

Vorlage an den Landrat

**9. Genereller Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre
2022–2025
2020/686**

vom 1. Dezember 2020

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

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.

- **Angebotsverbesserungen und –optimierungen**

Die wichtigsten Angebotsanpassungen sind die folgenden:

- Optimierung Raum Pratteln

Hinblickend 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'-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.

- Weiterentwicklung mittleres Ergolzthal

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'-Takt verdichtet. Die Linie 78 wird neu via das Fraumattquartier geführt. Lausen, Furlen und Liestal, Fraumatt werden während den HVZ neu im 15'-Takt bedient. Frenkendorf erhält eine umsteigefreie Verbindung ins Gebiet Niederschönthal.

- Weiterentwicklung Birsstadt Nord

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'-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'-Takt weiter via das Entwicklungsgebiet Arlesheim Schoren bis Dornach. Die bisher sehr schwach nachgefragte Linie 63 Dornach–Muttenz wird aufgehoben.

- Weiterentwicklung Bachgraben–St. Johann

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.

- Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen

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

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

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**

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 148 Mio. (2022) bis 159 Mio. Franken (2025). Die Höhe der ungedeckten Kosten liegt zwischen 67 Mio. (2022) und 77 Mio. Franken (2025), nach Abzug des Bundesbeitrags zwischen 49 Mio. und 59 Mio. Franken (=Abgeltungsbeitrag BL).

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Ausgangslage	6
3.	Rückblick: Angebots-, Preis- und Nachfrageentwicklung.....	6
4.	Erfolgskontrolle und Handlungsbedarf	7
4.1.	Erschliessungsqualität	7
4.2.	Wirtschaftlichkeit	8
4.2.1.	<i>Kostendeckungsgrad</i>	8
4.2.2.	<i>Nachfrage</i>	9
5.	Ziele und strategische Verankerung.....	10
5.1.	Übergeordnete Ziele	10
5.2.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	10
5.3.	ÖV-Ziele für den Zeitraum 2022–2025	11
5.4.	Einbindung in die strategische ÖV-Planung	13
5.4.1.	<i>Trinationale S-Bahn Basel</i>	13
5.4.2.	<i>Tramnetzentwicklung 2040</i>	15
5.4.3.	<i>Strategische Busnetzentwicklung Agglomeration Basel</i>	17
6.	Grundsätze der Angebotsgestaltung	17
6.1.	Angebotsbereiche	17
6.2.	Betriebszeiten und Angebotsniveau	18
7.	Angebot	18
7.1.	Übersicht Angebotsentwicklung 2022–2025	18
7.1.1.	<i>Optimierung im Raum Pratteln</i>	20
7.1.2.	<i>Verknüpfung der Linien 72 und 74</i>	22
7.1.3.	<i>Weiterentwicklung mittleres Ergolztal – Umsetzung 2. Etappe</i>	23
7.1.4.	<i>Weiterentwicklung Birsstadt Nord</i>	24
7.1.5.	<i>Erneuerung Linie 19 (Waldenburgerbahn)</i>	26
7.1.6.	<i>Überlastabbau Linie 11</i>	28
7.1.7.	<i>Weiterentwicklung Bachgraben–St. Johann</i>	29
7.1.8.	<i>Neues Konzept Metzerlen–Mariastein</i>	30
7.1.9.	<i>Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen</i>	31
7.1.10.	<i>Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel</i>	32
7.2.	Erneuerung Rollmaterial	32
7.2.1.	<i>S-Bahn</i>	32
7.2.2.	<i>Tram</i>	32
7.2.3.	<i>Bus</i>	33
8.	Gesetzliche Grundlagen.....	34
9.	Finanzen.....	34
9.1.	Entwicklung der Abgeltungen	34
9.2.	Finanzielle Auswirkungen	36
9.3.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	39
9.4.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat)	39
10.	Ausblick	40
10.1.	Bahn	40
10.2.	Tram	40
10.3.	Bus	41

11.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens.....	42
12.	Vorstösse des Landrats	42
13.	Anträge	43
13.1.	Beschluss	43
13.2.	Abschreibung von Vorstössen des Landrats	43
14.	Anhang	43

2. Ausgangslage

Der aktuell gültige 8. GLA läuft Ende 2021 aus. Für die folgenden vier Jahre muss deshalb ein neuer GLA erarbeitet und dem Landrat zum Beschluss vorgelegt werden (vgl. [§ 4 Absatz 2 Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs \(ÖVG\)](#)). Im GLA werden das ÖV-Streckennetz und die Linienführung, die Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms festgelegt.

Beim 7. GLA stand die Konsolidierung der Angebote im Vordergrund, Angebotsverbesserungen wurden nur punktuell gemacht. Der folgende GLA stand im Zeichen der Sparvorgaben der Regierung, weshalb kostensenkende Massnahmen umgesetzt wurden. Im Zeitraum des 9. GLA sollen nun erstmals wieder neue Angebotskonzepte eingeführt werden. Um der infolge des Corona-Virus wieder angespannteren finanziellen Lage des Kantons Rechnung zu tragen, wird dabei auf jene Angebote fokussiert, die a) in direktem Zusammenhang mit Entwicklungs- oder Erneuerungsprojekten stehen, b) grenzüberschreitende Linien(konzepte) optimieren, die heute zu wenig gut funktionieren und die mit tiefen Kosten einen klaren Mehrnutzen bringen oder c) kostenneutral umgesetzt werden können, aber ebenfalls eine klare Verbesserung bewirken. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Busnetz. Im S-Bahn- und Tram-Bereich wird neues Rollmaterial dafür sorgen, dass der Fahrkomfort erhöht wird und die Anforderungen an die Behindertengleichstellung auf allen Linien erfüllt werden.

Inhaltlich und zeitlich ist der 9. GLA wieder mit dem ÖV-Programm des Kantons BS abgestimmt. Kantonsgrenzüberschreitende Angebote benötigen das Einvernehmen beider Kantone.

3. Rückblick: Angebots-, Preis- und Nachfrageentwicklung

Seit 2010 hat das Angebot im öffentlichen Verkehr, gemessen an der Anzahl Kurskilometer, insgesamt leicht zugenommen (vgl. Abb. 1). Das Wachstum zwischen 2010 und 2018 betrug 4,4 %, womit es etwas tiefer ist als die Bevölkerungszunahme im Kanton BL im gleichen Zeitraum (+ 5 %). Die Entwicklung der drei Verkehrsmittel Bahn, Tram und Bus verlief dabei nicht parallel (vgl. Abb. 2).

Das Angebot hat gemeinsam mit dem Preis massgeblichen Einfluss darauf, wie sich die Nachfrage (Anzahl Einsteiger) und damit auch die Wirtschaftlichkeit des ÖV entwickelt.

Steigt der Preis stärker als das Angebot, wird der ÖV für die Fahrgäste weniger attraktiv. Nutzen in der Folge weniger Fahrgäste den ÖV, verschlechtert sich dessen Wirtschaftlichkeit und die Kosten für die Besteller steigen. Wächst umgekehrt das Angebot stärker als der Preis, wird der ÖV für die Fahrgäste attraktiver, was dazu führen kann, dass das Angebot verdichtet werden muss und die Kosten für die Besteller steigen. Es ist somit wichtig, die Preis- und Angebotsentwicklung in einem Gleichgewicht zu halten.

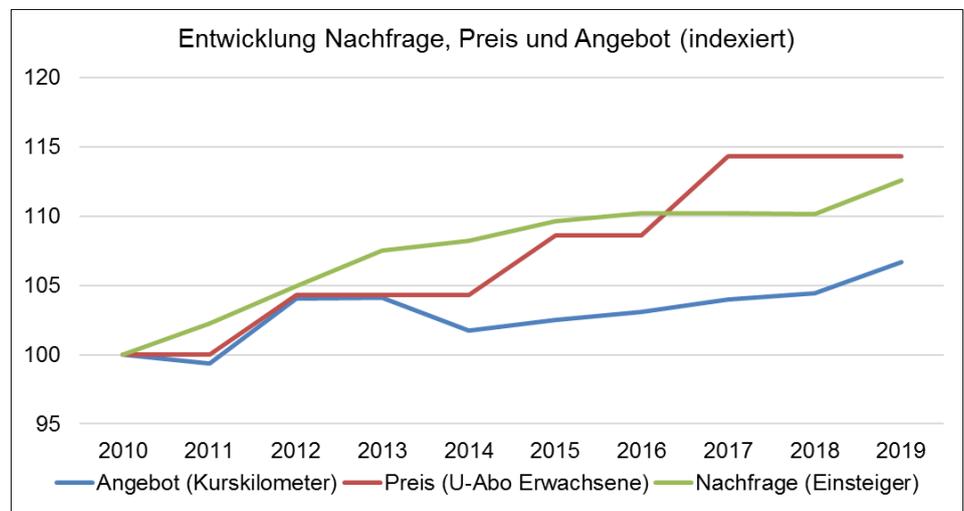


Abbildung 1: Entwicklung Angebot, Preis und Nachfrage (indexiert)

Betrachtet man die Entwicklung der letzten GLAs, zeigt sich grob das folgende Bild: Mit dem 6. GLA (2010–2013) wurde das Tram- und Busnetz gezielt verbessert, wodurch zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen werden konnten. Obwohl auch Preiserhöhungen gemacht wurden, wuchs die Nachfrage stärker als das Angebot.

Dadurch konnte die Wirtschaftlichkeit des ÖV gesteigert werden. Während der folgenden vier Jahre (2014–2017, Laufzeit 7. GLA) stand eine stärkere Kostenbeteiligung durch die ÖV-Nutzer im Vordergrund, während beim Angebot einzelne Verbesserungen, aber auch Sparmassnahmen umgesetzt wurden. Die Nachfrage stieg trotzdem weiterhin an. Mit der Umsetzung der Tarifierhöhung im Jahr

2017 wurde der positive Nachfragetrend gebrochen. Im 8. GLA (2018–2021) wurden weitere kostensenkende Massnahmen beschlossen. 2018 stagnierte die Nachfrage resp. war teilweise gar rückläufig (Stadt Basel und Agglomeration). Die Nachfrage konnte im letzten Jahr insgesamt stabilisiert werden resp. nahm teilweise sogar leicht zu.

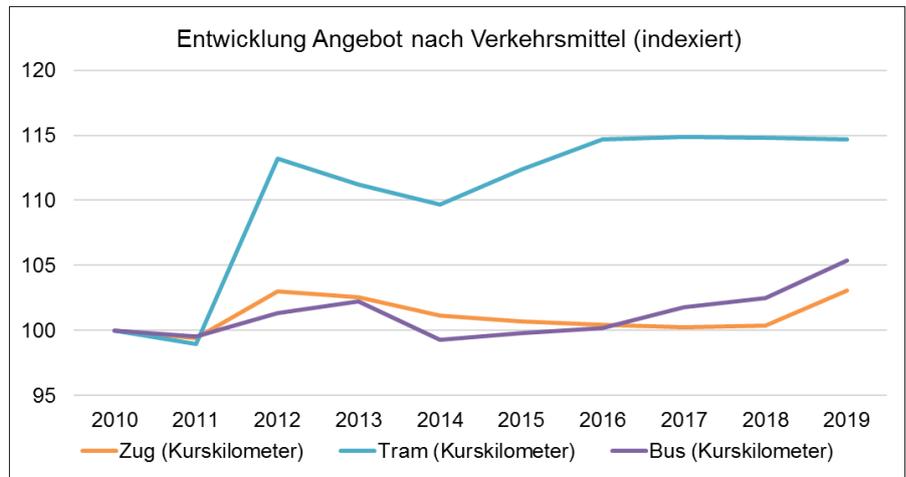


Abbildung 2: Entwicklung Angebot nach Verkehrsmittel (indexiert)

Die rückläufige Nachfrage ist auf verschiedene Effekte zurückzuführen, wie Analysen des TNW und eine Marktanalyse der BVB zeigen. Letztere beruht unter anderem auf einer Befragung von 4'000 Personen, die ihr U-Abo nicht mehr erneuert haben. So haben unter anderem der allgemeine Gesundheitstrend verbunden mit dem guten Wetter und dem steigenden Angebot an alternativen Transportmitteln wie E-Bikes oder E-Scooter, aber auch die Langsamkeit des ÖV zu Verhaltensänderungen geführt. Die insbesondere auf kürzere Distanzen mangelnde Konkurrenzfähigkeit des ÖV punkto Reisegeschwindigkeit ist u.a. auf die zahlreichen Baustellen in der Basler Innenstadt, aber auch Staus auf den Strassen zurückzuführen. Beides hat Verspätungen zur Folge und führt damit nicht nur zu längeren Reisezeiten, sondern auch zu einer mangelnden Zuverlässigkeit des ÖV.

4. Erfolgskontrolle und Handlungsbedarf

4.1. Erschliessungsqualität

Gemäss § 10 Angebotsdekrets sind mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen:

- Ortschaften
- zusammenhängende Gebiete, die mindestens 6 Hektaren umfassen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze aufweisen

Das Angebotsdekret regelt auch, innerhalb welcher Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle Gebiete als erschlossen gelten (vgl. § 10 Abs. 2 Angebotsdekret).

Aktuell weisen alle ausserhalb der Erschliessungsradien liegende über 6 Hektaren grosse Siedlungsgebiete durchschnittlich weniger als 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze pro Hektare auf. Es bestehen somit keine Erschliessungslücken gemäss Angebotsdekret und damit diesbezüglich kein Handlungsbedarf.

4.2. Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit des ÖV misst sich in erster Linie am Kostendeckungsgrad (KDG) der Linien, aber auch die Nachfrage, gemessen an der Auslastung der Fahrzeuge, kann als Kriterium herangezogen werden.

4.2.1. Kostendeckungsgrad

Der KDG gibt an, welcher Anteil der Produktionskosten einer Linie durch Einnahmen gedeckt wird, wobei sich die Einnahmen aus Billett- und Abonnementsverkäufen, U-Abo-Subventionen sowie Werbeeinnahmen zusammensetzen. Je höher der Kostendeckungsgrad ist, desto tiefer ist der Anteil der ungedeckten Kosten, der durch die öffentliche Hand abgegolten werden muss.

Das revidierte Angebotsdekret gibt vor, dass Linien mit einem KDG unter 20 % in der bestehenden Form nicht in den nächsten GLA aufgenommen werden. Angebote mit KDG zwischen 20 und 30 % müssen hinsichtlich der Linienführung überprüft werden. Nötigenfalls sind Massnahmen zur Optimierung vorzuschlagen. Liegt der KDG über 30 %, kann das Angebot unverändert in den nächsten GLA übernommen werden. Für die Anpassung des Angebots an die Bestimmungen des revidierten Angebotsdekrets wird eine Übergangsfrist bis zum 10. GLA gewährt.

Die KDG der einzelnen Linien im Kanton BL haben sich in der Laufzeit des 8. GLA unterschiedlich entwickelt. Während sie sich bei der S-Bahn und bei den Bussen im ländlichen Raum teilweise verbessert haben, sind sie in der Agglomeration und auf den Tramlinien tendenziell gesunken. Auf den urbanen Linien resp. Linienabschnitten ist dies mit dem allgemeinen Trend zu erklären, dass auf diesen Strecken Velo, E-Scooter u. ä. eine starke Konkurrenz bilden. Auf den längeren, meist ländlichen Verbindungen trat dieser Effekt (noch) nicht spürbar auf.

Konkret stellt sich die Situation wie folgt dar:

- **KDG < 20 %**

Die Linien 92 (Hölstein–Liedertswil) und 93 (Lampenberg–Lausen) erreichen die Mindestvorgaben an den KDG nicht. Dies liegt einerseits an den geringen Fahrgastpotenzialen, aber auch an einem wenig effizienten Betriebsablauf. Dieser ist auf die Schülerbedürfnisse ausgerichtet, was bei der Linie 92 zusätzliche Betriebsmittel auslöst. Ebenfalls bestehen bei diesen Linien lange Einsetzfahrten (Depotstandort Eptingen).

Der Versuch, die Linie 93 im Zuge der Erneuerung der WB zu optimieren, scheiterte. Die Absicht war, die Linie auf den Abschnitt Lampenberg–Ramlinsburg zu beschränken und dafür den Takt zu verdichten. Die in den Optimierungsprozess eingebundenen Gemeinden befürchteten, der Landrat könnte das Angebot weiter reduzieren, so dass im Endeffekt ein geringeres Angebot zur Verfügung stünde. Die Thematik wird in der Laufzeit des 9. GLA erneut angegangen, dies im Zusammenhang mit der Prüfung einer Kreisprimarschule mit Standorten in beiden Ortschaften.

Die Linie 92 kann aktuell nicht weiter optimiert werden. Dies gilt solange die Verbindung Oberdorf–Reigoldswil zur Sicherstellung von Schülerverschiebungen zwischen den Schulstandorten Oberdorf und Reigoldswil mit einem zusätzlichen Fahrzeug aufrechterhalten werden muss.

- **KDG zwischen 20 und 30 %**

Da ihr KDG zwischen 20 und 30 % liegt, wurden die folgenden Linien überprüft resp. optimiert:

- S9 («Läufelfingerli» Sissach–Olten): Der Fahrplan wurde per Dezember 2019 optimiert. Das Busangebot wurde auf die S9 abgestimmt. Erste Erhebungen der Fahrgastzahlen bei der S9 zeigen ein Wachstum von 28 % auf dem Abschnitt Sissach–Diepflingen, zwischen Olten und Trimbach sind es + 10 %. Dank der Angebotsoptimierung kann davon ausgegangen werden, dass ein Kostendeckungsgrad über 20 % gehalten werden kann.

- Linie 63 (Dornach–MuttENZ): Die Linie weist seit Jahren einen schlechten KDG auf. Die im 7. GLA umgesetzten Massnahmen haben nicht zum gewünschten Effekt geführt. Deshalb soll diese Linie in der heutigen Form nicht mehr weitergeführt werden.
- Linie 71 (Liestal–Lauwil): Die Linienführung wurde im März 2019 angepasst. Das neue Angebot entwickelt sich seither sehr gut. Die Nachfrage hat abschnittsweise um über 85 % zugenommen. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass der aktuelle KDG von 29 % in den nächsten Jahren über 30 % ansteigen wird.
- Linie 82 (Ortsbus Pratteln): Der niedrige KDG liegt an der tiefen Auslastung der Linie, der Betrieb ist sehr effizient (geringe Standzeiten). Die Linie ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Erschliessung des Gebiets Grüssen bis zur Verlängerung der Tramlinie 14 unverzichtbar und kann deshalb nicht angepasst werden.
- Linien 116 (Grellingen–Seewen) und 117 (Grellingen–Nunningen): Die Linien werden federführend vom Kanton Solothurn bestellt. Der Kanton BL sieht hier keine Massnahmen vor.
- Linie 119 (Laufen–Nenzlingen): Die Linie wurde per Dezember 2019 optimiert. Dadurch konnten die Betriebszeiten ausgedehnt, Taktlücken geschlossen und das Angebot vereinheitlicht werden. Der Fahrzeugbedarf konnte von vier auf zwei reduziert und die Kosten gesenkt werden. Erste Zahlen zeigen eine positive Nachfrageentwicklung. Es ist davon auszugehen, dass in der Laufzeit des 9. GLA der KDG über 30 % steigen wird.

- **KDG > 30 %**

Alle Linien, die oben nicht aufgeführt sind, erreichen oder übertreffen die Zielvorgabe von 30 %. Dies gilt auch für das TNW-Nachtnetz.

Der durchschnittliche KDG dieser Linien liegt bei 59 %. Den besten KDG bei der S-Bahn weist mit 60 % die S3 Basel–Olten auf. Bei den Tramlinien ist es die Linie 11 Aesch Dorf–St-Louis Grenze mit 114 %. Bei den Buslinien weist die Linie 80 Liestal–Pratteln–Basel mit 75 % den besten Kostendeckungsgrad auf, bei den Nachtlinien die SN3 Basel–Olten mit 69 %.

Eine Übersicht der KDG pro Linie kann dem Anhang entnommen werden.

4.2.2. Nachfrage

§ 12 des Angebotsdekrets regelt, dass Angebote mit einer geringen Nachfrage reduziert werden können. Eine ungenügende Nachfrage liegt vor, wenn am stärksten belasteten Teilstück einer Linie durchschnittlich weniger als 10 % der Sitz- und Stehplätze belegt sind. Die Kapazitäten der Fahrzeuge sind in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Fahrzeug	Kapazität (davon Sitzplätze)	Anz. Personen bei Auslastungsziel 10 %
S-Bahn FLIRT (S1, S3)	380 (160)	38
S-Bahn GTW 2/6 (S9)	160 (105)	16
Tram 45 m	250 (100)	25
Standardbus 12 m	65 (35)	6.5
Kleinbus 8 m	25 (12)	2.5

Tabelle 1: Kapazität nach Fahrzeug

- Auslastung S-Bahnen

Die Auslastungen der S1 und S3 (FLIRT-Züge) liegen zwischen 106 und 144 Personen pro Kurs. Mit 16 Personen pro Kurs ist die Auslastung der S9 (GTW-Zug) an der untersten Grenze.

– Auslastung Tramlinien (inkl. WB)

Die Auslastung liegt zwischen 37 (Linie 19, WB) und 73 Personen (Linie 11). Unterhalb des Auslastungsziels liegt die Tramlinie E 11 mit 14 Personen.

– Auslastung Buslinien

Die Auslastung ist sehr unterschiedlich. Die höchste Auslastung weist die Buslinie 81 mit durchschnittlich 26 Fahrgästen auf. Weniger als durchschnittlich sechs Fahrgäste am stärksten belasteten Teilstück nutzen die Linien 82 (3 Fahrgäste), 92 (4), 93 (3), 105 (5), 109 (4) und 116 (6), auf. Bei den Linien 92 und 93 werden somit weder die Minimalvorgaben an den Kostendeckungsgrad noch an die Auslastung erreicht.

Eine Übersicht der Nachfrage pro Linie auf dem stärksten belasteten Querschnitt kann dem Anhang entnommen werden.

5. Ziele und strategische Verankerung

5.1. Übergeordnete Ziele

Gemäss [§ 120 der Kantonsverfassung](#)¹ und [§ 1 des ÖVG](#) fördern der Kanton und die Gemeinden im Rahmen der Raumplanung vorrangig den ÖV mit dem Ziel, die Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem attraktiven ÖV zu sichern und in Bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr anzustreben.

Der zukünftige Verkehr soll möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht bewältigt werden, wobei gleichzeitig mit entsprechenden Massnahmen die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern ist.

Der kantonale Richtplan nennt als Ziel, dass «der zukünftige Verkehr möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht bewältigt werden soll, wobei gleichzeitig mit entsprechenden Massnahmen die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern ist». Abgeleitet von diesem Ziel sind für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse folgende Planungsgrundsätze formuliert:

1. Verkehrsvermeidung: Beinhaltet Massnahmen, die eine Zielwähländerung zu näherliegenden Zielen hin bewirken.
2. Verkehrsverlagerung: Verlagerung auf umweltfreundlicheren und energieeffizienteren Verkehrsmodus (substituieren/kombinieren).
3. Verkehrsbeeinflussung: Verkehr in einer ausreichenden Qualität bewältigen, so dass er für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt verträglich ist.
4. Verkehrsinfrastruktur: Die Verkehrsinfrastruktur ist im erforderlichen Ausmass anzupassen.

5.2. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

In der Langfristperspektive 2020–2030 (vgl. [AFP 2020–2023](#)) hat der Regierungsrat seine Visionen, Perspektiven und die strategischen Stossrichtungen für elf Themenfelder formuliert, darunter für den Bereich Mobilität. Die für den ÖV relevanten Punkte sind nachfolgend aufgeführt.

- Unter Berücksichtigung der Entwicklung von Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten investiert der Kanton BL gezielt in Schlüsselverkehrsinfrastrukturen und sichert so die gute Erreichbarkeit von Wohn- und Wirtschaftsschwerpunkten.
- Der Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel beeinflusst und fördert die räumlichen Entwicklung massgebend. Der Bau des Herzstücks (insbesondere sogenannte Y-Variante) könnte dazu

¹ SGS 100 vom 17.05.1984 (Stand 01.10.2016)

beitragen, den zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehr langfristig über den ÖV abzuwickeln.

- Der Zubringerverkehr zum EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg ist möglichst umweltverträglich abzuwickeln.
- Leistungsfähige Tangentialverbindungen in der Region sollen mittels attraktiven Angeboten gefördert werden.
- Der Kanton fördert E-Mobilität als umweltfreundliche Verkehrsform.

5.3. ÖV-Ziele für den Zeitraum 2022–2025

Die konkreten Ziele für den öffentlichen Verkehr, die in den kommenden vier Jahren verfolgt werden, sind beeinflusst von der stagnierenden und teilweise rückläufigen Nachfrageentwicklung der vergangenen Jahre. Akzentuiert wird die Lage durch den Nachfrageeinbruch infolge des Corona-Virus. Es wird grosse Anstrengungen brauchen, die Nutzerinnen und Nutzer wieder für den ÖV zurückzugewinnen. Im Fokus stehen dabei insbesondere jene Personen, die auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) umgestiegen sind. In den kommenden vier Jahren stehen deshalb die nachfolgenden Ziele im Vordergrund.

• Steigerung der Nachfrage

Die Steigerung der Nachfrage soll durch eine hohe Attraktivität des ÖV erreicht werden. Dabei stehen folgende konkreten Massnahmen im Vordergrund:

- Neue Angebote einführen

Die S-Bahn als Rückgrat der Mobilität in der Region soll ausgebaut werden (vgl. Kap. 5.4.1). Parallel dazu und abgestimmt darauf sollen das Tram- und das Busnetz weiterentwickelt werden (vgl. Kap. 5.4.2 und 5.4.3 sowie Kap. 7.1). Im Vordergrund stehen die Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten, möglichst direkte Verbindungen und gut funktionierende Umsteigeknoten.

- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit verbessern

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind die wichtigsten Attraktivitätsmerkmale des ÖV überhaupt. Durch geeignete Massnahmen soll die Fahrplanstabilität insbesondere im Busbereich erhöht werden. Die Arbeiten dazu laufen in einer eigenen Projektorganisation und sollen im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation umgesetzt werden (Horizont 2024–2027).

- Betriebszeiten ausdehnen und Takte verdichten

Mit dem revidierten Angebotsdekret wurden die Grundlagen geschaffen, um die Betriebszeiten und Takte besser an das heutige Mobilitätsverhalten und die Nachfrage anzupassen. Die Betriebszeit wird von heute 18 auf 20 Stunden pro Tag verlängert, wovon auch kleinere Linien profitieren. Das Taktangebot wird verdichtet und Taktlücken werden geschlossen.

- Fahrzeugflotte modernisieren

In den kommenden Jahren wird im Zuge ihrer Erneuerung die gesamte Flotte der Waldenburgerbahn durch moderne Fahrzeuge ersetzt. Auch für die BLT-Linien in der Agglomeration Basel müssen neue Tramkompositionen bestellt werden (Ersatzbeschaffung der 40-jährigen Schindler-Trams). Damit wird voraussichtlich ab dem Jahr 2026 die gesamte Tramflotte der BLT über Niederflur-Eintritte und über klimatisierte Wagen verfügen (vgl. Kap.7.2.2).

• Hohe Qualität und Kundenzufriedenheit

Damit die Kundinnen und Kunden mit dem ÖV zufrieden sind und diesen nutzen, ist eine gute Qualität unabdingbar. Das Qualitätscontrolling erfolgt im ÖV auf zwei Arten: Eine alle zwei

Jahre im Auftrag der Nordwestschweizer Kantone AG, BS, BL und SO stattfindende Kundenzufriedenheitsumfrage (KUZU) misst die subjektive Wahrnehmung der ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer. Die Fragen betreffen u.a. die Sauberkeit der Transportmittel und Haltestellen, das Sicherheitsgefühl, den Fahrkomfort und die Kundeninformation, aber auch die Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis. Im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr wird die objektive Qualität im Regionalverkehr national einheitlich und kontinuierlich gemessen (QMS RPV). Die Erhebungen beinhalten die Pünktlichkeit (Messdaten der Transportunternehmen) sowie die Sauberkeit, Ordnung und Fahrgastinformation. Durchgeführt werden sie durch geschulte Testkundinnen und Testkunden, welche die Qualität anhand definierter Kriterien beurteilen. Vorgaben zur KUZU und QMS sind auch Teil der Zielvereinbarungen im Busbereich. Werden die Vorgaben nicht erreicht, werden Massnahmen zur Verbesserung vereinbart.

- **Vereinfachung des Tarif- und Vertriebssystems**

Vertrieb und Tarife liegen in der Kompetenz der Transportunternehmen (TU) resp. des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW). Dennoch haben die Kantone des TNW im Rahmen ihrer Bestellerstrategie die Erwartung an das zukünftige Tarif- und Vertriebssystem formuliert. Ziel ist ein einfaches und damit kundenfreundliches, innovatives System, für das gilt: «Eine Reise – ein System – ein Ticket». Das heute teilweise komplizierte Tarifsystem soll – auch mit Unterstützung der digitalen Möglichkeiten – vereinfacht werden, so dass unabhängig von Transportmittel und (Verbund-)Grenzen ein Ticket einfach gelöst werden kann. Dabei dürfen auch jene Fahrgäste nicht vergessen gehen, die nicht über ein Smartphone verfügen wie z.B. Kinder oder ältere Personen. Auch ihnen muss es möglich sein, möglichst einfach und an jedem Zugangspunkt ein Ticket zu beziehen oder im Minimum zu entwerfen.

- **Wirtschaftlichkeit der Transportleistungen**

Damit mit dem eingesetzten (Steuer-)Franken möglichst viele Personenkilometer generiert werden können, bleibt die wirtschaftliche Erbringung der Transportleistungen in den kommenden Jahren ein wichtiges Ziel. Dies entspricht auch § 11 des Angebotsdekrets, gemäss dem die Transportunternehmen verpflichtet sind, «die Wirtschaftlichkeit ihres Angebots im Rahmen ihrer Möglichkeiten laufend zu verbessern oder zumindest beizubehalten». Die konkreten Vorgaben an die Transportunternehmen sind in den Zielvereinbarungen festgehalten, welche im Busbereich für die Jahre 2020–2023 erstmals abgeschlossen wurden.

Die Wirtschaftlichkeit der Transportleistungen hängt aber nicht nur von den Kosten der Leistungserbringung ab, sondern auch von den Einnahmen. Die Steigerung der Nachfrage ist somit auch vor diesem Hintergrund zentral. Schliesslich wird sich in den kommenden Jahren auch die Frage von Tarifierungen stellen, um die infolge des Angebotsausbaus und insbesondere infolge der Fahrzeug-Ersatzbeschaffungen entstehende Kostenzunahme auszugleichen. Ob und in welcher Form Tarifierungen erfolgen sollen und unter den gegebenen Rahmenbedingungen erfolgen können, wird gemeinsam mit allen TNW-Partnern zu entscheiden sein – wobei die Tarifhoheit bei den TU liegt und die Kantone nur beratende Stimmen resp. im Falle von BS und BL ein Vetorecht haben. Namentlich ist zu prüfen, ob eine verursachergerechte Tarifierung angestrebt werden soll. Dies hängt nicht zuletzt von der nationalen Entwicklung ab. Die für eine solche Bepreisung notwendige Software (wie z.B. FAIRTIQ oder lezzgo) weist bereits eine hohe Qualität auf und wird schweizweit schon vielerorts angewendet.

- **Zugänglichkeit zum ÖV-System fördern**

Nur wenn der ÖV einfach und gut erreichbar ist, kann er sein Potenzial vollständig ausschöpfen. Der sogenannte «ersten» resp. «letzten Meile» und damit der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln kommt folglich eine wichtige Bedeutung zu. Durch attraktive Umsteigeorte und –anlagen soll deshalb die kombinierte Mobilität gefördert getragen werden. Zudem sollen massgeschneiderte und digitale Lösungen zu einer optimalen Nutzung sämtlicher Verkehrsträger beitragen.

- **Umstellung auf alternative Antriebe**

Der ÖV ist sehr energieeffizient: Bei gleicher Transportleistung verbraucht er durchschnittlich rund dreimal weniger Energie als der MIV. Indem der ÖV einen höheren Anteil am Mobilitätsaufkommen übernimmt, kann er die Energieeffizienz des gesamten Verkehrssektors steigern. Um seinen Umweltvorteil zu halten, muss der ÖV aber zugleich seine eigene Energieeffizienz verbessern und den Anteil erneuerbarer Energie weiter erhöhen.

Der Kanton und die Transportunternehmen orientieren sich an der Energiestrategie des Bundes, gemäss welcher der Verkehrssektor bis ins Jahr 2050 nahezu CO₂-frei werden soll. Als nächstes Etappenziel wird angestrebt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 50 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren. Für den öffentlichen Busverkehr bedeutet dies, dass mittelfristig eine vollständige Ablösung der heute mehrheitlich eingesetzten Dieselsebusse durch Busse mit alternativen, CO₂-neutralen Antrieben zu erfolgen hat. Die Umstellungsstrategie des Kantons sieht dazu folgende Etappenziele vor:

- bis 2030: Umstellung von mindestens 50 % aller jährlichen Fahrzeugkilometer
- bis 2040: Umstellung von 100 % aller jährlichen Fahrzeugkilometer bzw. ab spätestens 2030 nur noch Beschaffung alternativer Antriebe

Zur Zielerreichung sind im Horizont des 9. GLA bis 2025 rund 30 % der jährlichen Fahrzeugkilometer auf Busse mit alternativen Antrieben umzustellen.

5.4. Einbindung in die strategische ÖV-Planung

5.4.1. Trinationale S-Bahn Basel

Das Angebot der trinationalen S-Bahn Basel als Rückgrat des regionalen ÖV-Systems soll in mehreren Etappen ausgebaut werden. Ziel sind ein 15'-Takt im inneren Korridor der Agglomeration Basel (bis Liestal, Aesch, etc.) und umsteigefreie Verbindungen von den sieben S-Bahn-Ästen an die Basler Bahnhöfe und die Strecken jenseits des Zentrums. Kernelement bildet das sogenannte Herzstück, die unterirdische Verbindung der bestehenden Bahnhöfe Basel SBB, Badischer Bahnhof und Basel St. Johann. Mit neuen Haltestellen (Mitte, Klybeck, Solitude, Morgartenring) sowie der Anbindung des EuroAirports werden wichtige Nachfrageschwerpunkte mit der S-Bahn erschlossen. Die dazu notwendigen Massnahmen, deren Finanzierung durch den Bund im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) erfolgt, sind im Kapitel 7 «Ausblick» beschrieben. Durch den Angebotsausbau der S-Bahn erfährt einerseits die regionale Erreichbarkeit eine starke Verbesserung. Andererseits wird genau dort Kapazität im ÖV-System geschaffen, wo die Tram- und Buslinien bereits heute stark belastet sind, insbesondere zwischen Basel SBB und der Innenstadt.



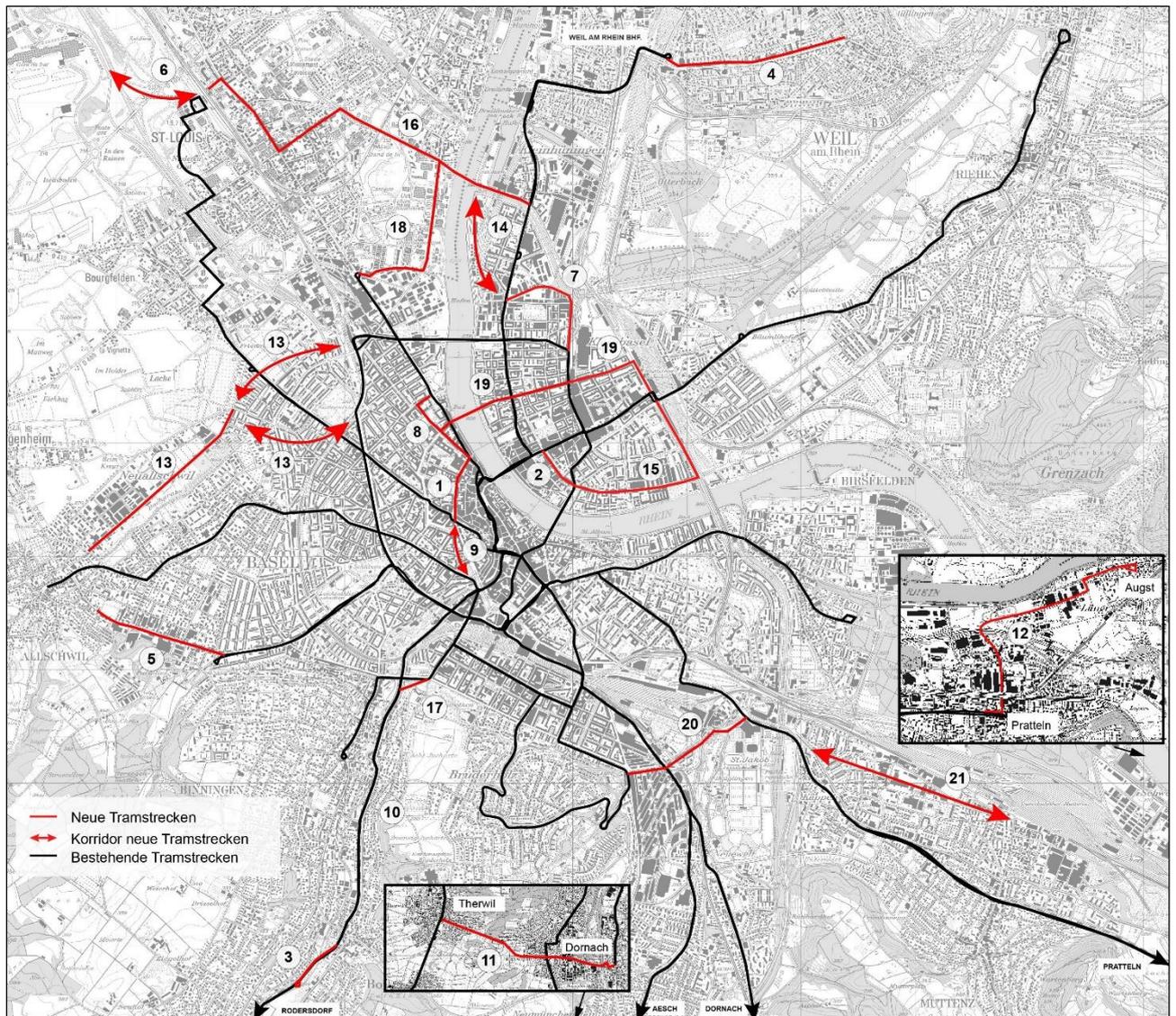
Abbildung 3: Angebots-Zielkonzept der trinationalen S-Bahn Basel, Horizont mit Herzstück

5.4.2. Tramnetzentwicklung 2040

Die Kantone BS und BL haben im Jahr 2012 mit dem Studienauftrag Tramnetz 2020 eine gemeinsame strategische Tramnetzplanung entwickelt und vorgestellt. Diese zeigt einerseits auf, wie die Tramnetzinfrastruktur in der Region Basel weiterentwickelt werden soll. Andererseits resultiert daraus auch ein Liniennetz inkl. Etappierung. Aufgrund zwischenzeitlich gefällter politischer Entscheide und der dynamischen Entwicklung von Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen wurde das Liniennetz aktualisiert und auf den Horizont 2040 erweitert, ohne den Studienauftrag Tramnetz 2020 im Grundsatz infrage zu stellen.

Grundlage für die Liniennetzplanung bildet eine Marktanalyse, welche die aus heutiger Sicht erwarteten Entwicklungen in den nächsten 20 Jahren mit dem Zielbild 2040 aufzeigt. Insbesondere wurden alle Entwicklungsschwerpunkte eruiert und jedem Areal ein Einwohner- und Arbeitsplatzpotential zugeordnet. Diese Entwicklungen wurden explizit zur Quantifizierung der Nachfrageeffekte berücksichtigt. Damit wird sichergestellt, dass relevante Arealnutzungen und darauf abgestimmte Tramvorhaben auch im Tramnetz aufgenommen werden können. Die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte bezüglich Einwohner- und Arbeitsplatzpotential im Kanton BL sind Allschwil, Letten und Bachgraben; Muttenz, Hagnau und Polyfeld; Pratteln, Salina Raurica sowie Reinach, Kägen.

Aus den Struktur- und Verkehrsprognosen der nächsten 20 Jahre leitet sich folgender Infrastrukturbedarf ab.



- | | | |
|--------------------------------------|---------------------------------|---|
| 1. Tram Petersgraben | 8. Tram Spitalstrasse | 15. Tram Grenzacherstrasse–Schwarzwaldstrasse |
| 2. Tram Claragraben | 9. Tram 30 Grossbasel | 16. Tram Kleinhüningen (Rheinbrücke)–Huningue Süd |
| 3. Wendeschleife Bottmingen | 10. S-Tram Leimental | 17. Direktanbindung Leimental–Bahnhof SBB |
| 4. Tram 8 Weil am Rhein, Läublinpark | 11. Tram Therwil–Dornach | 18. Tram St. Louis Grenze–Huningue Süd |
| 5. Tram Letten | 12. Tram Salina Raurica | 19. Tram 30 Kleinbasel |
| 6. Tram 3 St-Louis bis Technoport | 13. Tram Bachgraben | 20. Tram Dreispitz–St. Jakob |
| 7. Tram Klybeck | 14. Tram Klybeck–Westquai | 21. Tram Polyfeld |

Abbildung 4: Zielzustand Tramnetzinfrastruktur 2040 (Infrastruktur BL hervorgehoben)

Die Infrastrukturmassnahmen erweitern das heutige Netz zu einem Liniennetz mit grosser Erschliessungswirkung neuer Entwicklungsschwerpunkte und einem grossen Netznutzen in Form von schnelleren und direkteren Verbindungen. Damit sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, den Mehrverkehr infolge neuer Wohn- und Arbeitsplatzgebiete mit dem ÖV abzuwickeln. Die Tramnetzentwicklung ist abgestimmt auf den vorher beschriebenen, parallel dazu laufenden Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel und ergänzt dieses regionale Netz mit der Feinverteilung.

Die Zweckmässigkeitsbetrachtung ergab, dass im Kanton Basel-Landschaft die in Abbildung 4 erwähnten Infrastrukturelemente vertieft geprüft werden sollen. Die weit fortgeschrittenen Projekte Tram Letten, Tram Salina Raurica sowie das S-Tram (Expresstram) Leimental werden in Kapitel 7 beschrieben.

5.4.3. *Strategische Busnetzentwicklung Agglomeration Basel*

Wie oben erläutert, haben die beiden Kantone BS und BL im Rahmen der Tramnetzentwicklung Basel das längerfristig anzustrebende Tramnetz inklusive Umsetzungsetappen definiert. Basierend auf diesem Tramnetz-Zielzustand 2040 sowie den STEP-Planungen (Ausbauschnitte 2025 und 2035) soll das Busnetz in einer strategischen Entwicklungsplanung auf die geplanten Tramnetzweiterungen abgestimmt werden. Ziel ist ein Netz, das schrittweise und aufwärtskompatibel weiterentwickelt werden kann. Der Fokus liegt einem einfachen Liniennetz und optimierten Verknüpfungen mit dem S-Bahn- und Tramnetz, wobei Parallelverkehr zwischen dem Bus- und S-Bahn- bzw. Tramverkehr im Sinne eines effizienten Gesamtnetzes möglichst vermieden werden soll. Klare Netzhierarchien (Hauptachsen bzw. -netz und Ergänzungsnetz) und definierte Funktionen für die einzelnen Korridore bzw. Linien (Erschliessen, Sammeln, Verbinden) sind dabei zentrale Aspekte. Nebst verständlichen Linienführungen und Transportketten mit kurzen Reisezeiten soll mit ausreichenden Kapazitäten die Voraussetzung dafür geschaffen werden, die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele zu erreichen (Mehrverkehr mit dem ÖV abdecken). Gleichzeitig soll auch die Wirtschaftlichkeit des Busangebots beibehalten oder wenn möglich gesteigert werden.

6. Grundsätze der Angebotsgestaltung

6.1. Angebotsbereiche

Damit der umweltfreundliche ÖV einen hohen Anteil an der gesamten Mobilitätsnachfrage übernehmen kann, ist ein flächendeckendes und attraktives Angebot erforderlich. Die Netzelemente des ÖV sind dabei in verschiedene Bereiche unterteilt – je nach Funktion, die ihnen zukommt.

- Das «Grundangebot» stellt die flächige Erschliessung des Kantonsgebiets sicher, indem es jede Ortschaft an das ÖV-Netz anschliesst. Das Angebot richtet sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei geringer Nachfrage können alternative Betriebsformen eingesetzt werden.

Zum Grundangebot gehören z. B. die Buslinien 92 (Hölstein–Liedertswil), 106 (Sissach–Wintersingen), 119 (Laufen–Dittingen–Blauen–Nenzlingen).

- Das «Hauptangebot» verbindet mehrere Ortschaften miteinander und bindet diese direkt an wichtige Zielgebiete oder an einen Knotenpunkt an. Es stellt die Transportkette zwischen den Ortschaften sicher. Da die Transportkette nur funktioniert, wenn die Angebote aufeinander abgestimmt sind, müssen Taktintervall und Betriebszeiten in ähnlichem Umfang liegen. Angestrebt werden eine hohe Taktdichte und eine hohe zeitliche Verfügbarkeit.

Zu diesem Angebotsbereich zählen die S-Bahnen sowie regionale Tram- und Buslinien (z. B. Tramlinien 10 und 11 und Buslinien 64 Dornach–Therwil–Allschwil, 70 Liestal–Reigoldswil oder 100 Rheinfelden–Maisprach–Gelterkinden).

- Mit dem revidierten Angebotsdekret neu eingeführten «Ergänzungsangebot» werden dicht besiedelte Quartiere oder Arbeitsplatzgebiete innerhalb von Siedlungsgebieten erschlossen.

Zu diesem Angebotsbereich gehören jene Linien, die der Feinerschliessung dienen (z. B. Buslinien 61 Oberwil–Allschwil, 78 Lausen, Stutz–Liestal–Frenkendorf, Friedhof).

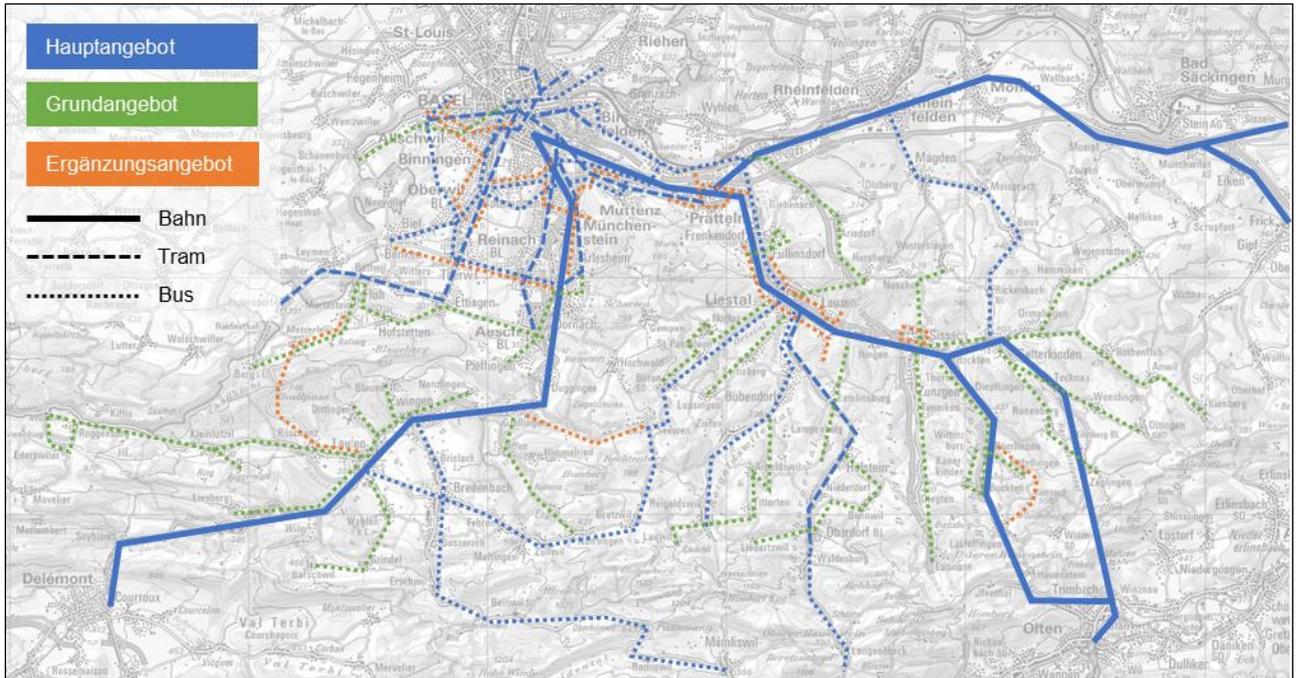


Abbildung 5: Zuteilung der Angebotssegmente

6.2. Betriebszeiten und Angebotsniveau

Die Betriebszeiten sind im Angebotsdekret festgelegt. Sie sind für alle Linien einheitlich, was ein aufeinander abgestimmtes Angebot mit guten Anschlüssen ermöglicht.

Hauptangebote stehen während allen Verkehrszeiten zur Verfügung. Grund- und Ergänzungsangebote werden hingegen nur in den HVZ und NVZ angeboten. Eine Ausdehnung auf die RVZ und die Nachtverkehrszeiten (nur Grundangebot) ist bei genügender Nachfrage jedoch möglich. Umgekehrt können die Betriebszeiten beim

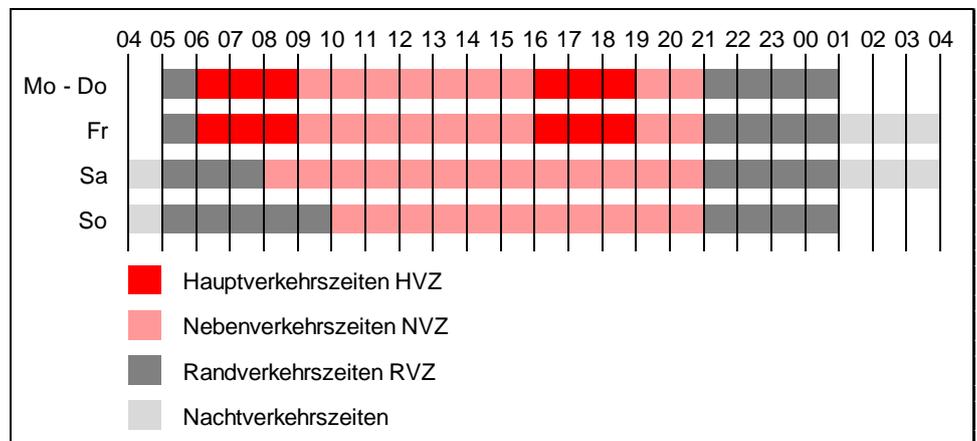


Abbildung 6: Gliederung der Betriebszeiten

Haupt- und Ergänzungsangebot eingeschränkt werden, wenn die Nachfrage ungenügend ist. Das Angebotsniveau (Taktichte) in den jeweiligen Verkehrszeiten ist je nach Angebotsbereich unterschiedlich.

7. Angebot

7.1. Übersicht Angebotsentwicklung 2022–2025

Treiber für die Entwicklung des ÖV-Angebots ist die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung wie sie z.B. an den Entwicklungsschwerpunkten in Allschwil, Muttenz oder beim Dreispitz geschieht. Mit verbesserten Angeboten sollen diese neuen «Hotspots» besser erschlossen werden. In den übrigen Gebieten sind punktuelle Verbesserungen vorgesehen, wo diese aufgrund der

Nachfrageentwicklung gerechtfertigt sind. Durch die verspätete Inbetriebnahme des Doppelspurabschnitts zwischen Duggingen und Grellingen verzögert sich auch die Weiterentwicklung des Busangebots im Laufental. Die Untersuchungen hierfür werden erst im Rahmen des 10. GLA durchgeführt werden.

Nachstehende Übersicht zeigt, in welchen Gebieten Angebotsänderungen vorgesehen sind.

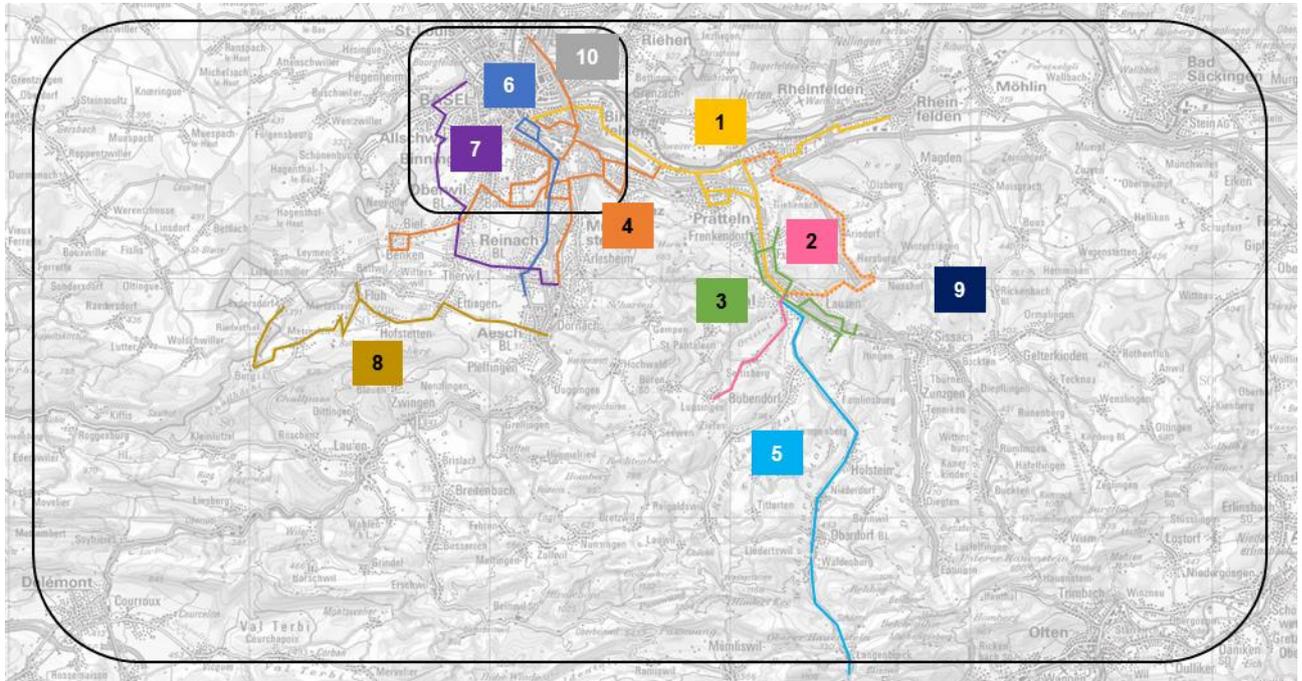


Abbildung 7: Handlungsschwerpunkte

- Optimierung Raum Pratteln (1)
Mit der Verlegung der Rheinstrasse muss das Angebot im Raum Pratteln angepasst und hinblickend auf die angestrebte Entwicklung im Gebiet Salina Raurica ausgebaut werden.
- 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 Ergolztal (3)
Zusammen mit den Gemeinden Lausen, Frenkendorf, Füllinsdorf und der Stadt Liestal wurde hinblickend auf den S-Bahn-15'-Takt Basel–Liestal ein Zielkonzept erarbeitet. Im Rahmen des 8. GLA wurde die erste Etappe unter dem Namen Stadtbus Liestal umgesetzt. Nun soll im 9. GLA die zweite Etappe umgesetzt werden.
- Weiterentwicklung Birsstadt Nord (4)
Die Gebiete Dreispitz, Hagnau und Polyfeld entwickeln sich dynamisch weiter. Zur besseren Erreichbarkeit werden die Linien in diesen Gebieten gezielt weiterentwickelt. Wichtige stadt-nahe tangentielle Buslinien werden dadurch gestärkt.
- Erneuerung Waldenburgerbahn (5)
Während des Bahnersatzbetriebs besteht ein umsteigefreies Busangebot zwischen Liestal und Balsthal. Nach Fertigstellung der Waldenburgerbahn wird das Angebot grundsätzlich jenem vor der Umbauphase entsprechen, mit leichten Anpassungen an die Nachfrage.

- Überlastabbau Linie 11 (6)
 Die Linie E11 entlastet die Linie 11 nicht optimal. Deshalb soll die Linie so angepasst werden, dass diese via Bahnhof SBB führt. Mittelfristig geprüft wird zudem eine Verknüpfung der Einsatzlinien E11 und 17 via Messe.
- 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 Metzlerlen–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 wurde 2008 eingeführt. Es entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die Nachtnetzlinien werden deshalb bis Ende 2023 sukzessive durch eine Ausdehnung des Tagesangebots abgelöst.
- Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel (10)
 Heute wird der ÖV unter der Woche ab 20.00 Uhr auf einen 15'-Takt ausgedünnt, am Wochenende bereits ab 19.00 Uhr. Dies entspricht nicht mehr den Bedürfnissen. Das Spätangebot soll deshalb verdichtet werden. Durch diese Attraktivitätssteigerung sollen Fahrgäste zurückgewonnen werden. Der Umsetzungszeitpunkt ist allerdings noch offen.

7.1.1. Optimierung im Raum Pratteln

Das Gebiet Salina Raurica soll sich zu einem attraktiven und konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandort entwickeln. Dazu wird die Hauptverkehrsstrasse 3/7 verlegt und das Projekt Verlängerung Tramlinie 14 bis Augst wird vorangetrieben. Die Eröffnung der verlegten Kantonsstrasse ist per Dezember 2022 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt werden die Buslinien 81 und 83 in die Netzibodenstrasse, den neuen zentralen ÖV-Korridor im Gebiet Salina Raurica, verlegt.

Um den Entwicklungsstandort zu fördern, aber auch um aktuelle Defizite beim ÖV-Angebot (insbes. Erschliessung Gehrenacker/Rankacker, Giebenach, Arisdorf und Hersberg) zu beheben, wurde ein neues Angebotskonzept für den Raum Pratteln entwickelt. Das neue Konzept soll bis zur Eröffnung der Tramverlängerung in Betrieb bleiben und sieht folgende Änderungen vor (vgl. dazu auch Abb. 6):

- Die Linie 80 Liestal–Pratteln–Basel wird in Liestal direkt durch die Rheinstrasse statt via Fraumattquartier geführt. Damit kann die zusätzliche Fahrzeit der betrieblich verknüpften Linie 81 im Gebiet Salina Raurica kompensiert werden. Das Angebot wird auf den Sonntag ausgedehnt. Die Erschliessung des Fraumattquartiers erfolgt neu durch die Buslinie 78 (vgl. Kapitel 7.1.2).
- Die Linie 81 Liestal–Augst–Basel verkehrt neu über die Netzibodenstrasse, wodurch sich die Fahrzeit erhöht. Während den RVZ verkehrt sie im 30'- statt im 60'-Takt.
- Die Linie 82 bleibt unverändert.

- Die heutige Linie 83 Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Augst–Pratteln–Rankacker wird in zwei Linien getrennt.
 - Die neue Linie 74 bedient den Abschnitt Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Augst. Die Linie verkehrt neu ganztags im 30'-Takt statt nur in den HVZ. Neu bestehen in Kaiseraugst Anschlüsse auf die S1, wodurch sich die Fahrzeit Basel–Arisdorf gegenüber heute um rund 10 Minuten verkürzt. In Augst bestehen unverändert Anschlüsse auf die Linie 81 nach Basel und Liestal. In Liestal sind die Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge Richtung Mittelland ausgerichtet. Die Umsteigezeiten Richtung Basel verlängern sich vorübergehend deutlich. Mit der Einführung des 15'-Takts Basel–Liestal bei der S-Bahn ab Dezember 2025 wird dieser Umstand wieder korrigiert.
 - Die Linie 83 wird auf den Abschnitt Kaiseraugst–Augst–Pratteln–Rankacker verkürzt. Die Linie verkehrt neu bis ca. 1 Uhr statt nur bis 21 Uhr. In den HVZ wird neu der 15'-Takt angeboten, während den übrigen Zeiten gilt weiterhin der 30'-Takt.
- Die Linie 84 Rheinfelden–Augarten–Kaiseraugst(–Pratteln) wird von Kaiseraugst bis nach Augst verlängert. Dadurch entstehen in Augst Anschlüsse auf die Linie 81 nach Basel und Liestal. Die Linie verkehrt den ganzen Tag im 30'-Takt. Die Expressverbindungen bis Pratteln werden neu von der Linie 85 sichergestellt.
- Die Linie 85 Rheinfelden–Augarten wird via Liebrüti nach Pratteln verlängert (Liebrüti–Pratteln ohne Halt). Sie verkehrt in den HVZ und NVZ im 30'-Takt und ergänzt das Angebot der Linie 84. Sie stellt den Vorlaufbetrieb für die im Angebotsziel definierte zusätzliche S-Bahn Basel–Rheinfelden dar.

Das neue Konzept löst Mehrkosten von insgesamt jährlich 3'125'000 Franken aus. In einer ersten Phase ist noch nicht von einer vollständigen Nutzung des Entwicklungsgebiets auszugehen. Deshalb wird empfohlen, den 15'-Takt auf der Linie 83 vorerst nur während den HVZ anzubieten und im Gleichschritt mit der Entwicklung des Gebiets auf den ganztägigen 15'-Takt auszubauen. Dadurch können die Kosten um jährlich rund 700'000 Franken gesenkt werden.

Bei der Linie 74 wird tagsüber ein durchgängiger 30'-Takt angeboten. Damit verbessert sich das Angebot tagsüber sowie an Wochenenden. Die bestehenden, aus Kapazitätssicht nicht zwingend erforderlichen Schülerkurse werden aufgehoben und die Mittel zur Ausdehnung der

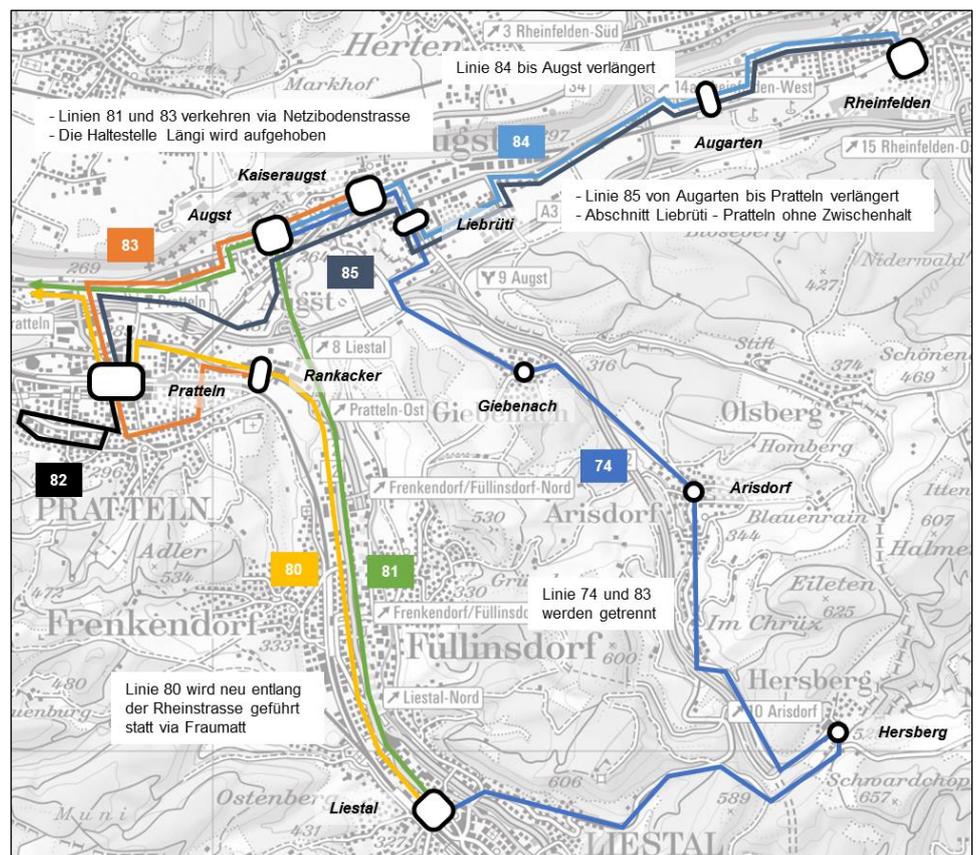


Abbildung 8: Angebotsoptimierung im Raum Pratteln

Bei der Linie 74 wird tagsüber ein durchgängiger 30'-Takt angeboten. Damit verbessert sich das Angebot tagsüber sowie an Wochenenden. Die bestehenden, aus Kapazitätssicht nicht zwingend erforderlichen Schülerkurse werden aufgehoben und die Mittel zur Ausdehnung der

Betriebszeiten verwendet. Dadurch werden gewisse Wartezeiten erhöht, im Allgemeinen sinkt jedoch die Reisezeit. Sollte sich herausstellen, dass der 30'-Takt für Schülerinnen und Schüler ein zu geringes Angebot darstellt, könnte in den HVZ optional der 15'-Takt angeboten werden. Die Mehrkosten hierfür betragen jährlich 560'000 Franken.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
80	Liestal–Pratteln–Basel	HVZ	30'-Takt				
		NVZ	30'-Takt (ohne Sonntag)		30'-Takt		
		RVZ	kein Angebot				
		Nacht	kein Angebot				
81	Liestal–Augst–Basel	HVZ	30'-Takt				
		NVZ	30'-Takt				
		RVZ	60'-Takt		30'-Takt		
		Nacht	60'-Takt Nachtbus		60'-Takt		
74	Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Augst (bis 2022 als Linie 83)	HVZ	30'-Takt				
		NVZ	60'-Takt		30'-Takt		
		RVZ	60'-Takt (nur Liestal–Giebenach)		60'-Takt		
		Nacht	60'-Takt Nachtbus		60'-Takt		
83	Rankacker–Pratteln–Augst–Kaiseraugst	HVZ	30'-Takt		15'-Takt		
		NVZ	30'-Takt				
		RVZ	kein Angebot		30'-Takt		
		Nacht	kein Angebot				
84	Rheinfelden–Augarten–Kaiseraugst–Augst (bis 2022 nur bis Kaiseraugst)	HVZ	15'-Takt (jeder 2. Kurs Express bis Pratteln)		30'-Takt		
		NVZ	30'-Takt				
		RVZ	30'-Takt				
		Nacht	kein Angebot				
85	Rheinfelden–Augarten–Kaiseraugst–Pratteln (bis 2022 Expresskurse als Linie 84 geführt)	HVZ	kein Angebot		30'-Takt		
		NVZ	30'-Takt		30'-Takt		
		RVZ	kein Angebot				
		Nacht	kein Angebot				
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	-	2'420'000	2'420'000	2'420'000
		Anteil BL	-	-	1'750'000	1'750'000	1'750'000

Tabelle 2: Übersicht neues Angebot Raum Pratteln

7.1.2. Verknüpfung der Linien 72 und 74

Per Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde der Fahrweg der Buslinie 83 in Liestal angepasst. Seither verkehrt die Linie in Richtung Arisdorf nicht mehr via den Liestaler Wasserturmplatz, sondern wie in der Gegenrichtung direkt via Kantonalbankkreuzung. Diese Massnahme wurde umgesetzt, um die Fahrplanstabilität zu verbessern, Eigenbehinderungen in der teilweise nur einspurig befahrbaren Poststrasse in Liestal zu minimieren sowie um die Büchelstrasse in Liestal vom Busverkehr zu entlasten.

Der Wegfall des Halts am Wasserturmplatz stiess in den Gemeinden Arisdorf und Hersberg auf Unmut. Im Februar 2020 wurde deshalb die [Petition 2020/93 «Wiedereinführung des 83er-Bushalts auf dem Liestaler Wasserturmplatz»](#) mit 1'235 Unterschriften eingereicht. Der Landrat hat die Petition am 28.05.2020 einstimmig als Postulat an den Regierungsrat überwiesen.

In der Folge wurde nach einer Möglichkeit gesucht, wie eine Anbindung des Wasserturmplatzes so wiederhergestellt werden kann, dass die Fahrplanstabilität gewährleistet ist, die Post- und Büchelstrasse weiterhin vom Busverkehr entlastet sind und keine nach Richtung unterschiedlichen Fahrwege entstehen. Die Lösung liegt in der betrieblichen Verknüpfung der bestehenden Linie 72 Lupsingen–Liestal mit der neuen Linie 74 Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Augst. Dadurch entstehen neue umsteigefreie Verbindungen z. B. zwischen Arisdorf und dem Schulhaus Burg.

Um die Verknüpfung zu ermöglichen, müssen der Fahrplan der Linie 72 ausserhalb der HVZ und das Angebotsniveau in den NVZ jenem der neuen Linie 74 angeglichen werden. Dies führt zu einem leichten Ausbau des Angebots und Kostensteigerung in der Höhe von 80'000 Franken auf dieser Linie. Der 15'-Takt in den HVZ in die jeweilige Lastrichtung zwischen Lupsingen und Liestal bleibt weiterhin bestehen.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
72	Lupsingen–Liestal	HVZ	15'-Takt (gegen Lastrichtung 30'-Takt)				
		NVZ	30'-Takt (ohne Sonntag)		30'-Takt		
		RVZ	60'-Takt				
		Nacht	60'-Takt Nachtbus		60'-Takt		
	Kostenfolge (CHF)	Total / Anteil BL	-	-	80'000	80'000	80'000

Tabelle 3: Übersicht Entwicklung Linie 72

7.1.3. Weiterentwicklung mittleres Ergolzthal – Umsetzung 2. Etappe

Mit dem 15'-Takt Basel–Liestal auf der S-Bahn ab Dezember 2025 werden die Bahnhöfe Liestal und Frenkendorf-Füllinsdorf als Umsteigeknoten weiter gestärkt. Das Busangebot im mittleren Ergolzthal, das Frenkendorf, Füllinsdorf und Lausen mit der Stadt Liestal verbindet, muss in der Folge auf die neuen Anschlussmöglichkeiten abgestimmt werden. Deshalb wurde in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und der AAGL ein Zielkonzept 2025 definiert.

Die Umsetzung erfolgt in drei Etappen, wobei die erste Etappe bereits im Rahmen des 8. GLA per Dezember 2019 (unter dem Titel 'Weiterentwicklung Stadtbus Liestal') umgesetzt wurde. In der zweiten Etappe sind folgende Änderungen vorgesehen:

- Verlängerung der Linie 76 via Munzach nach Frenkendorf Bahnhof und Verdichtung in den HVZ zum 15'-Takt
- Führung der Linie 78 via Fraumatt statt Munzach
- Führung der Linie 80 analog Linie 81 via Rheinstrasse statt Fraumatt

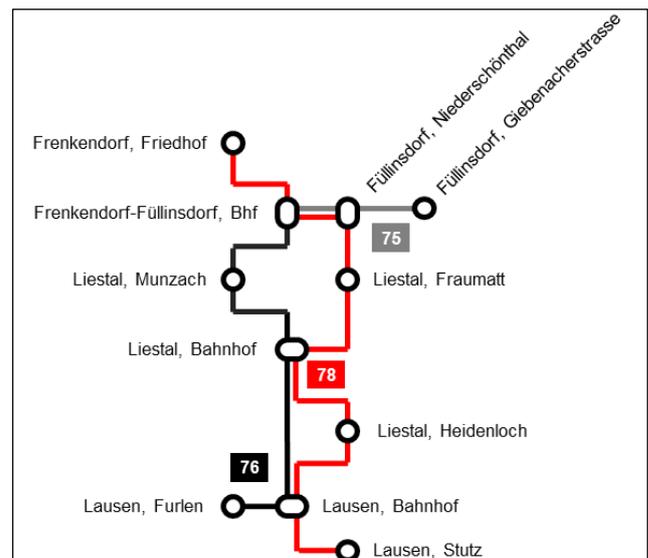


Abbildung 9: Weiterentwicklung mittleres Ergolzthal 2. Etappe ab Dezember 2022

Die zweite Etappe wird per Dezember 2022 umgesetzt. Auslöser ist die Angebotsentwicklung im Gebiet Salina Raurica und die damit verbundene Anpassung der Linien 80/81 im Rahmen des Konzepts 'Optimierung im Raum Pratteln' gemäss Kapitel 7.1.1.

Für Lausen entstehen mit der Umsetzung der 2. Etappe neue Direktverbindungen über den Bahnhof Liestal hinaus. Lausen, Furlen und Liestal, Fraumatt werden während den HVZ neu im 15'-Takt bedient. Frenkendorf erhält eine umsteigefreie Verbindung ins Gebiet Niederschönthal.

Die Mehrkosten für die zweite Etappe belaufen sich auf jährlich 1'220'000 Franken. Sie sind primär auf den Angebotsausbau der Linie 76 zurückzuführen.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
75	Frenkendorf–Füllinsdorf	HVZ			15'-Takt		
		NVZ			15'-Takt		
		RVZ			30'-Takt		
		Nacht			kein Angebot		
76	76 Frenkendorf– Munzach–Liestal–Lau- sen Furlen (bis 2022 nur Liestal– Lausen Furlen)	HVZ		30'-Takt	15'-Takt		
		NVZ			30'-Takt		
		RVZ			30'-Takt		
		Nacht			kein Angebot		
78	Frenkendorf Friedhof– Fraumatt–Liestal–Lausen Stutz (bis 2022 via Munzach statt Fraumatt)	HVZ			15'-Takt		
		NVZ			30'-Takt		
		RVZ			30'-Takt		
		Nacht			kein Angebot		
	Kostenfolge (CHF)	Total / Anteil BL	-	-	1'220'000	1'220'000	1'220'000

Tabelle 4: Übersicht neues Angebot mittleres Ergolztal

In der dritten Etappe ab Dezember 2025 sollen der 15'-Takt auch tagsüber angeboten sowie die Linien 75 und 76 verknüpft werden. Damit die Linie durchgehend mit Standardbussen betrieben werden kann, ist der Bau eines Wendeplatzes in Füllinsdorf erforderlich. Aktuell müssen auf der Linie 75 spezielle, kürzere Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Realisierung des Wendeplatzes ist in der Laufzeit des 9. GLA vorgesehen. Ab dessen Fertigstellung soll die Linie 75 bereits mit Standardbussen betrieben werden und den neuen Wendeplatz bedienen, wodurch Füllinsdorf besser erschlossen wird.

7.1.4. Weiterentwicklung Birsstadt Nord

Die Entwicklungsschwerpunkte Dreispitz, Polyfeld und Hagnau befinden sich in einer Phase der Transformation. Institutionen der Bildung und Weiterbildung werden auf dem Dreispitzareal und im Polyfeld konzentriert, in der Hagnau entstehen mehrere Hochhäuser mit Wohn- und besucherintensiver Dienstleistungsnutzung. Die Nachfragespitze in den HVZ wird sich in diesen Gebieten folglich akzentuieren. Es müssen ausreichende Kapazitäten bereitgestellt werden. Auf der anderen Seite weist die zwischen Muttenz und Dornach verkehrende Linie 63 eine sehr geringe Auslastung auf.

Zur Bereitstellung genügender Kapazitäten und aufgrund der ungenügenden Auslastung der Linie 63 wurde das ÖV-Angebot im Gebiet Birsstadt Nord überprüft. Das Konzept sieht folgende Änderungen vor:

- Die Linie 37 verkehrt neu auf dem Abschnitt Aeschenplatz–Dreispietz–Gartenstadt. In den HVZ wird die Linie im 30'-Takt via Bahnhof Münchenstein bis Dornach verlängert.
- Die Linie 47 wird gestärkt. Das Angebot wird in den HVZ zum 7.5'-Takt verdichtet. Es ersetzt damit die Linie 37 auf dem Abschnitt Dreispitz–Bottmingen und die Linie 63 im Gebiet Polyfeld.
- Die Linie 46 wird zur Entlastung der Linie 36 in den HVZ vom Badischen Bahnhof bis Muttenz Bahnhof verlängert. Damit wird die Erreichbarkeit der FHNW von Kleinbasel und die Anbindung an die S-Bahn verbessert. Die definitive Führung der Linie zwischen Reidingstrasse und Pantheon wird im Rahmen der Umsetzung festgelegt.
- Die Linie 63 wird aufgehoben bzw. auf dem Abschnitt Dornach–Münchenstein durch die Linie 37 ersetzt.
- Für die von der Gemeinde Münchenstein bestellte Linie 58 wurde eine Integration des Angebots in das Buskonzept untersucht. Eine Integration wäre zwar möglich, sie bedingt jedoch den Einsatz von Standardbussen und damit verbunden den Verzicht auf die Bedienung des Asts Schlossmatt oder den Bau eines Wendeplatzes. Beide Varianten erachtet die Gemeinde als ungeeignet. Deshalb wird die Ortsbuslinie 58 weiterhin in unveränderter Form weiterführt.

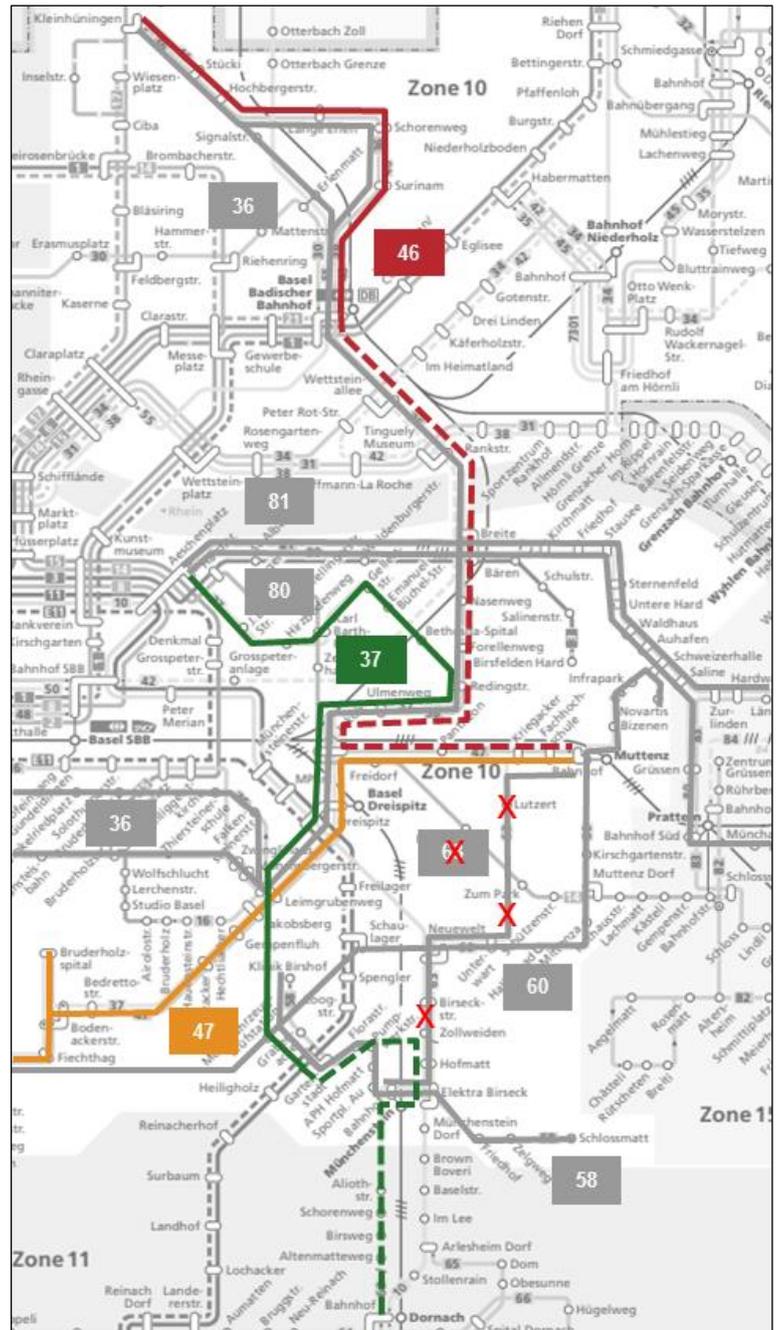


Abbildung 10: Buskonzept Birsstadt Nord

Mit dem neuen Angebot wird mit geringem finanziellen Aufwand die Leistungsmasse so verschoben, dass der Nutzen für den Fahrgast insgesamt zunimmt. Es werden die notwendigen Kapazitäten sichergestellt, die Anbindung des Dreispitzareals verbessert und die Effizienz gesteigert.

In einer ersten Phase werden die Angebote nur in den HVZ ausgebaut. Ein weiterer Ausbau des Angebots kann abhängig von der Fahrgast- und Arealentwicklung bereits während der Laufzeit des 9. GLA erfolgen. In einer ersten Phase wird das Angebot jedoch nur in den HVZ verdichtet.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
37	Aeschenplatz–Dreispietz–Gartenstadt(–Dornach) Bis 2022 in HZV ab Leimgrubenweg bis Bottmingen	HVZ	15'-Takt	Aeschenplatz–Gartenstadt 15'-Takt, sonst 30'-Takt			
		NVZ	15'-Takt	Aeschenplatz–Gartenstadt 15'-Takt, sonst kein Angebot			
		RVZ	30'-Takt	Aeschenplatz–Gartenstadt 20'-Takt, sonst kein Angebot			
		Nacht	kein Angebot				
47	Bottmingen–Dreispietz–St. Jakob–MuttENZ	HVZ	15'-Takt	7.5'-Takt			
		NVZ	15'-Takt	15'-Takt			
		RVZ	Bottmingen–St. Jakob 15'-Takt, sonst 30'-Takt	15'-Takt			
		Nacht	kein Angebot				
46	Kleinhüningen–Bad Bf (–St. Jakob–MuttENZ) (bis 2022 nur Kleinhüningen–Bad Bf)	HVZ	15'-Takt				
		NVZ	15'-Takt	Kleinhüningen–Bad Bf. 15'-Takt, sonst kein Angebot			
		RVZ	15'-Takt	Kleinhüningen–Bad Bf. 15'-Takt, sonst kein Angebot			
		Nacht	kein Angebot				
63	Dornach–MuttENZ	HVZ	30'-Takt	Linie aufgehoben			
		NVZ	30'-Takt (ohne Sonntag)				
		RVZ	kein Angebot				
		Nacht	kein Angebot				
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	2'150'000	2'150'000	2'150'000	2'150'000
		Anteil BL	-	830'000	830'000	830'000	830'000
		Abzüglich Anteil BL der Linie 46*	-	-450'000	-450'000	-450'000	-450'000
		Auswirkung GLA	-	380'000	380'000	380'000	380'000

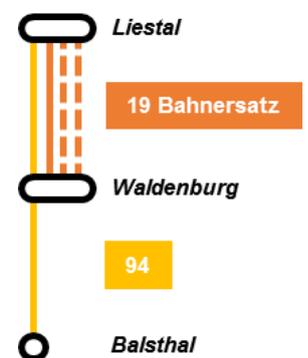
Tabelle 5: Übersicht neues Angebot Birsstadt Nord

* Die finanziellen Auswirkungen der Linie 46 werden via Abgeltungsrechnung BL/BS abgewickelt. Sie sind auch Teil des GLA, sind aber in den Kosten für den grenzüberschreitenden Verkehr enthalten.

7.1.5. Erneuerung Linie 19 (Waldenburgerbahn)

Die Bahninfrastruktur zwischen Liestal und Waldenburg wird bis Ende 2022 komplett erneuert. Von April 2021 bis Dezember 2022 müssen deshalb Busse eingesetzt werden. Für den Zustand während der Umbauphase wurde folgendes Bahnersatzkonzept erarbeitet:

- Die Linie 19 wird mit Bussen statt mit Zügen betrieben. Das Angebot zwischen Waldenburg und Liestal (Linien 19 und 94) wird tagsüber zum 15'-Takt verdichtet, in den HVZ wird aus Kapazitätsgründen ein 7.5'-Takt angeboten. Während den übrigen Zeiten gilt der 30'-Takt. Aufgrund des Bahnersatzverkehrs und der Baustellen entlang der Strasse verlängert sich die Reisezeit Liestal–Waldenburg um bis zu zehn Minuten.
- Die Buslinie 94 Balsthal–Waldenburg wird in das Konzept integriert. So entstehen vorübergehend umsteigefreie Verbindungen zwischen Balsthal und Liestal. Die Linie wird tagsüber zudem im 30'-Takt statt im 60'-Takt geführt. Bisher


Abbildung 11: Bahnersatzkonzept WB

stand der 30'-Takt zwischen Balsthal und Waldenburg nur zu den HVZ zur Verfügung. Mit diesen Anpassungen sollen die während des Umbaus anfallenden Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbussen kompensiert werden.

- Das Angebot der Linien 92 Hölstein–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil und 93 Lausen–Ramlingen–Lampenberg bleibt unverändert.

Nach der Umbauphase wird das Angebot grundsätzlich jenem vor der Umbauphase entsprechen, mit folgenden leichten Anpassungen an die Nachfrage:

- Auf der Linie 19 wird der 15'-Takt in den HVZ etwas ausgedehnt. Am Sonntagmorgen sowie abends nach 22 Uhr verkehrt die WB neu im 30'-Takt statt im 60'-Takt.
- Die Linie 94 verkehrt auf dem Abschnitt Balsthal–Waldenburg. Die während der Umbauphase eingeführte Verdichtung tagsüber zum 30'-Takt wird teilweise beibehalten.
- Das Angebot der Linien 92 Hölstein–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil und 93 Lausen–Ramlingen–Lampenberg bleibt unverändert.

Die Kosten für den Bahnersatzbetrieb während der Umbauphase werden über das Infrastrukturprojekt Erneuerung WB finanziert. Die Erweiterung des Angebots auf den Linien 19 und 94 ist ab 2023 mit jährlichen Kosten von 500'000 Franken verbunden. Auf einen durchgängigen 15'-Takt auf der Linie 19 wird vorerst verzichtet. Die Mehrkosten hierfür beliefen sich auf zusätzlich 2,3 Mio. Franken pro Jahr.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022 (ab 4.2021)	2023	2024	2025
19	Liestal–Waldenburg	HVZ	15'-Takt	7.5'-Takt	15'-Takt		
		NVZ	30'-Takt	15'-Takt	30'-Takt		
		RVZ	30'-Takt / 60'-Takt	30'-Takt	30'-Takt		
		Nacht	60'-Takt Nachtbus	60'-Takt Nachtbus	60'-Takt		
94	Waldenburg–Balsthal	HVZ	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt		
		NVZ	30'-Takt / 60'-Takt	30'-Takt	30'-Takt		
		RVZ	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt		
		Nacht	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt		
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	-	640'000	640'000	640'000
		Anteil BL	-	-	500'000	500'000	500'000

Tabelle 6: Übersicht neues Angebot Erneuerung Linie 19

7.1.6. Überlastabbau Linie 11

Die Tramlinie 11 ist die am stärksten ausgelastete Linie im Basler Tramnetz. Sie wird inzwischen nicht mehr nur von Pendlerinnen und Pendlern aus Richtung Reinach zum Bahnhof SBB und zurück gut genutzt, sondern dient auch der Erschliessung des Dreispitz- und Freilager-Areals. Dadurch ist die Linie insbesondere während den HVZ in beiden Richtungen sehr gut ausgelastet.

Die Linie E11, die während den HVZ zwischen Reinach Süd und Theater als Verstärkungslinie verkehrt, kann die Linie 11 nur bedingt entlasten.

Grund dafür ist, dass sie den Bahnhof SBB nicht am Centralbahnplatz, sondern am Bahnhofsingang Gundeldingen bedient. Zur Verbesserung der Entlastungswirkung wurden deshalb zusammen mit dem Kanton BS, der BLT und der BVB verschiedene Varianten geprüft. Da im heutigen Tramnetz – d.h. solange die neuen Netzelemente Claragraben und Petersgraben nicht realisiert sind – betrieblich so gut wie kein Spielraum für Linienoptimierungen vorhanden ist, ist eine kurzfristige Verbesserung nur mit einer ähnlichen Linienführung wie heute möglich. Die Linie E11 soll deshalb morgens und abends von Reinach Süd via Bahnhofsingang Gundeldingen zum Theater und von dort via Bahnhof SBB (Centralbahnplatz) zurück nach Reinach verkehren.



Abbildung 12: Impression Testbetrieb vom September 2020

Diese Änderung der Linienführung erfolgt wenn möglich bereits im Fahrplanjahr 2021 und vorbehaltlich eines erfolgreichen Testbetriebs sowie der Budgetgenehmigung im Kanton BS. Der für den Frühling 2020 geplante, zweiwöchige Test musste aufgrund der Coronavirus-Pandemie auf Herbst 2020 verschoben werden. Er soll aufzeigen, inwiefern die angepasste Linienführung Auswirkungen auf den Betriebsablauf insbesondere am Centralbahnplatz hat. Die Ergebnisse liegen zum Zeitpunkt der Fertigstellung des 9. GLA noch nicht vor. Im Rahmen einer weiteren Optimierung der Tramnetzentwicklung werden für den mittel- bis langfristigen Horizont zudem weitergehende Massnahmen untersucht, so eine Verknüpfung der Linie E11 mit der Linie 17.

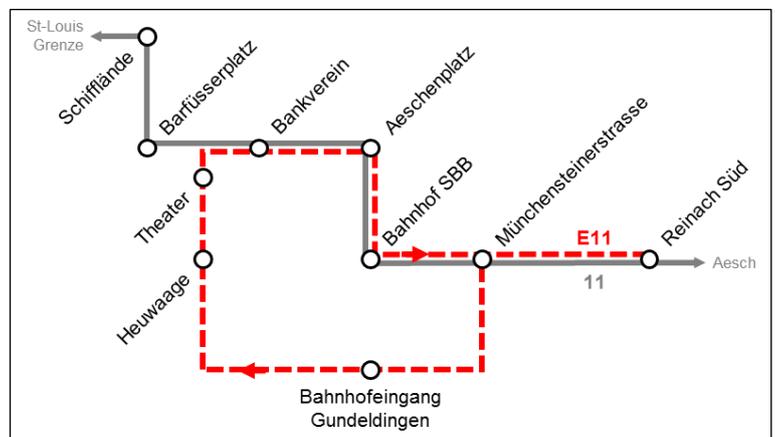


Abbildung 13: Linienführung E11 ab 2021

Durch die leicht längere Linienführung via Bahnhof SBB wird ein zusätzliches Fahrzeug benötigt, was sich primär auf die Chauffeurstunden und nur minimal auf die Fahrleistungen auswirkt. Dies hat Mehrkosten von 52'000 Franken pro Jahr zur Folge.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
E11	Reinach Süd–Theater	HVZ	7.5'-Takt				
		NVZ	kein Angebot				
		RVZ	kein Angebot				
		Nacht	kein Angebot				
	Kostenfolge (CHF)		52'000	52'000	52'000	52'000	52'000
		Anteil BL	22'000	22'000	22'000	22'000	22'000

Tabelle 7: Übersicht neues Angebot Linie E11

7.1.7. Weiterentwicklung Bachgraben–St. Johann

Das Gebiet Bachgraben ist ein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung, das sich sehr dynamisch entwickelt. Ende 2021 wird das schweizerische Tropeninstitut mit rund 725 Arbeitsplätzen den Neubau im Bachgrabengebiet beziehen. Im selben Jahr nimmt auch die Firma SKAN mit 420 Mitarbeitenden ihren Neubau in dem Gebiet in Betrieb. Voraussichtlich Mitte 2022 wird der Innovations- und Gewerbekomplex GRID fertiggestellt werden. Dieser bietet auf 50'000m² Platz für rund 2'500 Arbeitsplätze. Damit entstehen bis Ende 2022 rund 3'600 zusätzliche Arbeitsplätze im Bachgrabengebiet.

Zur besseren Anbindung an Basel Nord wird das Angebot im Gebiet Bachgraben weiterentwickelt (vgl. Option des im 8. GLA umgesetzten Buskonzepts Allschwil). Die Linie 64 wird bis Bahnhof St. Johann verlängert. Dort bestehen Anschlüsse auf die Tramlinien 1 und 21 sowie auf die Züge nach Mulhouse und Basel SBB. Diese Verlängerung wird als Probebetrieb während den HVZ eingeführt. Je nach Fahrgastentwicklung kann das Angebot ausgedehnt werden.

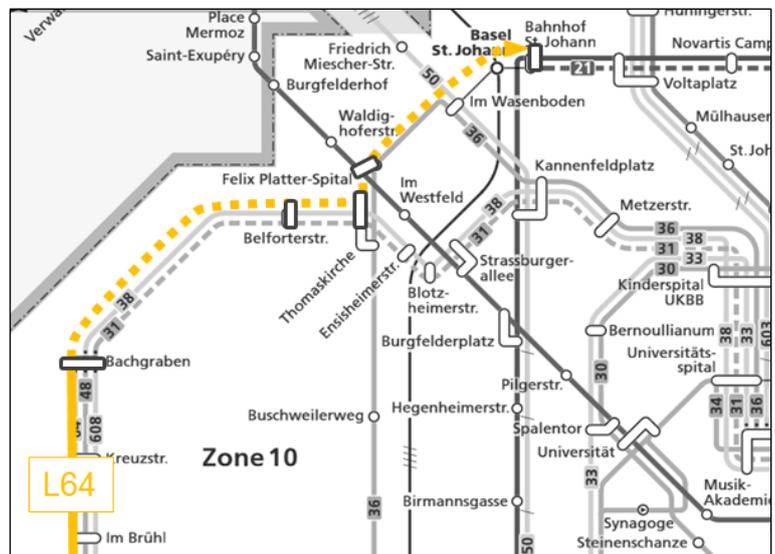


Abbildung 14: HVZ-Verlängerung Linie 64

Die Verlängerung der Linie 64 bis Bahnhof St. Johann liegt vollständig auf Boden des Kantons BS und wird daher nicht über den GLA finanziert.

Die finanziellen Auswirkungen auf den Kanton BL, die via Abgeltungsrechnung finanziert würden, sind wenn, dann marginal (z.B. durch Verschiebungen bei den Werbeeinnahmen oder infolge Anpassungen bei den Endaufenthalten) und lägen im Ungenauigkeitsbereich der prognostizierten Summe der Abgeltungsrechnung.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
64	Dornach–Therwil–Oberwil–Allschwil Ab 2022 in HVZ verlängert bis Bahnhof St. Johann	HVZ	15'-Takt				
		NVZ	15'-Takt / 30'-Takt				
		RVZ	30'-Takt				
		Nacht	kein Angebot				
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	165'000	165'000	165'000	165'000
		Anteil BL	-	-	-	-	-

Tabelle 8: Übersicht neues Angebot Bachgraben–St. Johann

7.1.8. Neues Konzept Metzerlen–Mariastein

Das Angebot im Raum Metzerlen/Mariastein soll systematisiert, besser auf die Schulzeiten abgestimmt und am Abend den Bedürfnissen entsprechend ausgedehnt werden. Zudem ist eine Verbesserung der Erschliessung des oberen Dorfteils von Metzerlen vorgesehen. Unter Federführung des Kantons SO wurde deshalb das ÖV-Angebot der Buslinien 68 und 69 und 113 überprüft. Das Konzept sieht folgende Änderungen vor:

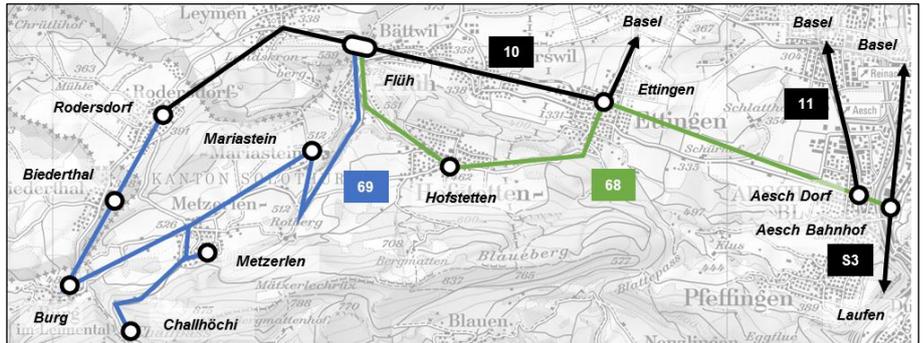


Abbildung 15: Linienkonzept Metzerlen-Mariastein

- Auf der Linie 68 wird der 30'-Takt abends leicht ausgedehnt. Zudem wird die Betriebszeit am Freitag- und Samstagabend verlängert. Gleichzeitig wird die Linienführung vereinheitlicht, d.h. alle Kurse werden bis nach Flüh geführt (Wegfall der Fahrten nach Metzerlen).
- Die Linie 69 verkehrt werktags neu systematisch zwischen Flüh, Mariastein und Metzerlen, wo sie bis ins Oberdorf verlängert wird. Die einzelnen Umwegfahrten über Hofstetten entfallen. Während den HVZ sowie mittags gilt der 30'-Takt, sonst der Stundentakt. Burg wird während den HVZ und mittags mit einem Kleinbus erschlossen, der in Metzerlen Anschluss an die Buslinie 69 und in Rodersdorf an die Tramlinie 10 bietet. Dabei wird neu auch das elsässische Biederthal bedient. Am Wochenende verkehrt die Buslinie 69 Flüh–Metzerlen stündlich alternierend weiter nach Burg–Rodersdorf oder auf die Challhöchi.
- Das Angebot der Linie 113, das sich auf Fahrten an Markt-, Sonn- und Feiertagen beschränkt, bleibt unverändert. Das Nachfragepotential für eine regelmässige Linie über die Challhöchi ist zu gering.

Das neue Konzept löst Mehrkosten von insgesamt rund 130'000 Franken pro Jahr aus, wovon rund die Hälfte auf den Kanton BL entfällt.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
68	Aesch–Etingen–Flüh	HVZ			30'-Takt		
		NVZ			30'-Takt		
		RVZ			60'-Takt		
		Nacht		60'-Takt Nachtbus Flüh–Hofstetten		60'-Takt Etingen–Flüh	
69	Flüh–Metzerlen	HVZ	ca. 30'-Takt		30'-Takt		
		NVZ	ca. 30' Takt / ca. 60'-Takt		30'Takt / 60'-Takt		
		RVZ			60'-Takt		
		Nacht		60'-Takt Nachtbus		60'-Takt	
	Metzerlen–Burg ab 2022 verlängert bis Rodersdorf	HVZ	ca. 60'-Takt		30'-Takt		
		NVZ			einzelne Kurse		
		RVZ			einzelne Kurse		
		Nacht		kein Angebot		60'-Takt	
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	130'000	130'000	130'000	130'000
		Anteil BL	-	70'000	70'000	70'000	70'000

Tabelle 9: Übersicht neues Angebot Metzerlen–Mariastein

7.1.9. Anpassung Nachtnetz an Tagesstrukturen

Das TNW-Nachtnetz (Nächte von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag) wurde im Jahr 2008 eingeführt. Es basiert auf dem Knotenpunkt Barfüsserplatz/Theater in Basel, von wo aus die Nachtlinien gleichzeitig um 1.30 Uhr, 2.30 Uhr und 3.30 Uhr abfahren. Die Linien, welche um 3.30 Uhr abfahren, verkehren nicht bis aufs Land. Seit dessen Einführung wurde das Nachtnetz nicht weiterentwickelt. Einzige Veränderung war die Abschaffung des Nachtzuschlags im Jahr 2012. Im Hinblick auf den 9. GLA und das parallel entwickelte ÖV-Programm in BS wurde das Nachtnetz hinsichtlich der Nachfrage und des Angebots überprüft.

Die Analyse hat gezeigt, dass die Linien grossmehrheitlich gut ausgelastet sind. Bei einzelnen Linien liegt die Nachfrage gar an der Kapazitätsgrenze. Andere Linien weisen hingegen äusserst geringe Fahrgastzahlen auf. Das Gros der Nachfrageströme geht von der Stadt Basel aus. Innerhalb der Stadt kann das Nachtnetz die Nachfragepotenziale der «Ausgeh-Hotspots» und die Wunschlinien dazwischen aufgrund des zentrischen Aufbaus allerdings nicht optimal abdecken.

Während die Nacht-Tramlinien sowie viele ländliche Linien auf einem Teil ihrer Tagesstrecke verkehren, folgen die Nachtbuslinien in der Stadt und Agglomeration einem gänzlich anderen Verlauf als tagsüber. Das macht das Nachtnetz schwierig verständlich und dessen Nutzung weniger attraktiv.

Auf Basis der Analyse haben sich die Kantone AG, BL, BS und SO darauf verständigt, das Nachtnetz den heutigen Bedürfnissen anzupassen und weiterzuentwickeln:

- Das Nachtnetz wird den Tagesstrukturen angepasst und verschwindet dadurch als separates Netz.
- Der 60'-Takt wird vorerst beibehalten. Durch alternierende Abfahrten ergeben sich auf gewissen Strecken in der Stadt und Agglomeration neu dichtere Angebote.
- Einige Linien mit sehr geringer Auslastung werden nicht weitergeführt. Bei den Linien, die aufgehoben werden, handelt es sich um die Erschliessung von Lampenberg, Ramlinsburg, Bennwil, Böckten, Liedertwil und Häfelfingen. Diese Ortschaften werden durch das Tagesnetz bis vor 20 Uhr bedient. Die durchschnittliche Nutzerzahl pro Kurs der bestehenden Nachtnetzlinien in diese Ortschaften liegt aktuell überall bei weniger als zwei Personen.
- Neu erschlossen werden durch die Angleichung an die Tageslinien die Ortschaften Roggenburg und Burg, wobei in Hersberg ein heute durch die Gemeinden selber bestelltes Nachtangebot ersetzt und neu via GLA bestellt wird.
- In der Stadt und Agglomeration wird das Angebot durch die Angleichung an die Tagesstruktur leicht ausgebaut. Leistungen von Buslinien verschieben sich hin zu Tramlinien.

Insgesamt kann die Angleichung ans Tagesnetz kostenneutral umgesetzt werden.

Neu verkehren folgende Tageslinien auch in den Nächten Fr/Sa und Sa/So:

- Knoten Sissach (voraussichtlich ab Dezember 2021): 106, 107, 108
- Knoten Gelterkinden (voraussichtlich ab Dezember 2021): 100, 101, 102, 103, 104
- Laufental (voraussichtlich ab Dezember 2022): 111, 112, 114, 115, 118, 119
- Liestal (voraussichtlich ab Dezember 2022): 19, 70, 71, 72, 73, 74, 81, 94
- Basel – Agglomeration (voraussichtlich ab Dezember 2023): 3, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 16, 19, 33, 34, 38, 47, 60, 65, 67, 68, 69

Die Umsetzung erfolgt schrittweise und wird bis Dezember 2023 abgeschlossen sein.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
N	Nachtnetzlinien	Nacht	60'-Takt				
	Kostenfolge (CHF)		-	-	-	-	-

Tabelle 10: Übersicht neues Angebot Nachtnetz

7.1.10. Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel

Heute wird der ÖV unter der Woche ab 20.00 Uhr auf einen 15'-Takt ausgedünnt, am Wochenende bereits ab 19.00 Uhr. Dies entspricht nicht mehr den Bedürfnissen. Das Spätangebot soll deshalb verdichtet werden. Im Fokus steht ein späterer Taktwechsel vom 7.5'-Takt auf den 15'-Takt. Neben einer höheren Angebotsqualität bringt dies auch den Vorteil, dass der Fahrgast spontan an die Haltestelle gehen kann und sich nicht vorab über seine Fahrt informieren resp. diese planen muss.

In einem ersten Schritt sollen versuchsweise die wichtigsten Tram- und Buslinien auch nach 20.00 Uhr zum 7.5'-Takt verdichtet werden. Eine Ausdünnung zum 15-Minuten-Takt ist erst zwischen 21.00 und 22.00 Uhr vorgesehen. In einem zweiten Schritt ist – in Abhängigkeit vom Erfolg des Versuchs – eine Ausdehnung der Taktverdichtung auf alle Hauptlinien vorgesehen. Ein detailliertes Konzept für das Spätverkehrsangebot wird in den kommenden Monaten unter Federführung des Kantons Basel-Stadt und Einbezug von BVB und BLT ausgearbeitet werden. Neben Fragestellungen zum Angebot und Betrieb wird ein Hauptaugenmerk auf der Wirtschaftlichkeit liegen. Da das konkrete Konzept noch nicht vorliegt und zurzeit auch offen ist, wann es genau eingeführt werden soll, sind für das Spätangebot aktuell keine zusätzlichen Kosten vorgesehen. Falls sich im Zeitraum des 9. GLA aus dem Spätangebot zusätzlicher Finanzbedarf auf Seite des Kantons BL ergeben würde, würde dem Landrat ein Nachtrag unterbreitet.

7.2. Erneuerung Rollmaterial

7.2.1. S-Bahn

In die Laufzeit des 9. GLA fallen keine Rollmaterialbeschaffungen für die S-Bahn.

7.2.2. Tram

Ersatzbeschaffung Tramwagen für die Linien E11 und 17

Die 59 auf den Linien E11 und 17 (in Doppeltraktion) eingesetzten Schindler-Trams wurden zwischen 1978 und 1981 beschafft, sind abgeschrieben und befinden sich nach über 40 Jahren Einsatz am Ende ihrer Lebensdauer. Die Fahrzeuge werden bis 2024 sukzessive durch 25 neue, 45 m lange Tramfahrzeuge ersetzt. Die Beschaffung und der Betrieb der neuen Fahrzeuge wird über die Linienrechnung finanziert. Durch die Abschreibung der neuen Fahrzeuge erhöhen sich die jährlichen Abgeltungen.

Ersatzbeschaffung für die Fahrzeuge der Linie 19

Parallel zur Kompletterneuerung und Umspurung der Bahninfrastruktur zwischen Liestal und Waldenburg werden neue Tramwagen beschafft (vgl. Abb. 15).

Die ebenfalls 45 m langen, energieeffizienten Niederflrfahrzeuge erfüllen alle Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes. Grosszügig bemessene Eingangsbereiche ermöglichen einen schnellen Fahrgastwechsel. Das integrierte Fahrgastinformationssystem und die Vollklimatisierung werden den Fahrkomfort merklich erhöhen.



Abbildung 16: Visualisierung Fahrzeug Tramlink

Die neuen Fahrzeuge werden ab Mitte 2022 ausgeliefert und getestet und stehen ab 2023 im regelmässigen Einsatz. Die Finanzierung erfolgt analog der Linien E11 und 17.

Nr.	Linie	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
E11	Reinach Süd–Theater	25 neue Tramfahrzeuge. Sukzessive Inbetriebnahme in den Jahren 2023 und 2024.				
17	Ettingen–Wiesenplatz					
19	Liestal–Waldenburg	10 neue Fahrzeuge des Typs «Tramlink». Inbetriebnahme (Test) ab 2022, ab 2023 alle Fahrzeuge im Regelbetrieb.				
	Kostenfolge (CHF) Total	-	1'740'000	6'290'000	9'200'000	9'230'000
	Anteil BL	-	1'705'000	5'550'000	7'800'000	7'825'000

Tabelle 11: Kostenübersicht Ersatzbeschaffung Tram

7.2.3. Bus

Im Busbereich werden die Fahrzeuge laufend erneuert: Pro Jahr ersetzen die Transportunternehmen im Kanton BL rund 16 Busse. Zur Erreichung des Umstellungsziels gemäss Kap. 5.3 muss rund die Hälfte der zu beschaffenden Busse über alternative Antriebe verfügen. Deren Betriebskosten fallen zwar gegenüber dem heutigen Dieselbusbetrieb leicht tiefer aus, hingegen sind die Investitionskosten und somit die jährlichen Abschreibungen deutlich höher, was sich direkt auf die Abgeltungen auswirkt. Die notwendigen Investitionen in die noch nicht vorhandene Versorgungsinfrastruktur werden über die Investitionsrechnung finanziert und haben somit keinen Einfluss auf die Ausgabe des GLA.



Abbildung 17: Elektrobus Testfahrt

Nr.	Linie	Ist 2021	2022	2023	2024	2025
Div.	Buslinien	Ersatz durch Fahrzeuge mit erneuerbarer Antriebsform (ca. 8 Busse pro Jahr)				
	Kostenfolge (CHF)	-	200'000	400'000	600'000	800'000

Tabelle 12: Kostenübersicht Ersatzbeschaffung Bus

8. Gesetzliche Grundlagen

Die Rechtsgrundlagen für den GLA finden sich im Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (nachfolgend: ÖVG). In [§ 4 Absatz 2 ÖVG](#) ist der Inhalt des GLA festgelegt:

«Im Generellen Leistungsauftrag werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms festgelegt».

In den GLA werden Linien von regionaler Bedeutung aufgenommen, die im öffentlichen Interesse liegen und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dienen ([§ 4 Absatz 3 ÖVG](#)). Der GLA ist in der Regel alle vier Jahre neu zu beschliessen ([§ 2 Absatz 1 Angebotsdekret](#)). Für den Beschluss ist der Landrat zuständig ([§ 4 Absatz 1 ÖVG](#)). Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum ([§ 31 Absatz 1 b Verfassung des Kantons Basel-Landschaft](#)).

Die ausführenden Bestimmungen über die Ausgestaltung des GLA sind im Angebotsdekret festgelegt. Mit dem 9. GLA werden erstmals die Kriterien des neuen Angebotsdekrets vom 24.09.2020 angewendet. Für die Anpassung der Angebote an die Bestimmungen des neuen Angebotsdekrets wird eine Übergangsfrist bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 gewährt.

9. Finanzen

9.1. Entwicklung der Abgeltungen

Die untenstehende Abbildung zeigt die Entwicklung der Abgeltungsbeträge seit dem Jahr 2010 bis zum Ende der Laufzeit des 9. GLA im Jahr 2025, wobei die Angaben für die Laufzeit des 9. GLA prognostizierte Werte sind. Während dabei die Kostenseite aufgrund von Richtofferten im Grossen und Ganzen verlässlich ist (wobei auch die Richtofferten Schätzungen enthalten wie z. B. die Entwicklung der Teuerung und der Benzinpreise), ist die Ertragsentwicklung schwierig abzuschätzen. Diese Schwierigkeit hat sich infolge der Corona-Krise noch akzentuiert.

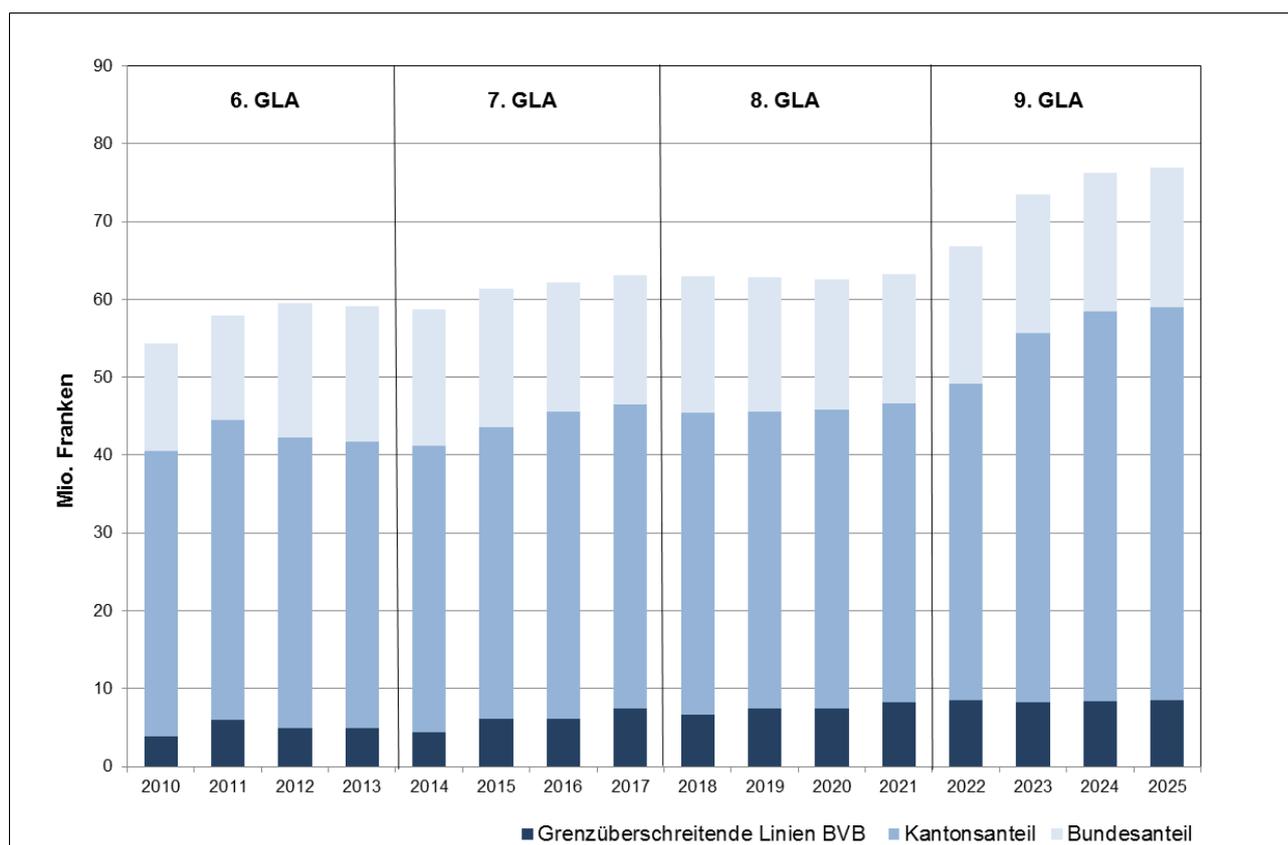


Abbildung 18: Entwicklung der Abgeltungen 2010–2025

Die Abgeltungen decken die ungedeckten Kosten aller ÖV-Linien, die im Kanton BL verkehren. Erstmals in einem GLA aufgeführt sind dabei auch die Linien der BVB, die auf Gebiet des Kantons BL verkehren (vgl. dazu auch Kap. 9.2).

Die Beteiligung des Bundes an den ungedeckten Kosten beträgt im Kanton BL aktuell 38 %, wobei dies nur für die RPV-Linien gilt. Der Ortsverkehr wird vom Bund nicht mitfinanziert. Den Umfang des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Verkehrsangebotes im RPV regelt die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs ([ARPV, SR 745.16](#)). Welches Angebot der Bund mitbestellt, wird aufgrund der zwei Faktoren Nachfrage und Wirtschaftlichkeit festgelegt.

– Nachfrage

Gemäss ARPV wird ab einer Nachfrage von mindestens 32 Personen pro Tag im schwächst belasteten Querschnitt einer Linie eine Mindesterschliessung von 4 Kurspaaren sichergestellt. Übersteigt die Nachfrage im meistbelasteten Querschnitt 500 Personen pro Tag, wird ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten. Eine Nachfrage von über 2'000 Personen pro Tag rechtfertigt einen durchgehenden 30'-Takt mit 36 Kurspaaren. Ab 8'000 Personen pro Tag wird ein 15'-Takt angeboten. Die ARPV unterscheidet nicht nach Verkehrsmittel, d.h. die vorgängig angegebenen Werte gelten beispielsweise für eine S-Bahn-Linie und eine Normalbuslinie gleichermaßen. Verdichtungen sind möglich, wenn dies aus Kapazitäts- oder betrieblichen Gründen notwendig ist oder es die Ziele der Raumordnung verlangen.

– Wirtschaftlichkeit

In der [Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr \(RPV\)](#) des Bundesamts für Verkehr sind folgende Mindestwerte festgelegt:

- 10 % Kostendeckung für Linien der Grunderschliessung (Busse bis Stundentakt, Rufbusse)
- 20 % Kostendeckung alle anderen Linien

Zur Grunderschliessung zählen (Ruf-)Buslinien, die für mindestens eine Ortschaft mit mehr als 100 Einwohnern mit einem Angebot von höchstens einem Stundentakt von 18 Kurspaaren täglich (Verkehrsperiode Montag – Freitag) die einzige oder die wichtigste Erschliessung darstellen.

Wird die minimale Wirtschaftlichkeit nicht erreicht, wird die entsprechende Leistung durch den Bund nicht mehr mitbestellt.

An welchen Linien sich der Bund beteiligt, kann der Übersicht im Anhang entnommen werden.

9.2. Finanzielle Auswirkungen

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

<i>Siehe Kapitel 8 Gesetzliche Grundlagen. (§ 33 Abs. 2 FHG)</i>			
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)			
X	Neu	Gebunden	X Einmalig Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center: 2323	Kt:	36340000	Kontierungsobj.:	-
Verbuchung	X	Erfolgsrechnung		Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			222'218'000		

	8. GLA		9. GLA				Total
	Plan 2021	Ist 2021	2022	2023	2024	2025	
Angebote Status Quo (inkl. 0.2 % Vollkostenerhöhung*)	Nicht ausgewiesen	136'750'000	137'025'000	137'300'000	137'575'000	137'855'000	549'755'000
Neue Angebote	-	-	450'000	4'000'000	4'000'000	4'000'000	12'450'000
Optimierung im Raum Pratteln	-	-	-	1'750'000	1'750'000	1'750'000	5'250'000
Verknüpfung der Linien 72 und 74	-	-	-	80'000	80'000	80'000	240'000
Weiterentwicklung mittleres Ergolzthal	-	-	-	1'220'000	1'220'000	1'220'000	3'660'000
Weiterentwicklung Birsstadt Nord	-	-	380'000	380'000	380'000	380'000	1'520'000
Erneuerung Linie 19 (Waldenburgerbahn)	-	-	-	500'000	500'000	500'000	1'500'000
Überlastabbau Linie 11	-	-	-	-	-	-	-
Weiterentwicklung Bachgraben–St Johann	-	-	-	-	-	-	-
Neues Konzept Metzleren–Mariastein	-	-	70'000	70'000	70'000	70'000	280'000
Anpassung Nachtbus an Tagesstrukturen	-	-	-	-	-	-	-
Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel	-	-	-	-	-	-	-
Erneuerung Rollmaterial	-	-	1'905'000	5'950'000	8'400'000	8'625'000	24'880'000
Tramfahrzeuge E11, 17	-	-	125'000	2'530'000	4'790'000	4'815'000	12'260'000
Waldenburgerbahn	-	-	1'580'000	3'020'000	3'010'000	3'010'000	10'620'000
Busse mit alternativer Antriebsform	-	-	200'000	400'000	600'000	800'000	2'000'000
Total Kosten	Nicht ausgewiesen	136'750'000	139'380'000	147'250'000	149'975'000	150'480'000	587'085'000
Erträge Status Quo	Nicht ausgewiesen	-81'100'000	-80'900'000	-80'900'000	-80'900'000	-80'900'000	-323'600'000
Rückgang Erträge	-	-	200'000	200'000	200'000	200'000	800'000
Ertragsveränderung	-	-	-135'000	-1'200'000	-1'200'000	-1'200'000	-3'735'000
Ertragssteigerung durch neue Angebote (30 % der Kosten)	-	-	-135'000	-1'200'000	-1'200'000	-1'200'000	-3'735'000
Tarifmassnahmen	-	-	-	-	-	-	-
Total Erträge	Nicht ausgewiesen	-81'100'000	-81'035'000	-82'100'000	-82'100'000	-82'100'000	-327'335'000
Total Abgeltungen (exkl. grenzüberschr. Linien BVB)		59'620'000	55'650'000	58'345'000	65'150'000	67'875'000	259'750'000
Abgeltung grenzüberschr. Linien BVB		8'202'000	8'202'000	8'532'000	8'293'000	8'403'000	33'728'000
Total Abgeltungen (inkl. grenzüberschr. Linien BVB)		67'822'000	63'852'000	66'877'000	73'443'000	76'278'000	293'478'000
Abgeltungen Bund (+ 0.5 % pro Jahr)		-16'600'000	-17'590'000	-17'680'000	-17'770'000	-17'860'000	-71'260'000
Abgeltungen BL		51'222'000	46'262'000	49'197'000	55'673'000	58'418'000	222'218'000
Differenz Abgeltungen im Vgl. zu Vorjahr, absolut			2'935'000	6'476'000	2'745'000	512'000	
Differenz Abgeltungen im Vgl. zu Vorjahr, in %			6.34%	13.16%	4.93%	0.88%	

* allg. Lohnkosten, Energie

Tabelle 13: Abgeltungen 2021–2025

Durch Verhandlungserfolge konnten die Kosten des 8. GLA wesentlich unter dem genehmigten Gesamtbetrag gehalten werden. Dies trotz zusätzlicher, im 8. GLA nicht vorgesehener Angebotsausbauten bei den Linien 70/71 und bei der Beschaffung von Elektrobussen für die Linien 37 und 78.

In den Jahren 2022–2025 summieren sich die Abgeltungen BL auf 222'218'000 Franken.

Die Linien der BVB, die auf Gebiet des Kantons BL verkehren, sind neu auch in dieser Aufstellung enthalten. Diese Leistungen werden gemäss [Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG, SGS 480.1](#) bestellt.

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2022	2023	2024	2025	Total
A	Investitionsausgaben		5					
E	Beiträge Dritter*		6					
	Nettoausgabe							

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

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 Aggloprogramm finanziert, die Kredite für die Anteile BL werden in separaten Vorlagen beschlossen.

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j [Finanzhaushaltsverordnung \(Vo FHG\), SGS 310.11](#)):

Im vom Landrat verabschiedeten AFP für die Jahre 2021–2024 sind im Jahr 2023 und 2024 um 60'000 Franken tiefere Kosten für die Abgeltung der ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr hinterlegt als im nun vorliegenden 9. GLA. Dies ist darauf zurück zu führen, dass die in Kapitel 7.1.2 geschilderte Optimierung der Linien 72 und 74 zum Zeitpunkt der Erstellung des AFP noch nicht bekannt war. Dieses Kapitel wurde erst nach dem Vernehmlassungsverfahren hinzugefügt. Das Jahr 2025 ist im AFP 2021–2024 noch nicht enthalten.

<i>in Mio. Franken</i>	2022	2023	2024	2025
AFP 2021–2024	49.197	55.613	58.358	k.A.
Finanzplan 9. GLA	49.197	55.673	58.418	58.930
Differenz*	0.000	-0.060	-0.060	-0,572

* 2025 im Vergleich zu AFP 2024

Tabelle 14: Vergleich AFP 2021–2024 mit Finanzplan 9. GLA 2022–2025

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Sämtliche Einnahmen sind in der Erfolgsrechnung bereits berücksichtigt.

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Es sind keine Auswirkungen auf den Stellenplan zu erwarten.

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

- Der Kanton stellt die Angebote des öffentlichen Verkehrs nicht selbständig sicher, sondern bestellt diese bei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.
- Der Kanton erstellt die Angebotsplanung im kurz- bis langfristigen Horizont und bestellt die Angebote bei den Transportunternehmen.

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

LFP4	<p>Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben. Der öffentliche Verkehr stellt eine flächeneffiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur sicher.</p>
------	---

In der ersten Zelle wird hier das Kürzel des Bereichs aus der Langfristplanung im AFP angegeben. Nebenstehend sollten der Bereich und das Ziel angegeben und kurz kommentiert werden, wie das Vorhaben zur Umsetzung der Regierungsstrategie beiträgt.

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

Chancen	Risiken
<p>Der ÖV leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und einer Verdichtung gegen innen. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wird durch Bündelung der Nachfrage auf wenige Fahrzeuge bis zu 20 Mal effizienter abgewickelt als mit dem MIV.</p>	<p>Insbesondere der schienengebundene ÖV ist mit hohen Fixkosten verbunden. Bei geringer Nachfrage ist er teuer. Da schwach nachgefragte Verbindungen häufig Zubringer zu den starken Verbindungen sind, birgt ein Verzicht auf die schwächeren Verbindungen die Gefahr, dass auch gut nachgefragte Linien an Nachfrage verlieren. Linien sind deshalb immer im Gesamtkontext zu beurteilen.</p>
<p>Der ÖV entlastet die Strassen. Durch Stärkung des ÖV können Ausbauten der Strasseninfrastruktur vermieden oder verzögert werden. Auch die Menge an Emissionen (Lärm und Schadstoffe) ist geringer.</p>	<p>Das Corona-Virus hat das gesamte ÖV-System stark getroffen. Es ist noch nicht abschätzbar, wie schnell sich die ÖV-Nutzung wieder normalisieren und ob die Nachfrage wieder das Niveau vor Corona erreichen wird. Auf nachhaltigere Nachfrageeinbussen müsste bei der Bestellung des Angebots für die Periode 2022/23 reagiert werden.</p>

Tabelle 15: Chancen und Risiken

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

Dezember 2021

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Der GLA fusst unmittelbar auf dem ÖVG und dem Angebotsdekret und stellt eine flächendeckende Mobilitätsvorsorge der Bevölkerung sicher. Gemäss ÖVG werden jene Linien in den GLA aufgenommen, die von regionaler Bedeutung sind, im öffentlichen Interesse liegen und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dienen (§ 4 Absatz 3 ÖVG). Mit dem GLA werden somit gesetzliche Vorgaben umgesetzt. Der ÖV trägt wesentlich zu einer umweltverträglichen und wirtschaftlichen Verkehrsabwicklung bei.

Da der GLA nicht ein einzelnes Vorhaben umfasst, sondern die Summe aller ÖV-Leistungen im Kanton BL ist, ist eine klassische Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen für den GLA als Ganzes nicht möglich. Trotzdem wird wie folgt sichergestellt, dass die wirtschaftlich günstigsten Angebote bestellt werden:

a) Nutzenseite → Angebotsplanung

Im Rahmen der Erarbeitung von neuen Angebotskonzepten werden stets Varianten geprüft. Die Wirtschaftlichkeit ist bei der Wahl ein zentrales Kriterium. D.h. sofern neue Angebote über einen Grunderschliessungsauftrag hinausgehen, werden sie nur dann vorgeschlagen, wenn das Nachfragepotenzial genügend gross ist und die Linie effizient betrieben werden kann.

Das Angebotsdekret ist so ausgestaltet, dass schlecht genutzte und damit unwirtschaftliche Linien überprüft und ggf. angepasst werden.

b) Kostenseite → Angebotsvereinbarungen

Zur Vermeidung, dass für ein Angebot zu hohe Preise bezahlt werden, wurde ein Benchmark-System eingeführt. Auf dessen Basis wurden mit den Transportunternehmen Zielvereinbarungen für den Zeitraum 2020–2023 abgeschlossen. Die Zielvereinbarungen enthalten anspruchsvolle, degressive Kostenvorgaben (Vollkosten pro Kilometer), aber auch Vorgaben zur Kundenzufriedenheit. Erreichen die Transportunternehmen die geforderten Zielgrössen nicht, wird das Angebot ausgeschrieben.

9.3. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

9.4. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat](#))

Die Durchführung einer Regulierungsfolgeabschätzung betrifft die AAGL als mittleres Unternehmen. Bei den anderen im Kanton BL tätigen Transportunternehmen handelt es sich um Grossunternehmen.

Durch die im GLA vorgeschlagenen Massnahmen wird die Leistungsmasse bei den Linien der AAGL erhöht. Dadurch muss die Anzahl der Fahrzeuge auf ca. 50 erhöht werden (+ 8) und es muss neues Fahrdienstpersonal akquiriert werden. Der Betriebsstandort muss nicht ausgebaut werden. Folglich wird die vorhandene Infrastruktur effizienter genutzt.

Der Regierungsrat sieht entsprechend keinen Handlungsbedarf.

10. Ausblick

10.1. Bahn

In den bereits beschlossenen STEP Ausbausritten (AS) des Bundes sind folgende Angebotserweiterungen enthalten:

Angebot	Inbetriebnahme	Notwendige Infrastrukturmassnahmen
15'-Takt S-Bahn Basel–Liestal	Dez. 2025	Wendegleis Liestal (AS 2025) Entflechtung Pratteln 1. Etappe (AS 2025) Entflechtung Basel–Liestal (AS 2025) Leistungssteigerung Basel SBB (AS 2025)
30'-Takt Fernverkehr Basel–Laufen–Biel mit stündlicher Verlängerung nach Genf über den Bypass Busigny	Dez. 2025	Doppelspur Grellingen–Duggingen (AS 2035) Leistungssteigerung Basel SBB (AS 2025)
2. stündlicher Fernverkehrshalt Gelterkinden	Dez. 2025	Vierspurausbau Bahnhof Liestal (ZEB)
15'-Takt S-Bahn Basel–Aesch	ca. 2028	Wendegleis Aesch (AS 2035)
Durchbindungen S-Bahn Liestal – Mulhouse und Laufen - EuroAirport	ca. 2028	Bahnanbindung EuroAirport (AS 2035)

Tabelle 16: Beschlossene Angebotsverbesserungen im Bereich S-Bahn

Im STEP AS 2035 ist zudem der Bau der neuen S-Bahn-Haltestellen Basel Solitude und Dornach Apfelsee enthalten. Die Haltestelle Basel Morgartenring befindet sich in der ersten Dringlichkeitsstufe und soll im Rahmen des darauffolgenden Ausbauschnitts realisiert werden (Inbetriebnahme zusammen mit der Bahnanbindung EuroAirport).

Ebenfalls im STEP AS 2035 sind die Projektierungsmittel für das S-Bahn-Herzstück, Schlüsselement zur Umsetzung des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn (siehe Kapitel 5.4.1) enthalten. Damit können die Projektierungsarbeiten ohne Unterbruch bis zur Realisierung weitergeführt werden. Ziel der Nordwestschweizer Kantone ist, dass der nächste Ausbauschnitt die Finanzierung der gesamten Baukosten für das Herzstück enthält.

10.2. Tram

- **Tram Letten**

Die Tramlinie 8 soll von der heutigen Wendeschleife bei der Haltestelle Neuweilerstrasse bis zur Schulanlage Gartenhof in Allschwil verlängert werden. Dabei wird das Entwicklungsgebiet Letten, das als Schwerpunktgebiet Arbeiten und Wohnen definiert wurde, optimal erschlossen und umsteigefrei an den Bahnhof SBB angebunden werden. Die Verlängerung geht einher mit einer Neugestaltung des Strassenraums der Binneringerstrasse, die für das neu entstehende Quartier identitätsstiftend sein soll.

Die Planung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Kanton BS sowie der Gemeinde Allschwil. Letztere hat eine Testplanung zum Raum Binneringerstrasse durchgeführt und entwickelt die Siedlungsplanung nun weiter.

Die Realisierung der Tramverlängerung mit Umgestaltung des Strassenraums soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation erfolgen (Horizont 2024–2027).

- **Tram Salina Raurica**

Der Landrat hat 2009 einen Spezialrichtplan als Voraussetzung für die Entwicklung des Gebietes Salina Raurica geschaffen. In der Rheinebene zwischen Schweizerhalle, Augst und Pratteln soll ein hochwertiges Wohn- und Gewerbegebiet entstehen. Zur verträglichen Bewältigung des durch die dichte Nutzung induzierten Verkehrsaufkommens sind verkehrliche Massnahmen zwingend. Nebst einer Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7, einem dichten und attraktiven Fuss- und Radverkehrsnetz und der bereits realisierten S-Bahn-Haltestelle Salina Raurica kommt der Erschliessung durch das Tram eine zentrale Bedeutung zu.

Die Tramverlängerung der Linie 14 soll die Entwicklungsgebiete Grüssen und Salina Raurica optimal erschliessen und bis Augst geführt werden. Dabei schliesst sie im Bereich Bahnhofstrasse in Pratteln kurz vor der bestehenden und im Rahmen des Projektes zurückzubauenden Wendeschleife an das Trassee an, ermöglicht in der Unterführung zur SBB eine attraktive Umsteigestation Tram/S-Bahn mit direktem Perronzugang und führt wie oben beschrieben zur Endhaltestelle Augst, die zu einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe ausgebaut werden soll. Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine allfällige Linienverlängerung Richtung Kaiseraugst Ost ohne grössere Infrastrukturänderungen auch später noch möglich ist.

Ein allseits genehmigtes Vorprojekt liegt vor. Die Realisierung der Tramverlängerung soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation erfolgen (Horizont 2024–2027).

- **S-Tram Leimental**

Das S-Tram (Expresstram) Leimental sieht eine Beschleunigung der Tramlinie 17 zwischen Ettingen und Basel vor. Dadurch erhält das Leimental ein schnelles Angebot, das reisezeitmässig ähnlich einer S-Bahn ist. Folgendes Betriebskonzept ist vorgesehen:

- Tramlinie 10: Dornach–Basel–Ettingen
- Tramlinie 17: Basel–Ettingen–Flüh–Rodersdorf

Die Tramlinie 17 bedient zwischen Basel Zoo und Ettingen Bahnhof nur die Haltestellen Binningen Schloss, Bottmingen Schloss, Oberwil Zentrum und Therwil Zentrum.

Das S-Tram ist im STEP AS 2035 des Bundes enthalten und umfasst im Wesentlichen die Sicherung der durchfahrenen Haltestellen und die Anpassung der Stellwerktechnik. Voraussetzung ist zudem die Doppelspur Binningen Spiesshöfli. Die Inbetriebnahme des neuen Angebots ist ca. 2028 geplant.

10.3. Bus

In der Laufzeit des 10. GLA für die Jahre 2026–2029 werden die Änderungen bei der Bahn dazu führen, dass auch die anschliessenden Busangebote überprüft werden müssen. Folgende Abklärungen sind in diesem Zusammenhang vorgesehen:

- Busanschlüsse Laufental
 Mit dem 30'-Takt beim Fernverkehr ändert sich der Fahrplan im Laufental grundlegend. Die anschliessenden Buslinien müssen überprüft und weiterentwickelt werden.
- Buskonzept Birsstadt Süd (Aesch Nord, Dornach Apfelsee, Reinach Kägen)
 In Zusammenhang mit dem 15'-Takt Basel–Aesch werden die Bahnknoten Dornach und Aesch aufgewertet. Gleichzeitig werden sich Arbeitsplatzgebiete dynamisch entwickeln. Das Busangebot der an diese Knoten führenden Buslinien soll deshalb grundlegend überprüft und hinblickend auf die Taktverdichtung bei der S-Bahn umgesetzt werden.
- Busanschlüsse Gelterkinden
 In Gelterkinden entsteht infolge der Einführung des zweiten Schnellzugs eine neue direkte Verbindung nach Aarau–Lenzburg–Zürich. Die Busanschlüsse sind in diesem Zusammenhang zu überprüfen und ggf. an die neue Verbindung anzupassen.
- 3. Etappe Mittleres Ergolzthal
 Mit dem 15'-Takt Basel–Liestal bei der S-Bahn soll die dritte Etappe Mittleres Ergolzthal umgesetzt werden. Dies ermöglicht eine gute Auslastung der neuen S-Bahn und sorgt für einen hohen Kundennutzen.

11. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Insgesamt sind innerhalb der Vernehmlassungsfrist 67 Stellungnahmen eingegangen (39 Gemeinden, 4 Gemeinderegionen sowie der VBLG, 5 Nachbarkantone/BAV, 4 TU, 8 Parteien, 4 Interessensverbände sowie 2 Privatpersonen). Die Stellungnahmen sind teilweise sehr umfassend formuliert, weshalb deren vollständige Abbildung den Rahmen dieser Vorlage sprengen würde. Sie sind deshalb – teilweise stark gekürzt und auf die zentralen Punkte beschränkt – im 14 Anhang zu finden.

Im Allgemeinen kann festgestellt werden, dass der vorliegende GLA unterstützt wird. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen wurden einige Angebotskonzepte überprüft und wo möglich leicht optimiert. Diverse redaktionelle Anpassungen und Fehler wurden korrigiert. Neu aufgenommen wurde eine Verknüpfung der Linie 72 mit der neuen Linie 74 zur Sicherstellung einer umsteigefreien Verbindung zwischen Arisdorf-Hersberg und dem Liestaler Wasserturmplatz. Das Finanzprogramm wurde entsprechend angepasst. Das Postulat 2020/93 wird folglich zur Abschreibung beantragt. In der Vorlage nicht berücksichtigt werden die zahlreichen Ausbauwünsche. Dies insbesondere um der infolge des Coronavirus wieder angespannteren finanziellen Lage des Kantons Rechnung zu tragen.

12. Vorstösse des Landrats

Petition 2020/93 «Wiedereinführung des 83er-Bushaltes auf dem Liestaler Wasserturmplatz»

Die Petition «Wiedereinführung des 83er-Bushaltes auf dem Liestaler Wasserturmplatz» wurde der Petitionskommission am 13. Februar 2020 von der Geschäftsleitung des Landrats überwiesen. 1'235 Menschen haben sie unterschrieben.

Die Petentinnen und Petenten monieren, dass seit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2019 die Bushaltestelle Wasserturmplatz im Zentrum von Liestal von der 83er-Buslinie nicht mehr angefahren wird. Der Bus verkehrt direkt vom Bahnhof Liestal via Gestadeckplatz–Hersberg–Arisdorf nach Pratteln. Ausserdem seien am Nachmittag zwei Schulbusse ersatzlos gestrichen worden. Es handle sich beim Wasserturmplatz um den wichtigsten ÖV-Knotenpunkt in Liestal, da er in unmittelbarer Nähe vieler Geschäfte, Arztpraxen und anderer Dienstleistungsbetriebe wie Restaurants liege. Mit dem Fahrplan- und Routenwechsel der 83er-Buslinie müssten somit längere Fusswege, Reise- und Wartezeiten in Kauf genommen werden, was vor allem für ältere Personen schwierig sei. Auch für die Schülerinnen und Schüler habe sich die Situation verschlechtert. Insgesamt wird die Situation von vielen Nutzerinnen und Nutzern der Buslinie 83 als Ärgernis empfunden und zudem würden die Bemühungen für ein belebtes und attraktives Liestal somit zunichtegemacht.

Der Landrat hat an seiner Sitzung vom 28.05.2020 mit 84:0 Stimmen die Petition als Postulat an den Regierungsrat überwiesen.

Mit der in Kapitel 7.1.2 beschriebenen betrieblichen Verknüpfung der Linien 72 und 74 kann ab Dezember 2022 wieder eine umsteige Verbindung zwischen dem Wasserturmplatz und Arisdorf–Hersberg angeboten werden. Bis zur Umsetzung dieser Massnahme wird der Abfahrtsort der Linie 83 am Bahnhof Liestal an die Bushaltekante A verlegt, wodurch sich der Fussweg vom Wasserturmplatz zum Abfahrtsort der Linie 83 um rund 120 m verkürzt. Die in der Petition geforderten Punkte können mit diesen Massnahmen berücksichtigt werden.

13. Anträge

13.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

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.

13.2. Abschreibung von Vorstössen des Landrats

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die als Postulat überwiesene Petition 2020/93 «Wiedereinführung des 83er-Bushaltes auf dem Liestaler Wasserturmplatz» wird abgeschrieben.

Liestal, 1. Dezember 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

14. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Abkürzungsverzeichnis
- Abbildungsverzeichnis
- Tabellenverzeichnis
- Übersicht Angebot 2021
- Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens

Landratsbeschluss

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

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:
 - 2.5 das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel mit der Zuordnung der einzelnen Linien zum Hauptangebot, Ergänzungsangebot und Grundangebot (siehe Kapitel 6.1);
 - 2.6 die Tarifpolitik gemäss den ÖV-Zielen für den Zeitraum 2022–2025 (siehe Kapitel 5.3);
 - 2.7 die Weiterführung des bisherigen Angebots (siehe Anhang) und die Ergänzungen gemäss den in Kapitel 7.1 aufgeführten, geplanten Änderungen;
 - 2.8 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, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

Abkürzungsverzeichnis

AAGL	Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr
AFP	Aufgaben- und Finanzplan
AG	Kanton Aargau
Angebotsdekret	Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr, SGS 483.1
ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, SR 745.16
B + R	Bike + Ride
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLT	Baselland Transport AG
BS	Kanton Basel-Stadt
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
EAP	EuroAirport
FABI	Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur
GLA	Genereller Leistungsauftrag
HVZ	Hauptverkehrszeiten
KDG	Kostendeckungsgrad
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, SGS 480
P + R	Park + Ride
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVZ	Randverkehrszeit
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SO	Kanton Solothurn
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TU	Transportunternehmen
VBLG	Verband Basellandschaftlicher Gemeinden

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung Angebot, Preis und Nachfrage (indexiert).....	6
Abbildung 2: Entwicklung Angebot nach Verkehrsmittel (indexiert).....	7
Abbildung 3: Angebots-Zielkonzept der trinationalen S-Bahn Basel, Horizont mit Herzstück	14
Abbildung 4: Zielzustand Tramnetzinfrastruktur 2040 (Infrastruktur BL hervorgehoben).....	16
Abbildung 5: Zuteilung der Angebotssegmente	18
Abbildung 6: Gliederung der Betriebszeiten.....	18
Abbildung 7: Handlungsschwerpunkte.....	19
Abbildung 8: Angebotsoptimierung im Raum Pratteln.....	21
Abbildung 9: Weiterentwicklung mittleres Ergolztal.....	23
Abbildung 10: Buskonzept Birsstadt Nord.....	25
Abbildung 11: Bahnersatzkonzept WB	26
Abbildung 12: Impression Testbetrieb vom September 2020.....	28
Abbildung 13: Linienführung E11 ab 2021	28
Abbildung 14: HVZ-Verlängerung Linie 64.....	29
Abbildung 15: Linienkonzept Metzerlen-Mariastein.....	30
Abbildung 16: Visualisierung Fahrzeug Tramlink	33
Abbildung 17: Elektrobus Testfahrt.....	33
Abbildung 18: Entwicklung der Abgeltungen 2010–2025.....	35

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kapazität nach Fahrzeug	9
Tabelle 2: Übersicht neues Angebot Raum Pratteln	22
Tabelle 3: Übersicht Entwicklung Linie 72	23
Tabelle 4: Übersicht neues Angebot mittleres Ergolztal.....	24
Tabelle 5: Übersicht neues Angebot Birsstadt Nord.....	26
Tabelle 6: Übersicht neues Angebot Erneuerung Linie 19	27
Tabelle 7: Übersicht neues Angebot Linie E11	29
Tabelle 8: Übersicht neues Angebot Bachgraben–St. Johann	29
Tabelle 9: Übersicht neues Angebot Metzerlen–Mariastein	30
Tabelle 10: Übersicht neues Angebot Nachtnetz	32
Tabelle 11: Kostenübersicht Ersatzbeschaffung Tram	33
Tabelle 12: Kostenübersicht Ersatzbeschaffung Bus	34
Tabelle 13: Abgeltungen 2021–2025	36
Tabelle 14: Vergleich AFP 2021–2024 mit Finanzplan 9. GLA 2022–2025.....	37
Tabelle 15: Chancen und Risiken	38
Tabelle 16: Beschlossene Angebotsverbesserungen im Bereich S-Bahn.....	40

Übersicht Angebot 2021

Hauptangebot

Linie	Verlauf	Besteller	Angebot HVZ	Angebot NVZ	Angebot RVZ	Angebot Nacht	KDG	Ø Belegung*
S1	Basel–Stein–Frick Laufenburg	CH, BL, AG , BS	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	57 %	106
S3	Basel–Olten	CH, BL , BS, SO	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	60 %	144
S3	Basel–Laufen(–Porrentruy)	CH, BL , BS, SO, JU	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	56 %	133
S9	Sissach–Läufelfingen–Olten	CH, BL , SO	60'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	21 %	16
2	Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Eglisee	BL, BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
3	St. Louis Gare– Aeschenplatz–Birsfelden Hard	BL, BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
6	Allschwil Dorf Barfüsserplatz–Riehen Grenze	CH, BL, BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
10	Rodersdorf–Ettingen–Bahnhof SBB–Dornach	CH, BL , BS, SO	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	68 %	53
11	Aesch Dorf–Bahnhof SBB–St. Louis Grenze	CH, BL , BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	114 %	73
14	Dreirosenbrücke–Aeschenplatz–Pratteln Schlossstrasse	BL, BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
19	Liestal–Waldenburg	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	57 %	37
47	Bottmingen–Dreispietz–MuttENZ	CH, BL , BS	15'-Takt	15'-Takt	15'-Takt	-	49 %	13
60	Biel–Benken–Bottmingen–MuttENZ	CH, BL	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	-	51 %	14
64	Dornach–Therwil–Allschwil	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	49 %	14
70	Liestal–Reigoldswil	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	59 %	24
81	Basel–Augst–Liestal	BL , BS	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	70 %	26
94	Waldenburg–Balsthal	CH, BL , SO	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	32 %	10
100	Rheinfelden–Maisprach–Gelterkinden	CH, BL , AG	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	50 %	21
111	Laufen–Nunningen–Liestal	CH, BL, SO	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	44 %	22
115	Zwingen–Passwang–Balsthal	CH, BL, SO	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	55 %	26

* pro Kurs am stärksten Querschnitt

Grundangebot

Linie	Verlauf	Besteller	Angebot HVZ	Angebot NVZ	Angebot RVZ	Angebot Nacht	KDG	Ø Belegung*
33	Schiffflände–Wanderstrasse–Letten–Schönenbuch	CH, BL, BS	7.5'-Takt 15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
65	Arlenheim–Dornach–Pfeffingen	CH, BL , SO	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	-	33 %	9
68	Aesch–Ettingen–Hofstetten–Flüh	CH, BL , SO	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	40 %	9
69	Flüh–Metzerlen–Burg	CH, BL, SO	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	38 %	7
71	Liestal–Lauwil	CH, BL	30'-Takt	60'-Takt	-	-	29 %	11
72	Liestal–Lupsingen	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	45 %	16
73	Liestal–Nuglar–Büren	CH, BL, SO	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	37 %	13
75	Frenkendorf–Füllinsdorf	BL	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	-	52 %	7
83	Liestal–Arisdorf–Pratteln	CH, BL , AG	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	43 %	12
92	Hölstein–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil	BL	60'-Takt	60'-Takt	-	-	7 %	4
93	Lausen–Ramlingen–Lampenberg	BL	60'-Takt	60'-Takt	-	-	12 %	3
101	Gelterkinder–Hemmi–Wegenstetten	CH, BL , AG	30'-Takt	60'-Takt	-	-	45 %	14
102	Gelterkinder–Kienberg	CH, BL , SO	30'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	36 %	16
103	Gelterkinder–Oltingen	CH, BL	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	44 %	16
104	Gelterkinder–Zeglingen	CH, BL	30'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	39 %	13
105	Gelterkinder–Sissach	BL	60'-Takt	60'-Takt	-	-	32 %	5
106	Sissach–Wintersingen	CH, BL	60'-Takt	60'-Takt	-	-	28 %	8
107	Sissach–Eptingen	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	60'-Takt	-	52 %	23
108	Sissach–Wittinsburg	CH, BL	60'-Takt	60'-Takt	-	-	39 %	19
109	Häfelfingen–Wittinsburg	CH, BL	60'-Takt	-	-	-	39 %	4
112	Laufen–Roggenburg	CH, BL , SO, JU	20'/40'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	48 %	21
114	Laufen–Bärschwil	CH, BL, SO	20'/40'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	36 %	15
117	Grellingen–Nunningen	CH, BL, SO	30'-Takt	60'-Takt	-	-	21 %	7
118	Laufen–Liesberg	CH, BL	20'/40'-Takt	60'-Takt	60'-Takt	-	32 %	10
119	Laufen–Dittingen–Blauen–Nenzlingen	CH, BL	30'-Takt	60'-Takt	-	-	26 %	7

* pro Kurs am stärksten Querschnitt

Ergänzungsangebot

Linie	Verlauf	Besteller	Angebot HVZ	Angebot NVZ	Angebot RVZ	Angebot Nacht	KDG	Ø Belegung*
E11	Reinach Süd-Denkmal	CH, BL , BS	7'5-Takt	-	-	-	79 %	14
17	Ettingen-Schifflande-Wiesenplatz	CH, BL , BS	7'5-Takt	7.5'-Takt nur Sa	-	-	81 %	44
34	Bottmingen-Schifflande-Riehen	BL, BS	7.5'-Takt	7.5'-Takt So 10'-Takt	15'-Takt	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
37	Aeschenplatz-Dreispietz-Bottmingen	BL , BS	15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	-	47 %	12
48	Bahnhof SBB-Bachgraben	BL, BS	15'-Takt	15'-Takt So kein Angebot	-	-	Nicht bekannt	Nicht bekannt
61	Oberwil-Kronenplatz-Allschwil	CH, BL	15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	36 %	11
62	Dornach-Therwil-Biel-Benken	BL	15'-Takt	30'-Takt So kein Angebot	-	-	36 %	10
63	Dornach-Muttenz	BL	30'-Takt	30'-Takt So kein Angebot	-	-	22 %	7
76	Lausen, Furlen-Liestal, Bahnhof	BL	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	57 %	13
78	Lausen, Stutz-Liestal, Bahnhof-Frenkendorf, Friedhof	BL	30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	-	47 %	9
80	Liestal-Fraumatt-Pratteln-Basel	CH, BL	30'-Takt	30'-Takt So nur Liestal-Frenkendorf	30'-Takt nur Liestal-Frenkendorf	-	75 %	20
82	Chästeli-Pratteln-Zentrum Grüssen	BL , Pratteln	25'-Takt/35'-Takt	25'-Takt/35'-Takt	-	-	25 %	3
110	Rümlingen-Bad Ramsach-Läufelfingen	BL , Häfelfingen, Läufelfingen	-	4 Fahrten	-	-	36 %	Nicht bekannt
113	Laufen-Mariastein	BL , SO	-	So 4 Fahrten	-	-	44 %	Nicht bekannt
116	Grellingen-Seewen	BL, SO	30'-Takt	60'-Takt	-	-	29 %	6
TNW Nacht-Netz		AG, BL, BS, Gemeinden SO	-	-	-	60'-Takt	34 %	Nicht bekannt

* pro Kurs am stärksten Querschnitt

Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens

Stellungnahmen zu Themen, die nicht unmittelbar in Zusammenhang mit der Vorlage stehen, sind nicht abgebildet. Redaktionelle Hinweise wurden direkt übernommen und sind ebenfalls nicht aufgeführt.

Gemeinderegionen und VBLG

Ein Grossteil der Gemeinden haben ihre Stellungnahmen untereinander abgestimmt. Der **Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG)** vertritt sämtliche Gemeinden, verzichtet jedoch auf eine Stellungnahme zu den einzelnen Angebotsveränderungen. Er weist jedoch darauf hin, dass die S-Bahn sogar in Zeiten von Corona stets überlastet ist und entsprechend Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden müssen, um die zusätzliche Nachfrage durch die Verbesserungen beim Busangebot aufnehmen zu können.

Verkehrs und Raumplanungskommission der Region Leimental Plus

- Bei der Verlängerung der Linie 64 Richtung Bhf. St. Johann über den Luzernerring die Fahrplanstabilität der Buslinie 64 während den Hauptverkehrszeiten (HVZ) noch mehr darunter leidet. Wir fordern deshalb auf dieser Linie zwingende Massnahmen zur Busbeschleunigung, Ansonsten sind wir skeptisch, ob aufgrund der generellen Verkehrsüberlastung während den HVZ ein geregelter Busbetrieb vom Bhf. St. Johann über Allschwil, Oberwil, Therwil, Reinach bis Dornach aufgenommen werden kann.
- Übernahme der Linie 59 in den GLA
- Das S-Tram (Expresstram) Leimental ist bestechend. Dennoch sind die Leimentaler Gemeinden gegenüber dieser Idee skeptisch eingestellt, da ein eigentliches Betriebs- und Sicherheitskonzept noch nicht vorliegt. Die betroffenen Gemeinden im Leimental fordern deshalb, dass sie frühzeitig in die Planung involviert werden.

Liestal-Frenkentaler plus

- Zur Sicherstellung einer umsteigefreien Anbindung von Arisdorf-Hersberg an den Liestaler Wasserturmplatz soll die Option einer Verknüpfung der neuen Linie 74 mit der Linie 72 zur Durchmesserlinie geprüft und rasch umgesetzt werden. Dies stellt eine Lösung dar, die die Poststrasse in Liestal nicht zusätzlich belastet und zudem künftig die Büchelstrasse vom Busverkehr freihält.
- Angesichts des im Vergleich der Linien im Kantonsgebiet sehr hohen Kostendeckungsgrads der Linie 70, die zum Hauptangebot gehört, fordern wir die Einführung eines durchgehenden Viertelstundentakts auf der Linie 70, zumindest in der HVZ und NVZ.
- 30'-Takt bei der Linie 70 auch nach 23 Uhr
- Angesichts der erfreulichen Entwicklung der Nachfrage auf der Linie 71 fordern wir zudem die Einführung einer stündlichen Verbindung in der RVZ.
- Für Lampenberg und Ramlinsburg ist das Angebot bis 21 Uhr aufrecht zu erhalten, um das Minimalangebot gemäss den Betriebszeiten sicherzustellen. Zudem gilt es hier alternative öffentliche Mobilitätsangebote zu entwickeln und in dieser GLA Periode Mittel für die Ausarbeitung solcher Modelle und für die Durchführung von Testbetrieben einzustellen.
- Wir fordern bei der Linie 72 den Halbstundentakt zu den NVZ am Samstag und am Sonntag und eine Anpassung der Abfahrtszeiten, so dass zu den RVZ der Anschluss vom Zug Basel ab '48 und Liestal an zur Minute '07 möglich wird.
- Angesichts der Auslastung und des Kostendeckungsgrads sollte bei der Linie 19 der 15' Takt in den NVZ und ein 30' Takt in der RVZ angestrebt werden. Diese Forderung sollte möglichst schon mit der Inbetriebnahme der neuen Waldenburgerbahn aber spätestens 2025 mit dem Abschluss der Bauarbeiten zum Vierspurausbau und der Einführung des Viertelstundentakts auf der S-Bahn in der Angebotsplanung vorgesehen werden.

- Für die Einsatz-Züge auf der S3 sind Züge des Typs FLIRT vorzusehen. Damit würde der Komfort für die Reisenden erhöht und es würde zudem auch schnellere Beschleunigungen ermöglichen. Wir vermuten, dass so auch die Halte sowohl in Lausen wie auch in Ittingen sichergestellt werden könnten.

Birsstadt

Die Birsstadt verweist auf die Stellungnahmen der Gemeinden.

Region Oberbaselbiet

- Mit der Birsstadt, der Region Liestal Frenkentaler Plus, dem Laufental, dem Leimental und dem Oberbaselbiet haben sich die Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft nun fast flächendeckend zu Regionen zusammengeschlossen. Es ist unserer Meinung nach an der Zeit, diesem Umstand Rechnung zu tragen und gewisse Abläufe und Gewohnheiten in der Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden anzupassen. Wir plädieren dafür, zur Weiterentwicklung des ÖV-Angebots eine neue Partnerschaft zwischen den Gemeinden und dem Kanton zu begründen. Konkret schlagen wir vor, mindestens einmal jährlich ein Treffen zwischen der Abteilung öffentlicher Verkehr (allenfalls gemeinsam mit Vertretungen von Transportunternehmen) und noch zu bildenden Arbeitsgruppen ÖV der einzelnen Regionen durchzuführen.

Gemeinden

Folgende 17 Gemeinden sind grundsätzlich mit der Landratsvorlage einverstanden, schliessen sich der Stellungnahme der jeweiligen Gemeinderegion und/oder des VBLG an oder äussern sich gleichlautend:

Bennwil, Biel-Benken, Binningen, Bubendorf, Diepflingen, Ettingen, Frenkendorf, Gelterkinden, Hölstein, Liestal, Lupsingen, Nenzlingen, Niederdorf, Pfeffingen, Waldenburg, Wintersingen, Ziefen

Folgende Gemeinden haben Ergänzungen oder eine eigene Stellungnahme abgegeben:

- Ramlsburg fordert bei der Linie 93 mehr Verbindungen. Das Angebot mit 13 Verbindungen pro Tag sei zu gering, das Angebot ist zu wenig gut auf die Schulzeiten abgestimmt und es bestehen grosse Angebotslücken am Vor- und Nachmittag. Es wird befürchtet, dass sich das Angebot durch die geringe Dichte nicht (mehr) genutzt wird und sich dadurch selber abschafft.
- Pratteln merkt folgende Punkte an:
 - Die Auswirkungen von Corona sind zu berücksichtigen
 - Die Linie 80 ist ins Hauptangebot aufzunehmen
 - Die Linie 83 ist ganztätig im 15'-Takt zu führen
 - Die Linie 85 soll die Haltestellen Grüssen, Zurlinden und Augst bedienen.
 - Ein Schnellzughalt ist vorzusehen.
- Wenslingen beantragt eine Ausweitung des TNW bis Olten
- Bottmingen und Oberwil beantragt, die Buslinie 59 mit unveränderter Linienführung in den 9. GLA zu übernehmen.
- Allschwil beantragt folgende Verbesserungen:
 - Linie 48 in HVZ im 7.5'-Takt statt 15'-Takt führen
 - Verlängerung der HVZ-Linie 31 von Bachgraben bis Gartenstrasse
 - Verlängerung resp. Verknüpfung der Linie 61 nach Frankreich
 - Kostenlose Velomitnahme ausserhalb der HVZ (analog TER in Frankreich)
 - Sparbillette für den TNW
 - Prüfung des kostenlosen Nahverkehrs (siehe erfolgreiches Beispiel der Stadt Tallinn)
- Muttenz regt folgende Punkte an:
 - S3 in NVZ mindestens in Doppeltraktion statt Einfachtraktion führen.
 - Entschädigung der Erstellungskosten für nicht mehr bedienter Haltestellen auf Gemeindestrassen (Konkret: Lutzert der Linie 63)

- Anpassung Führung der Linie 46 via Schulstrasse–Redigerbrücke–Freuler statt via St. Jakob. Damit würde das noch nicht erschlossene Gebiet Freuler besser an den ÖV angebunden und die Parallelführung zu den Buslinien 36 und 46 entfielen.
- Anpassung des Angebots und der Betriebszeiten der Linie 46: ganztags 30'-Takt statt 15'-Takt nur in HVZ.
- Giebenach wünscht bei der neuen Linie 74 morgens und mittags zusätzliche umsteigefreie Schülerkurse zwischen Giebenach und dem Fröschmattschulhaus in Pratteln.
- Birsfelden wünscht eine Anpassung der Führung der Linie 46 via Nasenweg–Redigerstrasse–Freuler
- Füllinsdorf begrüsst insgesamt die geplanten Änderungen, regt jedoch eine HVZ-Buslinie vom Oberdorf via Fraumattquartier an den Bahnhof Liestal an.
- Lampenberg fordert den 15'-Takt bei der Linie 19 auch nach Abschluss der Umbauarbeiten weiterzuführen. Dies ermöglicht auch für die Linie 93 bessere Anschlussmöglichkeiten. Die Gemeinde erwartet die Wiederaufnahme der Gespräche für eine Weiterentwicklung des Angebots der Linie 93.
- Die Gemeinde Röschenz regt einen Ausbau der Linie 113 über die Challhöchi als Alternativroute zur Entlastung der schwierigen Verkehrssituation. Dies auch im Hinblick auf die anstehende Totalsperrung während des Streckenausbaus der SBB-Doppelspur Grellingen–Duggingen.
- Rothenfluh wünscht eine zusätzliche PostAuto-Verbindung zwischen dem letzten Kurs des Tagesnetzes und des ersten Kurses des Nachtnetzes. Hier besteht eine über zweistündige Angebotslücke.
- Duggingen fordert einen 15'-Takt in den HVZ bei der S3.
- Itingen schliesst sich der Stellungnahme des Vereins pro Öffentlicher Verkehr Itingen (PÖVI) an. Diese Stellungnahme ist jedoch nicht innerhalb der Vernehmlassungsfrist eingetroffen.
- Therwil wünscht weithin eine Bedienung der Haltestelle Lindenfeld werktags nach 20 Uhr und sonntags durch die Linie 64.
- Arboldswil wünscht eine Anpassung des Fahrplans der Linie 71, sodass der Anschluss in Liestal auf den IR von/nach Basel ausgerichtet ist statt auf die S-Bahn.
- Wittinsburg wünscht eine Anpassung des Fahrplans am Morgen zur besseren Erreichung des Schulbeginns um 7.30 bei der Sek Sissach. Sollte dies nicht möglich sein, so wird die Wiedereinführung des Direktkurses ab Wittinsburg gefordert. Für die zweite Lektion wird eine neue Busverbindung Läfelfingen–Sek Sissach gefordert, damit eine passende ÖV-Verbindung entsteht.
- Hersberg weist darauf hin, dass bis zur Einführung des 30'-Takts Schülerkurse zwingend beizubehalten sind. Kann die Bedienung des Wasserturmplatzes mit der Einführung der Linie 74 nicht erfolgen, so wird bei der Linie 74 in den HVZ der 15'-Takt verlangt.

Nachbarkantone und BAV

Der **Kanton Aargau** ist mit der vorliegenden Landratsvorlage einverstanden.

- Für die für die konstruktive und angenehme Zusammenarbeit bei der Optimierung im Raum Pratteln wird gedankt.
- Im Kanton Aargau bestehen keine Bestrebungen, das Nachtnetz an die Tagesstrukturen anzupassen.
- Die Abgeltungsbeiträge sind im Aargau in den letzten Jahren dank Tarifmassnahmen in der A-Welle gesunken. Im TNW müssten aus unserer Sicht die Kostendeckung der Linien erhöht werden können. Tarifmassnahmen jeglicher Art scheinen jedoch, analog dem Kanton Basel-Stadt, nicht opportun.
- Der Kanton Aargau sieht nebst dem Raum Limmattal–Baden ein Potenzial für Stadtbahnen auch im Raum Augst–Kaiseraugst. Der Kanton Aargau wird diesbezüglich noch dieses Jahr einen Austausch mit dem Kanton BL initiieren.

Der **Kanton Basel-Stadt** bedankt sich für die gute Zusammenarbeit und die gemeinsame und auf einander abgestimmte Erarbeitung zwischen dem 9. GLA und dem baselstädtischen ÖV-Programm 202–2025.

- Das Tramliniennetz der Tramnetzentwicklung 2040 wird derzeit aufgrund eines baselstädtischen parlamentarischen Auftrags wieder überarbeitet. Entsprechend ist Abbildung 4 zu ersetzen. Das zum Teil auf Gebiet Basel-Landschaft liegende Tram Bachgraben, für das der Kanton Basel-Stadt vom Grossen Rat zusätzliche Gelder für eine raschere Weiterbearbeitung erhalten hat, fehlt allerdings und sollte im Ausblick noch aufgeführt werden – auch, wenn es noch nicht für den A-Horizont der 4. Generation Agglomerationsprogramm eingereicht werden soll.
- Die im Buskonzept Birsstadt Nord vorgeschlagene Führung der Linie 46 gilt es aufgrund der eingetroffenen Stellungnahmen gemeinsam zu überprüfen.
- Beim Überlastabbau der Linie 11 bestehen auf städtischer Seite Vorbehalte hinsichtlich der Netzbelastung, da die Kapazität und der Zeitverlust auf der Achse Bahnhof SBB – Aeschenplatz – Bankverein mit dem jetzigen Netz problematisch ist. Nach dem Testbetrieb im September 2020 muss in der paritätischen Kommission entschieden werden, ob eine Umsetzung per Dezember 2021 (nicht bereits per Dezember 2020) sinnvoll und möglich resp. hinsichtlich der weiteren Liniennetzentwicklung zielführend ist. Für den mittelfristigen Horizont gilt es zu beachten, dass die Entlastung der Strecke Aeschenplatz–Barfüsserplatz, insbes. des Knotens Bankvereins für ein stabiles Netz von höchster Wichtigkeit ist.
- Wir sehen ebenfalls das Potenzial einer Anpassung des Nachtnetzes an das Tagesnetz. Für das Stadtnetz möchten wir die genauen Linien oder Linienabschnitte noch im Detail prüfen und bitten Sie deshalb, auf eine Aufzählung der Linien im letzten Spiegelpunkt «Basel – Agglomeration» zu verzichten oder zumindest die anstehende Prüfung zu erwähnen.
- Attraktivitätssteigerung Spätangebot: Wir freuen uns, dass diese Massnahme auch im GLA Platz gefunden hat und sind überzeugt, dass wir in den nächsten Jahren schrittweise das Spätangebot ausbauen können.

Der **Kanton Jura** macht einen redaktionellen Hinweis.

Der **Kanton Solothurn** äussert sich wie folgt:

- Der 30'-Takt bei der Linie 94 ist zumindest zwischen Balsthal und Holderbank nicht gerechtfertigt. Auf die Weiterführung des 30'-Takt am Vormittag sollte deshalb verzichtet werden.
- Die Aufnahme des Konzepts Metzerlen-Mariastein wird begrüsst.
- Die Angleichung des Nachtnetzes an das Tagesnetz wird begrüsst. Das Nachtnetz wird für die Kundinnen und Kunden so verständlicher und einfacher in der Nutzung. Im Kanton Solothurn wurde das Nachtnetz bisher von den Gemeinden bestellt und finanziert, der Kanton hat sich nicht beteiligt. Ein vom Regierungsrat angenommener politischer Vorstoss will jedoch, dass der Kanton ab 2022 für die Angebotsplanung, Bestellung und Finanzierung des Nachtnetzes zuständig ist. Die abschliessende Behandlung im Kantonsrat steht noch aus.
- Der Kanton Solothurn regt bei gemeinsam bestellten Angeboten eine kantonsübergreifende Regelung bezüglich Mehrkosten aufgrund alternativer Antriebsformen an. Der Kanton Solothurn verfügt derzeit über kein Förderprogramm für alternative Antriebssysteme.
- Mit Einführung des 30'-Takts beim Fernverkehr im Laufental ist der Perimeter auf das Gebiet Dorneckberg auszuweiten (insbes. Linien 67, 73, 111, 116 und 117)

Das **Bundesamt für Verkehr** regt an, die Termine je nach Projekt STEP AS35 anzupassen. es muss davon ausgegangen werden, dass es drei Umsetzungshorizonte geben wird. Die Termine der Projekte im Raum Basel sind ebenfalls anzupassen, denn sie sind im Horizont (2026–2030) vorgesehen. Zusätzlich ist die Beschaffung von Trieno-Rollmaterial zu erwähnen und deren Finanzierung im RPV sicherzustellen.

Transportunternehmen

Mit Ausnahme der SBB haben alle im Kanton BL tätigen TU zum Entwurf Stellung genommen. Unisono begrüsst wird das Ziele, die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu verbessern sowie die Umstellung auf erneuerbare Antriebsformen voranzutreiben. Die TU betonen die wegen Verkehrsüberlastung teils massiven Verspätungen im Busbereich und fordern eingehend zusätzliche infrastrukturseitige Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität (mittels Kaphaltestellen statt Busbuchten, Busspuren, Busbevorzugung, etc.).

Die **AAGL** begrüsst die Angebotsentwicklungen und hofft, dass die dafür nötigen Finanzmittel trotz Covid-19 zur Verfügung stehen werden.

Die **BLT** begrüsst die im GLA vorgeschlagenen Massnahmen.

- Die BLT regt eine Förderung der integrierten Mobilität an, sodass sich das Unternehmen als integralen Mobilitätsanbieter positionieren kann.
- Bei der Tramnetzentwicklung gilt es die direkte Anbindung aus dem Leimental an den Bahnhof SBB weiterhin im Fokus zu behalten. Die BLT ist überzeugt, dass mit Realisierung des S-Trams im Leimental und dem Doppelspurausbau Spiesshöfli der Margarethenstich dringend erforderlich sein wird.
- Die Linie 11 transportiert jährlich 22 Mio. Fahrgäste und ist die mit Abstand stärkste Linie im TNW und die einzige mit einem KDG über 100 %. Die Fahrgastfrequenzen der Linien 11 und E11 nehmen aktuell zu. Die mit dem Überlastabbau in Aussicht gestellte Verknüpfung der Line E11 mit der Linie 17 stellt aus Sicht der BLT eine optimale Ergänzung dar, deren Einführung es bereits in der Laufzeit des 9. GLA umzusetzen gilt.
- Es ist zu wenig bekannt, dass baustellenbedingte durch die TU erbrachten Mehrleistungen via Bauprojekt zu tragen sind. Auf diesen Umstand gilt es im GLA klärend hinzuweisen.

Die **BVB** nimmt wie folgt Stellung:

- Die Führung der Linie 46 im Buskonzept Birsstadt Nord gilt es zu überprüfen. Angeregt wird eine direkte Führung an den Bahnhof Muttenz ohne Bedienung von St. Jakob.
- Bei der angepassten Linie 37 gilt es die Betreiberfrage noch zu klären.
- Die Massnahmen für eine wirkungsvollere Entlastung der Linie 11 werden begrüsst. Vorbehalten bleiben die Ergebnisse des Angebotstests im September 2020. Die Umsetzung kann frühestens im Dezember 2021 erfolgen, nicht wie im GLA erwähnt auf Dezember 2020.
- Bei der Anpassung der Nachtnetzlinien ans Tagesnetz empfiehlt die BVB die Linien 1 und 36 ebenfalls zu berücksichtigen.
- Die BVB ersetzt in der Laufzeit des 9. GLA ca. die Hälfte der bestehenden Busflotte durch Elektrobusse. Auf den Tramlinien 2 und 6 kommen künftig zudem neue niederflurige Flexitys zum Einsatz, welche die Tramfahrzeuge «Cornichon» ablösen.

Die **PAG** geht auf folgende Punkte spezifisch ein:

- PAG trägt die Ziele zur Steigerung der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit und zur Förderung der Zugänglichkeit zum ÖV-System mit. Sie regt in diesem Zusammenhang an, Taktlücken (z. B. bei den Linien 104 oder 118) zu schliessen, wenig nachgefragte Taktverdichtungen über Mittag auszudünnen und stattdessen das besser nachgefragte Angebot am frühen Abend zu verdichten.
- Die während des Umbaus der Waldenburgerbahn halbstündlichen Verbindungen zwischen Balsthal und Waldenburg sollen auch nach Abschluss der Arbeiten weitergeführt werden.
- Es fehlen im 9. GLA unsere bereits aufgegleisten Ideen zur Optimierung der Linien 101/102. Die Linie 102 soll (zumindest von Mo-Fr) nicht mehr bis zu Salhöhe geführt werden, was mehr Fahrten zwischen Kienberg und Gelterkinden ermöglicht. Weiter wünschen wir, dass beiden Linien immer auf direktem Weg zum Bahnhof geführt werden. Die heutigen Ausnahmen via

Gelterkinden, Post sollen abgeschafft werden. Wir würden es begrüßen, wenn das ange-dachte Konzept noch in den 9. GLA einfließen könnte.

- Bei den Angebotsvereinbarungen wird das neu eingeführte Benchmark-System begrüsst. PAG hofft aber, dass Angebote nicht bereits bei knappem Nichterreichen von einzelnen Zielgrössen zwingend ausgeschrieben werden.

Parteien

Alle Parteien begrüßen grundsätzlich die mit dem GLA vorgesehenen Stossrichtungen und die damit verbundenen Angebotsentwicklungen. Die Beschaffung von Fahrzeugen mit erneuerbaren Antriebsformen wird von allen Parteien begrüsst. Die Parteien stellen Verspätungen im Busbereich fest. Sie unterstützten Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität.

Grüne Unabhängige GU

- Der KDG als alleinige Messgrösse für die Streichung von Angeboten wird kritisiert. Auch die Reduzierung der Taktzeiten in solchen Gebieten ist möglicherweise nicht der richtige Ansatz, da die Attraktivität für die Fahrgäste so nur noch stärker sinkt und diese somit andere Transportmöglichkeiten wählen.

Grüne

- Verbesserungen im ÖV sollen auch während der Laufzeit des GLA umgesetzt werden können.
- Sollte der Landrat im Angebotsdekret noch Änderungen vorsehen, sind diese im GLA zu berücksichtigen.
- Der ÖV soll erschwinglich und das Tarifsysteem soll einfach sein. Eine allfällige Zonierung beim U-Abo wird abgelehnt.
- Bei der neuen Linie 74 sollte in der HVZ der 15'-Takt statt der 30'-Takt vorgesehen werden. Für die Schülerinnen und Schüler ergeben sich ansonsten zu lange Wartezeiten.
- Damit die Linie 75 bereits ab 2022 mit Standardbussen betrieben werden kann, soll die Realisierung des Wendeplatzes in Füllinsdorf vorgezogen werden.
- Die Linie 46 soll direkt ohne Bedienung von St. Jakob geführt werden.
- Die Entwicklung des Gebiets uptown/Schoren wird nur ungenügend behandelt. Es wird beantragt die Vorlage in diesem Bereich zu überarbeiten.
- Das Angebot für das Burderholzspital darf in den NVZ nicht reduziert werden. (→ Die Verdichtung zum 7.5'-Takt über Mittag ist beizubehalten.)
- Die Linie 64 soll analog der Linie 60 auch in den NVZ zum 15'-Takt verdichtet werden. Die Entlastung des MIV muss unbedingt gestärkt werden.
- Die künftigen Angebotserweiterungen bei der Bahn werden mit Ausnahme der Bahnanbindung EAP begrüsst.
- Folgende weitere Optimierungen werden GLA angeregt:
 - Optimierung Raum Reinach (Linien 62 und 64)
 - Schliessung von Angebots und Taktlücken, insbes. bei den Buslinien ab Gelterkinden, Sissach und Laufen.
 - Taktverdichtung der Buslinie 70
 - Verlängerung der Buslinie 68 von Aesch Bahnhof über die Industriestrasse bis zu Tennis an der Birs (TAB) prüfen. Dafür sollen die Standzeiten am Bahnhof Aesch genutzt werden, ohne dass ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt wird.
- Wiedereinführung des Bonus/Malus-Systems prüfen.

Evangelische Volkspartei EVP

- Linie 46 ergänzend via Birsfelden führen. Statt eines 15'-Takt nur in den HVZ, ganztags einen 30'-Takt vorsehen.
- Behindertengerechte Fahrzeuge und Infrastrukturen sollen rasch umgesetzt werden.

- Angebot in den Randstunden verbessern, insbes. ab 22 Uhr bis Betriebsschluss gehen wegen der Ausdünnung des Angebots viele Anschlüsse verloren.
- 15'-Takt bei der Linie 70 auf die NVZ ausdehnen.
- Optimierung der Linie 93 im Zusammenhang mit der Erneuerung der WB rasch wiederaufnehmen.

FDP Die Liberalen

- Das ÖV-Angebot soll prinzipiell dort angepasst werden, wo ein konkretes Bedürfnis vorliegt. Dies gilt nicht für Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung. Für diese soll die ÖV-Erschließung separat betrachtet und grundlegend geregelt werden.
- Die Entwicklung von neuen Mobilitätsformen und die Wechselwirkung zum ÖV (z. B. hinsichtlich der Nachfrageentwicklung) gilt es zu berücksichtigen. Bezüglich möglicher Auswirkungen von COVID-19 sowie des erstarkten Individualverkehrs nicht unisono ab 2022 umgesetzt werden, sondern der Regierungsrat soll nochmals prüfen, wann die Einführung jedes neuen Angebots wirklich der jeweiligen Nachfrage entspricht.
- Bei der Erneuerung der Busflotte auf erneuerbare Antriebsformen soll eine Technologie-Vielfalt angestrebt werden. Der Kanton soll sich nicht alleine auf E-Mobilität konzentrieren.
- Die Aufteilung der Linie 83 soll erst 2025 vorgenommen werden, wenn der 15 Minuten Takt Basel-Liestal gewährleistet werden kann. Ansonsten ergeben sich bei der neuen Linie 74 in Liestal keine guten Anschlüsse nach Basel.
- Bei der neuen Linie 74 sind zusätzliche Schülerkurse weiterhin vorzusehen.
- Die Verlängerung der Linie 76 soll erst ab Dezember 2025 erfolgen, wenn der 15 Minuten Takt Basel-Liestal gewährleistet werden kann. Die Kosten für die Angebotsentwicklung erscheinen im Verhältnis zum Nutzen zudem zu hoch.
- Die Verlängerung der Linie 46 bis Muttenz soll erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, einhergehend mit dem effektiven Bedarf.
- Die Linie 63 soll via Aesch Nord bis hin zu Aesch Bahnhof verlängert, statt aufgehoben werden. Dies stärkt die Attraktivität der Linie und verbindet die wichtigen Arbeitsgebiete.
- Die Kostenentwicklung für neues Rollmaterial im Trambereich ist sehr hoch (Im Jahr 2024 9,2 Mio. Franken). Eine genauere Betrachtung der Kostenfolge bedarf unserer Meinung nach noch genaueren Ausführungen. Nicht aufgeführt ist, ob die auszurangierenden Fahrzeuge bereits abgeschrieben sind und ob die allenfalls längst abgeschlossenen Abschreibungen den Kostensprung erklären. Zudem stellt sich die Frage, warum die 59 bestehenden Fahrzeuge auf den Linien E11 und 17 nur durch 25 neue Tramfahrzeuge ersetzt werden sollen oder können.
- Künftige Ersatzbeschaffungen, die nach dem 9. GLA erfolgen, sollten zwecks Transparenz bereits jetzt aufgeführt werden.

Christlichdemokratische Volkspartei CVP

- Die neue Angebotsgestaltung und die vorgeschlagenen Betriebszeiten und das Angebotsniveau werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
- Verbesserungen beim Busangebot im Laufental sollen bereits in der Laufzeit des 9. GLA umgesetzt werden.
- Die Ablösung des Nachtnetzes durch eine Ausdehnung des Tagesangebots ist richtig und kundenfreundlich.
- Skepsis besteht bezüglich der Sicherheit bei Einführung des S-Trams im Leimental an den nicht bedienten Haltestellen. Die Gemeinden sind frühzeitig in die Planung einzubeziehen.

Grünliberale glp

- Es ist davon auszugehen, dass die mittel- bis langfristigen Einnahmehausfälle durch den eingetretenen Nachfrageeinbruch in der Vernehmlassungsvorlage unterschätzt worden sind. Sofern sich die Nachfrage unter den Erwartungen entwickeln sollte, sollte deshalb Angebotsausbauten, die etappiert umgesetzt werden können, während der Laufzeit des 9. GLA zurückgestellt werden.

- Die Linien 92 und 93 erreichen die Mindestvorgaben an den KDG nicht. Angebote, die durch Entscheide der Schulträger (wie Zusammenlegungen, Schülerverschiebungen) notwendig werden, sind deshalb nach dem Verursacherprinzip durch diese zu bestellen und zu finanzieren.
- Die degressive Tarifierung bewirkt eine Benachteiligung von Gelegenheitsnutzern und stellt eine Eintrittsschwelle in das ÖV-System dar. Dies hemmt den angestrebten Umstieg von MIV-Nutzern hin zum ÖV.
- Der Ausbau des Angebots der Linie 83 auf die RVZ wird in Frage gestellt.
- Es wird nicht ausgeführt, weshalb nur bei 50% der zu beschaffenden Busse ein Antrieb mit erneuerbarer Energie gewählt werden soll. Dieser Anteil ist auf 100% zu erhöhen, sofern es die betrieblichen Anforderungen erlauben.

Sozialdemokratische Partei

- Die SP wünscht sich einen rascheren Ausbau des ÖV.
- Die entlastende Wirkung des ÖV für Strassen muss thematisiert werden. Zwingend gilt es diese Entlastungswirkung zu monetarisieren, um allgemeinverständlich aufzuzeigen, wie wertvoll sie ist.
- Es soll eine Senkung der Tarife angestrebt werden.
- Die Langsamkeit des ÖV wird mitunter als Grund für den Nachfragerückgang genannt. Es sind deshalb Beschleunigungsmassnahmen zu prüfen (z. B. Aufhebung von Stationen).
- Sollte der Landrat im Angebotsdekret noch Änderungen vorsehen, sind diese im GLA zu berücksichtigen.
- Die SP steht dem Schienenanschluss des EAP kritisch gegenüber.
- Folgende tangentielle S-Bahn-Linien sollen geprüft werden:
 - (Liestal-)Pratteln–Muttentz–Basel Bad. Bf.
 - Aesch–Münchenstein–Muttentz–Pratteln(–Liestal) als Ersatz für die HVZ-Züge auf der S3 im Laufental
- Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind zu berücksichtigen.
- Kombi-Angebote (insbes. ÖV-Velo) sollen weiterentwickelt und verbessert werden. Hierzu sind entsprechende Tarife und B+R-Anlagen zu forcieren.
- Bei der Umstellung auf erneuerbare Antriebsformen soll die Umsetzungsplanung veröffentlicht werden.
- 15'-Takt bei der Linie 74 in der HVZ zur Vermeidung langer Wartezeiten für Schüler*innen.
- Berücksichtigung der Linie 82 im Konzept Optimierung im Raum Pratteln und ggf. Anpassung der Linienführung (heute teilweise Parallel zur Tramlinie 14).
- Nachtangebot für die neue Linie 83 prüfen
- Busanbindung Bahnhof Salina Raurica prüfen.
- Das Buskonzept Birsstadt Nord wird in der vorliegenden Form abgelehnt. Es soll wie im 8. GLA angekündigt auf die ganze Birsstadt ausgeweitet werden. Folgende Vorschläge werden zur Überarbeitung gemacht:
 - Direktere Führung Linie 46 ohne Bedienung St. Jakob
 - Führung der Linie 37 nur bis Gartenstadt. Stattdessen Beibehaltung Linie 63 auf dem Abschnitt Münchenstein–Dornach–Aesch Nord–Aesch Bahnhof
 - Aufnahme der Linie 58 in den GLA
- Nach Abschluss der Umbauarbeiten bei der Linie 19 soll der 15'-Takt in den NVZ beibehalten werden und nicht wieder auf den 30'-Takt reduziert werden.
- Während des Bahnersatzverkehrs der Linie 19 ist eine Express-Busverbindung zu prüfen.
- Die Linie E11 soll bis Aesch Dorf verlängert werden, um die Entlastungswirkung zu verbessern.
- 15'-Takt bei der Linie 64 in den NVZ vorsehen analog Linie 60.
- Bei Realisierung des «Dom» in Aesch soll der Takt der Linie 68 abends und an Wochenenden verdichtet werden.
- Die Nachtnetzlinien sollen bereits per Dezember 2021 an das Tagesnetz angeglichen werden. Die gestaffelte Einführung ist unverständlich.

- Für nicht (mehr) angebundene Ortschaften sind alternative Angebote sicherzustellen (z. B. Sammeltaxi)
- Das Nachtangebot ist um eine dritte Abfahrt zu ergänzen.
- Mittelfristig: Ausdehnung Nachtnetz auf die Nacht Do/Fr
- Schliessung von Angebots- und Taktlücken insbes. für Buslinien ab Gelterkinden, Sissach und Laufen.
- 15'-Takt Basel-Aesch bei der S3 rasch vorantreiben.
- Erweiterung Geltungsbereich U-Abo mindestens auf der S9-Strecke bis Olten.
- 15'-Takt bei der Linie 70 in den NVZ
- Standzeitnutzung für Verlängerung Linie 68 von Aesch Bahnhof bis Tennis an der Birs (TAB) prüfen.
- Fernverkehrshalt Dornach-Arlesheim
- Zusätzlich fordern wir die Weiterführung der S9 bis nach Basel, was auf der Strecke Sissach-Basel den Takt erhöht und das Homburgertal besser mit der Region verbindet.

Schweizerische Volkspartei SVP

- Es fehlen mit Blick in die Zukunft Innovationen. Zwar werden mit der Einführung von Bussen mit erneuerbaren Antriebsformen zaghaft angekündigt, jedoch fehlen Aussagen zu künftigen Mobilitätsformen und die Rolle des ÖV. Ein Fokus sollte auf die kombinierte Mobilität gelegt werden. Günstige Alternativen zur «Versenkung» der Verkehrsinfrastruktur in den Untergrund sind zu prüfen (z. B. Seilbahnen).
- Für das wirtschaftlich nicht eben prosperierende Waldenburgerthal dürfte sich der Bahnausbau positiv auswirken. Die Akzeptanz der neuen Bahn wäre es förderlich, wenn man bei der Farbgebung der neuen Fahrzeuge nahe bei der bisherigen, wohlbekanntem und identitätsstiftenden Variante bleibe.

Interessenverbände

Handelskammer beider Basel

- Eine optimale Erreichbarkeit der Region Basel auf allen Verkehrsträgern ist eine Grundvoraussetzung für einen attraktiven Standort. Wir begrüssen es daher ausdrücklich, dass der 9. GLA inhaltlich und auch zeitlich mit dem ÖV-Programm 2022–2025 des Kantons Basel-Stadt koordiniert wird
- Was wir in den Ausführungen vermissen, ist ein Blick über die bestehenden Mobilitätswerkzeuge und -formen hinaus. Gerade bei den Transformationsarealen müssen auch leistungsfähige, moderne Verkehrsmittel, wie etwa Peoplemover, auf ihre Anwendbarkeit hin geprüft werden.

IGöV Nordwestschweiz

- In der Detailgestaltung zur Optimierung im Raum Pratteln sind bei den zukünftigen Fahrplänen in Pratteln und Augst kurze Umsteigezeiten für diese zunehmend wichtige Tangentialverbindung anzustreben.
- Die Stärkung des ÖV-Knotens Liestal muss in den Folge-GLA ab 2025 mit weiteren Angebots- und Fahrplanverbesserungen auf den ÖV-Linien nach und von Liestal und mit besser aufeinander abgestimmten Fahrplänen – insbesondere auch mit dem Fernverkehr – weitergeführt werden. Die planerischen Vorarbeiten dazu sind in der 9. GLA-Periode zu leisten.
- Angesichts des im Vergleich der Linien im Kantonsgebiet sehr hohen Kostendeckungsgrads der Linie 70, die zum Hauptangebot gehört, fordern wir die Einführung eines durchgehenden Viertelstundentakts auf der Linie 70, zumindest in der HVZ und NVZ. Der Halbstundentakt auf der Linie 70 ist auch nach 23 Uhr bis Betriebsschluss fortzusetzen. Die Fahrpläne sind dabei besser an die Ankunftszeiten der Züge am Bahnhof Liestal anzupassen, so dass die durchschnittlichen Wartezeiten kürzer werden.

- Angesichts der erfreulichen Entwicklung der Nachfrage auf der Linie 71 ist auf dieser Linie in der RVZ wenigstens eine stündliche Verbindung anzubieten.
- Für die von den Buslinien 92 und 93 erschlossenen Gemeinden sind zusammen mit den Gemeinden alternative öffentliche Mobilitätsangebote zu entwickeln und in dieser GLA Periode Mittel für die Durchführung von Testbetrieben zu reservieren.
- Die Linie 46 ist in der NVZ halbstündlich bis FHNW / Muttenz zu führen. Die Linie 37 ist ganztags bis Münchenstein Bahnhof zu führen, nicht nur bis Gartenstadt.
- Auf der Linie 19 ist nach dem Umbau ganztags ein 15-Minuten-Takt (HVZ und NVZ) sowie in der RVZ mindestens ein 30-Minuten-Takt anzubieten.
- Interessant und unbedingt zu prüfen ist auch der in der Vorlage erwähnte Ansatz einer betrieblichen Verknüpfung der Linien E11 und 17.
- Anpassung ans Tagesnetz vorziehen
- Anstelle einer Ausdehnung des 7 ½-Minuten-Taktes bis 21 oder 22 Uhr ist eine Taktverdichtung auf einen 10-Minuten-Takt ab 20 Uhr bis Betriebsschluss zu prüfen. Dies für Tram- und Buslinien, die sonst im 15-Minuten-Takt verkehren. Bei weniger häufig verkehrenden Linien ist sinngemäss vorzugehen.
- Die HVZ-Zusatzzüge sind auf den nächstmöglichen Termin durch Flirt-Züge zu ersetzen, dies auch im Hinblick auf den kommenden Viertelstundentakt bis Liestal ab 2025.
- In der 9. GLA-Periode sind die planerischen Vorarbeiten für eine möglichst rasche Realisierung von S-Bahn-Tangentialverbindungen vorwärtszutreiben.

Wirtschaftskammer Baselland

- Im Zuge der Coronakrise und deren langfristige Folgen muss die Entwicklung im öffentlichen Verkehr gut beobachtet werden. Ggf. sind geeignete Massnahmen zu ergreifen. Konkret rückt dabei die Auslastung und somit der Kostendeckungsgrad in den Vordergrund
- Regionen wie der Raum Liestal, Laufen und das obere Baselbiet in der Gesamtentwicklung nicht vernachlässigt werden.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel

- Eine weitere Verteuerung des U-Abos und des öffentlichen Verkehrs im TNW allgemein lehnen wir ab und fordern vielmehr, dass das bewährte und attraktive U-Abo beibehalten wird. Bei allfälligen Veränderungen am Tarifsysteem muss streng darauf geachtet werden, dass diese den Verlagerungszielen helfen und keine negativen Effekte auftreten.
- Der ÖV muss für alle zugänglich sein (punkto Ticketing). Bestehende Vertriebskanäle sollen deshalb nicht abgebaut werden.
- Wir fordern, dass im Rahmen des GLA auch ein Ziel für den Modalsplit festgelegt wird. Dieses sollte mindestens bei einem Drittel für den öffentlichen Verkehr liegen. Damit kann der öffentliche Verkehr als umweltfreundliche Alternative und die Entlastung der Strassen gefördert werden.
- Ausserdem empfehlen wir, dass alle neuen Trams, die auch an Kaphaltestellen halten werden, mit Schiebetritten ausgerüstet werden. Dadurch lässt sich mehr Distanz zwischen Schiene und hoher Haltekante erreichen, was für mehr Sicherheit sorgt.
- Anschluss EAP nicht unterstützt
- Zusätzlich fordern wir die Weiterführung der S9 bis nach Basel, was auf der Strecke Sissach-Basel den Takt erhöht und das Homburgertal besser mit der Region verbindet.
- Die Buslinie 82 (Ortsbus Pratteln) sollte besser ins sonstige Netz integriert werden und insbesondere auch noch den Bahnhof Salina Raurica bedienen. Durch eine Attraktivitätssteigerung könnte beispielsweise das Zentrum von Pratteln autofrei werden
- Auch nach dem Umbau der Waldenburgerbahn sollte der 15-Minuten-Takt beibehalten werden. Dies steigert ihre Attraktivität und verbessert die Verbindung des Waldenburgerbals mit den ausgebauten Verbindungen ab Liestal.

Privatpersonen

- 24 Bürger*innen fordern einen 15'-Takt bei der Linie 70 sowie einen 30'-Takt nach 23 Uhr.
- Abstimmung der Fahrpläne der Linie 107 und 108, damit eine Verbindung zwischen Zunzgen und Thürnen möglich wird.