

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

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

2020/686

vom 17. März 2021

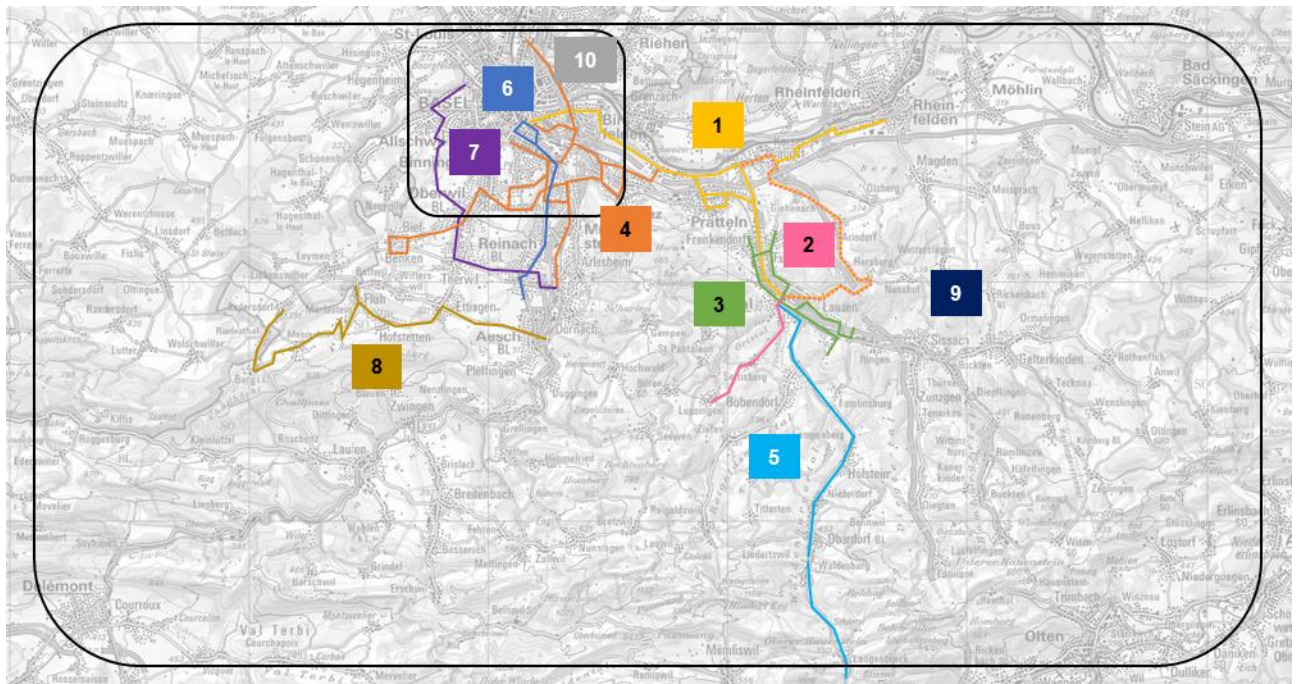
1. Ausgangslage

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

Die Ziele im Zeitraum des 9. GLA sind die Steigerung der Nachfrage, eine hohe Qualität und Kundenzufriedenheit, eine Vereinfachung des Tarif- und Vertriebssystems, wirtschaftliche Transportleistungen, die Förderung der Zugänglichkeit zum öV-System und die Umstellung auf alternative Antriebsformen. Um diese Ziele erreichen zu können sind Angebotsverbesserungen und -optimierungen sowie die Beschaffung von neuem Rollmaterial vorgesehen.

- **Angebotsverbesserungen und -optimierungen**

Nachstehende Übersicht zeigt, in welchen Gebieten Angebotsänderungen vorgesehen sind.



Die wichtigsten Angebotsanpassungen sind die folgenden:

Optimierung Raum Pratteln (1): Mit der Verlegung der Rheinstrasse muss das Angebot im Raum Pratteln angepasst werden. Im Hinblick auf die künftige Siedlungsentwicklung im Gebiet Salina

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

Betriebliche Verknüpfung der Linien 72 und 74 (2): Um vom Liestaler Wasserturmplatz wieder eine umsteigefreie Verbindung nach Hersberg–Arisdorf zu ermöglichen werden die Linie 72 Lupsingen–Liestal und die neue Linie 74 Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Augst miteinander verknüpft und durchgängig betrieben.

Weiterentwicklung mittleres Ergolzthal (3): Mit dem 15'-Takt Basel–Liestal auf der S-Bahn ab Dezember 2025 werden die Bahnhöfe Liestal und Frenkendorf–Füllinsdorf als Umsteigeknoten gestärkt. Das Busangebot im Gebiet Frenkendorf/Füllinsdorf/Lausen/Liestal wird in diesem Zuge angepasst. Bereits ab Dezember 2022 wird die Linie 76 Lausen/Furlen–Liestal via Munzach nach Frenkendorf Bahnhof verlängert und in den HVZ zum 15-Minuten-Takt verdichtet. Die Linie 78 wird neu via das Fraumattquartier geführt. Lausen/Furlen und Liestal/Fraumatt werden während den HVZ neu im 15-Minuten-Takt bedient. Frenkendorf erhält eine umsteigefreie Verbindung ins Gebiet Niederschönthal.

Weiterentwicklung Birsstadt Nord (4): Die Entwicklungsschwerpunkte Hagnau und Polyfeld in Muttenz sowie Dreispitz in Münchenstein werden mit einem neuen Buskonzept besser erschlossen. Verbindungen, die ein hohes Nachfragepotenzial aufweisen, werden gestärkt, jene mit geringen Potenzialen reduziert oder aufgehoben, sodass das Angebot mit nur geringen Mehrkosten spürbar verbessert werden kann. Eine neue tangentielle Buslinie verbindet den Badischen Bahnhof mit Muttenz. Die Linie 47 Muttenz–Dreispitz–Bottmingen wird gestärkt und in den HVZ zum 7.5-Minuten-Takt verdichtet. Das Dreispitzareal wird über den Korridor Reinacherstrasse neu mit der Buslinie 37 erschlossen, das bis ins Versorgungszentrum Gartenstadt statt nach Bottmingen geführt wird. In den HVZ verkehrt die Linie 37 im 30-Minuten-Takt weiter via das Entwicklungsgebiet Arlesheim Schoren bis Dornach. Die bisher sehr schwach nachgefragte Linie 63 Dornach–Muttenz wird aufgehoben.

Weiterentwicklung Bachgraben–St. Johann (7): Im Gebiet Bachgraben werden ab Ende 2021 grössere Bauvorhaben abgeschlossen sein und neue Arbeitsplätze angesiedelt werden. Das Angebot der Linie 64 soll deshalb weiterentwickelt werden, indem die Linie in den HVZ bis Bahnhof St. Johann verlängert wird. Dort bestehen Anschlüsse auf die Tramlinien 1 und 21 sowie die Züge nach Mulhouse und Basel SBB.

Neues Konzept Metzerlen–Mariastein (8): Der Kanton SO überprüft das Angebot mit dem Ziel, die verschiedenen Fahrwege zu vereinheitlichen und das Angebot besser verständlich zu gestalten. Für Burg entsteht eine neue grenzüberschreitende Buslinie nach Rodersdorf. Biederthal F wird neu an das Netz des öffentlichen Verkehrs angebunden.

Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen (9): Das Nachtnetz in den Nächten Fr/Sa und Sa/So entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen. Zudem sind einzelne Linien an der Kapazitätsgrenze, andere hingegen weisen sehr geringe Fahrgastzahlen auf. Das Konzept wurde deshalb überarbeitet. Neu wird das Nachtnetz den Tagesstrukturen angepasst und verschwindet als separates Netz. Der 60'-Takt wird vorerst beibehalten.

- **Neues Rollmaterial**

Tramlinien E11 und 17 (6): Die vor rund 40 Jahren in Verkehr gesetzten Schindler-Trams haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Es sollen neue 25 Tramfahrzeuge beschafft werden.

Waldenburgerbahn (5): Die Waldenburgerbahn wird umfassend erneuert. In diesem Zusammenhang werden zehn Fahrzeuge des Typs «Tramlink» beschafft.

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

- **Finanzprogramm 2022–2025**

Dem Landrat wird eine Ausgabe von CHF 222,218 Mio. beantragt. Die Jahreskosten des ÖV im Kanton BL betragen zwischen 139 Mio. (2022) und 150 Mio. Franken (2025) exkl. der Kosten für die grenzüberschreitenden Linien der BVB. Rechnet man letztere hinzu, belaufen sich die Jahreskosten auf CHF 148 Mio. (2022) bis 159 Mio. (2025). Die Höhe der ungedeckten Kosten liegt zwischen CHF 67 Mio. (2022) und 77 Mio. (2025), nach Abzug des Bundesbeitrags zwischen CHF 49 Mio. und 59 Mio. (= Abgeltungsbeitrag BL). Investitionskosten in die öV-Infrastruktur wie z.B. neue Haltestellen, Busspuren oder Ladestationen für Elektrobusse sind nicht Teil des GLA. Sie werden (zumindest teilweise) über das Agglomerationsprogramm finanziert, die Kredite für die Anteile BL werden in separaten Vorlagen beschlossen.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission beriet das Geschäft an ihren Sitzungen vom 21. Januar, 4. Februar und 4. März 2021 im Beisein von Baudirektor Isaac Reber und BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi. Als Fachvertretung der Abteilung öffentlicher Verkehr waren an den ersten beiden Sitzungen Eva Juhasz, Leiterin, und an sämtlichen Sitzungen Dominic Wyler, Verkehrsplaner, sowie an der letzten Sitzung Daniel Schoop, stv. Leiter, und Thomas Hohl, Verkehrsplaner, anwesend.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Allgemeine Bemerkungen

Der 9. GLA wurde von sämtlichen Fraktionen grundsätzlich positiv gewürdigt, auch wenn nicht alle Anliegen aufgenommen werden konnten, wie ein Teil der Kommission festhielt. Insbesondere die Agglomerationsgemeinden verfügten über ein gutes öV-Angebot. Ein weiterer Ausbau sei vorsichtig an die Hand zu nehmen, um nicht Kosten zu generieren, die sich negativ auf die Fahrpreise auswirken könnten. Ein Ausbau müsse einen Mehrnutzen bringen und einem Kundenbedürfnis entsprechen.

Die Verwaltung wies darauf hin, dass die Erarbeitung eines GLA einen grossen Aufwand mit sich bringe und viel Arbeit geleistet worden sei, um für die nächsten vier Jahre eine gute öV-Erschliessung anbieten zu können. Es gebe Verbesserungen und Optimierungen im Vergleich zum 8. GLA. Wichtig sei, die vorhandenen Mittel bestmöglich einzusetzen.

Damit dieses Geschäft mit seinen weitreichenden finanziellen Folgen ausreichend gewürdigt werden kann, hat die Kommission dem Landrat in der Schlussabstimmung mit einer Gegenstimme Zustimmung empfohlen. Somit kann eine Eintretensdebatte stattfinden.

2.3.2 Einzelfragen

Seitens Kommission wurde darauf hingewiesen, dass die öV-Nutzer für eine Entlastung der Strasse sorgen. Betont wurde die Wichtigkeit der kombinierten Mobilität, d.h. die Verknüpfung des öV mit anderen Verkehrsmitteln. Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, wie der in der Vorlage erwähnte Ausbau der kombinierten Mobilität in der Angebotsbestellung sichtbar sei. Die Verwaltung führte aus, der Ausbau betreffe nicht direkt das öV-Angebot und sei deshalb nicht ersichtlich.

Damit das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln erleichtert und die kombinierte Mobilität gefördert werden kann, würden Infrastrukturprojekte wie die Erneuerung diverser Bushöfe realisiert.

Ein Teil der Kommission monierte zum Vernehmlassungsverfahren, es sei zu wenig ausgeführt worden, weshalb verschiedene Anliegen nicht aufgenommen wurden. Die Verwaltung reichte daraufhin eine ausführlichere Darstellung ([Vernehmlassungsbericht](#)) nach und wies darauf hin, dass die Ausbauwünsche sehr vielfältig gewesen seien. Viele Anliegen hätten mit Blick auf die finanzielle Lage nicht berücksichtigt werden können.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, welche Massnahmen gegen die in der Vorlage erwähnte – problematische – Langsamkeit des öV getroffen würden. Die BUD erläuterte, es würden Anstrengungen unternommen, um das Tramnetz zu optimieren. Mit schnelleren und direkteren Verbindungen könne dem Umsteigen auf andere Verkehrsmittel entgegengewirkt werden. Ein weiteres Ziel sei die Stärkung der S-Bahn und die Verknüpfung mit dem Tramnetz. Je zentrumsnäher der öV sei, umso langsamer werde er, da mehr Haltestellen vorhanden seien.

Gefragt wurde weiter nach den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das ÖV-Angebot. Diese seien noch nicht bekannt, so die Verwaltung. Bisher gebe es kein Angebot, das wegen der Pandemie nicht mehr genutzt werde.

Zum Ziel einer «Vereinfachung des Tarif- und Vertriebssystems» stellte ein Kommissionsmitglied die Frage, wie dies zu verstehen sei. Eine Abschaffung des Erfolgsmodells «U-Abo» erscheine nicht zielführend. Die BUD führte aus, dies sei nicht vorgesehen. Es gebe schweizweite Entwicklungen und neue Ansätze. Eine Ablösung des U-Abos könnte jedoch nur durch eine sehr gute Alternative erfolgen.

Seitens Kommission wurde die Frage gestellt, weshalb die Anpassung des Nachtnetzes an die Tagesstrukturen nicht per Dezember 2021 erfolgen könne. Die Verwaltung erläuterte, für die Knoten Gelterkinden und Sissach sei die Umstellung per Dezember 2021 geplant. Für die spätere Anpassung im Laufental, der Region Liestal und Basel / Agglomeration gebe es verschiedene Gründe, wie die Koordination mit dem Kanton Solothurn oder die Abhängigkeit von anderen Projekten.

Zur Abschaffung der Linie 63 wurde seitens Kommission festgehalten, dass es im Industriegebiet (der Gemeinde Arlesheim) somit nur noch in den Hauptverkehrszeiten ein Angebot gebe, was für Teilzeit-Mitarbeitende nicht ideal sei. Die BUD erklärte, die Nachfrage bei der Linie 63 konzentriere sich auf die Hauptverkehrszeiten. Zu anderen Zeiten müsse ein längerer Fussweg zur Tramhaltestelle oder zum Bahnhof Dornach zurückgelegt werden.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob mit den Angebotsveränderungen im Raum Pratteln/Liestal nicht bis 2024 oder 2025 zugewartet werden könne, da diese erst mit der Fertigstellung des Vierspurausbaus in Liestal die volle Wirkung entfalten würden. Dazu hielt die BUD fest, die Anpassungen müssten wegen der Verlegung der Rheinstrasse erfolgen. Die Nachfrage, ob die neue Linienführung eine Fahrzeitverlängerung mit sich bringe, wurde von der Verwaltung in Bezug auf durchfahrende Fahrgäste der Linie 74 bejaht. Für Fahrgäste aus Giebenach und Arisdorf werde die Fahrzeit nach Basel kürzer, da sie in Kaiseraugst Anschluss auf die S1 hätten.

2.3.3 Weiterentwicklung Bachgraben-St. Johann

Die Kommission begrüsst die Verlängerung der Buslinie 64 bis St. Johann grundsätzlich. Jedoch könne die Fahrplanstabilität infolge Stau nicht gewährleistet werden. Zur Frage, ob eine Teilung der Linie zu Stosszeiten möglich sei, wurde seitens Verwaltung ausgeführt, das Problem sei die Verkehrsüberlastung der Strasse. Dies könne mit dem öV-Angebot nicht gelöst werden. Es sei möglich, eine Linie zu trennen, wenn die Fahrplanstabilität nicht anderweitig verbessert werden könne. Für gewisse Fahrgäste werde die Buslinie damit weniger attraktiv, weil sie umsteigen müssten.

Zum Fahrplan der Buslinie 64 stellten sich diverse Fragen. Die Kommission erkundigte sich nach dem Grund für den uneinheitlichen Fahrplan unter der Woche, weshalb er keinen 15-Minuten-Takt aufweise und welche Nachteile ein solcher Fahrplan habe. Dazu hielt die Verwaltung fest, die Gründe seien einerseits Kosteneinsparungen und andererseits das je nach Tageszeit unterschiedliche Verkehrsaufkommen. Hinterlegt seien drei unterschiedliche Fahrzeitprofile, damit die Busse möglichst pünktlich verkehren. Eine Verdichtung zu einem 15-Minuten-Takt sei für den 10. GLA vorgesehen. Nachteilig sei, dass der Fahrplan weniger einprägsam sei und nicht alle Anschlüsse an andere Verkehrsmittel sichergestellt werden könnten. Eine Verdichtung zu einem 15-Minuten-Takt würde andererseits die Fahrplanstabilität ausserhalb der Hauptverkehrszeiten verbessern. Ebenso könnten die Anschlüsse an die Linie 64 in Dornach auch gegen die Lastrichtung wiederhergestellt werden. Zur Nachfrage, weshalb die Verdichtung nicht bereits für den 9. GLA erfolge, hielt die BUD fest, dass die Nachfrage eine Angebotsverdichtung nicht erforderlich mache. Aufgrund von Kostenüberlegungen sei deshalb keine Verdichtung erfolgt. Seitens Kommission wurde darauf hingewiesen, dass es relativ rasch eine Lösung brauche, sollte die Fahrplanstabilität nicht gewährleistet werden können. Es stelle sich die Frage, ob mit der Verdichtung zum 15-Minuten-Takt bis zum 10. GLA zugewartet werden solle. Die Verwaltung erläuterte, für den 10. GLA solle ein Fahrplan erarbeitet werden, der Entspannung bringe und eine Verlängerung ermögliche.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob fixe Fahrpläne noch zeitgemäss seien bzw. eine dynamische Fahrgastinformation sinnvoller wäre. Die Verwaltung verwies auf die in der Schweiz geltende Fahrplanpflicht, die besagt, dass der Fahrplan publiziert werden muss. Bei häufig fahrenden Verkehrsmitteln – beispielsweise im Fünf-Minuten-Takt – sei die Regelmässigkeit wichtiger. Fahre ein Verkehrsmittel stündlich, sei die Zuverlässigkeit wichtiger.

2.3.4 *Erschliessung von Aesch Soleil*

Ein weiteres Thema war die Buserschliessung von Aesch Soleil und das zugehörige Postulat [2017/311](#), das der Landrat mit Beschluss vom 10. September 2020 stehen gelassen hatte. Die BUD verwies darauf, dass Gespräche mit der Gemeinde Aesch geführt würden. Es brauche eine Abstimmung von Entwicklung und Erschliessung durch den öV. Eine Aufnahme in den 9. GLA wäre nicht möglich gewesen, da dies zu früh gekommen wäre. Das Thema werde allenfalls im 10. GLA behandelt. Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass der «Dom» sehr publikumsintensiv werden könne. Die BUD wies auf die unmittelbare Nachbarschaft zu Aesch Soleil hin und erklärte, der Anstoss müsse von der Gemeinde kommen.

2.3.5 *Erneuerung der Waldenburgerbahn (WB)*

Ein Kommissionsmitglied verwies darauf, dass der Takt mit der Eröffnung der erneuerten WB und mit der Einstellung des Busbetriebs verschlechtert werde. Ein durchgehender Viertelstundentakt hätte Kosten von CHF 2,4 Mio. zur Folge. Die Frage sei, ob aus Kostengründen oder wegen der fehlenden Nachfrage darauf verzichtet werde. Die Verwaltung erläuterte, die Auslastung erfordere keine Verdichtung des Angebots. Ein Viertelstundentakt der WB sei erst dann sinnvoll, wenn auch die S-Bahn Basel-Liestal diesen Takt aufweise.

Eine Frage betraf das Vorgehen, wenn ein öV-Angebot von mehreren Kantonen bestellt werde. Dazu führte die Verwaltung aus, dass das Angebot gemeinsam erarbeitet werde oder man sich auf fachlicher Stufe auf ein Angebot einige. Dies werde den politischen Entscheidungsgremien vorgelegt. Bei Differenzen entscheide derjenige Kanton, der Hauptbesteller einer Linie sei. Jedoch werde versucht, gleichlautende Entscheide herbeizuführen.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission empfiehlt dem Landrat mit 12:1 Stimmen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

17.03.2021 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

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

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der 9. Generelle Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022–2025 wird beschlossen.
2. Mit dem Generellen Leistungsauftrag sind festgelegt:
 - 2.1 das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel mit der Zuordnung der einzelnen Linien zum Hauptangebot, Ergänzungsangebot und Grundangebot (siehe Kapitel 6.1);
 - 2.2 die Tarifpolitik gemäss den ÖV-Zielen für den Zeitraum 2022–2025 (siehe Kapitel 5.3);
 - 2.3 die Weiterführung des bisherigen Angebots (siehe Anhang) und die Ergänzungen gemäss den in Kapitel 7.1 aufgeführten, geplanten Änderungen;
 - 2.4 die Erneuerung des Rollmaterials (siehe Kapitel 7.2)
3. Für das Finanzprogramm der Jahre 2022–2025 (siehe Kapitel 9.2) wird eine neue einmalige Ausgabe von 222'218'000 Franken bewilligt.
4. Ziffer 3 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.
5. Die als Postulat überwiesene Petition 2020/93 «Wiedereinführung des 83er-Bushaltes auf dem Liestaler Wasserturmplatz» wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: