

Auswertung Vernehmlassung

Betrifft	Forderung (kurz und bündig)	Eingereicht von	Erläuterung, Begründung	Stellungnahme BUD	Anliegen berücksichtigt
Generell	Intermodale Angebote mit neuen Mobilitätsformen sind zu berücksichtigen (E-Trottinette, selbstfahrende Shuttles, etc.)	VBLG, Grüne, Birsstadt	Diese Mobilitätsformen sind Teil der Transportkette und gehören zum öffentlichen Verkehr. Der bestehende § 3 "neue Angebote" soll daher nicht gestrichen, sondern ergänzt werden. Birsstadt: Anstelle der bisherigen Regelung soll die Höhe der Beiträge auf die Finanzkompetenz des Regierungsrats abgestützt werden (Zum Zeitpunkt der Vernehmlassung CHF 200'000)	Der öffentliche Verkehr stellt für jede Gemeinde eine Mobilitätsvorsorge sicher. Neue Mobilitätsformen können eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr darstellen, sind aber meistens für einige Nutzergruppen nicht zugänglich. Sie sind deshalb nur bedingt Teil des öffentlichen Verkehrs. In ländlichen Gebieten sind mit dem neuen Angebotsdekret weiterhin alternative Angebote zum klassischen Linienbetrieb (z. B. nur auf Bestellung) möglich. Die Voraussetzung für eine Bestellung solcher Angebote durch die öffentliche Hand ist somit gegeben. In städtischen Gebieten werden neue Mobilitätsformen bereits heute ohne Subventionen angeboten. Eine Konkurrenzierung solcher innovativen Angebote durch die öffentliche Hand ist nicht erwünscht.	teilweise
Generell	Übernahme Linie 59 durch Kanton	Bottmingen	Es handelt sich aktuell um eine Erschliessungslücke gemäss geltendem Angebotsdekret, wonach der Kanton eine Anbindung durch den öffentlichen Verkehr sicherstellen muss.	Derartige Forderungen werden grundsätzlich im Rahmen eines generellen Leistungsauftrags, der sich auf das Angebotsdekret stützt, behandelt. Die Linie 59 erfüllt mit dem neuen Angebotsdekret die Anforderung an eine Übernahme durch den Kanton aufgrund der Erschliessungspflicht nicht mehr. Durch die neue Möglichkeit von Probebetrieben kann ein Angebot durch den Kanton übernommen werden, sofern es die Ziele gemäss § 11 erreicht. Die Gemeinde hat entsprechend nachzuweisen, dass die Linie 59 die Anforderungen an das neue Angebotsdekret erfüllt. Ist dies der Fall, kann die Linie in den 9. Generellen Leistungsauftrag für die Jahre 2022 – 2025 übernommen werden.	ja
Generell	Kostenloser/erschwinglicher öV	Allschwil, Grüne	Viele Leute würden auf den öV umsteigen, die verstopften Strassen würden entlastet, der öV beschleunigt und dadurch sogar noch attraktiver (siehe erfolgreiches Beispiel der Stadt Tallinn). Ein kostenloser öV ist mit der aktuellen Infrastruktur aktuell noch schwierig umsetzbar. Jedoch sollte schon jetzt geprüft werden, in den Nebenverkehrszeiten zur Glättung der Spitzen und am Samstag und Sonntag gratis öV anzubieten. Gratis öV könnte die Diskussionen über Standorte und Kosten von Ticketautomaten und das ganze Ticketing obsolet machen. Zudem könnten Kosten und Planung für Kontrolleure gespart werden. Die in den Nebenverkehrszeiten bei geringer Auslastung marginalen Einnahmen sollten dem Nutzen und der Verminderung externer Kosten gegenübergestellt werden (Lärm, Luftverschmutzung, Klima, Platzbedarf, Mikroplastik der Reifen).	Das Angebotsdekret regelt die Grundsätze des Angebots. Für Tarifrfragen sind die Transportunternehmen respektive der Tarifverbund zuständig.	nein

Betrifft	Forderung (kurz und bündig)	Eingereicht von	Erläuterung, Begründung	Stellungnahme BUD	Anliegen berücksichtigt
§ 2	Ein allfälliger Beschluss über den Verzicht auf eine bestehende Bahnlinie soll dem fakultativen Referendum unterstellt werden.	Buckten, Läuelfingen, Rümelingen	Bisher hatte § 9 Abs. 1 geregelt, dass in erster Linie Schienenverkehrsmittel einzusetzen sind. Im Dekretsentwurf wurde dies ersatzlos gestrichen. Im Gegensatz zu Buslinien, können stillgelegte Bahnstrecken aber nicht ohne weiteres wiederbelebt werden. Deshalb sind für einen solchen Entscheid auch höhere Hürden zu setzen. Da sich vor rund zwei Jahren gezeigt hat, dass der Landrat diesbezüglich die Haltung der Bevölkerung schlecht einschätzen kann, soll der Bevölkerung hierzu der letzte Entscheid eingeräumt und damit auch demokratisch legitimiert werden.	Für den öffentlichen Verkehr ist grundsätzlich jene Betriebsform zu wählen, die das Ziel-Angebot mit den geringsten Kosten gewährleisten kann. Einen möglichen Wechsel der Betriebsform durch ein fakultatives Referendum zu erschweren oder gar verunmöglichen, widerspricht dem Ziel eines effizienten öffentlichen Verkehrs.	nein
§ 3	Beibehaltung Bestimmung für landesüberschreitende Linien	HKBB	Zur Gewährleistung der Rechtssicherheit sollten für Verbindungen über die Landesgrenze hinaus weiterhin Verträge abgeschlossen werden.	Gemäss Erläuterungen in der LRV sind diese Verträge nach wie vor möglich. Sie sind überdies bereits im Personenbeförderungsgesetz geregelt. Eine Nennung im Dekret ist deshalb nicht notwendig.	nein
§ 3	Harmonisierung Formulierung mit PBG	HKBB	Der Regierungsrat bestimmt aufgrund des generellen Leistungsauftrags die Leistungen für eine 2-jährige Fahrplanperiode und spricht analog zum Bund einen 4-jährigen Verpflichtungskredit. Er entscheidet bei Angebotsanpassungen und bei neuen Angeboten über die Prioritäten. Weiter erarbeitet er zusammen mit Bestellern und Erstellern eine entsprechende Zielvereinbarung.	Mit dem generellen Leistungsauftrag spricht der Landrat eine - in der Regel – vierjährige Ausgabenbewilligung. De facto entspricht diese Ausgabenbewilligung dem Verpflichtungskredit des Bundes. Das Angebotsdekret regelt die Grundsätze für den generellen Leistungsauftrag und enthält Kriterien und Richtlinien für die Angebotsstruktur des regionalen Personenverkehrs. Den Abschluss von Zielvereinbarungen im Bestellprozess in ebendiesem Angebotsdekret festzuschreiben, wäre artfremd.	nein
§ 4	Erweiterung § um Probetriebe	VBLG, Liestal-Frenkentaler Plus, SP, Grüne, VCS, IGöV	VBLG, SP, VCS, IGöV: Gemeinden können Probetriebe von Ortsbussen o. ä. bestellen. Der Kanton unterstützt diese nach Kriterien, die vom Regierungsrat festzulegen sind. Bei erfolgreichem Probetrieb wird das Angebot in den GLA aufgenommen. Liestal-Frenkentaler Plus, Grüne: Probetriebe sollen vom Kanton bestellt und nach erfolgreichem Abschluss in den GLA überführt werden.	Der Vorschlag wird als zweckmässig beurteilt und unterstützt. Für Angebote, die aktuell durch Gemeinden bestellt werden (z.B. Linien 58 und 59), kann eine Übernahme durch den Kanton bei entsprechender Zielerreichung bereits im Rahmen des 9. GLA für die Jahre 2022 - 2025 erfolgen.	ja
§ 6	Ergänzungsangebot wird abgelehnt	SVP	Durch die Schaffung dieses neuen Angebotsbereichs, welcher primär die Erschliessungsinteressen der Gemeinden betrifft, wird einer unkontrollierten Erweiterung des öV-Angebots des Kantons Tür und Tor geöffnet. Dies steht nicht im Einklang mit der Forderung der SVP Baselland nach einem vertretbaren Verhältnis zwischen Individualverkehr und öV, weshalb wir die vorgeschlagene Erweiterung der Angebotsbereiche ablehnen.	Das Ergänzungsangebot ermöglicht eine bessere Unterscheidung der Liniencharakteristiken, wodurch die jeweiligen Bedürfnisse gezielter abgedeckt werden können. Ein Verzicht wird deshalb abgelehnt.	nein
§ 6	Das Ergänzungsangebot soll auch der Erschliessung öffentlicher Einrichtungen dienen	VBLG, Liestal-Frenkentaler Plus, CVP, SP, Grüne, VCS, IGöV	Spitäler, Bildungseinrichtungen, oder Freizeitanlagen sollen ebenfalls an den öffentlichen Verkehr angebunden werden.	Die Erschliessung öffentlicher Einrichtungen mit dem öV ist in vielen Fällen zweckmässig. Die Funktion des Ergänzungsangebots soll daher um die Anbindung öffentlicher Einrichtungen ergänzt werden.	ja

Betrifft	Forderung (kurz und bündig)	Eingereicht von	Erläuterung, Begründung	Stellungnahme BUD	Anliegen berücksichtigt
§ 6	Eine Erschliessung touristischer Ziele soll mittels Haupt- oder Grundangebot sichergestellt werden.	Buckten, Häfelfingen, Läufelfingen, Känerkinden, IGöV	Im Gemeindebann Häfelfingen befinden sich das Bad Ramsach Quellhotel sowie der Wisenbergturm. Das Bad Ramsach Quellhotel ist im kantonalen Richtplan und dem Objektblatt L 4.1, Ausflugsziele im Jura, namentlich aufgelistet. Der Wisenbergturm hat eine überregionale Anziehungskraft, er wird auch von Tourismus Baselland beworben. Deren Erschliessung würde zudem auch zu einer Frequenzsteigerung auf der Linie 59 führen.	Touristische Angebote sind grundsätzlich eigenwirtschaftlich organisiert und erhalten keine Beiträge der öffentlichen Hand. Diese Angebote (z.B. Wasserfallenbahn) fallen nicht unter die Bestimmungen des Angebotsdekrets. Eine Erschliessungspflicht für touristische Ziele ist nicht erwünscht.	nein
§ 6	(Für ländliche Gebiete) soll für neue Mobilitätsformen ein Modell mit Abgeltungen der ungedeckten Kosten möglich sein.	Liestal-Frenkentaler Plus, SP, IGöV	Zu wenig berücksichtigt ist im Dekret die Unterstützung zukünftiger technologischer Entwicklungen. Zu bedenken wären hier Finanzierungsmöglichkeiten von alternativen Angeboten, die über den reinen Betrieb von Bussen und Bahnen hinausgehen. Während im dichten städtischen Raum die neuen Sharing Angebote selbsttragend sein könnten, sind sie dies im ländlichen Raum aufgrund der geringeren Dichte nicht. Sie könnten hier aber durchaus eine Alternative und eine wichtige Ergänzung zu einem teuren Busangebot sein. Wir denken hier z.B. an die Möglichkeit zur finanziellen Unterstützung von Sharing Plattformen, Mobility, Angeboten oder die Unterstützung von öffentlichen E-Bike Angeboten. In Zukunft erwarten wir in diesem Bereich weitere innovative Konzepte und Ideen. Die Grundlage für die Finanzierung dieser Angebote sollte in das Angebotsdekret aufgenommen werden.	Die Schaffung von Voraussetzungen für eine Beteiligung an Angeboten zur Sicherstellung der Mobilitätvorsorge wird als zweckmässig beurteilt, sofern die Eintrittshürde niederschwellig ist. Im Grundangebot sollen entsprechende Mobilitätsformen möglich sein. § 6 c wird ergänzt «Bei geringer Nachfrage können alternative Betriebsformen eingesetzt werden, die den Linienbetrieb ergänzen oder ersetzen».	ja
§ 6	Das Angebot im ländlichen Raum soll angebotsorientiert sein.	Liestal-Frenkentaler Plus, SP, IGöV	Im ländlichen Raum sind die Linien angebotsorientiert unabhängig vom Kostendeckungsgrad zu betreiben. Alternative Angebotsformen und zukünftige neue Mobilitätsangebote (Sharing Angebote etc.) können im Rahmen des GLA finanziell unterstützt werden und das Linienangebot ergänzen.	Aus betrieblicher und planerischer Sicht ist ein angebotsorientierter Fahrplan positiv. Eine rein angebotsorientierte Planung hat aber den Nachteil, dass zu wenig flexibel auf die Nachfrage reagiert werden kann, insbesondere im Schülerverkehr.	nein
§ 7	Keine Ausdehnung der Betriebszeiten	SVP	Ausdehnung von 18 auf 20 Stunden wird abgelehnt. Eine Änderung der bisherigen Betriebszeitenregelung ist unseres Erachtens nicht angezeigt, zumal uns der Sinn der vorgeschlagenen starren Gliederung der Betriebszeiten im Dekret fraglich scheint.	Das geänderte Mobilitätsverhalten rechtfertigt eine Ausdehnung der Betriebszeiten im Angebotsdekret. Bereits heute verkehren die Hauptlinien täglich zwischen ca. 5 Uhr morgens und 1 Uhr in der Nacht. Mit der Anpassung im Dekret erhält das heutige Angebot eine rechtliche Grundlage.	nein
§ 7	HVZ am Samstag von 10 - 13 Uhr	SP, Grüne, VCS	Dem MIV-Einkaufsverkehr am Samstagmorgen kann mit einem guten öV-Angebot entgegengewirkt werden.	Die Betriebszeiten sind ein Ergebnis aller Mobilitätsbedürfnisse (Arbeit, Ausbildung, Besuch, Freizeit, Einkauf). Um den Samstagvormittag generell als HVZ zu definieren, fehlt die Nachfrage. Es besteht weiterhin die Möglichkeit das Angebot auf spezifische Nachfragespitzen abzustimmen.	nein
§ 7	NVZ bis 23 Uhr	Liestal-Frenkentaler Plus, Pratteln, SP, Grüne, VCS	Angesichts des zunehmenden Freizeitverkehrs sollte die Nebenverkehrszeit auf das Kultur- und Sportangebot angepasst werden. Veranstaltungen und Trainingszeiten in den regionalen Zentren oder in Basel dauern meistens bis gegen 22 Uhr. Eine Ausdehnung der Nebenverkehrszeit bis 23 Uhr ist eine wichtige Ergänzung - auch für die Sicherheit der Jugendlichen. Pratteln: NVZ bis 22 Uhr	Die Definition der Betriebszeiten richtet sich nach verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen (Arbeit, Ausbildung, Besuch, Freizeit, Einkauf). Um die Zeit zwischen 21 und 23 Uhr als NVZ zu definieren, fehlt die entsprechende Nachfrage. Bei entsprechendem Nachfragepotenzial wird das Angebot auf die RVZ ausgedehnt.	nein

Betrifft	Forderung (kurz und bündig)	Eingereicht von	Erläuterung, Begründung	Stellungnahme BUD	Anliegen berücksichtigt
§ 7	Nachtangebot/Frühverbindungen auch unter der Woche ermöglichen	SP, VCS	Grundsätzlich soll bedacht werden, dass es im Kanton Baselland viele Pendlerinnen und Pendler gibt, welche auch unter der Woche auf ein Angebot während der Nacht angewiesen sind. So gibt es beispielsweise Schichtarbeiten mit einem Arbeitsbeginn um drei oder vier Uhr morgens. Ein Ausbau der Nachtverkehrszeiten während der ganzen Woche soll deshalb geprüft werden. Weiter muss den Umständen der jungen Erwachsenen Rechnung getragen werden. Viele gehen auch in der Nacht vom Donnerstag auf Freitag in den Ausgang. Eine Anpassung der Nachtverkehrszeiten ist angezeigt.	Mit dem neuen Dekret beginnt die RVZ um 5 Uhr. Eine weitere Ausdehnung der Betriebszeiten ist nicht vorgesehen.	nein
§ 8	Schulzeiten bei der Planung des öV berücksichtigen	Liestal-Frenkentaler Plus, CVP, SP, Grüne, IGöV	Liestal-Frenkentaler Plus, SP: Im ländlichen Raum sind zusätzlich Schülertransporte zu berücksichtigen.	Schülerverbindungen sind im Angebotsdekret nicht separat geregelt. Eine Berücksichtigung wird als nicht zweckmässig beurteilt. Bei geringem Angebot kann zur Sicherstellung von Schülerverbindungen von einem regelmässigen Taktfahrplan abgewichen werden. Dies ist oft effizienter als die Führung zusätzlicher Schülerkurse. Zusätzliche Schülerkurse werden nur angeboten, wenn die Nachfrage diese rechtfertigt und eine Taktverdichtung mangels verfügbarer Anschlüsse nicht sinnvoll ist.	nein
§ 8	20'-Takt als mögliche Grundtaktzeit beibehalten	SP, VCS	Damit könnte mit moderat grösserem Personal- und Fahrzeugeinsatz das Angebot zu NVZ und RVZ deutlich verbessert werden. Dies könnte vor allem bei Linien, die direkt ein Ziel erschliessen, also nicht Zubringer auf eine S-Bahn sind, sinnvoll sein.	Umsteigeverbindungen zwischen Linien im 20'-Takt und Linien im 15'- oder 30'-Takt können nur einmal pro Stunde sichergestellt werden. Aufgrund dieses Nachteils gibt es in BL heute keinen 20'-Takt mehr.	nein
§ 8	Im Grundangebot soll in den NVZ mindestens jede Stunde statt mindestens jede zweite Stunde eine Verbindung angeboten werden.	Liestal-Frenkentaler Plus, SP, VCS, IGöV	Eine Frequenz von zwei Stunden ist nicht ausreichend. Bei einer derart niedrigen Frequenz ist das Angebot auch nicht attraktiv. Linien im ländlichen Raum sollten angebotsorientiert betrieben werden. (Konsequente Ausrichtung der Anschlüsse an das übergeordnete Netz und die Schulzeiten)	Heute werden teilweise zwei Linien mit nur einem Fahrzeug im 120'-Takt bedient. Die Einführung eines durchgängigen Studenttakts als Mindestangebot auch in den Nebenverkehrszeiten würde bei sehr schwach nachgefragten Linien zu einem Überangebot führen.	nein
§ 9	Prinzip der Transportkette weiterhin explizit aufführen.	IGöV		Das Prinzip bleibt mit der Nennung der Gesamtreisezeit enthalten.	nein
§ 9	Die Optimierung der Umsteigevorgänge soll ebenfalls berücksichtigt werden.	VBLG, SP, IGöV	Der Umsteigevorgang ist nicht für alle Bevölkerungsgruppen mit Leichtigkeit möglich.	Umsteigevorgänge werden etwa zwei bis dreimal länger wahrgenommen als die reine Fahrzeit. Diesen Umstand gilt es richtigerweise zu berücksichtigen. Dabei ist darauf zu achten, dass möglichst keine Parallelführungen von Linien entstehen.	ja
§ 9	Parallelführung mehrerer Linien sind zu vermeiden	FDP	Parallel geführte Linien sind zu vermeiden durch Bündelung des Angebots auf eine Linie bei gleicher oder höherer Taktfrequenz, so dass die Leistungserbringung günstiger erfolgen kann. Für die Erbringung der Transportleistung ist das jeweils günstigste Transportmittel zu wählen.	Die Feststellung ist korrekt, vgl. oben.	ja

Betrifft	Forderung (kurz und bündig)	Eingereicht von	Erläuterung, Begründung	Stellungnahme BUD	Anliegen berücksichtigt
§ 9	Zusätzliche Zielsetzung: Bessere Erreichbarkeit mit dem öV im gesamten Kanton	Liestal-Frenkentaler Plus, SP	Die Netzgestaltung sollte auch zum Ziel haben, dass Ortschaften, Arbeitsplatzgebiete, verdichtete Wohngebiete und wichtige Einrichtungen im Kanton mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind. Dieser Grundsatz soll ergänzt werden.	Diese Zielsetzung ist in der Kantonsverfassung, dem Umweltschutzgesetz und dem Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs bereits enthalten. Eine entsprechende Regelung im Angebotsdekret ist nicht notwendig.	nein
§ 10	Die Erschliessungswirkung sollte sich zusätzlich aufgrund des Verkehrsmittels unterscheiden.	BS, BVB, FDP, Grüne, VBLG	Die Erschliessungswirkung von Haltestellen von Tram/Bus und Bahn sollte sich zusätzlich unterscheiden. Ein Bahnanschluss hat eine höhere Verbindungsqualität als ein Busanschluss (mit der Bahn erhält man schnellere, direkte Verbindungen über eine grössere Distanz) und sollte deshalb nach wie vor eine grössere Distanz erschliessen als ein Busanschluss. VBLG: fordert für alle S-Bahnstationen einen Erschliessungsradius von 500 Metern.	Die Feststellung, dass schnelle und weite Verbindungen ein grösseres Einzugsgebiet erreichen, ist richtig. Jedoch nutzen nicht alle Personen weite Verbindungen. Durch die Neuregelung entstehen weder Änderungen für den Nutzer noch ergeben sich Auswirkungen auf das Angebot durch kleinere Erschliessungsradien bei Bahnhöfen. Bahnhöfe mit Umsteigefunktion werden zudem auch in Zukunft einen grösseren Erschliessungsradius aufweisen. Der Umstand der höheren Reisegeschwindigkeit einzelner Linien wird durch die Netzgestaltung und die grössere Bedienungshäufigkeit von Knotenpunkten hinreichend berücksichtigt. Eine präzisere Regelung führt zu keiner Änderung bei der Erschliessungswirkung und ist folglich nicht nötig.	nein
§ 10	Luftliniendistanzen erhöhen	FDP, SVP	Der Vergleich mit anderen Kantonen zeigt, dass der Kanton BL die kleinsten Radien verwendet, wozu es aus unserer Sicht keine Begründung gibt. Wir sind deshalb der Auffassung dass sich Erschliessungsradien in Abhängigkeit des Angebots und zusätzlich des Verkehrsmittels besser zur Festlegung der als erschlossen geltenden Gebiete eignen und schlagen darum folgende Definitionen in Absatz 2 vor: FDP: a. 700 Meter bei einem Bahnanschluss b. 600 Meter bei einer durchschnittlichen Kursfolge von 7.5 Minuten oder weniger c. 500 Meter bei einer durchschnittlichen Kursfolge über 7.5 und unter 30 Minuten d. 400 Meter bei einer durchschnittlichen Kursfolge von 30 Minuten oder mehr SVP: a. 750 Meter bei einer durchschnittlichen Kursfolge von 7.5 Minuten oder weniger c. 600 Meter bei einer durchschnittlichen Kursfolge über 7.5 und unter 30 Minuten d. 500 Meter bei einer durchschnittlichen Kursfolge von 30 Minuten oder mehr	Eine Vergrösserung der Radien würde dazu führen, dass grosse Teile in der Agglomeration als erschlossen gälten. Damit würden bestehende, gut nachgefragte Angebote in Frage gestellt. Mit den gewählten Radien wird der Zielkonflikt der Bündelung der Nachfrage und einer guten flächigen Erschliessung in ein Verhältnis gestellt.	nein

Betrifft	Forderung (kurz und bündig)	Eingereicht von	Erläuterung, Begründung	Stellungnahme BUD	Anliegen berücksichtigt
§ 10	Luftliniendistanzen nicht erhöhen	Birsstadt, Oberwil, Aesch, Pratteln	Die Erhöhung der Erschliessungsradien wird kritisch gesehen. Sollte diese zum Wegfall von Erschliessungen gemäss Tabelle auf Seite 16 im Entwurf führen (Aesch Nord, Reinach West, etc.), so ist die Neuregelung entschieden abzulehnen. Unklar ist, was mit Angeboten passiert, welche aufgrund der neuen Bestimmungen nun eigentlich nicht mehr erschlossen werden müssten. Oberwil: Erhöhung der Radien sind maximal bis 400 m akzeptabel (Vergleich Zürich, Bern, Luzern). Die Topografie ist in geeigneter Form zu berücksichtigen Pratteln: Die Gemeinde verweist auf Mehrkosten bei der Gemeinde, wenn der Ortsbus nicht mehr vom Kanton finanziert würde und wenn durch eine Taktanpassung die Haltestellen wegen geänderter Radien verschoben werden müssten.	Mit der Schaffung von Probetrieben wird diesem Umstand indirekt Rechnung getragen. So kommen auf die Gemeinden keine neuen Kosten zu.	nein
§ 10	Luftliniendistanz von 350 m statt 300m	VBLG (exkl. Binningen)	Betreffend den neuen Erschliessungsradius von 300 Metern für Haltestellen, die im 30 Minuten-Takt oder seltener bedient werden, empfehlen wir der Bau- und Umweltschutzdirektion, die Veränderung möglichst klein zu halten und daher bei den bisherigen 350 Metern zu bleiben (anstelle von neu 300 Metern)	Aufgrund der Neuregelung der Erschliessungsradien auf Basis der Taktichte anstelle des Verkehrsmittels gibt es keine Notwendigkeit, die bisherigen Radien zu übernehmen.	nein
§ 10	Für ländliche und städtische Gebiete unterschiedliche Erschliessungsradien vorsehen	BLT, Birsstadt, Oberwil, Aesch	Das Kriterium der neuen Erschliessungsgrenzen setzt eine festgelegte Taktfrequenz voraus. Die regionalen Unterschiede, respektive die Dichte der Einwohner und/oder Arbeitsplätze, ist im neuen Dekret kein Kriterium. Dies führt dazu, dass gegenüber dem gültigen Dekret in dichter besiedelten Gebieten mehr Personen von längeren Fusswegen betroffen sind. Dafür profitieren die Personen in weniger besiedelten Gebieten. Es profitiert also nur eine kleine Menge an Personen von der Verbesserung, dagegen hätten viele Passagiere einen längeren Zugang zum öV zurückzulegen. Die Attraktivitätssteigerung in ländlichen Gebieten führt in direkter Konsequenz zu einem Attraktivitätsverlust in den Zentren und Agglomerationen, was wiederum zur Zunahme des Individualverkehrs in diesen Gebieten führen kann. Wir begrüssen den Ansatz des Kantons Solothurn, welcher die Erschliessungsradien in städtischen und ländlichen Gebieten unterscheidet und bitten, diesen Ansatz für den Kanton BL zu prüfen und zu ergänzen. Oberwil: Aussage, dass bei höherer Taktfrequenz eine grössere Distanz in Kauf genommen wird ist nicht wissenschaftlich belegt. Die Aussage widerspricht zudem der Regelung Solothurn, dass für ländliche Gebiete grössere Radien vorsieht.	Durch Bündelung der Nachfrage können wenige, dafür sehr attraktive Linien eine hohe Effizienz erzielen. Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte in ländlichen Gebieten entstehen hier unabhängig der Taktfrequenz keine Erschliessungslücken. Die Verwendung grösserer Radien für ländliche Gebiete führt somit zu keiner geringeren Netzdichte.	nein

Betrifft	Forderung (kurz und bündig)	Eingereicht von	Erläuterung, Begründung	Stellungnahme BUD	Anliegen berücksichtigt
§ 10	Nicht überbaute Baugebiete sollen weiterhin berücksichtigt werden	VBLG, SP	Würden bald erstellte Wohn- oder Geschäftsanlagen nicht berücksichtigt, so könnte der öffentliche Verkehr immer erst für eine Erschliessung sorgen, wenn neue Quartiere weitgehend bezogen sind. Dies ist aus unserer Sicht zu spät.	Es ist unbestritten, dass künftige Entwicklungen berücksichtigt werden sollen. Die frühzeitige Sicherstellung einer ausreichenden öV-Erschliessung ist heute im Rahmen der bestehenden Prozesse (QP-Verfahren, GLA) bereits möglich. Gemäss den raumplanerischen Zielen sollen Verdichtungen primär dort stattfinden, wo bereits eine gute Abdeckung durch den öV besteht. Eine umgekehrte Regelung widerspricht diesen Zielen.	nein
§ 10	Senkung der Hürde (z. B. Anzahl ha unter 6)	Liestal-Frenkentaler Plus, VCS, IGöV	Die sechs Hektaren mit mindestens 100 Einwohnern und oder Arbeitsplätzen bilden eine zu hohe Hürde. Es ist eine Formulierung zu suchen, die der Erschliessung eines dicht bebauten Gebietes auf weniger grosser Fläche gerecht wird. Es gibt durchaus auch kleinere Gebiete oder Orte mit weniger Arbeitsplätzen, die von einer öV-Erschliessung profitieren würden, weil eine Linie in der Nähe liegt. Dieses Kriterium ist dementsprechend anzupassen.	Durch die Schaffung von Probebetrieb wird dieser Umstand berücksichtigt.	ja
§ 10	Fusswegdistanzen statt Luftliniendistanzen anwenden	Liestal-Frenkentaler Plus, Grüne	Die Abstützung auf die Luftliniendistanz erscheint uns nicht mehr zeitgerecht. Den Verhältnissen besser entsprechend wäre eine Fusswegdistanz in Minuten Gehdistanz als Grundlage. Diese berücksichtigt dank den modernen GIS Werkzeugen auch die topographischen Verhältnisse wie z.B. Hang- und Berglagen. Somit könnte auch der in seiner Bedeutung unklare Absatz 4 gestrichen werden. Ein Aspekt ist auch die alternde Bevölkerung. Zu lange Distanzen sind für ältere Menschen schlecht zu bewältigen.	In der Planung von Haltestellenstandorten werden oft Fusswegzeiten oder -distanzen verwendet. Zur Ermittlung einer Erschliessungslücke werden hingegen üblicherweise Hektarraster-Daten verwendet. Die Verwendung von Fusswegdistanzen ergäbe auf dieser Genauigkeitsstufe eine Scheingenauigkeit. Die Topografie wird im Dekret anderweitig berücksichtigt.	nein
§ 10	Fusswegzeiten statt Luftliniendistanzen anwenden	SP, IGöV	Sinnvoller wäre eine Aufnahme der Fusswegdistanz in Minuten. Dies wird bereits heute für die Zuteilung der Schülerinnen und Schüler für die Sekundarschulstandorte angewendet, hierfür existieren bereits GIS-Werkzeuge, welche die topographischen Begebenheiten implementieren.	Fusswegzeiten hängen von der Gehgeschwindigkeit ab. Diese unterscheidet sich nach Situation, Alter und Geschlecht stark und eignen sich deshalb nicht zur Ermittlung, ob ein Gebiet als erschlossen gilt oder nicht.	nein
§ 10	Attraktivität der Fusswege berücksichtigen	Birsstadt, Aesch	Nicht nur die Taktichte spielt eine wichtige Rolle wie viel Weg eine Person auf sich nimmt. Wesentlich in diesem Zusammenhang ist auch der Aspekt der Fussweggestaltung und der Fusswegsicherheit. Je nach Situation kann so ein kurzer Weg bereits sehr unattraktiv sein oder man nimmt längere Wege in Kauf.	Die Gestaltung des Fusswegnetzes liegt in der Verantwortung der Gemeinden. Die Überprüfung sämtlicher Fusswege hinsichtlich der Attraktivität bindet grosse Ressourcen. Der zusätzliche Erkenntnisgewinn wird als verhältnismässig gering eingeschätzt.	nein
§ 10	Zielgrösse anstelle von starren Kriterien	Liestal-Frenkentaler Plus, SP, IGöV	Es macht den Anschein, dass dies geändert werden soll, um auf die Erschliessung von Aesch Nord, Reinach West, etc. verzichten zu können. Dies sind alles Gebiete, welche gemäss geltendem Dekret eigentlich schon heute zwingend erschlossen werden müssen, der Kanton hat dies aber bis anhin nicht gemacht. Vorschlag: In der Regel sollte in dicht bebauten Gebieten eine Fusswegdistanz von 5 Minuten und in weniger dicht bebauten Gebieten eine maximale Fusswegdistanz von 10 Minuten eingehalten werden. Für Ausnahmen von dieser Regel sind in Absprache mit den betroffenen Gemeinden und nach wirtschaftlichen Kriterien Lösungen zu suchen.	Die Verwendung von Zielgrössen kann zu grösseren, schlecht erschlossenen Gebieten führen. Grund dafür ist, dass die Erschliessung über einen grösseren Raum betrachtet ausreichend ist, je nach Ausgangspunkt effektiv aber nicht. Zielgrössen fördern zudem die Parallelführung von Linien mit geringem Angebot, statt die Nachfrage auf wenige Linien mit einem dichten Angebot zu bündeln. Die Verwendung von Zielgrössen wird deshalb abgelehnt.	nein

Betrifft	Forderung (kurz und bündig)	Eingereicht von	Erläuterung, Begründung	Stellungnahme BUD	Anliegen berücksichtigt
§ 10	Erschliessung für publikumsintensive Betriebe vorsehen	Pratteln	Anstelle einer Kostenbeteiligung des Kantons am Ortsbus im Gebiet Chästeli könnte sich die Gemeinde auch vorstellen, dass die Erschliessung von publikumsintensiven Betrieben gemäss Art. 22 Abs. 2 i.V.m. Art. 22a RBV finanziell unterstützt wird. Im Sinne einer Standortförderung werden so Arbeitsplätze vor Ort weiterhin gesichert und der Kanton kann weiterhin von Steuereinnahmen profitieren.	Die RBV hat zum Ziel, dass nutzerintensive Einrichtungen dort entstehen, wo eine gute öV-Erschliessung vorhanden ist. Eine Beteiligung der öffentlichen Hand zwecks Sicherstellung eines Angebotsniveaus läuft diesem Ziel zuwider.	nein
§ 10	Absatz 4 kann in Absatz 2 integriert werden	VCS	Der Absatz 4 ist zu vage formuliert und redundant, er kann deshalb in Absatz 2 integriert werden.	Die Topografie soll bei der Beurteilung berücksichtigt werden können.	nein
§ 11	Bestimmung hinzufügen, die Voraussetzungen für gute Produktionsbedingungen schafft	AAGL, BLT, HKBB	Die Wirtschaftlichkeit ist aber nicht nur davon abhängig, wie das Angebot erbracht wird, sondern auch, welches Angebot zu erbringen ist. Darauf haben die TU nur wenig, wenn überhaupt Einfluss. Wie bekannt, ist es in den ländlichen Gebieten bedingt durch das «schwache» Angebot (z.B. 2-Stundtakt im Grundangebot NVZ) oft nicht möglich, das Angebot wirtschaftlich erbringen zu können. Wir bitten, den Artikel mit einer entsprechenden Formulierung zu ergänzen. Die bisher im Angebotsdekret bestehende Formulierung «Das Liniennetz ist derart zu gestalten, dass ein wirtschaftlicher Betrieb, vor allem bezüglich der Umlaufzeiten, ermöglicht wird.» (§ 9 Absatz 7 des bisherigen Angebotsdekrets) sollte hier (wieder) eingefügt werden.	Die Betriebszeiten wurden darauf ausgelegt, dass ein effizienter Betrieb möglich ist. So sollen Angebotsverdichtungen jeweils für eine ganze Verkehrszeit gelten. Beim Grundangebot können alternative Angebote anstelle des klassischen Linienbetriebs einen Effizienzgewinn erzielen. Transportunternehmen sind nicht nur Auftragnehmer, sondern Dienstleistungsunternehmen mit einer aktiven Rolle bei der Erarbeitung und insbesondere bei der Optimierung von Angebotskonzepten. Diese Rolle soll gestärkt werden.	nein
§ 11	Mindest-KDG auf 25 % belassen	HKBB	Eine Senkung des minimalen Kostendeckungsgrads von 25 auf 20 Prozent ist nicht im Sinne einer nachfrageorientierten Förderung des öffentlichen Verkehrs.	Mit der Reduktion des Mindestkostendeckungsgrads auf 20 % wird dem Volkswillen entsprochen, dass der öV auch in dünner besiedelten Gebieten mit schlechterer Nachfrage vom Kanton bestellt wird (Stichwort S9).	nein
§ 11	Mindest-KDG auf 30 % festlegen.	SVP	Die weitergehende Lockerung der Wirtschaftlichkeitsvorgaben durch Einführung einer Kostendeckungsschwelle von 20 % lehnt die SVP Baselland ab. Abgesehen davon, dass lediglich vorgesehen ist, Angebote, welche diesen Schwellenwert unterschreiten, in der bestehenden Form nicht mehr in den Leistungsauftrag aufzunehmen und damit unklar bleibt, wo nun der minimalste Kostendeckungsgrad liegt, votieren wir im Sinne einer klaren Regelung und entsprechend dem Bekenntnis der SVP zu einer Gleichberechtigung von öffentlichem und individuellem Verkehr für einen einheitlichen Mindestkostendeckungsgrad von 30 %.	Vgl. oben	nein

Betrifft	Forderung (kurz und bündig)	Eingereicht von	Erläuterung, Begründung	Stellungnahme BUD	Anliegen berücksichtigt
§ 11	Die Unterschreitung eines KDG von 20 % darf nicht als Kriterium für die Aufnahme in den GLA gelten.	Grüne Unabhängige, Grüne, VCS	Zum Thema Kostendeckungsgrad steht fest, dass dieser nicht als einzige Messgrösse für das Angebot im öffentlichen Verkehr stehen darf. Die Attraktivität des Angebots, die Erschliessung und Anbindung an die Stadt und in andere Gemeinden, sowie der daraus resultierende Verzicht auf die Nutzung von Autos, sind Faktoren, welche hierbei wichtiger erscheinen. Je attraktiver das Angebot im öffentlichen Verkehr ist, desto attraktiver ist auch eine Gemeinde selbst. Gezeigt hat dies auch die Abstimmung im November 2017, als sich das Stimmvolk ganz deutlich für die Beibehaltung der S-Bahnlinie S9 ausgesprochen hat. Dieses Beispiel zeigt jedoch auch auf, dass es möglicherweise Sinn macht, bei einigen Linien auf den Kostendeckungsgrad zu verzichten oder diesen zumindest so tief zu setzen, dass die Bewohner nicht dauernd eine Einstellung der Linien befürchten müssen. Dass Linien mit einem Kostendeckungsgrad unter 20 % nicht in den nächsten GLA aufgenommen werden dürfen, erscheint als falsch. VCS: Nur für Linien im ländlichen Raum soll kein Mindestkostendeckungsgrad gelten.	Ein KDG unter 20 % weist auf strukturelle Probleme hin. Hier ist nötigenfalls ein Systemwechsel (z. B. Übergang zu einer alternativen Betriebsform) vorzusehen. Der Nutzen pro eingesetzten Steuerfranken darf nicht gegen null tendieren.	nein
§ 11	Ein Kostendeckungsgrad von 20 % soll für mindestens drei Jahre unterschritten werden, bevor das Angebot in der bestehenden Form nicht weitergeführt wird	Läufelfingen, Rümlingen, Känerkinden	Mit Blick auf die in den letzten Jahren häufigen Fahrplanwechsel und dem Einsatz von Ersatzbussen auf der Linie S9 wünscht der Gemeinderat diese Ergänzung. Um eine aussagekräftige Beurteilung einer Linie vornehmen zu können, braucht es einen stabilen Fahrplan über mehrere Jahre. Während z.B. dem Einsatz von Ersatzbussen und auch während einer Erholungsphase nach deren Einsatz kann der Kostendeckungsgrad klar sinken und damit zu falschen Betrachtungen führen.	Die Transportunternehmen offerieren jeweils für eine zweijährige Fahrplanperiode und machen eine Vierjahresprognose. Somit wird sichtbar, ob die Unterschreitung einmalig oder dauerhaft ist. Das Angebot wird bereits bei Unterschreiten eines Kostendeckungsgrads unter 30 % überprüft und gegebenenfalls werden Massnahmen ergriffen um den Kostendeckungsgrad wieder über den Zielwert von 30 % heben zu können.	nein
§ 11	Absatz 2 streichen.	AAGL, SP, Grüne, VCS	Selbstverständlich sollen die Transportunternehmen ihre Leistungen möglichst wirtschaftlich (kostengünstig) erbringen. Die diesbezüglichen Regelungen und Instrumente sind im PBG bereits ausreichend. Mit der aktuellen Formulierung des Entwurfs würden Innovationen und Entwicklungen, beispielsweise zu ressourcenschonenden (CO2-freien) Fahrzeugen, verunmöglicht. Entsprechend ist §10 Absatz 2 zu streichen, so würde auch die Einheit der Materie gewahrt: Das Angebotsdekret regelt die wirtschaftliche Netzgestaltung, während das PBG (insbesondere 6. und 7. Abschnitt) für eine wirtschaftliche Leistungserbringung durch die Transportunternehmen sorgt.	Der Artikel wird präzisiert, sodass sich die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit auf die Möglichkeiten des Transportunternehmens beschränkt.	ja

Betrifft	Forderung (kurz und bündig)	Eingereicht von	Erläuterung, Begründung	Stellungnahme BUD	Anliegen berücksichtigt
§ 12	Auslastung soll genauer definiert werden	BLT, IGöV	BLT: Wir erachten es als sehr gut, die Auslastung zu definieren. Die Grenze muss unserer Ansicht nach aber genauer definiert werden (z.B. DTV / DWV oder HVZ / NVZ oder Zeitangabe) IGöV: Bei der Berechnung der «ungenügenden» Nachfrage soll «nur» das Kriterium weniger als 10 Prozent der Sitzplätze verwendet werden. Dies weil die Anzahl Stehplätze je nach Fahrzeugtyp und angewendete Berechnungsmethode stark variieren können.	Eine genauere Regelung im Dekret ist nicht notwendig. Die Details werden im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen definiert werden. Die ausschliessliche Verwendung von Sitzplätzen wäre nicht zielführend, da es sowohl sitzplatz- wie stehplatzoptimierte Fahrzeuge gibt.	nein
§ 12	Bei Angebotsreduktion muss das Einverständnis der Standortgemeinde eingeholt werden.	Liestal-Frenkentaler Plus, SP, VCS, IGöV	Damit wird verhindert, dass wichtige Verbindungen ohne Mitsprache der Betroffenen wegfallen.	Ein Veto für die Gemeinden wäre aufgrund der Zuständigkeiten nicht gerechtfertigt. Die Gemeinden werden im Rahmen des generellen Leistungsauftrags angehört. Sie haben zudem die Möglichkeit, allfällige Angebotsreduktionen selbstständig weiter zu bestellen.	nein
§ 12	§ ist nicht nachvollziehbar	VBLG, CVP, Grüne	Die Auslastung ist durch Anpassung der Fahrzeuggrössen durch das Transportunternehmen manipulierbar, was zu ungewünschten Effekten führen könne (z. B. Angebotsabbau wegen ungenügender Auslastung). Durch den Einsatz von überdimensionierten Fahrzeugen dürfen den Gemeinden wegen der geringen Belegung keine Nachteile entstehen. Das Transportunternehmen hat dafür zu sorgen, dass adäquate Fahrzeuge eingesetzt werden. Diese Regelung muss überarbeitet bzw. präzisiert werden.	Die Regelung verfolgt das Ziel, dass Transportunternehmen die Fahrzeuggrösse der Nachfrage anpassen. Die Befürchtungen werden als unbegründet eingeschätzt. Diese Regelung ermöglicht es, zuerst die Fahrzeuggrössen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen, bevor ein Abbau des Angebots in Erwägung gezogen wird.	nicht berücksichtigt