

Beschluss des Landrats vom 25.03.2021

Nr. 851

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

2020/686; Protokoll: mko

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) führt aus, dass der 8. Generelle Leistungsauftrag (GLA) für öffentlichen Verkehr (ÖV) nur noch bis Ende 2021 gelte. Für die vier Jahre ab 2022 muss ein neuer GLA beschlossen werden. Der vorliegende 9. GLA für die Jahre 2022 bis 2025 führt zu Bruttokosten von CHF 587 Mio. Diese Kosten für 4 Jahre basieren auf den Kosten für das bereits heute bestehende Angebot, die knapp CHF 550 Mio. betragen. Mit dem 9. GLA sollen einige Angebotsverbesserungen und -optimierungen umgesetzt werden. Diese kosten rund CHF 12,5 Mio. oder rund 2,3% der heutigen Kosten. Für den Ersatz von Rollmaterial sind zusätzliche Ausgaben von knapp CHF 25 Mio. nötig. Beim ÖV-Ertrag rechnet man mit einer gut einprozentigen Ertragssteigerung und somit insgesamt gut CHF 327 Mio.

Zusätzlich zu den genannten Beträgen kommen Abgeltungen an die BVB für die grenzüberschreitenden Linien dazu (CHF 34 Mio.). Andererseits beteiligt sind der Bund mit gut CHF 71 Mio. an den Baselbieter ÖV-Kosten. Aus diesen Zahlen resultieren am Schluss Nettokosten von CHF 222,218 Mio. für die Jahre 2022 bis 2025. Diese gilt es, heute als Ausgabenbewilligung zu genehmigen. Pro Jahr entspricht dies Kosten von gut CHF 55 Mio. für den öffentlichen Verkehr. Die wichtigsten Angebotsanpassungen des 9. GLA sind: eine Optimierung im Raum Pratteln mit diversen Verbesserungen; eine betriebliche Verknüpfung der Linien 72 und 74, um die Situation am Liestaler Wasserturmplatz wieder zu verbessern; Weiterentwicklungen im mittleren Ergolzthal, in der Birsstadt Nord und im Gebiet Bachgraben-St. Johann; ein neues Konzept Metzerlen-Mariastein.

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

Der 9. GLA wurde von sämtlichen Fraktionen grundsätzlich positiv gewürdigt, auch wenn nicht alle Anliegen aufgenommen werden konnten. Es wurde aber auch betont, dass insbesondere die Agglomerationsgemeinden schon ein gutes ÖV-Angebot aufweisen. Ein weiterer Ausbau sei vorsichtig an die Hand zu nehmen und müsse einen Mehrnutzen bringen und einem Kundenbedürfnis entsprechen. Die Verwaltung bestätigte, dass sie mit grossem Aufwand versuche, die vorhandenen Mittel bestmöglich einzusetzen. Ein Teil der Kommission wies darauf hin, dass keine detaillierte Auswertung zum Vernehmlassungsverfahren erstellt wurde und darum nicht ersichtlich war, welche Anliegen aufgenommen resp. nicht aufgenommen wurden. Die Verwaltung reichte daraufhin einen ausführlicheren Vernehmlassungsbericht nach. Viele Ausbauwünsche konnten wegen den Kostenfolgen nicht berücksichtigt werden.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, welche Massnahmen gegen die in der Vorlage erwähnte 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. Seitens Kommission wurde weiter die Frage gestellt, weshalb die Anpassung des Nachtnetzes an die Tagesstrukturen nicht per Dezember 2021 erfolgen könne. Die Verwaltung wies darauf hin, dass für die Knoten Gelterkinden und Sissach die Umstellung per Dezember 2021 geplant sei. Für die spätere Anpassung im Laufental, der Region Liestal und Agglomeration Basel gebe es verschiedene Gründe, wie die Koordination mit dem

Kanton Solothurn oder die Abhängigkeit von anderen Projekten zu Verzögerungen führe. Zur Abschaffung der Linie 63 wurde seitens Kommission festgehalten, dass es damit im Industriegebiet der Gemeinde Arlesheim nur noch in den Hauptverkehrszeiten ein ÖV-Angebot gebe, was z.B. für Teilzeit-Mitarbeitende nicht ideal sei. Die BUD erklärte, dass sich die Nachfrage bei der Linie 63 auf die Hauptverkehrszeiten konzentriere. Zu anderen Zeiten müsse ein längerer Fussweg zur Tramhaltestelle oder zum Bahnhof Dornach in Kauf genommen werden.

Zur Weiterentwicklung Bachgraben-St. Johann: Die Kommission begrüsst die Verlängerung der Buslinie 64 vom Bachgrabengebiet bis St. Johann grundsätzlich. Sie befürchtete jedoch auch, dass die Fahrplanstabilität wegen dem zeitweisen Stau nicht gewährleistet werden könnte. Die Kommission erkundigte sich nach dem Grund für den uneinheitlichen Fahrplan unter der Woche. Dazu hielt die Verwaltung fest, die Gründe seien einerseits Kosteneinsparungen und andererseits das je nach Tageszeit unterschiedliche Verkehrsaufkommen. Hinterlegt wurden deshalb drei unterschiedliche Fahrzeitprofile, damit die Busse möglichst pünktlich verkehren können. Eine Verdichtung zu einem 15-Minuten-Takt sei für den 10. GLA vorgesehen.

Die Erschliessung von Aesch Soleil war, nicht zum ersten Mal, ein weiteres Thema. Ein entsprechendes Postulat wurde im September 2020 im Landrat stehen gelassen. Die BUD erklärte, dass Gespräche mit der Gemeinde Aesch geführt würden. Es brauche aber noch eine Abstimmung von Entwicklung und Erschliessung durch den ÖV. Eine Aufnahme in den 9. GLA sei wegen den noch laufenden Gesprächen nicht möglich gewesen. Das Thema werde allenfalls im 10. GLA behandelt. Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, warum die Waldenburgerbahn nach der Erneuerung nicht im Viertelstundentakt fährt (wie dies während der Busersatz-Zeit der Fall sein wird). Die Verwaltung wies darauf hin, dass ein durchgehender Viertelstundentakt Kosten von CHF 2,4 Mio. zur Folge hätte. Aufgrund der aktuellen Nachfrage brauche es zur Zeit keine Verdichtung des Angebots. Ein Viertelstundentakt der Waldenburgerbahn sei erst dann sinnvoll, wenn auch die S-Bahn Basel-Liestal diesen Takt aufweise.

Die Kommission empfiehlt dem Landrat mit 12:1 Stimmen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen. Die Gegenstimme erfolgte, um eine Eintretensdebatte zu diesem wichtigen Geschäft zu ermöglichen.

– *Eintretensdebatte*

Jan Kirchmayr (SP) sagt, dass die SP-Fraktion die gut ausgearbeitete Vorlage grundsätzlich begrüsse. Man muss aber auch sehen, dass nur punktuelle Verbesserungen vorgesehen sind. Die SP hätte sich mehr gewünscht. Man muss daran denken, dass der ÖV die Strasse entlastet und somit eine positive Wirkung auf die Strasse hat. Sehr wichtig ist, dass es im 9. GLA Investitionen ins Rollmaterial gibt. Wer zu Stosszeiten in Tram oder Zug unterwegs ist, weiss, dass eine Verbesserung des Materials teilweise nötig ist. Auch sehr erfreulich ist, dass es endlich eine – obschon gestaffelte – Anpassung am Nachtnetz gibt, die viele Verbesserungen bringen wird, die aber am Schluss trotzdem kostenneutral sein werden.

Zu kritisieren ist, dass es ein «Buskonzept Birsstadt Nord», jedoch kein Konzept für die gesamte Birsstadt gibt, wie das im 8. GLA versprochen wurde. Es gibt Transformations- und Entwicklungsgebiete von kantonaler Bedeutung, die nicht genügend erschlossen sind.

Für den 10. GLA ist unbedingt die Förderung der kombinierten Mobilität anzugehen, damit die jeweiligen Verkehrsträger miteinander verknüpft werden können. Die SP-Fraktion unterstützt die Vorlage einstimmig.

Susanne Strub (SVP) sagt, dass die SVP-Fraktion dem Landratsbeschluss zustimmen werde. Es wurde vom Kommissionspräsidenten erwähnt, dass nicht alle Anliegen erfüllt werden können, was nachvollziehbar ist. Der Verwaltung gebührt trotzdem ein Dankeschön für die Vorlage. Es handelt sich um eine komplexe Angelegenheit und es können deshalb auch nicht alle Wünsche erfüllt wer-

den.

Die SVP-Fraktion wird das Postulat abschreiben.

Thomas Eugster (FDP) führt aus, dass der ÖV auch für die FDP-Fraktion einen wichtigen Pfeiler für die regionale und nationale Verkehrsinfrastruktur darstelle. In letzter Zeit – und nicht erst wegen Corona – erhielt er aber auch neue Konkurrenz, vor allem durch die E-Bikes, was sich im abnehmenden Verkauf der U-Abos und der stagnierenden bis rückläufigen Nutzerzahlen des ÖV niederschlägt. Als Hauptproblem wird von den meisten Nutzern die Langsamkeit und die Umsteigerei angegeben, nebst dem teilweise veralteten Fahrzeugpark. Der FDP ist deshalb wichtig, dass mit dem 9. GLA an genau diesen Punkten angesetzt wird, was erfreulicherweise auch geschieht. Der GLA bringt die Erschliessung von Salina Raurica für die erste Phase der Entwicklung, ebenso des boomenden Arbeitsgebiets im Allschwiler Bachgraben oder der Entwicklungsgebiete in Hagnau und Polyfeld, während im Raum Frenkendorf/Füllinsdorf und Liestal/Lausen direktere und damit schnellere Verbindungen von Punkt zu Punkt entstehen. Weiter wird veraltetes und bereits vollständig abgeschriebenes Rollmaterial erneuert. Nicht zuletzt wird in Liestal mit der Verbindung der Linien 72 und 74 wieder eine umsteigefreie Verbindung vom Wasserturmplatz nach Arisdorf und Giebenach angeboten und damit eine Petition (die von immerhin 1235 Personen unterzeichnet wurde) erfüllt. Zudem, wie vorhin gehört, wird auch bei der kombinierten Mobilität vorwärts gemacht.

Das Ganze hat aber auch deutliche Mehrkosten zur Folge. Natürlich erhofft man sich aufgrund der Angebotsverbesserungen eine stärkere Nutzung und somit mehr Einnahmen für den ÖV, damit sich der Deckungsgrad nicht verschlechtert. Ob die Rechnung aufgeht, wird man in den nächsten 5 Jahren sehen. Die FDP hat hier ihre Zweifel. Dennoch sagt die Fraktion Ja zum 9. GLA, weil er klar in Richtung eines schnelleren ÖV weist. Im Hinblick auf den 10. GLA möchte man mit auf den Weg geben, dass die ÖV-Abteilung ein spezielles Augenmerk auf die dynamische Entwicklung im Mobilitätssektor richten sollte – denn die Konkurrenz der E-Bikes wird weiter zunehmen – und dafür sorgen sollte, dass es weiterhin schnelle und direkte ÖV-Verbindungen gibt, die vor allem auch in die Arbeitsgebiete führen. Zudem ist sich zu überlegen, wie auf die zukünftig wohl noch deutlicher volatilere Nachfrage nach ÖV-Kapazitäten geantwortet werden kann. Gleichzeitig ist der Deckungskostenbeitrag gesenkt oder mindestens stabil zu halten.

Felix Keller (CVP) findet, dass die CHF 222 Mio., die für die nächsten 4 Jahre gesprochen werden sollen, eine Würdigung und damit eine Eintretensdebatte verdient haben. Generell darf man sagen, dass es im Baselbiet ein grundsätzlich sehr gut ausgebautes ÖV-Netz gibt. Das Angebot konnte in den letzten Jahren leicht gesteigert werden und soll im 9. GLA verbessert und optimiert werden. Leider stagnieren die Fahrgastzahlen oder nehmen sogar ab. Dies ist coronabedingt und es ist zu hoffen, dass man wieder mit Zuwachs rechnen darf.

Für die CVP/glp-Fraktion ist es wichtig, dass es in allen Regionen im Baselbiet entsprechend der Nachfrage ein attraktives ÖV-Angebot gibt und es bewahrt wird. Der ÖV soll auch weiterhin preislich attraktiv bleiben, bezahlbar aber nicht gratis. Das U-Abo ist bezüglich Preis-Leistung wirklich vorbildlich.

Die Fraktion nimmt wohlwollend zur Kenntnis, dass die Abschaffung des Erfolgsmodells U-Abo nicht im Raum steht, und auch die Aussage, dass im 9. GLA trotz grösserer Investitionen keine Tarifierhöhung angedacht ist, wird mit Wohlwollen registriert. Obwohl nicht alle Begehrlichkeiten berücksichtigt werden können, liegt mit der Vorlage doch ein sehr gutes und ausgewogenes Paket vor, das für die Weiterentwicklung des ÖV im Baselbiet einen Beitrag leistet. Es ist immer wieder eine grosse Herausforderung, mit den vorhandenen Mitteln haushälterisch umzugehen und das Beste rauszuholen. Hierfür darf man allen Projektverantwortlichen, die dazu einen Beitrag geleistet haben, ein grosses Kränzchen winden.

Ein wichtiger Stellenwert nimmt die kombinierte Mobilität ein. Wenn das Umsteigen auf die ver-

schiedenen Verkehrsmittel erleichtert resp. attraktiv wird, soll das optimalste Verkehrsmittel genutzt werden. Es macht deshalb Sinn, dass nicht die einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander ausgespielt werden. Man ist gespannt, wie die Verlängerung der Buslinie 64 vom linksufrigen Bachgrabengebiet zum Bahnhof St. Johann von den Fahrgästen aufgenommen werden wird. Die CVP/glp-Fraktion wird somit die Vorlage unterstützen.

Markus Dudler (CVP) dankt herzlich für die Vorlage. Eine Bemerkung zur Linie 63 (neu 37): Der Votant ist erfreut, dass die Forderung seines Vorstosses, die Erschliessung des Dreispitzareals, grösstenteils erfüllt wurde. Jedoch mischen sich in die Freude auch zwei Wermutstropfen. Gemeint ist der Leistungsabbau in Arlesheim. Weiterhin ist es schade, dass der Viertelstundentakt nicht bis an die Linie 10 weitergeführt wurde, sondern bei der Gartenstadt endet. Diese Querverbindung wäre sehr attraktiv, zum Beispiel für das Gymnasium Münchenstein oder die Grün 80.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) bedankt sich herzlich für die gute Aufnahme der Vorlage. Der 9. GLA schlägt einen Pflock für die nächsten Jahre ein, und das in einer unsicheren Zeit, die auch für den öffentlichen Verkehr Herausforderungen bringen wird. Auf der anderen Seite ist die Region wirtschaftlich gut unterwegs. Es wird weiterhin Mobilität geben, auch wenn die Leute im Home-office arbeiten. Es wird wieder zu Sitzungen, Tagungen und anderen Kontakten kommen, und damit braucht es auch Angebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Es ist aber auch ein Fakt, dass die hiesigen Verkehrsnetze voll sind – egal ob Strasse oder Schiene. Es ist deshalb wichtig, dass der ÖV weiterhin einen substantiellen Teil des Verkehrs aufnehmen kann.

Last but not least gibt es Entwicklungen, die dem Regierungsrat Sorgen machen und die er beobachtet. Angesprochen wurde das Thema Geschwindigkeit. Zum Glück ist man diesbezüglich im Baselbiet nicht gleich stark tangiert wie in den städtischen Gebieten. In der Agglomeration ist man mit relativ wenig Behinderungen konfrontiert. Das soll auch weiterhin so bleiben und das Angebot schnell und konkurrenzfähig sein, so wie dies insbesondere von der FDP hervorgehoben wurde. Es ist wichtig, dass der ÖV konkurrenzfähig bleibt, damit er seine Rolle als Träger im Verkehrssystem spielen kann. Genauso möchte man bezüglich Rollmaterial und Fahrzeugpark vorwärts machen und zeitgemäss sein.

Vermehrt wurde versucht, die Angebote verkehrsseitig stärker in Einklang mit der stattfindenden Entwicklung zu bringen. Man hat diesbezüglich auf Bewegungen und Veränderungen der Nachfrage reagiert und möchte dies weiterhin tun. Im Bachgrabengebiet (wo es nebenan, im Parc des Carrières, einen naturnahen Ausgleich geben soll) gibt es viel Entwicklung, und man kann dort gut sehen, was passiert, wenn man mit der Erschliessung per ÖV oder Strasse hinterherhinkt. Deshalb möchte man nun in den zentralen Entwicklungsgebieten vorwärts machen, um einen substantiellen Teil des Verkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufnehmen zu können.

Es wurde auch versucht, bestehende Angebote zu optimieren und man hat gewagt, schwach nachgefragte Linien einzustellen. Man muss mit den zur Verfügung stehenden Mitteln das bestmögliche Angebot stellen und dafür sorgen, dass dieses auch genutzt wird.

Wie von Markus Dudler angesprochen ist es immer ein Geben und ein Nehmen. Während im Dreispitzareal die Situation verbessert werden konnte, musste man an anderen Orten zurückfahren. Das ist so, dazu steht er. Es wurde versucht, das Angebot moderat weiterzuentwickeln. Auf viele Anliegen und Wünsche, die eingegangen sind, musste man verzichten, denn es lässt sich nicht alles auf einmal verwirklichen. Man ist aber gut beraten, offen und wach zu bleiben und zu schauen, wie die Entwicklung weitergeht.

Thomas Eugster hatte den Modalsplit angesprochen. Das Velo wird mit dem E-Bike massentauglich und gerade in der Agglomeration zu einer wichtigen Alternative, die das eine oder andere Problem lösen kann. Darauf muss man ein Auge haben. Diese Entwicklung muss aber nicht zulasten des ÖV gehen.

In der Bau- und Umweltschutzdirektion wurde vor rund einem Jahr die Abteilung ÖV vom General-

sekretariat ins Amt für Raumplanung übersiedelt, weil man der Meinung ist, dass Entwicklung und Infrastruktur zusammen arbeiten müssen. Man wird somit konzentriert die Entwicklungen weiterverfolgen, im Wissen, dass mit dieser Vorlage eine grosse Verantwortung übernommen wurde.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 75:0 Stimmen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

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

vom 25. März 2021

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.*
-