag.</p> <p>§ 11, <sup>3</sup> Als Nebenverkehrszeit gilt das Früh- und Spätangebot von Montag bis Samstag sowie der Betrieb an Sonn- und allgemeinen Feiertagen.</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>Neu: Betriebszeiten klar strukturiert, Bezeichnungen angepasst, zusätzliche Kategorie Nachtverkehrszeiten eingeführt</p> <p>Geänderte Bezeichnung: Hauptverkehrszeiten (HVZ) statt Spitzenverkehrszeit Zeiten angepasst sowie Samstag nicht mehr HVZ</p> <p>Geänderte Bezeichnung: Nebenverkehrszeiten (NVZ) statt Zwischenverkehrszeiten Zeiten angepasst sowie Samstag und Sonntag neu NVZ (alt: Sa = Spitzenverkehrszeit, So = Nebenverkehrszeit)</p> <p>Geänderte Bezeichnung: Randverkehrszeiten (RVZ) statt Nebenverkehrszeiten Zeiten angepasst, insgesamt Betriebszeiten um 2 Stunden verlängert</p> <p>Neu: Nachtverkehrszeit, bisher nicht geregelt</p> <p>Neu: Klare Abgrenzung der Betriebszeiten</p>

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
-	§ 11, <sup>4</sup> Die Verkehrszeiten richten sich nach den örtlichen Verhältnissen.	Aufgehoben.
<p><b>§ 8</b> Fahrplanangebot</p>	<p><b>§ 12</b> Fahrplan/Grundtakt <b>§ 13</b> Fahrplan in den Angebotsbereichen (A) und (B)</p>	<p>Fahrplanangebot bisher in § 12 Fahrplan/Grundtakt und § 13 Fahrplan in den Angebotsbereichen (A) und (B) geregelt</p>
<p><sup>1</sup> Für alle Linien werden regelmässige und aufeinander abgestimmte Kursfolgezeiten angestrebt. Mögliche Grundtaktzeiten sind 60, 30, 15, 10 und 7.5 Minuten oder dichtere Grundtaktzeiten.</p> <p><sup>2</sup> Für das Hauptangebot wird in den HVZ und NVZ in der Regel mindestens der Halbstundentakt, in den RVZ und Nachtverkehrszeiten mindestens der Stundentakt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann der Takt für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.</p> <p><sup>3</sup> Für das Ergänzungsangebot wird in den HVZ und NVZ in der Regel mindestens der Halbstundentakt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann das Angebot auf die RVZ ausgedehnt oder der Takt für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.</p>	<p>§ 12, <sup>1</sup> Für alle Linien werden regelmässige Kursfolgezeiten angestrebt, die gegenseitig koordiniert sind. Als Grundtaktzeiten kommen 60, 30, 20, 15, 12, 10 und 6 Minuten in Frage sowie kürzere Kursfolgezeiten, sofern dies in dichteren Siedlungsgebieten aufgrund der grossen Nachfrage und Vielfalt der Verkehrsbeziehungen erforderlich ist.</p> <p>§ 13, <sup>1</sup> Für das Hauptangebot (A) gilt grundsätzlich der Stundentakt (18 Kurspaare pro Tag). Bei schwacher Nachfrage kann das Angebot während der Nebenverkehrszeiten vermindert werden. Der Stundentakt kann verdichtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. aus Kapazitätsgründen,</li> <li>b. zur Gewährleistung schlanker Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrsmittel,</li> <li>c. zugunsten eines rationellen Kurseinsatzes unter Einhaltung der Anschlüsse.</li> </ul> <p>-</p>	<p>Grundtaktzeiten angepasst: 20'-, 12'- und 6'-Takt aufgehoben, 7,5'-Takt hinzugefügt Ergänzung um «aufeinander abgestimmte» Kursfolgezeiten</p> <p>Grundtakt in den HVZ und NVZ auf Halbstundentakt erhöht, Möglichkeit für Verminderung des Angebots bei schwacher Nachfrage gestrichen.</p> <p>Neu: Ergänzungsangebot</p>



Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<p><sup>4</sup> Für das Grundangebot wird in den HVZ in der Regel mindestens jede Stunde, in den NVZ mindestens jede 2. Stunde eine Fahrt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann das Angebot auf die RVZ und die Nachtverkehrszeiten ausgedehnt oder das Angebot für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.</p> <p>-</p>	<p>§ 13, <sup>2</sup> Mit dem Grundangebot (B) soll das Siedlungsgebiet je zweimal in den Spitzenverkehrszeiten und je einmal in den Zwischenverkehrszeiten bedient werden (9 Kurspaare pro Tag). Angebotsverdichtungen und der Betrieb in Nebenverkehrszeiten richten sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei kleiner Nachfrage sind Betriebsformen zu wählen, bei denen ein Angebot nur auf bestimmte Anschlüsse oder nur auf Bestellung erbracht wird.</p> <p>§ 13, <sup>3</sup> Der meistbenützten Verkehrsbeziehung ist Anschlusspriorität zu gewähren.</p>	<p>Grundtakt insgesamt leicht erhöht.</p> <p>Aufgehoben.</p>
<p><b>§ 9</b> Netzgestaltung</p>	<p><b>§ 9</b> Netzgestaltungsrichtlinien (Transportkette)</p> <p><b>§ 14</b> Betriebsgestaltungsrichtlinien</p>	<p>Netzgestaltung bisher in § 9 Netzgestaltungsrichtlinien (Transportkette) und § 14 Betriebsgestaltungsrichtlinien geregelt.</p>
<p><sup>1</sup> Der Netzaufbau des öffentlichen Verkehrs verfolgt das Ziel, die Reisezeit der Fahrgäste in der Gesamtheit zu minimieren.</p> <p><sup>2</sup> Die Anzahl der Umsteigevorgänge ist zu minimieren.</p> <p><sup>3</sup> Parallelführungen mehrerer Linien über längere Strecken sind zu vermeiden</p>	<p>-</p> <p>§ 9, <sup>4</sup> Hauptzielgebiete mit zentralörtlichen Einrichtungen sowie Arbeitsplatzkonzentrationen sollen mit einmaligem, höchstens zweimaligem Umsteigen erreichbar sein.</p> <p>-</p>	<p>Bestimmungen vereinfacht und auf die wesentlichen verkehrsplanerischen Punkte begrenzt.</p> <p>Regelung betreffend Umsteigevorgänge angepasst.</p> <p>Neu: Regelung betreffend Parallelführungen</p>

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
-	<p>§ 9</p> <p><sup>1</sup> Als Grobverteiler sowie zur Abdeckung der grösseren Nachfrageströme und Reiselängen werden in erster Linie Schienenverkehrsmittel eingesetzt.</p> <p><sup>2</sup> Die Buslinien sollen als Zubringerlinien vorwiegend zu Regional- und Subzentren führen und in Schnellzugsbahnhöfen und Stationen an den Schienenverkehr angeschlossen werden. Sie stellen im Wesentlichen die Funktion der Transportkette sicher.</p> <p><sup>3</sup> Zubringerlinien sind in der Regel nur an einem Punkt an das übergeordnete Netz anzuschliessen und unter sich vor allem an den Anschlusspunkte Schienennetzes zu verknüpfen.</p> <p><sup>5</sup> Ringlinien und lange Endschleifen mit mehr als einer Haltestelle sind zu vermeiden.</p> <p><sup>6</sup> Bei Zubringerlinien soll der Umwegfaktor durch von der direkten Linienführung abweichende Streckenführung nicht über 1,5 ansteigen.</p> <p>§ 14</p> <p><sup>1</sup> Nachfragebedingte Verstärkungsleistungen werden angeboten:</p> <p>a. als Mehrfachführungen (Beiwagen, Einsatzkurse) bei vorwiegendem Umsteigen auf einen Anschlusskurs;</p> <p>b. als Intervallverdichtungen bei direkter Zielgebietserschliessung.</p> <p><sup>2</sup> Differenzen zu den linieninternen Fahrplanzeiten sind in der Regel an den Linienendpunkten auszugleichen.</p>	<p>Aufgehoben.</p> <p>Aufgehoben.</p>
<b>3 Erfolgskontrolle</b>	-	Neu: eigeständiger Teil Erfolgskontrolle

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<p><b>§ 10</b> Erschliessung</p>	<p><b>§ 5</b> Gliederung des Angebotes <b>§ 6</b> Räumliche Erschliessungskriterien <b>§ 7</b> Erschliessungsgebiet <b>§ 8</b> Nicht erschlossene Siedlungsgebiete <b>§ 15</b> Verkehrsbedienung <b>§ 16</b> Gewichtung der Verkehrsmittel <b>§ 16a</b> Anrechnung der Abfahrten</p>	<p>Erschliessung bisher in § 5 Gliederung des Angebotes, 6 Räumliche Erschliessungskriterien, § 7 Erschliessungsgebiet, §8 Nicht erschlossene Siedlungsgebiete, § 15 Verkehrsbedienung, § 16 Gewichtung der Verkehrsmittel und § 16a Anrechnung der Abfahrten geregelt.</p>
<p><sup>1</sup> Durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen sind:</p> <p>a. Ortschaften</p>	<p>§ 5, <sup>3</sup> Mit dem Grundangebot (B) wird für jede Gemeinde eine Minimalerschliessung durch den öffentlichen Verkehr sichergestellt.</p>	<p>Neu: Erschliessungspflicht für jede Ortschaft statt für jede Gemeinde</p>

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<p>b. zusammenhängende Gebiete, welche mindestens 6 Hektaren umfassen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen.</p>	<p>§ 7  <sup>1</sup> Ausserhalb der Angebotsbereiche (A) und (B) liegende, zusammenhängende Baugebiete sind durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen, wenn sie mindestens 6 ha umfassen und durchschnittlich pro überbaute ha wenigstens 100 Einwohner/Einwohnerinnen und/oder Arbeitsplätze aufweisen.  <sup>2</sup> Noch nicht überbaute Bauzonen sind in der Netz- und Linienplanung zu berücksichtigen.  <sup>3</sup> Die Minimalanforderungen von Absatz 1 können unterschritten werden, wenn:            a. das Hauptsiedlungsgebiet einer kleinen Gemeinde ausserhalb der Einzugsbereiche bestehender Linien liegt;            b. ein Siedlungsgebiet aus Gründen der Netzgestaltung erschlossen wird;            c. mehrere kleine Siedlungsgebiete zusammen mit wenig Aufwand erschlossen werden können.</p>	<p>Formulierung angepasst und vereinfacht.</p>
<p><sup>2</sup> Gebiete innerhalb folgender Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle gelten als erschlossen:</p> <p>a. 600 Meter bei S-Bahnhaltestellen</p> <p>b. 500 Meter bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit von 7,5 Minuten oder weniger</p> <p>c. 400 Meter bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit über 7,5 und unter 30 Minuten</p>	<p>§ 6, <sup>1</sup> Siedlungsgebiete gelten als erschlossen, wenn die Luftliniendistanz zum nächsten Haltepunkt folgende Werte nicht übersteigt:</p> <p>b. 600 Meter bei Haltestellen, Stationen und Bahnhöfen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB);</p> <p>a. 350 Meter bei Haltestellen von Buslinien, Tramlinien und schmalspurigen Vorortslinien;</p> <p>a. 350 Meter bei Haltestellen von Buslinien, Tramlinien und schmalspurigen Vorortslinien;</p>	<p>Formulierung angepasst.</p> <p>Neu: Klare Differenzierung nach Verkehrsmittel, zusätzlich Berücksichtigung des Taktangebots Luftliniendistanzen teilweise angepasst</p> <p>dito</p> <p>dito</p>

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<p>d. 300 Meter bei Tram- und Bushaltestellen mit einer durchschnittlichen Kursfolgezeit von 30 Minuten oder mehr</p>	<p>a. 350 Meter bei Haltestellen von Buslinien, Tramlinien und schmalspurigen Vorortlinien;</p>	<p>dito</p>
<p>-</p>	<p>c. 2000 Meter während der Nebenverkehrszeiten (§ 11 Absatz 3)</p>	<p>Keine Differenzierung nach Betriebszeit</p>
<p><sup>3</sup>Die durchschnittliche Kursfolgezeit bemisst sich am Kehrwert der Anzahl Abfahrten pro Stunde an einer Haltestelle in den NVZ. Bei Haltestellen auf der Linie werden Abfahrten nur in eine Richtung angerechnet. Abfahrten verschiedener Linien werden kumuliert.</p>	<p>§ 15, <sup>1</sup> Massgebend für die Ermittlung der Verkehrsbedienungen einer Gemeinde sind die nach eingesetzten Verkehrsmitteln gewichteten, im Fahrplan aufgeführten Abfahrten je Werktag.</p>	<p>Definition zur Ermittlung der Kursfolgezeit vereinfacht</p>
<p>-</p>	<p>§ 16  <sup>1</sup> Die Gewichtung der eingesetzten Verkehrsmittel richtet sich nach der Abgeltung der ungedeckten Kosten je Abfahrt.  <sup>2</sup> Den Verkehrsmitteln werden folgende Gewichtungsfaktoren zugeteilt:            a. Fernverkehrszüge (ohne Abgeltung): 10            b. SBB-Regionalzüge: 7            c. Waldenburgerbahn: 2            d. Tram, Bus: 1</p>	<p>Aufgehoben.</p>
<p>-</p>	<p>§ 16a, <sup>1</sup> Bei Stationen, die mehrere Gemeinden erschliessen, wird die Anzahl der Abfahrten von Verkehrsmitteln entsprechend den Einwohneranteilen im erschlossenen Siedlungsgebiet gemäss § 6 auf die Gemeinden verteilt.</p>	<p>Aufgehoben.</p>
<p><sup>4</sup> Besondere topografische Gegebenheiten sind zu berücksichtigen.</p>	<p>§ 6, <sup>2</sup> Besondere topographische oder nutzungsbedingte Gegebenheiten sind zu berücksichtigen.</p>	<p>Vereinfacht («nutzungsbedingt» gestrichen)</p>
<p>-</p>	<p>§ 6, <sup>3</sup> Eine Linie kann zum Hauptangebot (A) gezählt werden, wenn für mindestens 2000 Einwohner direkte Verbindungen zu regionalen, zentralörtlichen Einrichtungen (z. B. Schulen der Oberstufe, Spitäler, Bezirksverwaltungen) hergestellt werden, ohne die Systematik der Transportkette zu durchbrechen.</p>	<p>Aufgehoben.</p>

Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<p><b>§ 11</b> Wirtschaftlichkeit</p> <p><sup>1</sup> Der öffentliche Verkehr ist nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu planen und zu betreiben. Angestrebt wird ein möglichst hoher Kundennutzen bei möglichst geringen Kosten.</p> <p><sup>2</sup> Die Transportunternehmen sind dazu verpflichtet, die Wirtschaftlichkeit ihres Angebots im Rahmen ihrer Möglichkeiten laufend zu verbessern oder zumindest beizubehalten.</p> <p><sup>3</sup> Linien, die einen Kostendeckungsgrad von 30 % nicht erreichen, werden hinsichtlich Linienführung und Fahrplanangebot überprüft. Nötigenfalls werden Massnahmen zur Optimierung des Angebots vorgeschlagen.</p> <p><sup>4</sup> Linien, die einen Kostendeckungsgrad von 20 % nicht erreichen, werden in der bestehenden Form nicht in den generellen Leistungsauftrag aufgenommen.</p>	<p><b>§ 2</b> Genereller Leistungsauftrag (Angebotskonzept)</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p><sup>2</sup> Angebote, die über das Grundangebot (§ 5 Absatz 3) hinausgehen und nicht einen Kostendeckungsgrad von 25–30% erreichen, werden nicht in den generellen Leistungsauftrag aufgenommen.</p>	<p>Wirtschaftlichkeit bisher in § 2 Genereller Leistungsauftrag (Angebotskonzept) geregelt.</p> <p>Neu: Regelung zur Wirtschaftlichkeit</p> <p>Neu: Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auch für Linien mit einem Kostendeckungsgrad über 30 %.</p> <p>Neu: Linien mit Kostendeckungsgrad unter 30 % müssen überprüft werden.</p> <p>Mindestkostendeckungsgrad angepasst, neu 20 % statt 25 % Präzisierung um «in der bestehenden Form»</p>
<p><b>§ 12</b> Auslastung</p>	<p><b>§ 12</b> Fahrplan/Grundtakt</p> <p><b>§ 13</b> Fahrplan in den Angebotsbereichen (A) und (B)</p>	<p>Auslastung bisher in § 12 Fahrplan/Grundtakt und § 13 Fahrplan in den Angebotsbereichen (A) und (B) geregelt</p>
<p><sup>1</sup> Beim Haupt- und Ergänzungsangebot kann das Fahrplanangebot gemäss § 8 unterschritten werden, wenn die Nachfrage ungenügend ist oder für gewisse Verkehrszeiten eine ungenügende Nachfrage zu erwarten wäre.</p>	<p>§ 13, <sup>1</sup> Für das Hauptangebot (A) gilt grundsätzlich der Stundentakt (18 Kurspaare pro Tag). Bei schwacher Nachfrage kann das Angebot während der Nebenverkehrszeiten vermindert werden. Der Stundentakt kann verdichtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. aus Kapazitätsgründen,</li> <li>b. zur Gewährleistung schlanker Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrsmittel,</li> <li>c. zugunsten eines rationellen Kurseinsatzes unter Einhaltung der Anschlüsse.</li> </ul>	<p>Bestimmung Unterschreitung des vorgesehenen Angebots angepasst.</p>



Version BPK 2. Lesung*	Geltendes Dekret	Kommentar Änderungen
<p><sup>2</sup> Eine ungenügende Nachfrage liegt vor, wenn am stärksten belasteten Teilstück einer funktionalen Teillinie durchschnittlich weniger als 10 % der Sitz- und Stehplätze belegt sind.</p>	<p>§ 12, <sup>1</sup> Für alle Linien werden regelmässige Kursfolgezeiten angestrebt, die gegenseitig koordiniert sind. Als Grundtaktzeiten kommen 60, 30, 20, 15, 12, 10 und 6 Minuten in Frage sowie kürzere Kursfolgezeiten, sofern dies in dichteren Siedlungsgebieten aufgrund der grossen Nachfrage und Vielfalt der Verkehrsbeziehungen erforderlich ist.</p>	<p>Präzise Definition, was als ungenügende Nachfrage gilt.</p>
-	<p><b>§ 8</b> Nicht erschlossene Siedlungsgebiete</p>	<p>Aufgehoben – Regelung in Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vorhanden</p>
-	<p><sup>1</sup> In nicht erschlossenen Siedlungsgebieten können an geeigneten Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs reservierte Park- und Veloabstellplätze bereitgestellt werden. Die Hilfe zur Selbsthilfe ist zu fördern.</p>	<p>§ 18, Abs. 1 USG BL (SGS 780): Der Kanton und die Gemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden».</p>
<p><b>4 Übergangs- und Schlussbestimmungen</b></p>	<p><b>5 Übergangs- und Schlussbestimmungen</b></p>	
<p><b>§ 13</b> Übergangsfrist für Angebotsanpassungen</p>	<p><b>§ 17</b> Übergangsfristen <b>§ 19</b> Inkrafttreten</p>	<p>Übergangsfristen und Inkrafttreten bisher in § 17 Übergangsfristen und § 19 Inkrafttreten geregelt.</p>
<p><sup>1</sup> Für die Anpassung des Angebots an die Bestimmungen dieses Dekrets wird eine Übergangsfrist bis zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 eingeräumt</p>	<p><sup>1</sup> Für die Anpassung des Angebotes an die Richtlinien dieses Dekretes wird eine Übergangsfrist bis zum offiziellen Fahrplanwechsel 1993 eingeräumt.</p>	<p>Übergangsfrist angepasst.</p>
<p>II.</p>	-	
<p>Keine Fremdänderungen.</p>	-	
<p>III.</p>	-	
<p>Der Erlass SGS 483.1 (Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret) vom 17. Mai 1990) wird aufgehoben.</p>	-	
<p>IV.</p>	-	

<b>Version BPK 2. Lesung*</b>	<b>Geltendes Dekret</b>	<b>Kommentar Änderungen</b>
Das Dekret tritt acht Tage nach dem Landratsbeschluss in Kraft.	1 Dieses Dekret tritt rückwirkend auf den 1. Januar 1990 in Kraft.	
-	<b>§ 18</b> Änderung des Zahlungsmodus	Aufgehoben.
-	1 Mit Inkrafttreten dieses Dekretes werden die Zahlungen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im jeweiligen Betriebsjahr fällig.	