

Auswertungsbericht der Stellungnahmen zum 10. GLA

Gemeinden, Behörden, politische Parteien und Verbände hatten die Möglichkeit im Rahmen der öffentlichen Auflage der Landratsvorlage eine Stellungnahme einzugeben. Die Vernehmlassungsfrist lief vom 26. Juni 2024 bis zum 27. September 2024. Innerhalb der Frist wurden rund 400 Anliegen geäußert. Wie mit den jeweiligen Eingaben umgegangen wurde, kann der nachfolgenden Auswertung entnommen werden.

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Behörde	Amt für Volksschulen	Führung einer Buslinie nur für Schülerinnen und Schüler aus Bretzwil	<p>Aus Sicht des Amtes für Volksschulen ist die Sicherstellung einer Busverbindung für Schülerinnen und Schüler aus Bretzwil nach Reigoldswil zwingend erforderlich, um den Schulbesuch der Sekundarschule Reigoldswil zu gewährleisten. Folglich muss auch künftig ein Bustransfer von Bretzwil nach Reigoldswil und zurück sichergestellt werden.</p> <p>Die Einrichtung einer speziellen Buslinie nur für Schülerinnen und Schüler wird vom Amt für Volksschulen als denkbare Alternative betrachtet, da dieses Angebot optimal auf die Bedürfnisse der Schule und den Stundenplan abgestimmt werden kann. Ein solches Angebot wäre gemäss den Erläuterungen der BUD kostengünstiger zu betreiben als die aktuelle Lösung. Damit würden die angestrebten Ziele erreicht und gleichzeitig die Schulverbindung sichergestellt.</p> <p>Die Einführung dieser Lösung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ist für die Sekundarschule Reigoldswil umsetzbar.</p> <p>Die Sicherstellung und Finanzierung der Busverbindung muss im Aufgaben- und Verantwortungsbereich der BUD verbleiben.</p>	wird berücksichtigt	-	Kapitel wurde ergänzt
Behörde	BAV	Feststellung zur Führung der Tramlinie 17 via Margarethenverbindung.	Führt zum Angebot des Expresstram aus dem Leimental. Der Margarethenstich ist noch nicht zu 100% finanziert. Am 22.5. haben die Regierungen beider Basel erst ihre Absicht öffentlich erklärt, so dass deren definitiver Entscheid zur Finanzierung noch ansteht. Die Kreditvorlage an den Grossen Rat BS dürfte bis zum Jahresende vorliegen. In BL genügt ein RR-Entscheid. Als IBN-Termin ist 2028 vorgesehen (vgl. ÖV-Programm 2026-2028 des Kt. BS, dass der RR am 2.7.24 in die Vernehmlassung gegeben hat). Somit ist eine IBN 2028 mit Vorsicht zu behandeln. Zudem ist zu klären, inwiefern der Bahnhof SBB diese neue Tramverbindung aufnehmen kann, resp. die Margarethenbrücke und der Bahnhofplatz.	Kenntnisnahme	Die Punkte werden aufgenommen, sind jedoch nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Behörde	BAV	Bei dieser Gelegenheit weisen wir auf die aktuellen Engpässe der Bundesfinanzen hin.		Kenntnisnahme	Im GLA sind die letzten Zusagen des BAV berücksichtigt.	unverändert
Behörde	Öffentlicher Verkehr Aargau	Zustimmung	Wir begrüssen den neuen Halt des IR37 in Gelterkinden und das damit verbundene neue Buskonzept. Nicht nur für das Oberbaselbiet ergeben sich dadurch wesentliche Verbesserungen im öV-Angebot, sondern auch einzelne Gemeinden im unteren Fricktal profitieren von verbesserten Verbindungen nach Aarau, Lenzburg, Olten und Zürich.	Kenntnisnahme	-	unverändert
Behörde	Öffentlicher Verkehr Aargau	Der Fahrplan der Buslinien im Buskonzept Basel Ost auch auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der S1 abstimmen	Das Buskonzept Basel Ost und die damit verbundene Einbindung des Bahnhofs Muttenz verfolgen wir mit Interesse. Wir wären erfreut, wenn der Fahrplan der Buslinien auch auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten der S1 abgestimmt wird, damit auch das Fricktal vom neuen Buskonzept profitieren kann.	wird berücksichtigt	Dies ist so vorgesehen	unverändert
Behörde	Öffentlicher Verkehr Aargau	Keine Verschlechterung des Kostendeckungsgrad der öV-Linien im TNW durch Senkung der tariflichen Einstiegshürden.	Die Überlegungen, wie die tariflichen Einstiegshürden für den öV gesenkt werden können, nehmen wir zur Kenntnis. Aus unserer Sicht ist unbedingt darauf zu achten, dass sich der Kostendeckungsgrad der öV-Linien im TNW dadurch nicht verschlechtert.	wird berücksichtigt	Die Zielsetzungen wird geteilt.	unverändert
Behörde	Öffentlicher Verkehr Solothurn	Die schnelle Verbindung via Margarethen wird nur in der HVZ angeboten, ausserhalb der HVZ bleibt die neue Infrastruktur unbenutzt.		Kenntnisnahme	Die Feststellung ist für das erste Betriebsjahr korrekt. Im Zielkonzept ist ein schrittweiser Ausbau der Linie 17 zur Ganztageslinie vorgesehen.	unverändert
Behörde	Öffentlicher Verkehr Solothurn	Der Kanton Solothurn erwartet den Einbezug bei der Festlegung der Etappierungsschritte und deren Kommunikation.	Das hintere Leimental (Witterswil, Bättwil, Flüh, Leymen, Rodersdorf) hat vorerst keinen Nutzen von der schnellen Anbindung an den Bahnhof SBB. Entsprechend ist eine sorgfältige Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit sehr wichtig. Von Beginn weg muss klar deklariert werden, dass es sich um einen Übergangszustand um wenige Jahre handelt und die Einführung des Zielzustands muss zeitlich verlässlich verortet werden können. Der Kanton Solothurn erwartet den Einbezug bei der Festlegung der Etappierungsschritte und deren Kommunikation.	wird berücksichtigt	Auf die Etappierung und das Zielkonzept wird im GLA hingewiesen. Sämtliche Einwohnerinnen und Einwohner im Leimental wurden über die Angebotsentwicklung informiert. Es fanden/finden diverse Öffentlichkeitsveranstaltungen statt.	unverändert
Behörde	Öffentlicher Verkehr Solothurn	Zustimmung	Die Einführung der neuen Linie 56 Dornach – Arlesheim Dorf (bisher Bestandteil der Linie 65) entspricht der Planung zum Ortsbus Dornach. Voraussichtlich wird die Federführung für diese Linie beim Kt. SO zu liegen kommen (Berechnung IKV steht noch aus). Der Kanton SO beteiligt sich somit nicht mehr am verbleibenden Angebot der Linie 65, ebenso wenig an der neuen Linie 63.	Kenntnisnahme	-	-
Behörde	Öffentlicher Verkehr Solothurn	Schulzeiten des Oberstufenzentrums Leimental (Bättwil) sind auf der Linie 68 zu berücksichtigen.	Zur Linie 68: Die Aussage «Das Angebot der Linie 68 bleibt gleich. Der Fahrplan wird aber der neuen Anschlusssituation in Aesch angepasst» halten wir grundsätzlich für korrekt. Seitens des Kantons Solothurn sind die Schulzeiten des Oberstufenzentrums Leimental (Bättwil) zu berücksichtigen und stellen eine Herausforderung dar, da nicht mehr Busse eingesetzt werden sollen. Der konkrete Fahrplanentwurf muss demnächst gemeinsam definiert werden.	nicht Gegenstand des GLA	Allfällige Abweichungen vom Taktfahrplan zugunsten von optimalen Schülerverbindungen wird im Rahmen des Fahrplanverfahrens geprüft.	unverändert
Behörde	Öffentlicher Verkehr Solothurn	Zustimmung	Fahrplankonzept Gelterkinden: Die Aussagen zur Linie 102 sind korrekt (insbesondere zum ausstehenden Entscheid zum Sonntagsangebot). Der Entscheid soll demnächst gemeinsam gefällt werden.	Kenntnisnahme	-	-
Behörde	Sekundarschule Reigoldswil	Aufhebung Linie 74 erst per Sommer 2026 statt per Ende 2025	Die Einführung einer Schulbus-Lösung per Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ist für die Schule umsetzbar. Allerdings wäre die definitive Einführung zu Beginn des Schuljahres im August 2026 noch wünschenswerter.	nicht berücksichtigt	Die gesetzlichen Bestimmungen lassen kein Handlungsspielraum hierfür offen. Die Nachfolgelösung greift ab 2026.	
Behörde	Sekundarschule Reigoldswil	Für die Aufhebung Linie 74 muss ein Schulbusbetrieb folgen	Aus Sicht der Sekundarschule Reigoldswil ist es zwingend, dass die Schülerinnen und Schüler aus Bretzwil mit einer Busverbindung an die Schule in Reigoldswil gelangen können. Daher ist unsere Forderung, dass ein Bustransfer von Bretzwil nach Reigoldswil und umgekehrt auch zukünftig sichergestellt wird. Die Aufhebung einer solchen Anbindung des Dorfes an unsere Schule kann nicht akzeptiert werden. Die Einführung eines Schulbusses ist für unsere Schule eine gute Option, da dieses Angebot optimal auf die Bedürfnisse der Schule und auf den Stundenplan abgestimmt werden kann. Ein solches Angebot wäre kostengünstiger zu betreiben als die aktuelle Lösung. Damit würden die angestrebten Ziele erreicht.	wird berücksichtigt	Die Schulbusverbindung wird ausserhalb des GLA sichergestellt.	Kapitel wurde ergänzt
Firma	Hirslanden Klinik Birschhof	Beibehaltung Haltestelle "Klinik Birschhof"	Die Hirslanden Klinik Birschhof in Münchenstein gehört zwar nicht zu dem für die Vernehmlassung eingeladenen Adressatenkreis, doch wenden wir uns trotzdem mit einem für uns sehr wichtigen Anliegen an Sie.	nicht berücksichtigt	Die Haltestelle könnte von der Linie 37 nur in eine Richtung bedient werden, da auf der anderen Strassenseite kein Trottoir und keine Querungsmöglichkeit	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
			<p>In den Unterlagen des neuen Buskonzepts im Rahmen der 10. GLA wird die Aufhebung der Buslinie Nr. 58 geplant, die derzeit direkt vor unserer Klinik an der Bushaltestelle Klinik Birshof hält. Neu soll stattdessen die Buslinie 37 vom Bahnhof SBB bis Münchenstein gezogen werden. Wir stehen grundsätzlich hinter der Neuansbindung der Buslinie 37, jedoch sind wir nicht glücklich mit der Planung, dass die Haltestelle nicht mehr vor unserer Klinik, sondern bei der Haltestelle Limmeren vorgesehen ist.</p> <p>Als orthopädische Klinik betreuen wir überwiegend Patienten, für die das Laufen mit Mühen und Schmerzen verbunden ist. Daher ist die aktuelle Bushaltestelle Klinik Birshof für unsere Patienten von sehr grosser Bedeutung. Von der Haltestelle Limmeren aus ist der Laufweg zur Klinik sehr mühsam.</p> <p>Aus diesem Grunde bitten wir Sie inständig, die Aufhebung der Haltestelle Klinik Birshof zugunsten der Haltestelle Limmeren nochmals zu überdenken. Herzlichen Dank für Ihr Verständnis.</p>		über die Strasse vorhanden sind. Die bestehende Haltestelle Limmeren der Linie 37 ist in rund 3 Minuten Fussweg erreichbar. Sollte die Strasse angepasst werden, so kann geprüft werden, ob die Lage der Haltestelle optimiert werden kann.	
Firma	Johnson & Johnson	Zustimmung	<p>Grundsätzlich begrüßen wir sämtliche Bestrebungen, welche dazu dienen, das Angebot im öffentlichen Verkehr auszubauen, um damit die Attraktivität und die Konkurrenzfähigkeit dieses Verkehrsträgers auch langfristig halten zu können oder gar zu steigern. Die von Ihnen im GLA-Bericht unter Kap. 2.0 aufgeführten Zielsetzungen können wir unterstützen. Besonders hervorheben möchten wir dabei die Aspekte "Hohe Qualität und Kundenzufriedenheit", "Hohe Zuverlässigkeit" und "Einfacher Zugang zum ÖV". Diese Aspekte sind ausschlaggebend, ob sich die PendlerInnen für oder gegen den öffentlichen Verkehr als Transportmittel entscheiden. Bei den im Zeitraum bis 2028 vorgesehenen Massnahmen stehen für uns folgende konkret im Fokus: Buskonzept Basel West-Bachgraben Die ab 2026 vorgesehene Verdichtung des Takts von heute 15 Minuten auf 7 1/2 Minuten wird sehr begrüsst. Erfreut wird zur Kenntnis genommen, dass neu auch sonntags, unter anderem zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Schichtarbeitsplätze, ein 30-Minuten-Takt eingeführt wird. Mit der ab 2028 neu verkehrenden Buslinie 39 entsteht eine durchgängige tangentielle Buslinie Muttens-Badischer Bahnhof-Bahnhof St. Johann-Allschwil, welche die Lifescience-Standorte Bachgraben, Novartis Campus, Roche und die FHNW untereinander verbindet. Dieses Angebot erachten wir als sehr sinnvoll. Wir hoffen weiterhin, dass die sich in Planung befindliche Tramlinie ins Bachgrabengebiet möglichst rasch realisiert werden kann, da damit ein qualitativer und quantitativer Angebotssprung erzielt werden kann.</p>	Kenntnisnahme	-	-
Firma	Johnson & Johnson	Zustimmung	Schliessung von Angebots- und Taktlücken Grundsätzlich befürworten wir die Schliessung von Taktlücken'	Kenntnisnahme	-	-
Firma	Johnson & Johnson	Zustimmung	Grenzüberschreitende S-Bahn-Linien 52 Olten-Mulhouse und 54 Laufen-St-Louis Wir unterstützen die Verlängerungen der beiden S-Bahnlinien S2 und S4 nach Mulhouse und St-Louis ab Dezember 2030, um damit für die PendlerInnen aus Frankreich ein attraktiveres Angebot zu schaffen.	Kenntnisnahme	-	-
Firma	Johnson & Johnson	Schnellere Realisierung der Verlängerungen der beiden S-Bahnlinien S2 und S4 nach Mulhouse und St-Louis und nicht erst ab 2030	Wünschenswert wäre allerdings eine schnellere Realisierung dieses Angebots und nicht erst ab 2030 (Anmerkung: bereits in früheren Jahren gab es schon einmal eine durchgebundene Linie 31 von Frick bis Mulhouse!).	wird berücksichtigt	Die Bestellung des Angebots erfolgt, sobald die Infrastruktur dies zulässt. Dies wird voraussichtlich in der Laufzeit des 11. GLA der Fall sein.	unverändert
Gemeinde	Allschwil	Zustimmung	Das Ergebnis mit der Taktverdichtung der Linie 48 in den Hauptverkehrszeiten und der neuen Busanbindung an den Badischen Bahnhof tragen zur massgeblichen Attraktivitätssteigerung der ÖV-Erreichbarkeit des Bachgrabengebiets bei.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Allschwil	Beim Buskonzept Basel West - Bachgraben Variante 1 weiter vertiefen	In der Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der Kantone Basel-Stadt, Baselland, der BVB, BLT und der Gemeinde Allschwil wurden zwei relativ gleichwertige Bestvarianten ausgearbeitet. Die Arbeitsgruppe hat sich für die Variante 2 entschieden. Diese wurden im ÖV-Programm Basel-Stadt 2026-2028 sowie im 10. Generellen Leistungsauftrag Baselland abgebildet. Die Wahl fiel auf Variante 2, weil sie sinnvolle Synergien mit dem Busnetz Basel Ost aufweist. Diese Synergien wird es aber 2028 für möglicherweise mehrere Jahre nicht geben, da der Kanton Basel-Stadt beim Busnetz Basel Ost eingekürzt hat (siehe ÖV-Programm Basel-Stadt). Diese Ansätze können wir nachvollziehen und empfehlen daher auch die Variante 1 weiter zu vertiefen. Zudem muss die Buslinie 39 dann nicht (wie beispielsweise die Linie 38/48) die Nummer wechseln, was nach Rückmeldungen oft zur Verwirrung führt.	wird berücksichtigt	Die Optimierung wird berücksichtigt in Abstimmung mit Basel-Stadt und der BVB. Diese Möglichkeit ergab sich u. A. aufgrund des Zurückstellens des Konzepts Basel Ost.	Kapitel wurde angepasst
Gemeinde	Allschwil	Längere Umsteigezeiten für mobilitätseingeschränkte Menschen auf der Linie 61	Die Einkürzung der Linie 61, neu nur noch bis Letten anstatt bis zum Friedhof, kann wegen der neuen Endhaltestelle 39 beim Friedhof und den leeren Bussen nachvollzogen werden. Bloss ist die neue Umsteigebeziehung für mobilitätseingeschränkte Menschen neu sehr viel anspruchsvoller. Hier müssen mögliche Lösungsansätze besprochen werden.	nicht berücksichtigt	Diese Relation kann durch die Änderung nicht mehr umsteigefrei zurückgelegt werden. Jedoch könnte ohne die Anpassung die Linie 38 nicht durch das Bachgrabengebiet geführt werden.	unverändert
Gemeinde	Allschwil	Lückenschluss über Allschwil der Tramlinie 8 und der neuen Linie vom Bhf. St.Joann ins Bachgrabengebiet	Die Tramnetzentwicklung 2030 ist für uns ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Die Verlängerung der Tramlinie 8 bis Gartenhof und die Einführung einer neuen Tramlinie vom Bahnhof St. Johann in das linksufrige Bachgrabengebiet sind sehr zu begrüssen. Ein Lückenschluss dieser beiden Linien über Allschwil liegt aber auf der Hand und muss in einem nächsten Schritt vertieft und visionär geprüft werden.	Kenntnisnahme	Ein "Lückenschluss" wird mit dem 10. GLA mit der Linie 48 umgesetzt. Die Tramnetzentwicklung ist hingegen nicht Gegenstand des 10. GLA	unverändert
Gemeinde	Allschwil	Pilotprojekt kostenlose Velomitnahme ausserhalb der Hauptverkehrszeiten	Unter «2.4 Einfacher Zugang zum ÖV» sind verschiedene Massnahmen aufgeführt, die den Zugang zum ÖV erleichtern sollen. Dazu soll ein Pilotprojekt mit aufgenommen werden, dass die kostenlose Velomitnahme ausserhalb der Hauptverkehrszeiten prüft. (Vgl. Baden-Württemberg: https://www.bahn.de/p/view/service/fahrrad/bahn_und_bike_bawue.shtml ; Frankreich: generell gratis Velomitnahme im TER https://de.francevelotourisme.com/)	Kenntnisnahme	Im GLA wird die Strategie festgelegt. Die Massnahmen "Pilot" sind jedoch nicht Gegenstand des GLA. Die Umsetzung obliegt dem TNW.	unverändert
Gemeinde	Anwil	Zustimmung	Die Gemeinde Anwil begrüsst den beabsichtigten Ausbau des AV-Angebots sehr. Gerade der Halbstundentakt auf der Buslinie 102 und die stündlichen Nachfahrten am Wochenende wird die Anbindung unserer Gemeinde wesentlich verbessern. Genauso kann durch den durchgehenden Einsatz von Doppelbussen der Reisekomfort und damit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Anwil	Prüfung der Variante, dass man sonntags das Ausflugsziel Salhöhe anfährt (allenfalls mit Weiterführung bis Barnelweid) und der Halbstundentakt nur von Gelterkinden bis Rothenfluh verkehrt. An seiner Sitzung vom 26.08.2024 besprach der Gemeinderat diesen Wunsch der Gemeinde	Erwähnt ist die Variante, dass man sonntags das Ausflugsziel Salhöhe anfährt (allenfalls mit Weiterführung bis Barnelweid) und der Halbstundentakt nur von Gelterkinden bis Rothenfluh verkehrt. An seiner Sitzung vom 26.08.2024 besprach der Gemeinderat diesen Wunsch der Gemeinde	wird berücksichtigt	Die Variante wird entsprechend umgesetzt .	Kapitel wurde angepasst

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
		bis Barmelweid) und der Halbstundentakt nur von Gelterkinden bis Rothenfluh verkehrt	Kienberg und des Kantons Solothurns. Da er es doch als wichtig erachtet, dass das Ausflugsziel Salhöhe/Barmelweid weiterhin mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen bleibt, steht der Gemeinderat einer Prüfung dieser Variante offen gegenüber.			
Gemeinde	Arboldswil	Zustimmung	Stimmen der Stellungnahme des Verbandes Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) zu	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Arisdorf	Viertelstundentakt auf der Linie 72 in HVZ und NVZ	Linie 72: Viertelstundentakt in der HVZ auch auf dem Ast nach Arisdorf sowie Viertelstundentakt in der NVZ. Die Linie 72 bedient mit dem Arisdorfer Ast einen grossen Teil des Siedlungsgebietes von Liestal	nicht berücksichtigt	Ein Ausbau des Angebots ist aus Kapazitätssicht nicht erforderlich und entsprechend zurzeit nicht vorgesehen.	unverändert
Gemeinde	Arisdorf	Viertelstundentakt im Oristal	Linie 73: Alternierendes Angebot mit der Linie 111, sodass im Oristal ein Viertelstundentakt entsteht (analog zu den Linien 80 und 81).	nicht berücksichtigt	Die Linien 77 und 111 sind durch die Anschlüsse in Dornach und Laufen, sowie in Breitenbach, Nunningen und Seewen überbestimmt. Deshalb kann im Oristal nicht zu jeder Zeit eine optimale Überlagerung der beiden Linien zu einem 15'-Takt angeboten werden.	unverändert
Gemeinde	Bennwil	On-Demand-Angebot auf Linie 92	Der Gemeinderat Bennwil hat das On-Demand-Angebot eingehend diskutiert und sieht dieses als eine Chance für unsere Linien 92. Der Gemeinderat befürwortet die Einführung des Test-Angebotes während der Wochenenden.	wird berücksichtigt	Der Testbetrieb startet am 1. März 2025. Die Erkenntnisse werden in die Planung des Regelbetriebs einfließen.	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Bennwil	On-Demand-Angebot auch über ein Callcenter bestellen	Den Unterlagen ist zu entnehmen, dass das Angebot über eine App gebucht werden soll. Aus Rücksicht auf die ältere Einwohnerschaft bitten wir jedoch darum, dass eine Bestellung auch über ein Callcenter ermöglicht wird.	wird berücksichtigt	Das On-Demand-Angebot wird telefonisch und per App buchbar sein.	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Binningen	Zustimmung	Obwohl die Nachfrageentwicklung immer noch unter dem Niveau vor der Corona-Pandemie liegt, freuen wir uns über die gestiegene Nachfrage im Vergleich zu den letzten Jahren. Daher unterstützen wir die Ziele, die strategische Entwicklung der Bahninfrastruktur voranzutreiben und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen, um die Nachfrage und den Anteil des ÖV am Gesamtverkehr zu steigern. Zudem halten wir den Ausbau der S-Bahn als Rückgrat der regionalen Mobilität für einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Binningen	Zustimmung	Erfreulich aus unserer Sicht ist das Festhalten an der Fertigstellung der Margarethenverbindung. Wir begrüßen deshalb auf der Angebotsseite die neue Tramverbindung am Margarethenstich, da diese einerseits eine markante Fahrzeitreduktion für die Verbindungen vom Leimental zum Bahnhof SBB bringt. Andererseits ergeben sich Vorteile insbesondere für Pendler nach Basel-Nord durch die neue, weitergehende Linienführung vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof. Eine weitere Verbesserung des Modal Split im Leimental ist zu erwarten, sodass die Strasse entsprechend vom MIV entlastet wird.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Binningen	Keine Kürzung der Buslinie 61	Wir stehen dem Ausbau des Angebots und dem neuen Buskonzept im Raum Allschwil (Bachgraben) positiv gegenüber, insbesondere der neuen Buslinie 39, die das Bachgraben-Gebiet mit dem Bahnhof St. Johann und dem Badischen Bahnhof verbindet. Allerdings bedauern wir die Kürzung der Buslinie 61 im Abschnitt zwischen Allschwil-Letten und Allschwil-Friedhof und bitten Sie, diesen Entscheid noch einmal zu überdenken.	nicht berücksichtigt	Durch die Verlängerung der Linie 38 bis Friedhof, steht die Endhaltestelle für die Linie 61 leider nicht mehr zur Verfügung.	unverändert
Gemeinde	Binningen	Zustimmung	Die Ersatzbeschaffung der Tramfahrzeuge sowie die kontinuierliche Erneuerung der Busfahrzeuge halten wir für wichtig. Besonders sinnvoll finden wir es, ab 2026 alle neuen Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen auszustatten. Durch den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien wird auch dem Umweltschutz die notwendige Beachtung geschenkt.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Binningen	Zustimmung	Zudem verweisen wir auch auf die Stellungnahme des Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG), welche wir vollumfänglich gutheissen und unterstützen	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Birsfelden	Zustimmung	Die mit dem 9. GLA neu eingeführte Linie 46 entwickelt sich erfreulich und soll nun zur Ganztageslinie ausgebaut werden.	wird berücksichtigt	Ist im Kapitel entsprechend enthalten	unverändert
Gemeinde	Birsfelden	Alternative Linienführung der Linie 46	Statt der parallelen Linienführungen 40, 46, 47 (im Bereich Breite bis Redingstrasse) schlagen wir eine alternative Linienführung der Linie 46 vor und bitten, diese wie folgt umzusetzen: Kleinhüningen, Lange Erlen, Badischer Bahnhof, Schwarzwaldbrücke, Breite (Haltestelle AAGL), Schulstrasse Birsfelden, Weiterführung via Briseckstrasse zur neuen Haltestelle in der Briseckstrasse (im Bereich Redingstrasse) und zum Bahnhof Muttenz Mit diesem Vorschlag wird eine Entflechtung der parallel geführten Buslinien (Überkapazität) ermöglicht und bevölkerungsreiche Teile von Birsfelden werden mit einer direkten Verbindung zum Badischen Bahnhof und zum Bahnhof Muttenz resp. zu den (Hoch-) Schulen Muttenz mit dem ÖV erschlossen. Gleichzeitig wird das verkehrsentensive Gebiet im Raum Lehenmatt mit einer Redundanz entlastet. Dies führt zu einer Verbesserung der Fahrplanstabilität.	nicht berücksichtigt	Es besteht aus Sicht BL und BS keine Notwendigkeit die Führung der Linie 46 anzupassen. Die Tramlinie 3 weist aufgrund der grösseren Fahrzeuge noch über Kapazitätsreserven auf, während die Buslinie 36 an die Kapazitätsgrenze stösst und eine Entlastung zwingend benötigt. Die Buslinien 36 und 46 verfügen im Lehenmattquartier zudem über eine eigene Busspur. Diese kann bei Bedarf zulasten von Parkfeldern verlängert werden. In Birsfelden gibt es weder im Bestand noch mit der neuen Ortsdurchfahrt eine Busspur noch kann diese aufgrund der Strassenbreiten eingerichtet werden. Würde die Linie via Birsfelden geführt, so ist zu erwarten, dass die Zuverlässigkeit der Buslinie auf ein unannehmbares Niveau sinken würde. Zudem wird das Konzept angepasst. Die zweite Etappe wird vorerst nicht umgesetzt. Damit entfällt auch das Argument des Überangebots.	unverändert
Gemeinde	Bottmingen	Zustimmung	Die Gemeinde Bottmingen unterstützt die geplante Neuführung der Tramlinie 17 und begrüsst damit einhergehende Attraktivitätssteigerung für das gesamte Leimental.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Bottmingen	Zustimmung	Die Linie 60 wird abends und sonntags geringfügig ausgebaut zur Gewährleistung des 15-Minuten-Takts in der ganzen Nebenverkehrszeit (NVZ). Diesen Schritt erachtet die Gemeinde als erfreulich.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Bottmingen	Übernahme der Buslinie 59 durch Kanton	Obwohl die Gemeinde Bottmingen bereits im Rahmen der Vernehmlassung zum 9. GLA im August 2020 den Antrag auf Übernahme der Buslinie 59 durch den Kanton gestellt hat - basierend auf der klaren Erfüllung der Wirtschaftlichkeitskriterien im Angebotsdekret - bedauern wir, dass dieser für uns zentrale Punkt im 10. GLA keine Berücksichtigung gefunden hat. Im Vernehmlassungsbericht des 9. GLA vom 2. Februar 2021 wird auf Seite 11 darauf hingewiesen, dass Wünsche bezüglich der Übernahme im Zuge des Angebotsdekrets im 10. GLA berücksichtigt werden sollen. Zudem bestätigte Herr D. Wyler, Verkehrsplaner des Kantons Basel-Landschaft, am 15.10.2020 gegenüber der Gemeinde schriftlich, dass eine Überprüfung des Angebots für den 10. GLA vorgesehen sei. In diesem Zusammenhang legen wir dieser Stellungnahme erneut einen entsprechenden Antrag zur Übernahme der Linie 59 durch den Kanton bei. Gleichzeitig wird dem	nicht berücksichtigt	Der Antrag der Gemeinen Bottmingen und Oberwil wurde geprüft. Die Gemeinden Oberwil und Bottmingen stellten in ihrem Antrag die Bedingung, dass die Linie nicht angepasst werden darf. Gemäss § 11 Angebotsdekret können Linien ohne Überprüfung nur dann übernommen werden, wenn ein Kostendeckungsgrad von 30 % erreicht wird. Liegt dieser darunter, so muss das Angebot überprüft werden. Die BUD hat bei der BLT eine Offerte eingeholt. Der Kostendeckungsgrad von 30 % kann dabei nicht erreicht werden. Aus diesem Grund kann der Kanton die Linie in der bestehenden Form nicht in den 10. GLA aufnehmen.	Begründung für Nicht-Übernahme wurde im GLA ergänzt.

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
			Kanton beantragt, die heute festgelegte Linienführung beizubehalten sowie die bestehenden Haltestellen weiter zu bedienen. Der 10. GLA im Bereich des öffentlichen Verkehrs wird nur unter zwingender Berücksichtigung der genannten Beschlüsse gutgeheissen			
Gemeinde	Bretzwil	Zustimmung	Ausdrücklich begrüsst wird das neue Buskonzept Laufental-Dorneckberg und damit verbunden die Stärkung der Linie 111. Dies insbesondere auch bezogen auf die vorgesehenen Änderungen im Bereich des Nachtbusangebots.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Bretzwil	Linie 74 über das Jahr 2026 hinaus in der aktuellen Form weiterführen		nicht berücksichtigt	Die Linie erreicht die gesetzlichen Voraussetzungen hierfür nicht. Die Aufhebung ist daher von Gesetzes wegen zwingend.	Kapitel wurde mit entsprechender Begründung ergänzt.
Gemeinde	Bretzwil	Linie 74 künftig als reiner Schulbus führen	Aufgrund des geringen Kostendeckungsgrads kann sich der Gemeinderat abhängig von der Ausgestaltung und des Angebots aber durchaus vorstellen, dass die Linie 74 zukünftig als reiner Schulbus geführt wird.	wird berücksichtigt	-	Linie 74 wird zur Aufhebung resp. zum Ersatz durch Schulbus vorgeschlagen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt.
Gemeinde	Bretzwil	Vorgängig klären, ob Schulbus von Dritten mitbenützt werden kann	Im Rahmen einer allfälligen Umstellung auf einen reinen Schulbus wäre vorgängig noch die Frage zu klären, ob einzelne Dritte diesen Schulbus ebenfalls mitbenützen könnten. Dies um insbesondere für die Seniorinnen und Senioren die Fahrt nach Reigoldswil sicherstellen zu können	Kenntnisnahme	Die neue Trägerschaft wird entscheiden/klären müssen, ob die Fahrten von dritten mitbenützt werden dürfen. Nach Einschätzung der Abteilung öV wird dies aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen (Transportbeförderungsregal) nicht möglich sein.	-
Gemeinde	Bretzwil	Finanziellen Beitrag seitens des Kantons an einen kommunalen Fahrdienst in der Höhe von Fr. 500.-- pro Jahr	Sollte dies nicht der Fall sein, wäre der Gemeinderat für einen finanziellen Beitrag seitens des Kantons an einen kommunalen Fahrdienst in der Höhe von Fr. 500.-- pro Jahr sehr dankbar.	wird berücksichtigt	Für die Laufzeit von 3 Jahren (2026 - 2028) wird der Gemeinde ein Fahrdienst gewährt. Die Gemeinde kann der Abteilung ÖV der BUD eine Offerte unterbreiten und eine einmalige Leistungsvereinbarung über 1'500 Franken abschliessen. Diese Vereinbarung läuft ausserhalb des GLA-Prozesses.	Im GLA nicht erwähnt. Vereinbarung läuft ausserhalb des 10. GLA.
Gemeinde	Bretzwil	Reibungslosen Übergang zu einem Schulbus	Um einen reibungslosen Übergang zu einem Schulbus gewährleisten zu können, ist eine Umsetzung auf das Ende des Schuljahres 2025/2026, das heisst, per den 1. August 2026 vorzusehen.	wird berücksichtigt	Der genaue Zeitpunkt wird zusammen mit der Sekundarschule festgelegt.	Wird nicht im GLA erwähnt. Vereinbarung läuft ausserhalb des 10. GLA.
Gemeinde	Brislach	Zustimmung	Stimmen der Stellungnahme des Verbandes Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) zu	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Bubendorf	Anschlussoptimierung Linien 70 und 71	Die Buslinien 70 und 71 sind zwingend im Viertelstunden Takt zu betreiben und deren Anschluss an die übergeordneten Verkehrsträger zu optimieren. Den Pendlern aus dem süddeutschen und französischen Raum soll somit eine schnelle Anschlussmöglichkeit geboten werden als Alternative zum Auto	wird berücksichtigt	Die Anschlüsse der Linien 70 und 71 sind auf die Relation Bubendorf - Basel ausgerichtet. Dem Anliegen wird folglich bereits heute entsprochen.	unverändert
Gemeinde	Bubendorf	Funktionierende Schnellzug- und S-Bahn-Verbindung, auch zu Rand- und Nebenverkehrszeiten	Eine gut funktionierende Schnellzug- und S-Bahn-Verbindung, auch zu Rand- und Nebenverkehrszeiten, ist ebenfalls im Interesse der Gemeinde Bubendorf.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Dittingen	Zustimmung	Stimmen der Stellungnahme des Verbandes Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) zu	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Dittingen	Zustimmung	Die Linie 114 Bärschwil–Laufen wird via Dittingen und Blauen bis Zwingen verlängert. Dadurch entstehen neu umsteigefreie Verbindungen	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Dittingen	Zustimmung	Die Linie 119 verkehrt neu auf dem Abschnitt Laufen–Nenzlingen–Grellingen. Die Bedienung von Dittingen, Blauen und des Bahnhofs Zwingen wird neu mit der Linie 114 sichergestellt.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Duggingen	Feststellung	Wir anerkennen durchaus die Notwendigkeit einer ökonomischen Betrachtung, im Besonderen des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im öffentlichen Verkehr (ÖV). Gerade die finanzielle Unterstützung des ÖV mittels Steuergelder bedingt jedoch eine Berücksichtigung der politisch angestrebten stärkeren Nutzung der bestehenden Angebote und den Verzicht auf Individualverkehr.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Duggingen	Keine Streichung der Buslinie 116	Die Streichung der Buslinie 116, die für nicht im Haupt-Siedlungsgebiet wohnhafte Einwohner von Duggingen – und von Seewen – einzige öffentliche Verkehrsverbindung, steht dazu in einem klaren Widerspruch. Diese ersatzlose Streichung können wir im Gesamtkontext der ÖV Förderung nicht nachvollziehen, zumal auf Seite 15 des Bus-Konzepts, zu welchem wir im vergangenen Jahr ebenfalls Stellung genommen haben, darauf hingewiesen wird, dass ein Kleinbus für diese Verbindung ausreichend wäre. Für die Gemeinde Duggingen bedeutet die vorgesehene Aufhebung der Linie 116 einmal mehr eine grundsätzliche Vernachlässigung und Benachteiligung bei der Planung des ÖV.	nicht berücksichtigt	Die Aufhebung der Linie 116 ist Teil vom Gesamtkonzept. Die Leistungsmasse wird auf die Relation Seewen - Hochwald - Dornach verschoben. Hier ist zu erwarten ist, dass ein grösserer Kundennutzen profitiert. Die Linie 116 weist zudem einen KDG von nur gerade 20 % auf und musste entsprechen überprüft werden.	unverändert
Gemeinde	Duggingen	Viertelstundentakt für die Strecke Basel-Laufen verbindliche Zusagen	Wir haben uns beim gesamten Planungsprozess und auch bei der aktuellen Umsetzung des Doppelspurausbau der SBB im Rahmen unserer Möglichkeiten für das Projekt eingesetzt. Dies aufgrund der wiederholten Versicherung von Seiten der SBB und Ihrer Direktion, dass der Fahr Plan für das Laufental verdichtet wird. Wir haben unsere Unterstützung auch nicht eingestellt, als klar wurde, dass die Gemeinde Duggingen aufgrund übergeordneter Prioritäten und technischen Umständen nicht von der Verdichtung profitieren wird. Nun erfahren wir, dass im 10. Generellen Leistungsauftrag kein Viertelstundentakt für die Strecke Basel-Laufen aufgeführt ist und auch für die Zeit danach noch keine verbindlichen Zusagen zu erwarten sind. Für uns ist die Art und Weise der Kommunikation äusserst enttäuschend. Die Haltung der SBB, die offensichtlich kein Entgegenkommen zeigt, stösst uns vor den Kopf. Dass die zuständige kantonale Direktion sich nicht entschiedener einsetzt, können wir nicht nachvollziehen, zumal dieselbe Direktion letztlich dafür zuständig ist, dass die der SBB zukommenden kantonalen Mittel im Interesse aller Einwohner eingesetzt werden.	nicht Gegenstand des GLA	Der 15'-Takt zwischen Aesch und Laufen entspricht aktuell nicht dem Zielkonzept von Tirreno.	unverändert
Gemeinde	Duggingen	Busangebot ab Bahnhof Duggingen nach Aesch	Sobald wie möglich, jedoch spätestens ab Inbetriebnahme der Doppelspur der SBB, wird als Kompensation zum 30-Minuten-Takt jeweils zwischen den 30-Minuten-Kursen der S-Bahn S3 ein Busangebot ab Bahnhof Duggingen nach Aesch eingerichtet. Dieses soll auf die Kurse der S3 nach Basel abgestimmt werden. Eine Weiterführung des Busangebots nach Aesch Zentrum (Tramschlaufe) ist wünschenswert.	nicht berücksichtigt	Es benötigt keine Kompensation, weil für Duggingen kein Angebot wegfällt.	unverändert
Gemeinde	Füllinsdorf	Zustimmung	Wir begrüssen im Allgemeinen den Entwurf zum 10. GLA im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Die gemachten Änderungen werden wohlwollend zur Kenntnis genommen werden.	Kenntnisnahme	-	-

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Gemeinde	Füllinsdorf	Zustimmung	Der neu zur Einführung gelangende 15'-Takt der Buslinie 78 und der Buslinie (75/76) auch im oberen Dorfteil über den neuen Wendepunkt an der Giebenacherstrasse begrüßen wir sehr.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Füllinsdorf	Zustimmung	Auch dem Wunsch unserer Bevölkerung nach einer umsteigefreien Busverbindung nach Liestal wird mit dem 10. GLA entsprochen. Dass die Busverbindung nach Liestal vorerst nur in den HVZ im 15'-Takt und sonst im 30'-Takt angeboten wird, sehen wir nicht als gravierenden Nachteil an.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Füllinsdorf	Erweiterung der Erschliessung von Füllinsdorf am Sonntagabend nach 20:20 Uhr	Es besteht das Bedürfnis der Bevölkerung von Füllinsdorf, dass die Busverbindungen am Sonntagabend bis um 21:50 Uhr weitergeführt werden. Wir bitten im Rahmen des 10. GLA, dass diese Fahrplanerweiterung für den Sonntagabend geprüft wird.	wird berücksichtigt	Eine leichte Ausdehnung der Betriebszeiten zur Sicherstellung der Anbindung von Füllinsdorf auch am Sonntagabend ist im Konzept vorgesehen (RVZ = 30'-Takt)	unverändert
Gemeinde	Füllinsdorf	Direkte Verbindung Raum Flachsacker Ebene nach Niederschönthal	Die Buslinie 80 hat an Attraktivität für unsere Gemeinde verloren, da diese seit den letzten Umstellungen (9. GLA) nicht mehr zentral Füllinsdorf anfährt (weder Bahnhof Frenkendorf noch Niederschönthal), sondern nur noch auf der Rheinstrasse verkehrt. Somit können Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere Flachsacker und Ebene nicht mehr mit dem 80'er Bus zum Einkaufen ins Einkaufszentrum Schönthal (Haltestelle Niederschönthal) fahren. Die Einwohnerinnen und Einwohner dieser Quartiere fühlen sich seit der Umstellung der Linie 80 durch den ÖV-Betrieb vernachlässigt	Kenntnisnahme	Es ist keine Massnahme vorgesehen im 10. GLA	unverändert
Gemeinde	Füllinsdorf	Anpassung und Koordination der Umsteigemöglichkeiten im Niederschönthal	Unserer Bevölkerung ist der Anschluss der Linie 75/76 auf die Linie 78 an der Haltestelle Niederschönthal wichtig. Grundsätzlich ist im aktuellen Fahrplan der Anschluss (mit meistens 2 Min.) gegeben. Bereits bei kleinsten Verspätungen wartet allerdings der Bus 78 die Ankunft der Busse der Linien 75/76 nicht ab. Eine Anpassung und Koordination der Umsteigemöglichkeiten im Niederschönthal sollte mit dem neuen Fahrplan (2025/2026) geprüft werden.	Kenntnisnahme	Die Abstimmung erfolgt im Rahmen des Fahrplanverfahrens und ist nicht Gegenstand des GLA. Die Abfahrtszeiten der Linien 76 und 78 sind durch die Anschlüsse an den Bahnhöfen Frenkendorf und Liestal bestimmt und können nicht beliebig angepasst werden.	unverändert
Gemeinde	Füllinsdorf	Zustimmung	Die vorgesehenen Veränderungen sind für Füllinsdorf grundsätzlich vorteilhaft. Insbesondere der durchgängige 15-Min.-Takt der S-Bahn und der Anschluss über die Buslinie (75/76) an den oberen Dorfteil bedeutet für unsere Gemeinde einen deutlichen Fortschritt in Bezug auf die Verbindungen nach Liestal und Basel.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Gelterkinden	Der Bus muss unbedingt via Bahnhof Gelterkinden fahren und nicht über die Haltestelle Gelterkinden Rohrbachweg.		wird berücksichtigt	Dies ist im Konzept so vorgesehen.	Die Aufhebung der Haltestelle wird in Kapitel 4.16 aufgenommen.
Gemeinde	Gelterkinden	Die SBB und der Kanton sollen umsetzen, dass die S33 in den HVZ bis Gelterkinden fährt.		nicht berücksichtigt	Die Umlaufzeit der S33 und die Trassenverfügbarkeit lassen diese Verlängerung nicht zu. Zudem entspricht die Taktverdichtung nicht dem Zielkonzept von Trireno.	unverändert
Gemeinde	Gelterkinden	Die SBB und der Kanton sollen umsetzen, dass die S2 in den HVZ bis Gelterkinden fährt.		nicht berücksichtigt	Die S2 wird erst im 11. GLA eingeführt. Sie ist nicht Gegenstand des 10. GLA. Zudem ist im Zielkonzept von Trireno zwischen Liestal und Gelterkinden kein 15'-Takt bei der S-Bahn vorgesehen.	-
Gemeinde	Giebenach	Angebot auf Linie 72 beibehalten	Die Einführung der Linie 72, welche anlässlich des 9. GLA optimiert wurde, und den Abschnitt Lupsingen-Liestal-Arisdorf-Kaiseraugst-Augst bedient und ganztags im 30'-Takt verkehrt, anstatt nur in der HVZ, wird sehr geschätzt. Es bestehen in Kaiseraugst direkte Anschlüsse an die S1, wodurch sich die Fahrzeit Basel-Arisdorf gegenüber vorher um rund 10 Minuten verkürzt. Dieses Angebot muss unbedingt beibehalten werden.	wird berücksichtigt	Das Angebot besteht weiterhin	unverändert
Gemeinde	Giebenach	Prüfung eines zusätzlichen Kurses am Morgen und Mittag	Der 30'-Takt und somit der Anschluss an die S1 in Kaiseraugst wird überaus geschätzt und regen genutzt. Ein zusätzlicher Kurs am Morgen und am Mittag für die Schüler/innen, wäre ideal.	nicht berücksichtigt	Eine Verdichtung des Angebots ist aufgrund der Nachfrage aktuell nicht zwingend. Es sind keine Massnahmen vorgesehen	unverändert
Gemeinde	Giebenach	Ausbau Linie 99: Magden-Olsberg-Giebenach-Füllinsdorf-Frenkendorf Bahnhof	In früheren Fahrplanvernehmlassungen haben wir immer wieder um den Ausbau der Linie 99 ersucht. Die Gemeinde Olsberg ist ebenfalls nach wie vor sehr interessiert an dieser Verbindung (Magden-Olsberg-Giebenach-Füllinsdorf-Frenkendorf Bahnhof). Die Strecke erlangt dadurch eine deutliche Aufwertung. Um die effektive Auslastung zu prüfen, könnte auch erstmal mit einem befristeten Versuch gestartet werden. Sollte dies bereits ab 2025 möglich sein, wäre dies natürlich perfekt. Seit August 2015 steht eine weitere Haltestelle "Oberdorf" in Giebenach zur Verfügung. Wir bitten Sie, die vorgeschlagene Variante mit einem zusätzlichen Halt in Oberdorf von Giebenach zu prüfen.	nicht Gegenstand des GLA	Die Linie 99 wird heute zu 100 % vom Kanton Aargau bestellt ohne Beteiligung BL. Eine Verlängerung nach Frenkendorf würde das Angebot massgeblich verändern. Aktuell ist ein Prüfauftrag bei PostAuto hängig für die Beurteilung der Machbarkeit und Zweckmässigkeit. Sofern die Umsetzbarkeit möglich und zweckmässig ist, kann das Angebot als Probebetrieb getestet werden. Die Abklärungen laufen ausserhalb des GLA-Prozesses und sind im GLA entsprechend nicht berücksichtigt.	unverändert
Gemeinde	Giebenach	Schliesst sich der Stellungnahme des VBLG an		Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Grellingen	Viertelstunden-Takt Bahnlinie S3	Der Gemeinderat Grellingen fordert, dass unmittelbar nach der Fertigstellung des Doppelspurausbau die Bahnlinie S3 auf einen Viertelstunden-Takt umgestellt wird.	nicht berücksichtigt	Diese Angebot ist im Zielkonzept nicht vorgesehen.	unverändert
Gemeinde	Grellingen	Ausweitung und Vorverlegung Viertelstunden-Takt	Der im Berichtsentwurf erwähnte Viertelstunden-Takt bis Aesch, im 2029, ist grundsätzlich bis auf Laufen auszuweiten und auf das Jahr 2026 vorzulegen.	nicht berücksichtigt	Diese Angebot ist im Zielkonzept von Trireno aktuell nicht vorgesehen.	unverändert
Gemeinde	Hemmiken	Es wird verlangt, dass 1 bis 2 Kurse von Montag bis Sonntag und Freitag/Samstag auch 1 bis 2 spätere Kurse Hemmiken bedienen.	Mit dem vorgesehenen Leistungsauftrag ÖV-Programm 2026-2028 wird Hemmiken ab dem Jahr 2026 (Montag bis Freitag) nur noch mit zwei Kursen (19.09 Uhr, Linie 101 Wegenstetten und 20.09 Uhr, Linie 101 Wegenstetten) am Abend bedient. Dies bedeutet nicht nur eine massive Kürzung der Dienstleistung, sondern eine komplette Streichung des Angebots.	nicht berücksichtigt	Die Auslastung der vier bestehenden Verbindungen nach 20 Uhr weisen heute eine Nachfrage von insgesamt durchschnittlich einer Person auf, die in Hemmiken aussteigt. Die Beibehaltung des Angebots nach 21 Uhr kann aufgrund der bestehenden Nachfrage nicht gerechtfertigt werden.	unverändert
Gemeinde	Hemmiken	Verlängerung der Fahrstrecke der Linie 102 via Hemmiken in den Abendstunden	Ein Umweg der Linie 102 auf Verlangen kann um diese Tageszeit sicher verlangt werden von den Fahrgästen. Diese minimale Verlängerung der Fahrstrecke würde sicher nicht zu enormen Mehrkosten führen. Die Gemeinde bemüht sich für neue Einwohner attraktiv zu sein, dazu gehört auch ein einigermaßen regelmässiges ÖV-Angebot nach 20.00 Uhr. Das vorgesehene ist kein Angebot, das dem Bedürfnis einer Gemeinde entspricht und damit mit Sicherheit keine Kundenzufriedenheit auslöst. Ob damit der gesetzliche Auftrag noch erfüllt ist, wird von uns bezweifelt.	nicht berücksichtigt	Die Auslastung der vier bestehenden Verbindungen nach 20 Uhr weisen heute eine Nachfrage von insgesamt durchschnittlich einer Person auf, die in Hemmiken aussteigt. Demgegenüber müssten durchschnittlich 26 Personen weiterhin eine Umwegfahrt von 7 Minuten in Kauf nehmen. Die Beibehaltung des Angebots nach 21 Uhr für Hemmiken kann aufgrund der bestehenden Nachfrage nicht gerechtfertigt werden.	unverändert
Gemeinde	Hölstein	Zustimmung	Der Gemeinderat begrüsst den Ausbau auf einen 15-Minuten-Takt der Strecke Liestal – Basel und den Halt in Gelterkinden des IR 37. Der Gemeinderat setzt gute Anschlüsse für eine Weiterfahrt mit der Waldenburgerbahn voraus. Weiter unterstützt der Gemeinderat die Stellungnahme der Stadt Liestal vom 27. August 2024.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Hölstein	Optimierung Buslinie 92 + 93	Lösungsansatz 1: Optimierter Linienbetrieb (Lampenberg-Ramlinsburg resp. Bennwil-Oberdorf-Liedertwil) Lösungsansatz 2: On-Demand-Angebot (Rufbusangebot)	wird berücksichtigt	Bei den Linien 92 und 93 ist vorgesehen, ein On-Demand-Angebot einzuführen. Dabei werden die stärkst nachgefragten Verbindungen weiterhin nach Fahrplan verkehren.	Kapitel wurde ergänzt

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
			Beide Lösungsansätze bringen Ihre Vor- und Nachteile mit sich. Der Gemeinderat unterstützt im Sinne einer optimalen Ressourcennutzung eine Mischform der beiden Lösungen. Während den Hauptpendlerzeiten sollen mit einem optimierten Linienbetrieb die Fahrgäste bedient werden. In den Zwischenzeiten und an den Wochenenden unterstützt der Gemeinderat das On-Demand-Angebot.			
Gemeinde	Itingen	Zustimmung	Gerne nehmen wir zur Kenntnis, dass die S33 während den Hauptverkehrszeiten 3-mal bis nach Sissach verlängert wird und dabei auch in Itingen hält.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Itingen	Zustimmung	Unsere Gemeinde schätzt es, dass der Regierungsrat nun gemeinsam mit der SBB nach Lösungen gesucht hat und so Itingen und Sissach auch ab 2026 in den Hauptverkehrszeiten über Zusatzangebote verfügen wird.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Itingen	Erhöhung der Anzahl der Verlängerten S33	Wir gehen davon aus, dass wenn das Angebot wie erwartet Anklang findet und genutzt wird, die Anzahl der verlängerten S33 erhöht wird.	nicht berücksichtigt	Im Zielkonzept von Trireno ist aktuell kein 15'-Takt zwischen Liestal und Gelterkinden vorgesehen.	unverändert
Gemeinde	Itingen	Sicherung des Angebotes bei einer allfälligen Trassenachfrage durch den Güterverkehr	Wir bitten den Regierungsrat, alles daran zu setzen, dass dieses Angebot auch bei einer allfälligen Trassenachfrage durch den Güterverkehr aufrechterhalten werden kann. Wir nehmen mit Besorgnis zur Kenntnis, dass dieses Angebot nicht im sogenannten Netznutzungsplan gesichert ist und mehrere Trassen des Güterverkehrs tangieren.	nicht berücksichtigt	Die Sicherung der Trasse ist im Langfrist-Horizont nicht vorgesehen.	unverändert
Gemeinde	Känerkinden	Zustimmung	Wir begrüßen es sehr, dass bei der S9 keine Massnahmen (Abbau) vorgesehen sind. Dies ist vor allem für die Erschliessung der Gemeinde Läuelfingen sehr wichtig. Ebenfalls wichtig für das Homburgertal ist der direkte Zugang zu Olten.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Känerkinden	Zustimmung	Linie 108: Die Ausdehnung des 60-Minuten Takt auf die ganze RVZ ist ein weiterer wichtiger Schritt für die Stabilität und die Nutzung des ÖV im Homburgertal. Insbesondere die abendlichen Verbindungen und die Erweiterungen an Wochenenden werden einen weiteren Anstieg der Zahlen unterstützen. Wir freuen uns sehr diesen Ausbauschritt gemeinsam zu definieren und anzugehen.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Känerkinden	Zustimmung	Die gesamtheitliche Betrachtung der Linien 109, 110 zusammen mit der Linie 108 ist sehr sinnvoll. Beide Linien (109 und 110) sind für den Transport der Schüler und die Zuführung von Reisenden auf die S9 wichtig.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Känerkinden	Zustimmung	Die Optimierung des Ortsbus Sissach und dadurch das deutlich bessere Angebot für Thürnen begrüßen wir sehr. Thürnen als grösste Gemeinde des Homburgertals benötigt diese Verbindungen dringend.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Lampenberg	Zustimmung	Der Gemeinderat spricht sich für die Umsetzung eines On-Demand-Angebots, namentlich des geplanten Pilotprojekts am Wochenende aus. Dies im Wissen, dass es vielleicht nicht ganz so repräsentativ ist, wie über die Arbeitswoche. Jedoch ist es für den Gemeinderat ebenfalls essentiell neue Lösungen zu prüfen. Zudem wird neben einer App, eine Hotline begrüsst.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Lampenberg	Schul- und Pendlerverbindungen sicherstellen	Der Gemeinde Lampenberg ist es wichtig festzuhalten, dass insbesondere unseren Schulkindern (und Pendlern) während der Morgen-, Mittags- und Nachmittagszeit Busse (abonniert oder weiterhin als Linienangebot) zur Verfügung stehen.	wird berücksichtigt	Im Rahmen des On-Demand-Angebots werden die wichtigsten Schul- und Pendlerverbindungen im Fahrplan bestehen bleiben.	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Lampenberg	Bessere Abstimmung der bestehenden Kurse auf die weiterführenden Verbindungen der WB	Gerne erlauben wir uns die Anregung, dass die bestehenden Kurse besser auf die weiterführenden Verbindungen der WB abzustimmen sind.	nicht Gegenstand des GLA	Der Fahrplan ist nicht Gegenstand des GLA. Eine Optimierung kann im Rahmen des Fahrplanverfahrens geprüft werden.	unverändert
Gemeinde	Langenbruck	Halbstundentakt am Wochenende	Wir möchten Sie auf die ungenügende Anbindung des öffentlichen Verkehrs in Langenbruck an den Wochenenden hinweisen. Der aktuelle Stundentakt führt zu langen Wartezeiten, insbesondere für die zahlreichen Touristen, die Langenbruck am Wochenende besuchen.	nicht berücksichtigt	Aufgrund der Nachfrage besteht aktuell kein Bedarf für eine Taktverdichtung.	unverändert
Gemeinde	Lausen	Zustimmung	Der Gemeinderat akzeptiert die Aufhebung der Buslinie 93 auf dem Gemeindegebiet von Lausen.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Lausen	Befriedigende Lösung zur Anbindung nach Lausen.	Der Gemeinderat verlangt für die Gemeinde Ramlinsburg, eine befriedigende Lösung zur Anbindung nach Lausen.	wird berücksichtigt	Das On-Demand-Angebot wird alle bestehenden Haltestellen der Linie 93 bedienen	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Lauwil	Nachtbusse Nr. 70 von Liestal am Wochenende zusätzlich über Lauwil	Die Nachtbusse Nr. 70 von Liestal am Wochenende zusätzlich über Lauwil fahren lassen	nicht berücksichtigt	Ein Nachtangebot ist für Lauwil nicht vorgesehen.	unverändert
Gemeinde	Lauwil	Bus Nr. 70 soll Schlaufe über Lauwil nach Liestal machen	Bus Nr. 70 Liestal ab 22.30 h, Reigoldswil an 22.54 h (der anschliessend über Titterten Arboldswil zurück nach Liestal fährt) noch die Schlaufe über Lauwil machen könnte.	nicht berücksichtigt	Ein Angebot in der RVZ ist für Lauwil nicht vorgesehen	unverändert
Gemeinde	Lauwil	Schliesst sich den Stellungnahmen von Bretzwil und Reigoldswil an	Der Gemeinderat Lauwil schliesst sich den Bretzwiler und Reigoldswiler Kolleginnen und Kollegen an und bitte Sie um Klärung, ob einzelne Dritte diesen Schulbus ebenfalls nutzen können. Es handelt sich dabei um ältere Personen, die in Bretzwil Verwandte oder Bekannte haben oder Anlässe der Kirchengemeinde Bretzwil/Lauwil unter der Woche besuchen.	wird berücksichtigt	Wird in der Detailumsetzung direkt geklärt werden. Forderung ist jedoch nicht GLA-relevant	unverändert
Gemeinde	Liestal	Durchgehender Viertelstundentakt auf allen regionalen Buslinien am Bahnhof Liestal	Konkret handelt es sich in der Vorlage um den Verzicht auf das Angebot der S33 in der Randverkehrszeit (RVZ) und den Verzicht auf die Einführung des Viertelstundentakts in der Nebenverkehrszeit (NVZ) auf den Linien 76 und 78. Auch der Viertelstundentakt auf den Linien 70 und 72 wird nicht konsequent in der NVZ umgesetzt. insbesondere auf dem Ast der Linie 72 nach Arisdorf, der einen grossen Teil des Siedlungsgebietes von Liestal bedient, ist sogar in der Hauptverkehrszeit (HVZ) lediglich ein Halbstundentakt vorgesehen. Schon heute führen die unzureichenden Verbindungen auf diesem Ast der Linie 72 regelmässig zu Anfragen und Beschwerden beim Liestaler Stadtrat, da sie schlecht auf die Anschlusszüge abgestimmt sind. Angesichts des Angebotsausbaus der S3/S33 und der damit verbundenen Attraktivitätssteigerung ist die Argumentation für uns unverständlich, welche lediglich auf einer Auslastung der vergangenen Jahre basiert. Zumal die betroffenen Linien bereits heute gut ausgelastet sind und einen hohen Kostendeckungsgrad aufweisen. Hier müsste analog wie für Ortsbuslinien, zumindest für eine Pilotphase über die kommenden vier Jahre der GLA Periode der Schwung genutzt werden und ein durchgehender Viertelstundentakt auf allen regionalen Buslinien am Bahnhof Liestal an geboten werden.	nicht berücksichtigt	Die Achsen ins Oristal, ins vordere Ergolzthal, ins Fünflibertal, ins Waldenburchertal werden mit dem 10. GLA ganztägig über vier Verbindungen pro Stunde verfügen. Eine weitere Verdichtung der Angebote ins Violental sowie ins hintere Fünflibertal sind aufgrund der Kosten-Nutzen-Überlegung nicht angezeigt.	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Gemeinde	Liestal	Halbstundentakt in der HVZ, NVZ und RVZ für die S33	Wir stellen fest, dass die S33 in den Tabellen ab Seite 49 nicht aufgeführt ist. Unsere Forderung hier: Halbstundentakt in der HVZ, NVZ und RVZ	nicht berücksichtigt	In der Tabelle im Anhang wird das bestehende Angebot aufgeführt. Die Änderungen sind im Kapitel 4 ersichtlich.	unverändert
Gemeinde	Liestal	Zustimmung	Taktergänzung der Linie 70 in der RVZ zu einem Halbstundentakt bis Betriebsschluss wird begrüsst	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Liestal	Exakter Viertelstundentakt im Oristal	Linie 111: Alternierendes Angebot mit der Linie 73, sodass im Oristal ein Viertelstundentakt entsteht (analog zu den Linien 80 und 81). Das Oristal ist ein wichtiges Arbeits- und Wohngebiet der Stadt Liestal und hat mit dem Zeughaus auch eine wichtige öffentliche Einrichtung des Kantons.	nicht berücksichtigt	Die Linien 77 und 111 sind durch die Anschlüsse in Dornach und Laufen, sowie in Breitenbach, Nunningen und Seewen überbestimmt. Deshalb kann im Oristal nicht zu jeder Zeit eine optimale Überlagerung der beiden Linien zu einem 15'-Takt angeboten werden.	-
Gemeinde	Liestal	Zweiter Fernverkehrshalt des Berner Schnellzugs in Liestal	Ausserdem bitten wir Sie, bei der SBB und dem BAV noch einmal mit Nachdruck den zweiten Fernverkehrshalt des Berner Schnellzugs in Liestal einzufordern. Es ist für die Region nach wie vor unverständlich, warum dies trotz den grossen und für die Region mühsamen Ausbauten zum Vierspurausbau nicht möglich sein soll.	nicht Gegenstand des GLA	Der Fernverkehr wird nicht vom Kanton bestellt. Er kann mit dem GLA keinen Einfluss auf die Fernverkehrspolitik der SBB.	unverändert
Gemeinde	Lupsingen	Durchgehender Viertelstundentakt in der HVZ und NVZ für die Linie 72	Die Gemeinde Lupsingen teilt die Besorgnis über die Zukunft der regionalen Busverbindungen, insbesondere der Linie 72. Die geplante Taktung in der Hauptverkehrszeit (HVZ) mit einem Halbstundentakt ist für unsere Einwohner in Lupsingen sowie die angrenzenden Gemeinden Seltisberg nicht ausreichend. Diese Linie bedient ein wichtiges Siedlungsgebiet und stellt eine zentrale Verbindung dar.	nicht berücksichtigt	Ein Ausbau des Angebots ist aus Kapazitätssicht nicht erforderlich und entsprechend zurzeit nicht vorgesehen.	unverändert
Gemeinde	Münchenstein	Zustimmung	Der Gemeinderat stimmt dem vorliegenden Entwurf zum 10. GLA Leistungsauftrag unter Vorbehalt der Ergänzenden Massnahmen zu.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Münchenstein	Zustimmung	Der Aufhebung der Ortsbuslinie 58 und der Integration als Linienbus mit Verbindung nach Reinach Dorf wird zugestimmt.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Münchenstein	Routenführung inkl. Lage Haltestellen der Linie 58 mit Gemeinde anschauen	Die Routenführung inkl. genaue Lage der Haltestellen der neuen 58er Linie müssen im Detail mit der Gemeinde abgesprochen werden.	wird berücksichtigt	Eine Testfahrt hat im Juli 2024 stattgefunden. Die Lage der Haltestellen wurde bereits festgelegt. Die Umsetzungsplanung erfolgt im Verlauf des Jahres 2025. Die Gemeinde wird in den Prozess einbezogen werden. Im GLA selbst sind hierfür jedoch keine Änderungen erforderlich.	unverändert
Gemeinde	Münchenstein	Verbesserung der Umsteigesituation zwischen 37er und 58er Bus	Die Umsteigesituation (Umsteigezeit max. 5 min.) zwischen 37er und 58er Bus muss koordiniert bzw. nachgewiesen werden. Der Haltepunkt der beiden Buslinien muss direkt beim Bahnhofgebäude liegen.	nicht berücksichtigt	Dieses Anliegen kann leider nicht berücksichtigt werden ohne dass sich dadurch die S-Bahn-Anschlüsse deutlich verschlechtern würden. Die Buslinie 58 kann in Richtung Norden nicht via Bahnhofstrasse verkehren, da es in diese Richtung keine Kante gibt. Die Umwegfahrt wäre länger als der Fussweg. Deshalb wird am erarbeiteten Konzept festgehalten	unverändert
Gemeinde	Münchenstein	Bedienung der Haltestelle Birshofklinik	Die Bedienung der Haltestelle Birshofklinik mit der Buslinie 37 muss zumindest in Nord-Süd-Richtung, berücksichtigt werden; die Variante der Buslinie 37 bis Bergweg soll geprüft werden.	nicht berücksichtigt	Die Haltestelle könnte von der Linie 37 nur in eine Richtung bedient werden, da auf der anderen Strassenseite kein Trottoir und keine Quermöglichkeit über die Strasse vorhanden sind. Die bestehende Haltestelle Limmeren der Linie 37 ist in rund 3 Minuten Fussweg erreichbar. Sollte die Strasse angepasst werden, so kann geprüft werden, ob die Lage der Haltestelle optimiert werden kann.	unverändert
Gemeinde	Muttenz	Zustimmung	Die Einführung des Viertelstundentaktes der S-Bahnlinie Basel- Liestal wird begrüsst.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Muttenz	Zustimmung	Die Verdichtung des Taktes und Erhöhung der Kapazität zwischen St. Jakob und Muttenz durch den Ersatz der Buslinie 47 mit der Buslinie 36 wird begrüsst.	Kenntnisnahme	Die 2. Etappe wurde zurückgestellt und kann daher im 10. GLA noch nicht umgesetzt werden.	2. Etappe gestrichen
Gemeinde	Muttenz	Zustimmung	Die Einführung des Ganztagesbetriebs bei der Buslinie 46 wird begrüsst.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Muttenz	Geänderten Linienführung der Buslinie 46	Wie bereits im 9. GLA wird die Prüfung einer geänderten Linienführung der Buslinie 46 beantragt. Diese soll ab Badischer Bahnhof via Tinguely Museum (Hoffmann-La Roche) - Breite - Birsfelden Schulstrasse - Redingbrücke (neu zu schaffende Bushaltestelle in der Birseckstrasse) - Freulerstrasse (neu zu schaffende Bushaltestelle in der Birseckstrasse) - Pantheon - Fachhochschule zum Bahnhof Muttenz führen. Alternativ zu dieser vorgeschlagenen Linienführung durch die Birseckstrasse kann auch eine Linienführung direkt durch das Freulerquartier geprüft werden. Die geänderte Linienführung wird dadurch begründet, dass die Gemeinde Birsfelden und die Quartiere Freuler bzw. Hagnau damit besser erschlossen würden und eine direkte Verbindung zum Badischen Bahnhof respektive Bahnhof Muttenz und den (Hoch-)Schulen in Muttenz erhalten. Mit der geänderten Linienführung würde auch eine Entflechtung der parallel geführten Buslinien in der Lehenmatt erfolgen, dass verkehrsentlastende Gebiet entlastet und die Fahrplanstabilität erhöht werden.	nicht berücksichtigt	Es besteht aus Sicht BL und BS keine Notwendigkeit die Führung der Linie 46 anzupassen. Die Tramlinie 3 weist aufgrund der grösseren Fahrzeuge noch über Kapazitätsreserven auf, während die Buslinie 36 an die Kapazitätsgrenze stösst und eine Entlastung zwingend benötigt. Die Buslinien 36 und 46 verfügen im Lehenmattquartier zudem über eine eigene Busspur. Diese kann bei Bedarf zulasten von Parkfeldern verlängert werden. In Birsfelden gibt es weder im Bestand noch mit der neuen Ortsdurchfahrt eine Busspur noch kann diese aufgrund der Strassenbreiten eingerichtet werden. Würde die Linie via Birsfelden geführt, so ist zu erwarten, dass die Zuverlässigkeit der Buslinie auf ein unannehmbares Niveau sinken würde. Zudem wird das Konzept angepasst. Die zweite Etappe wird vorerst nicht umgesetzt. Damit entfällt auch das Argument des Überangebots.	unverändert
Gemeinde	Oberdorf	Keine Aufhebung der Linie 92 und 93	Die Linien 92 und 93 weisen einen ungenügenden Kostendeckungsgrad auf. Da die Linie 92 und 93 die Grunderschliessung für Bennwil und Liedertswil resp. Rammlinsburg und Lampenberg sicherstellen, können diese nicht ersatzlos aufgehoben werden.	wird berücksichtigt	Die Grunderschliessung bleibt bestehen.	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Oberdorf	Variante On-Demand (Ruftaxi)	Mit diesem On-Demand-Angebot könnte das Angebot mit einem publizierten Fahrbetrieb aufrechterhalten werden. Das heisst, die bisherigen stark frequentierten Kurse für Schüler/innen und Pendler würden weiter bestehen bleiben. Mit dem On-Demand-Angebot sind Anbindungen weiterer Zielgebiete denkbar. Verkehrsbetriebe im Emmental und der Region Belp wenden diese Form von ÖV-Erschliessung bereits an.	wird berücksichtigt	Dies ist so vorgesehen	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Oberdorf	Testphase vom On-Demand-Angebot auf der Linie 92 und 93 am Wochenende	Die BLT möchte zeitnahe an Wochenenden auf den Linien 92 und 93 in einer Testphase diese Form von ÖV-Erschliessung einführen.	wird berücksichtigt	Dies ist so vorgesehen	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Oberdorf	Option On-Demand-Angebot definitiv einführen und an Werktagen offen lassen	Daher sollte im 10. GLA die Option offen gelassen werden, je nach Ergebnis der Testphase, das On-Demand-Angebot definitiv und auch an Werktagen einzuführen.	nicht berücksichtigt	Der zwingende Handlungsbedarf bei den Linien 92 und 93 lässt keine Weiterführung des bestehenden Angebots zu	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Oberwil	Zustimmung	Die Gemeinde Oberwil unterstützt den Ansatz, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch verschiedene Massnahmen zu steigern. Dazu zählt insbesondere die Erhöhung der Verlässlichkeit, die gute Erreichbarkeit und einfache Zugänglichkeit, die fortschreitende Digitalisierung, die Verbesserung der Umsteigeorte und -zeiten sowie die Förderung der kombinierten Mobilität.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Oberwil	Zustimmung	Die Gemeinde Oberwil befürwortet die geplante Neuführung der Tramlinie 17 und begrüsst die damit einhergehende Attraktivitätssteigerung des gesamten Leimentals.	Kenntnisnahme	-	-

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Gemeinde	Oberwil	Zustimmung	Die Linie 60 wird abends und sonntags geringfügig ausgebaut zur Gewährleistung des 15-Minuten-Takts in der ganzen Nebenverkehrszeit (NVZ). Diesen Schritt wird als positiv bewertet.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Oberwil	Umsetzung der Variante 1 via Mühlegasse, Mühlemattstrasse und Ringstrasse für die neu geplante Buslinie 49.	Der Kanton hat der Gemeinde zwei alternative Vorschläge zur Linienführung der Linie 49 auf dem Oberwiler Gemeindegebiet unterbreitet. Variante 1 via Mühlegasse, Variante 2 via Konsumstrasse (siehe Situationsplan in der Beilage). Die Gemeinde Oberwil wünscht die Umsetzung der Variante 1 via Mühlegasse, Mühlemattstrasse und Ringstrasse. Die bessere Anbindung des Gymnasium Oberwil an den ÖV wird als positiv gewertet.	wird berücksichtigt	Dies ist so vorgesehen	unverändert
Gemeinde	Oberwil	Übernahme des Ortsbusses Oberwil-Bottmingen (Buslinie 59) durch den Kanton	Dem Kanton wird beantragt, die Buslinie 59 (Ortsbus Oberwil-Bottmingen) mit der heute festgelegten Linienführung und den heute festgelegten Haltestellen in den 10. Generellen Leistungsauftrag zu übernehmen.	nicht berücksichtigt	Der Antrag der Gemeinen Bottmingen und Oberwil wurde geprüft. Die Gemeinden Oberwil und Bottmingen stellten in ihrem Antrag die Bedingung, dass die Linie nicht angepasst werden darf. Gemäss § 11 Angebotsdekret können Linien ohne Überprüfung nur dann übernommen werden, wenn ein Kostendeckungsgrad von 30 % erreicht wird. Liegt dieser darunter, so muss das Angebot überprüft werden. Die BUD hat bei der BLT eine Offerte eingeholt. Der Kostendeckungsgrad von 30 % kann dabei nicht erreicht werden. Aus diesem Grund kann der Kanton die Linie in der bestehenden Form nicht in den 10. GLA aufnehmen.	Begründung für Nicht-Übernahme wurde im GLA ergänzt.
Gemeinde	Ormalingen	Durchgehenden 15-Minuten Takt von Olten nach Basel (SBB)	Wie im Richtplan ersichtlich ist, sind Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung in Stadtnähe. Folglich ist davon auszugehen, dass auch die Arbeitsplätze dort angesiedelt werden und sich das heutige Ungleichgewicht an Arbeitsplatzverteilung im Kanton noch verschärfen wird, Gute ÖV Verbindungen ermöglichen insbesondere bei Teilzeitarbeitskräften etwas längere Arbeitswege und somit die Nutzung der brach liegenden Arbeitskräftepotentiale im ländlichen Kantonsteil. In diesem Sinne soll sich der Kanton künftig für einen durchgehenden 15-Minuten Takt von Olten nach Basel (SBB) einsetzen um die Arbeitsplatzgebiete auch mit den Wohngebieten zu erschliessen.	nicht berücksichtigt	Diese Forderung fällt nicht in die Laufzeit des 10. GLA und kann aufgrund fehlender Trassenverfügbarkeit nicht umgesetzt werden. Trireno sieht im Zielkonzept aktuell keine Taktverdichtung vor zwischen Liestal und Olten bei der S-Bahn.	unverändert
Gemeinde	Ormalingen	15-Minuten Takt während Hauptverkehrszeiten von Olten nach Basel	Kurzfristig wünschen wir, zumindest während den Hauptverkehrszeiten, einen 15-Minuten Takt anzustreben. Dies auch wenn die Busverbindungen noch nicht auf den 15-Minuten Takt ausgelegt sind.	nicht berücksichtigt	Diese Forderung fällt nicht in die Laufzeit des 10. GLA und kann aufgrund fehlender Trassenverfügbarkeit nicht umgesetzt werden. Trireno sieht im Zielkonzept aktuell keine Taktverdichtung vor zwischen Liestal und Olten bei der S-Bahn.	unverändert
Gemeinde	Pfeffingen	Feststellung	Der Gemeinderat nimmt den Inhalt und das ÖV-Angebot gemäss dem Entwurf des 10. Generellen Leistungsauftrages, insbesondere auch die Auswirkungen auf die Buslinie 65, zur Kenntnis.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Pfeffingen	Zustimmung	Er verweist in seiner Antwort an den Kanton auf die Ausführungen des Vereins Birsstadt (Schreiben vom 28. Mai 2024) sowie die Stellungnahme des VBLG vom 3. Juli 2024 und unterstützt die darin festgehaltenen Punkte.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Pratteln	Ausarbeitung eines ÖV-Konzepts für den Raum Pratteln-Augst.	2024-2025: Ausarbeitung eines ÖV-Konzepts für den Raum Pratteln-Augst. Darin sollten die oben genannten Anliegen der Gemeinde einschliesslich allfälliger Alternativen zum Ortsbus systematisch untersucht werden. Diese Planung kann im Jahr 2025 parallel zur Arbeit am kommunalen Richtplan Pratteln (Verankerung REK Pratteln) erfolgen. Das ÖV-Konzept sollte Grundlage für den 11. Generellen Leistungsauftrag und Entscheidungsgrundlage über die Weiterführung des Ortsbusses sein.	nicht Gegenstand des GLA	Eine Überprüfung des ÖV-Angebots wurde im Rahmen des 9. GLA vorgenommen und ein Zielkonzept liegt vor. Es besteht aktuell kein Handlungsbedarf für eine Konzeptüberprüfung.	unverändert
Gemeinde	Pratteln	Ende 2025: Entscheid über die Weiterführung oder Aufhebung des Ortsbus Pratteln, allenfalls mit Anschlusslösung durch Taktverdichtung auf der Linie 83.		nicht berücksichtigt	Die Übergangsfrist des Angebotsdekrets lässt keinen Aufschub zu. Es ist vorgesehen, die Kantonsbeteiligung an die Ortsbuslinie 82 aufzuheben, nachdem der Kostendeckungsgrad unter 20 % gesunken ist.	Kapitel wurde mit Begründung ergänzt.
Gemeinde	Pratteln	Weiterführung der Ortsbuslinie 82 und der Kantonsbeiträge, provisorisch bis und mit Ende 2026.		nicht berücksichtigt	Die Übergangsfrist des Angebotsdekrets lässt keinen Aufschub zu. Es ist vorgesehen, die Kantonsbeteiligung an die Ortsbuslinie 82 aufzuheben, nachdem der Kostendeckungsgrad unter 20 % gesunken ist.	Kapitel wurde mit Begründung ergänzt.
Gemeinde	Pratteln	Schnellzughalte in Pratteln	Der Bahnhof Pratteln wird immer mehr zum regionalen Umsteige- und Verkehrsknotenpunkt. Die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung mit dem Wirtschaftsstandort Pratteln und Schweizerhalle soll noch besser an die Städte Basel, Zürich, Bern und Luzern angebunden werden. Damit die Attraktivität des Knotenpunktes Pratteln und des Kantons Basel-Landschaft weiter gestärkt wird, soll die Anbindung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln verbessert werden. Ein Schnellzughalte ist deshalb äusserst wichtig und der Personenverkehr ist verstärkt zu fördern.	nicht Gegenstand des GLA	Der Fernverkehr wird nicht vom Kanton bestellt. Er hat keinen Einfluss auf die Fernverkehrspolitik der SBB.	unverändert
Gemeinde	Pratteln	Verlängerung der Perrons für zukünftige Schnellzughalte	Bei baulichen Massnahmen am Bahnhof ist zeitgleich auch eine Verlängerung der Perrons für zukünftige Schnellzughalte vorzusehen.	nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Gemeinde	Pratteln	Linienführungen überprüfen im Raum Pratteln-Augst	In Zusammenhang mit der ÖV Planung im Raum Pratteln-Augst sollten ebenfalls Linienführungen überprüft werden. Im Bereich Pratteln Mitte und Nord (Grüssen, Salina Raurica) besteht Optimierungspotenzial hinsichtlich Erschliessungsqualität und Fahrplanstabilität.	nicht berücksichtigt	im 10. GLA sind keine derartigen Prüfungen vorgesehen	unverändert
Gemeinde	Pratteln	Zusätzlicher Halt auf der Linie 85	Linie 85: Wir beantragen zusätzliche Halte bei den Haltestellen Grüssen, Zurlinden und Augst. Diese Wirtschaftsstandorte und Betriebe sollen noch besser erschlossen werden.	nicht berücksichtigt	die Linie 83 stellt diese Verbindung bereits sicher. Durch den Halt der Linie 85 ergibt sich kein Vorteil, jedoch verlängert sich die Reisezeit von der Roche Kaiseraugst nach Pratteln.	unverändert
Gemeinde	Pratteln	Offen sind aus unserer Sicht Fahrplanoptimierungen und die Optimierung der Umsteigesituation am Bahnhof Pratteln im Zuge der S-Bahn-Verdichtung.		nicht Gegenstand des GLA	Fahrplanoptimierungen sind nicht vorgesehen. Die Anschlüsse funktionieren weiterhin. Zudem sind Fahrpläne nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Gemeinde	Pratteln	In der S-Bahn regen wir an, die neue Infrastruktur (Verdichtung Basel-Liestal) auch für Nachtangebote zu nutzen.		wird berücksichtigt	Die S3 verkehrt bereits heute nachts.	unverändert
Gemeinde	Ramlinsburg	Zustimmung	Der Generelle Leistungsauftrag 10 stellt in seiner vorliegenden Form erhebliche Verbesserung im öffentlichen Verkehr in Aussicht. Diese beschränken sich jedoch, aus Sicht der Gemeinde Ramlinsburg, auf Angebotsverbesserungen auf den bereits sehr gut ausgebauten Hauptverkehrsachsen. So ist beispielsweise die Einführung des S-Bahn-Viertelstundentaktes zwischen Liestal und Basel zu nennen. Selbstverständlich stehen wir, in einer übergeordneten Betrachtungsweise, solchen Entwicklungen positiv gegenüber und begrüssen diese Angebotserweiterungen.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Ramlinsburg	Angebotsausbau bei unrentablen Linien	machen wir beliebt, einen anderen Weg einzuschlagen und auch bei bis dato unrentable Linien einen mutigeren Weg zu beschreiten, nämlich denjenigen eines Angebotsausbaus. Erst ein at-	nicht berücksichtigt	Die gesetzliche Grundlage gibt der Verwaltung vor, nach welchen Kriterien sie die Beurteilung vornehmen muss.	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
			traktiver öffentlicher Verkehr auch in den Randregionen, ermöglicht im Mobilitätsbereich sozialverträgliche Angebote. Dies im Wissen, dass solche Angebote kaum jemals kostendeckend sein können resp. sein müssen. Solche Angebote wären als "Ausgleichsleistungen" für die Randregionen zu bezeichnen und ausserhalb der "Kostendiskussionen" zu begründen.		Mit dem On-Demand-Angebot wird das Angebot verbessert bei sinkenden Kosten.	
Gemeinde	Ramlinsburg	Angebotsverbesserung der Linie 93	Das Angebot auf der Linie 93 ist gleichmässiger auf die Gemeinden Ramlinsburg und Lampenberg zu verteilen. Die einseitige Benachteiligung von Ramlinsburg ist weder von den Einwohnerzahlen noch von den Fahrgastzahlen her nachvollziehbar.	nicht berücksichtigt	Die Gemeinde Ramlinsburg ist nicht benachteiligt. Das Angebot wird ohnehin angepasst.	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Ramlinsburg	Optimierung und Gewährleistung der Anschlüsse der Linie 93 auf die WB und die Zugs- und Busverbindungen nach Lausen (S3)	Die Anschlüsse der Linie 93 auf die Waldenburgerbahn an der Station "Lampenberg-Ramlinsburg" und die Zugs- und Busverbindungen in Lausen (S3) sind zu optimieren.	nicht berücksichtigt	Der Fahrplan ist nicht Gegenstand des GLA. Abweichungen vom Taktfahrplan ergeben sich zur Optimierung von Schulbeziehungen aufgrund der Forderung der Gemeinden. Hier besteht ein direkter Zielkonflikt, wobei im Bestand das Optimum herausgeholt wurde, um beiden Anliegen möglichst gut zu entsprechen.	unverändert
Gemeinde	Ramlinsburg	Keine Kürzung bei der Linie 93	Nun stehen wir vor der Situation, dass seitens des Kantons die Forderung nach Massnahmen aufkommt. So wurde anlässlich der Infoveranstaltung darauf hingewiesen, dass die L93, mit einem reduzierten Angebot, nur noch zwischen Ramlinsburg und Lampenberg zirkulieren soll. Dieses Einkürzen der L93 müssen wir, nach heutigem Kenntnisstand, ablehnen. Ramlinsburg würde eine Achse des bestehenden Linienangebotes verlieren, was einer weiteren Verschlechterung des ÖV-Angebotes entsprechen würde	nicht berücksichtigt	Die gesetzliche Grundlage gibt der Verwaltung vor, nach welchen Kriterien sie die Beurteilung vornehmen muss. Mit dem On-Demand-Angebot wird das Angebot verbessert bei sinkenden Kosten.	unverändert
Gemeinde	Ramlinsburg	Kein Wendepunkt möglich, sondern Weiterführung nach Lausen	Erschwerend kommt hinzu, dass in Ramlinsburg keine sinnvollen Möglichkeiten für einen Wendepunkt (Endstation) bestehen. Eine Wende und Wartemöglichkeit besteht höchstens im Bereich "Langacher, Schützenhaus". Eine Wendemöglichkeit in den Quartieren Ramlinsburg (beispielsweise Lindenstrasse) ist weder sinnvoll, noch erwünscht. Berücksichtigt man zudem den Zeitbedarf für solche "Wendeaktionen", so könnte der Bus auch, ohne grosse zusätzliche Zeitverluste, wie bis anhin nach Lausen fahren.	nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Gemeinde	Ramlinsburg	Zustimmung für eine Teilnahme an eine On-Demand-Angebot	Selbstverständlich sind wir bereit, an einem "on Demand"-Angebot teilzunehmen, wenn dieses in Ergänzung zum bestehenden Angebot umgesetzt wird. Beispielsweise als Test-Betrieb bis zum Inkrafttreten des GLA.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Ramlinsburg	Erhalt und Angebotsoptimierung der Linie 93	Zusammenfassend können wir seitens der Gemeinde Ramlinsburg festhalten, dass wir erwarten, dass die bestehende Linie 93 im gewohnten Umfang mit leichten Optimierungen weitergeführt wird.	nicht berücksichtigt	Die gesetzliche Grundlage gibt der Verwaltung vor, nach welchen Kriterien sie die Beurteilung vornehmen muss. Mit dem On-Demand-Angebot wird das Angebot verbessert bei sinkenden Kosten.	-
Gemeinde	Reigoldswil	Viertelstunden-Takt auf der Buslinie 70 während HVZ von 5.00 - 8.00 und 16.00 - 19.00	Ein Viertelstundentakt während der Hauptverkehrszeiten von 5:00- 8:00 und 16:00-19:00 ist jedoch für die Anbindungen in Liestal an die Fernverkehrszüge nach und von Zürich und Mittelland essenziell.	wird berücksichtigt	Das Angebot besteht weiterhin	unverändert
Gemeinde	Reigoldswil	Buslinie 74 künftig als reiner Schulbus führen und durch die BKSD finanziert wird	Am 2. September 2024 wurden die Gemeinden Bretzwil, Lauwil und Reigoldswil über Ihre Absichten zur Buslinie 74 ab Anfang 2026 informiert. Als Sekundarschulstandort hat Reigoldswil eine zentrale Funktion und es ist unabdingbar, dass die SekundarschülerInnen und -Schüler aus den umliegenden Gemeinden mit dem ÖV nach Reigoldswil gelangen können. Aufgrund des geringen Kostendeckungsgrads der Linie 74 kann sich der Gemeinderat, ab hängig von der Ausgestaltung des Angebots, aber durchaus vorstellen, dass die Linie 74 zukünftig als reiner Schulbus - und finanziert durch die BKSD - geführt wird.	wird berücksichtigt	-	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Reigoldswil	Klärung, ob einzelne Dritte diesen Schulbus ebenfalls nutzen können	Der Gemeinderat Reigoldswil schliesst sich den Bretzwiler Kolleginnen und Kollegen an und bittet Sie um Klärung, ob einzelne Dritte diesen Schulbus ebenfalls nutzen können. Es handelt sich dabei vor allem um ältere Personen, die in Reigoldswil die Arzt- oder Zahnarztpraxis aufsuchen oder Angehörige im regionalen APH Moosmatt besuchen möchten.	Kenntnisnahme	Die neue Trägerschaft wird entscheiden/klären müssen, ob die Fahrten von dritten mitbenützt werden dürfen. Nach Einschätzung der Abteilung öV wird dies aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen (Transportbeförderungsregal) nicht möglich sein.	-
Gemeinde	Reigoldswil	Umsetzung eines allfälligen Schulbusbetriebs	Umsetzung eines allfälligen Schulbusbetriebs für einen reibungslosen Übergang per 1. August 2026 erfolgen wird.	wird berücksichtigt	Der genaue Zeitpunkt wird zusammen mit der Sekundarschule festgelegt.	Wird nicht im GLA erwähnt. Vereinbarung läuft ausserhalb des 10. GLA.
Gemeinde	Reinach	Verweisen auf die Stellungnahme vom Verein Birssadt	Der Verein Birssadt, respektive seine Regionalplanungsgruppe RPLG, hat sich an der aktuellen Vernehmlassung mit einem Schreiben an Sie vom 11. September 2024 beteiligt. Die dort erläuterten Anliegen unterstützt die Gemeinde Reinach durchgehend explizit. Aus diesem Grund verzichten wir auf eine Wiederholung aller Ausführungen des Vereins Birssadt und konzentrieren uns in der vorliegenden Stellungnahme auf zusätzliche Punkte.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Reinach	Verschiebung 15' Takt Basel Aesch auf nach 2035 verheerend	Falls sich der systematische Viertelstundentakt tatsächlich noch jahrelang aus zwingenden Gründen nicht einführen lässt, sollte aus unserer Sicht umgehend die möglichst baldige Einführung eines Fernverkehrshaltes der Züge auf den Linien zwischen Basel und Biel/Bienne in Dornach/Arlesheim geprüft werden. Es sei in diesem Zusammenhang erlaubt festzustellen, dass das Ergolzthal im Rahmen des 10. GLA mittlerweile über drei Bahnhöfe mit Fernverkehrshalten verfügen wird - da sollte unseres Erachtens ein einziger Fernverkehrshalt für die Birssadt doch ebenso möglich sein?	nicht Gegenstand des GLA	die Forderung wird unterstützt ist für den vorliegenden 10. GLA jedoch nicht relevant.	unverändert
Gemeinde	Reinach	Zustimmung	Der Gemeinderat begrüsst die ausgearbeitete Linienführung der Linie 58.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Reinach	Berücksichtigung der Achse Brunngasse-Binnigerstrasse auf der Line 58	Für die finale Ausgestaltung und für den Betrieb bittet er zu berücksichtigen, dass die Achse Brunngasse-Binnigerstrasse ein vielbegangener Schulweg von SchülerInnen aller Altersstufen ist.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Reinach	Dichter Takt und/oder eine Ausdehnung auf Nebenverkehrszeiten der Linie 63 prüfen	Der wenig attraktive 30'-Takt ausschliesslich während der Hauptverkehrszeiten kann wohl nur wenig zum erwünschten Modal-Shift beitragen.	wird berücksichtigt	Die Linie 63 soll ab 2028 Mo-Fr auch in den NVZ verkehren	Kapitel wurde ergänzt
Gemeinde	Reinach	Linienführung der Buslinie 63 anpassen	Wenn der Bus nicht auch noch Wohnquartiere erschliesst, müssen alle Pendler von einer anderen ÖV-Linie (insb. S-Bahn in Aesch oder Münchenstein) auf diesen Bus umsteigen. Wäre es nicht attraktiver, ein Ende dieser Buslinie noch weiterzuziehen in Wohnquartiere oder allenfalls an einen übergeordneten Knoten? Ein mehrfach geäussertes Wunsch einer sehr grossen Reinacher Firma liegt im Angebot möglichst guter Verbindungen aus dem Süddeutschen Raum ins Arbeitsplatzgebiet Kägen. Solange keine grosse neue S-Bahn-Infrastruktur (Herzstück) zur Verfügung steht, dürften kaum S-Bahnen	nicht berücksichtigt	Die Linie 63 erfüllt eine andere Funktion. Sie bindet die Arbeitsplatzgebiete an die S-Bahn an, sodass diese gut erreichbar sind. Die Anbindung an den badischen Bahnhof stellt ein anderes Anliegen dar, welches nicht mit der Linie 63 erfüllt werden kann.	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
			(z. B. aus dem Wiesental) im Badischen Bahnhof und in Basel SBB zwei Spitzkehren vollziehen, um (unter Belegung sämtlicher Gleise des SBB Ostkopfes) ins Birstal verlängert zu werden. Entsprechend verlockend wäre der Gedanke, mindestens während der Hauptverkehrszeiten einige Fahrten der 63er Linie von Münchenstein direkt an den Badischen Bahnhof in Basel weiterverkehren zu lassen. So entstünden schlanke Transportketten (S-Bahnen von Freiburg, Zell und Lauchringen) mit einem Umsteigen am Badischen Bahnhof auf den 63-er Bus in die Arbeitsplatzschwerpunkte des Birsecks.			
Gemeinde	Reinach	Auftrennung der Linie 64 nochmals eingehend zu überprüfen.	Die Unterbrechung der Linie 64 in eine neue Linie64 zwischen Dornach-Arlesheim und dem Oberwil Gymnasium und in eine neue Linie 49 von Therwil nach Allschwil hat die bedauernde Folge, dass künftig zwei dynamische Arbeitsplatzgebiete des Kantons BL (Bachgraben und Kägen) nicht mehr direkt miteinander verbunden werden. Auch entfällt eine direkte Verbindung vom bevölkerungsreichen Basler Westplateau (Quartiere Iselin, westliches St. Johann) mit Reinach, Dornach und Arlesheim. Des Weiteren wird mit der Splittung die insbesondere für SeniorInnen wichtige Verbindung zum auf Alterskrankheiten spezialisierten Felix-Platter-Spital ebenso unterbrochen. Die Argumentation im Rahmen der Ausarbeitung des Buskonzepts Birsstadt Süd konnte auf fachlicher Ebene nachvollzogen werden: Die Bahnhöfe an den Endpunkten und damit verbundene zeitliche Zwänge machen die Buslinie anfällig für Verspätungen. Jedoch entnehmen wir nun dem Bericht auf Seite 32, dass für die Zeit nach 2028 der westliche Teil der Linie, die künftige Linie 49, gar nicht mehr an den Bahnhof St. Johann geführt wird.	nicht berücksichtigt	Mit der Auftrennung der Linie wird die Linie stabilisiert und die Erschliessungslücke in Therwil geschlossen. Ein Verzicht kann nicht erfolgen.	unverändert
Gemeinde	Reinach	Ausbau der Linie E11 zur regulär ganztägig betriebenen Linie	Für einen 11. GLA erhofft sich die Gemeinde Reinach den Ausbau der Linie E11 zur regulär ganztägig betriebenen Linie	nicht berücksichtigt	Im 10. GLA ist eine solche Angebotserweiterung noch nicht vorgesehen.	unverändert
Gemeinde	Reinach	Neunummerierung der Trams	Mit der Einführung der neuen TINA-Trams dürfte ausserdem bereits zeitnah eine Neunummerierung möglich werden. So soll künftig klar unterschieden werden können zwischen jenen (2. 8.12-er?) Trams, die von Reinach Süd herkommend via Gundeldingen - Margarethenbrücke - Heuwaage - Theater verkehren und den regulären 11-er Trams, welche die "Stammstrecke" zwischen Aesch und St. Louis Grenze bedienen.	nicht Gegenstand des GLA	Die Linie E11 wird ab Dezember 2025 zur Linie 12. Die Umbenennung ist im Hintergrund bereits vor längerer Zeit erfolgt, sie wird jedoch erst umgesetzt, wenn die Schindler-Trams ohne digitale Aussenanschrift ausrangiert sind. Das Anliegen ist nicht GLA-relevant.	unverändert
Gemeinde	Reinach	Anpassung der Linienführung vom 11er und E11er	Für die langfristige ÖV-Planung möchten wir Ihnen noch den Gedanken mit auf den Weg geben, dass das künftige Tram entlang des westlichen Dreispitz - bisher angedacht bis zum "MFK-Kreisel" - aus Reinacher Sicht gut bis zur Linie 11 im Heiligholz verlängert werden könnte: Auf diese Weise könnte der E11-er unterschiedliche Gebiete bereits in Münchenstein bedienen und - vorausgesetzt, dass entlang der Neubaustrecke nur wenige Haltestellen erstellt würden - quasi als Expressstram für das westliche Birstal (wo die Distanzen zu den Bahnhöfen grösser und die Richtung zu den Bahnhöfen meist kontraintuitiv sind) fungieren.	nicht Gegenstand des GLA	Die Ideen werden zur Kenntnis genommen. Die Tramnetzentwicklung ist nicht Gegenstand des GLA	unverändert
Gemeinde	Röschenz	Zustimmung	Der Entwurf zum 10. GLA für die Jahre 2026-2028 wird positiv zu Kenntnis genommen	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Röschenz	Zustimmung	Der Ausbau der Schnellzugsverbindung auf den 30-Minuten-Takt und die Beibehaltung der Frequenz der S3 sind für das Laufental ein Gewinn und animieren vielleicht die Bevölkerung vermehrt den Zug Richtung Basel zu nutzen, um so die Strassen zu entlasten.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Röschenz	Zustimmung Konzept wurde in separater Vernehmlassung mit einer eigenen Stellungnahme befürwortend beantwortet	Buskonzept Laufental-Dorneckberg Mit Einführung des IR56 Basel-Delémont-Biel ergeben sich neue Anschlussmöglichkeiten in Laufen. Zudem ändern die Abfahrtszeiten der S3 zwischen Basel und Laufen. Darauf müssen sämtliche Buslinien abgestimmt werden. Die Änderung wurde zum Anlass genommen, die Angebote konzeptionell zu überprüfen und die vorhandenen Defizite zu beheben.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Therwil	Schliesst sich der Stellungnahme des VBLG an		Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Therwil	Zustimmung	Der Gemeinderat begrüsst insbesondere die Neuschaffung der Buslinie 49 und die Änderungen bei der Buslinie 64.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Titterten	Auf den Linien 70 und 71 Viertelstundentakt in der NVZ	Linie 70,71: Liestal bis Reigoldswil resp. Liestal bis Lauwil via Arboldswil / Titterten: Viertelstundentakt in der NVZ gemäss dem vom Landrat überwiesenen Postulat 2022/256 und den darin bereits dargelegten Begründungen. Der Halbstundentakt ist für die Gemeinden Ziefen und Reigoldswil ungenügend, insbesondere auch für das touristische Angebot der Wasserfallbahn in Reigoldswil. Ausserdem handelt es sich bei dem Strassenabschnitt zwischen Bad Bubendorf und Liestal um eine stark belastete Kantonsstrasse, die an Werktagen von rund 20.000 Autos befahren wird. Eine Taktverdichtung der Buslinie 70 könnte hier zur Erhöhung der Flächeneffizienz beitragen. Diese darf jedoch unter keinen Umständen zu einer Reduktion bei der Linie 71 führen.	nicht berücksichtigt	Begründung gemäss LRV	unverändert
Gemeinde	Titterten	Zustimmung	Wir begrüssen die Taktergänzung der Linie 70 / 71 in der RVZ zu einem Halbstundentakt bis Betriebschluss.	Kenntnisnahme	-	-
Gemeinde	Titterten	Alternierendes Angebot mit der Linie 73, sodass im Oristal ein Viertelstundentakt entsteht	Linie 111: Alternierendes Angebot mit der Linie 73, sodass im Oristal ein Viertelstundentakt entsteht (analog zu den Linien 80 und 81). Das Oristal ist ein wichtiges Arbeits- und Wohngebiet der Stadt Liestal und hat mit dem Zeughaus auch eine wichtige öffentliche Einrichtung des Kantons.	nicht berücksichtigt	Die Linien 77 und 111 sind durch die Anschlüsse in Dornach und Laufen, sowie in Breitenbach, Nunningen und Seewen überbestimmt. Deshalb kann im Oristal nicht zu jeder Zeit eine optimale Überlagerung der beiden Linien zu einem 15'-Takt angeboten werden.	unverändert
Gemeinde	Titterten	Taktverdichtung in der HVZ auf der Linie 72	Linie 72: Viertelstundentakt in der HVZ auch auf dem Ast nach Arisdorf sowie Viertelstundentakt in der NVZ. Die Linie 72 bedient mit dem Arisdorfer Ast einen grossen Teil des Siedlungsgebietes von Liestal.	nicht berücksichtigt	Ein Ausbau des Angebots ist aus Kapazitätssicht nicht erforderlich und entsprechend zurzeit nicht vorgesehen.	unverändert
Gemeinde	Titterten	Viertelstundentakt im Oristal	Linie 73: Alternierendes Angebot mit der Linie 111, sodass im Oristal ein Viertelstundentakt entsteht (analog zu den Linien 80 und 81).	nicht berücksichtigt	Die Linien 77 und 111 sind durch die Anschlüsse in Dornach und Laufen, sowie in Breitenbach, Nunningen und Seewen überbestimmt. Deshalb kann im Oristal nicht zu jeder Zeit eine optimale Überlagerung der beiden Linien zu einem 15'-Takt angeboten werden.	unverändert
Gemeinde	Titterten	Linie 76: Viertelstundentakt in der NVZ.		nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert
Gemeinde	Titterten	Linie 78: Viertelstundentakt in der NVZ.		nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Gemeinde	Titterten	Halbstundentakt in der HVZ, NVZ und RVZ auf der S33	Wir stellen fest, dass die S33 in den Tabellen ab Seite 49 nicht aufgeführt ist. Unsere Forderung hier: Halbstundentakt in der HVZ, NVZ und RVZ	nicht berücksichtigt	In der Tabelle im Anhang wird das bestehende Angebot aufgeführt. Die Änderungen sind im Kapitel 4 ersichtlich.	unverändert
Gemeinde	Titterten	Zweiter Fernverkehrshalt des Berner Schnellzugs in Liestal	Ausserdem bitten wir Sie, bei der SBB und dem BAV noch einmal mit Nachdruck den zweiten Fernverkehrshalt des Berner Schnellzugs in Liestal einzufordern. Es ist für die Region nach wie vor unverständlich, warum dies trotz den grossen und für die Region mühsamen Ausbauten zum Vierspurausbau nicht möglich sein soll.	nicht Gegenstand des GLA	Der Fernverkehr wird nicht vom Kanton bestellt. Er hat keinen Einfluss auf die Fernverkehrspolitik der SBB.	unverändert
Gemeinde	Wenslingen	Zustimmung	Schliessen sich der Stellungnahme vom VBLG an.	Kenntnisnahme	-	-
Transportunternehmen	AAGL	Zustimmung	Im Kapitel 2 «Zielsetzungen» ist an mehreren Stellen erwähnt, dass der öffentliche Verkehr auf der Strasse seine Funktion nur wahrnehmen kann, wenn er bei Verkehrsüberlastung konsequent bevorzugt wird. Es besteht Handlungsbedarf, insbesondere bei der fehlenden Priorisierung für den ÖV. Das Projekt «Fahrplanstabilität Bus» bewirke ab 2026 eine Verbesserung der Pünktlichkeit auf mindestens die Verkehrsqualitätsstufe C (eingeschränkte Bewegungsfreiheit) – bisher teilweise VQSF (völlig Ungenügend). Wir unterstützen diese Aussagen ausdrücklich. Die mit dem 10. GLA verbundenen Zielsetzungen – auch die finanziellen – können nur erreicht werden, wenn auf allen Busstrecken mindestens die Verkehrsqualitätsstufe C erreicht wird. Dazu braucht es griffige Massnahmen, die den öffentlichen Busverkehr wirklich pünktlich machen. Entsprechend wichtig ist das Projekt «Fahrplanstabilität Bus».	Kenntnisnahme	-	-
Transportunternehmen	AAGL	Zustimmung	Im Kapitel 2.3 Regulierungsfolgenabschätzung wird erwähnt, dass zusätzliche Angebotsausbauten eine grosse Herausforderung für die AAGL darstellen könnten. Gerne bestätigen wir, dass wir die im Bericht in Kapitel 4.8 Buskonzept Mittleres Ergolzthal erwähnte Taktverdichtung umsetzen können, wenn die Vorlaufzeit mindestens ein halbes Jahr beträgt.	Kenntnisnahme	-	-
Transportunternehmen	BLT	Bei Verzögerungen Tramnetz 2030 nochmals zeitnah vertieft prüfen.	Sollten die mit dem Tramnetz 2030 geplanten Infrastrukturmassnahmen im Innenstadtbereich nicht wie geplant umgesetzt werden können, müsste das Tramnetz 2030 nochmals zeitnah vertieft geprüft werden. Ziel muss es sein, die Innenstadt zu entlasten, den Tramverkehr zu beschleunigen und zu flexibilisieren.	nicht Gegenstand des GLA	Die Tramnetzentwicklung ist nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Transportunternehmen	BLT	Zustimmung	Die Umstellung auf alternative Antriebe im Busbereich ist bei der BLT auf Kurs. Seit 2021 hat die BLT ausschliesslich Elektro-Busse bestellt und in Betrieb genommen. In den kommenden Jahren wird die BLT sukzessive die ganze Busflotte auf alternative Antriebe umstellen. Die im 10. GLA vorgegebenen Zielvorgaben werden nach aktueller Planung erfüllt.	Kenntnisnahme	-	-
Transportunternehmen	BLT	Zustimmung	Die Linien 92 und 93 weisen einen Kostendeckungsgrad von unter 20% aus. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Um diesen zu erhöhen, beabsichtigen der Karton BL und die BLT die Einführung eines on Demand-Angebots. während des Testbetrieb an den Wochenenden (Samstag/Sonntag) von ca. März 2025 bis Dezember 2025 soll geprüft werden, ob ein solches Angebot bei den Fahrgästen auf Anklang stösst. Im Zeitraum des 10. GLA von 2026 - 2028 ist ein Testangebot geplant, welches (bis auf einzelne publizierte, vor allem von Schülern genutzten Kursen) die letzte Meile von und zu der Waldenburgerbahn sicherstellen soll. zudem soll es möglich sein, Verbindungen zwischen den Gemeinden anzubieten. Das Testangebot wird von Montag bis Sonntag angeboten, Es werden sowohl bereits bestehende Haltestellen als auch noch zu definierende "virtuelle" Haltestellen angefahren. Die Fahrten können über eine App mit einem zeitlichen Vorlauf bestellt werden. Wir sind überzeugt, mit diesem Angebot die Bedürfnisse der Bevölkerung abdecken zu können.	Kenntnisnahme	-	-
Transportunternehmen	BLT	Hinweis	Die Linie 19 weist zurzeit noch einen kostendeckungsgrad von unter 30% aus. Dieser wird sich im Verlauf des 10. GLA verbessern, nicht zuletzt aufgrund der Einführung des 1/4-Stundentakts der S-Bahn von und nach Liestal.	Kenntnisnahme	Gemäss 2. Offerte	Kapitel wurde angepasst
Transportunternehmen	BLT	Zustimmung	Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme des Doppelspurausbau Spiesshöfli per Ende Oktober 2024 sowie der geplanten Umsetzung der Margarethenverbindung sind die Voraussetzungen gegeben, das S-Tram 17 schrittweise umzusetzen. Mit der neuen Linienführung wird das Leimental direkt an die beiden Bahnhöfe angeschlossen und erhält direkten Zugang zu den grossen Arbeitsplatzgebieten im Oberen Kleinbasel. Linienführung und Verkürzung der Reisezeit stellen eine echte Verbesserung für die Leimentaler Bevölkerung dar. Wir sind überzeugt, dass das neue Angebot Anklang finden wird.	Kenntnisnahme	-	-
Transportunternehmen	BLT	Zustimmung	Mit der Einkürzung der Linie 64 (ab Dezember 2025 neu Linie 49) wird diese insgesamt stabiler und auch zuverlässiger. Dasselbe trifft auf die Einkürzung der Linie 61 zu. Sie ermöglicht, die Anschlüsse der Zu- und Abbringer am Kronenplatz zu verbessern.	Kenntnisnahme	-	-
Transportunternehmen	BLT	Zustimmung	Mit der neuen Linienführung der Linie 37 werden die Entwicklungsschwerpunkte Basel Wolf und Dreispitz besser angebunden.	Kenntnisnahme	-	-
Transportunternehmen	BLT	Zustimmung	Das Buskonzept Birsstadt Süd beschert der Region eine deutlich bessere Erschliessung mit einem stabilen und leistungsstarken Angebot. Zudem wird das gesamte Busangebot auf die S-Bahn abgestimmt. Die zusätzlichen Gebietserschliessungen wie Therwil Lindenfeld, Aesch Soleil, Uptown Basel und Reinach West bis Reinach Kägen schaffen einen echten Mehrwert.	Kenntnisnahme	-	-
Transportunternehmen	BLT	Zustimmung	Mit der Optimierung wird Thürnen besser an den Bahnhof Sissach angebunden und erhält (ohne Erschliessung durch die S9) ein dichteres und attraktiveres Angebot. Dieses wird Vereinheitlicht und für den Fahrgast fassbarer, da der Ortsbus künftig ganztags in dieselbe Fahrtrichtung fährt. Zudem wird die Linie 108 entlastet. Der wegfallende Ast nach Gelterkinden kann durch ein Fahrzeug der PostAuto, welches beim Bahnhof Gelterkinden Standzeit hat, übernommen werden.	Kenntnisnahme	-	-
Transportunternehmen	BLT	Umsetzung der Massnahmen zur Fahrplanstabilität vorantreiben, vor allem auf den Linien 47, 60 und 64.	Um Fahrplanstabilität, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu erhöhen, müssen die angedachten und bereits mehrfach diskutierten Massnahmen zwingend umgesetzt werden. Die BLT betrachtet die Fahrplanstabilität, insbesondere im Buslinien-Verkehr, schon seit Jahren als Kernrisiko für die Attraktivität der Buslinien. Sollten keine Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt werden können, besteht das Risiko von jährlich anfallenden Sprungkosten für zusätzlich erforderliche Kurse. Um dies zu vermeiden, empfehlen wir dringend, die Umsetzung (der im Schlussbericht der Projektorganisation des Kantons erwähnten) Massnahmen voranzutreiben.	nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
			Handlungsbedarf besteht vorwiegend auf den BLT Tangentialbuslinien 47, 60 und 64.			
Transportunternehmen	BLT	Konsequente Bevorzugung des ÖVs bei Streckenabschnitten mit Verkehrsüberlastung.	Der ÖV muss bei Streckenabschnitten mit Verkehrsüberlastung konsequent bevorzugt werden. Nur mit einer konsequenten Priorisierung gewinnt der ÖV an Attraktivität gegenüber dem MIV und kann somit helfen, die überlasteten Strassen in der Fläche zu entlasten. Die teilweise immer länger dauernden Baustellen sind eine enorme Belastung für den öffentlichen Buslinienverkehr. Mit gleichzeitiger Zunahme des Individualverkehrs mehren sich Verspätungen, worunter Zuverlässigkeit und Anschlussqualität noch stärker leiden. Dies zeigen die Pünktlichkeitsmessungen des QMS-RPV im Busbereich. Um dem entgegenzuwirken sind die Transportunternehmen gezwungen, die Fahrpläne anzupassen und zusätzliche Kurse verkehren zu lassen. Die Mehrkosten müssen jeweils die Bauprojekte tragen.	nicht Gegenstand des GLA	Das Projekt Fahrplanstabilität Bus wird dies berücksichtigen	unverändert
Transportunternehmen	BLT	Das Thema (Förderung der integrierten Mobilität in den 10. GLA aufzunehmen).	Der ÖV als Teil des Mobilitätsmarkts befindet sich im Wandel. Die Angebote von ÖV und IV verschmelzen immer mehr. Ausgelöst wurde diese Entwicklung vor allem durch die Digitalisierung. So drängen immer mehr Anbieter im Bereich des Mobilitätssharings auf den Markt (e-Trotti, e-Bike, e-scooter, e-Autos) und versuchen, die Schnittstelle zum Kunden zu dominieren. Die BLT hat diesen Trend erkannt und ihre Strategie entsprechend angepasst: Die BLT wandelt sich zum integralen Mobilitätsanbieter und entwickelt ihr Liniengebundenes Kerngeschäft weiter. Der klassische ÖV stellt weiterhin unser Kerngeschäft dar, soll aber ergänzt und gestärkt werden durch sinnvolle Mobilitätsangebote. Diese Entwicklung ist im klassischen ÖV-Leistungsauftrag (noch) nicht abgedeckt. Wir stützen die Meinung, dass entsprechender Handlungsbedarf besteht, damit die BLT auch in Zukunft als unternehmerisch und kundenorientiertes Unternehmen wirken kann. Es gilt den ÖV zu stärken und die öffentlichen Mittel wirkungsvoll einzusetzen. Dieser Wandel zum integralen Mobilitätsanbieter wird vom Kanton in seiner Eigentümerstrategie für die BLT als Stossrichtung unterstützt. Wir bitten daher, das Thema (Förderung der integrierten Mobilität in den 10. GLA aufzunehmen. Damit würde eine rechtsverbindliche Grundlage geschaffen, die Veränderungen im Mobilitätsmarkt im Rahmen des Leistungsauftrags der Jahre 2026 bis 2028 festzulegen	nicht Gegenstand des GLA	Die Einbettung des GLA findet statt. Jedoch kann mit dem GLA keine Mobilitätsstrategie festgelegt werden.	unverändert
Transportunternehmen	BVB	Leider wurden in der Vernehmlassungsversion des öV-Programms des Kantons Basel Stadt wesentliche Teile des Buskonzepts «Basel Ost» mit den Änderungen auf den Linie 36, 40 und 47 auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.		Kenntnisnahme	-	Kapitel wurde angepasst
Transportunternehmen	BVB	7,5'-Takt auf der Linie 39	Ebenso wird auf der Linie 39 nur noch mit einem 15'-Takt geplant, wobei der 7,5'-Takt zwingend wäre, um alle notwendigen Anschlüsse für Pendler ins Bachgrabengebiet zu gewähren.	wird berücksichtigt	Mit der Anpassung (Linie 48 statt 39) kann diesem Anliegen entsprochen werden	Kapitel wurde angepasst
Transportunternehmen	BVB	Alternativvariante des Bachgrabens nochmals vertieft zu prüfen	Wir gehen davon aus, dass der Kanton Baselland die Busnetzkonzepte analog dem öV-Programm reduzieren wird. Unter diesen neuen Bedingungen und der somit nicht mehr vorhandenen Synergien zwischen den Busnetzkonzepten «Bachgraben» und «Basel Ost» empfehlen wir, die Alternativvariante des Bachgrabens nochmals vertieft zu prüfen.	wird berücksichtigt	Alternativvariante wird umgesetzt	Kapitel wurde angepasst
Transportunternehmen	BVB	Führung der Buslinie 39 über die Haltestelle Gartenstrasse auf Fachstufe nochmals prüfen.	Im Kapitel 4.11 «Buskonzept Basel West - Bachgraben» weist die Abbildung 17 eine Führung der Buslinie 39 über die Haltestelle Gartenstrasse aus. Dies wurde fachlich noch nicht diskutiert und beschlossen. Die Führung dient zum Anschluss an die Linie 6, führt aber zu einer höheren Umlaufzeit und kann eventuell einen höheren Ressourcenbedarf auslösen. Dieser Punkt muss auf Fachstufe nochmals geprüft werden.	nicht berücksichtigt	Nach Anpassung des Konzepts ist dies obsolet.	Kapitel wurde angepasst
Transportunternehmen	BVB	Die BVB beschafft zusätzlich 10 Trams, was zu einer was zu einer Beschaffung von 23 Fahrzeugen führt.	Im Kapitel 4.14 «Rollmaterial» wird bei der BVB ein Bestand von 15 Schindler-Trams angegeben. Diese Zahl ist nicht korrekt. Die BVB besitzt 26 Triebwagen und 20 Anhänger. Damit werden derzeit 13 Züge gebildet. Zur Erhöhung der zu knappen betrieblichen und technischen Reserve sowie zum Abfangen der zu erwartenden Verlangsamung sowie abnehmenden Pünktlichkeit (z.B. durch die neue Ortsdurchfahrt Birsfelden) werden 10 zusätzlichen Trams beschafft, was zu einer Beschaffung von 23 Fahrzeugen führt.	wird berücksichtigt	-	Fehler wird korrigiert (Zahl 13 statt 15 beim Bestand)
Transportunternehmen	BVB	Zusätzliche Kurse auf den Linien 33 und 34 hat zur Folge, dass zusätzliche Betriebsmittel benötigt werden.	Im Kapitel 4.15 «Infrastrukturbedarf» wird im Unterkapitel «Fahrplanstabilität Bus» erwähnt, dass keine zusätzlichen Betriebsmittel für die Stabilisierung der Buslinien benötigt werden. Wir gehen jedoch davon aus, dass auf den Linien 33 und 34 in der Laufzeit des 10. Generellen Leistungsauftrags zusätzliche Kurse notwendig werden.	nicht berücksichtigt	Die BUD beabsichtigt nicht, zusätzliche Kurse zu bestellen. Die BVB hat hierzu keine entsprechenden Hinweise resp. eine Auswertung geliefert, die auf diese Notwendigkeit hindeuten. Insofern wird im Bestellprozess das Anliegen nicht berücksichtigt werden können. Ziel ist es in jedem Fall, die Stabilität ohne Betriebsmittel zu erreichen. Dies ist langfristig kostengünstiger und ohne führt nicht zu einer Reisezeitverlängerung. Die BVB wird gebeten, bei solchen Anliegen der BUD die Analysen zu unterbreiten und im konkreten Fall einen Projektantrag zu stellen.	unverändert
Transportunternehmen	BVB	Die in Kapitel 2.4 «Einfacher Zugang zum öV» aufgeführten Lösungsansätze zur Senkung der tariflichen Eintrittshürden wecken Erwartungen und sind nicht realistisch.	Die Abschaffung des Halbtax innerhalb eines regionalen Perimeters widerspricht den Forderungen des BAV nacheinem einheitlichen Tarifsystem. Zudem steht der Ansatz im Widerspruch zu Kapitel 2.6 «Tarifpolitik».	nicht berücksichtigt	Die Tarifhoheit liegt bei den Transportunternehmen. Am Ende kann der Kanton jedoch nicht alleine entscheiden. Im GLA ist die Strategie des Kantons festgehalten.	unverändert
Transportunternehmen	PostAuto	Zustimmung	PostAuto durfte sich bereits an mehreren Stellen in der Erarbeitung des neuen Buskonzepts Laufen-Dorneckberg bzw. in der Optimierung des Fahrplans im Raum Gelterkinden einbringen. Aus diesem Grund begrüssen wir den GLA in der vorliegenden Version zuhänden des Landrats und unterstützen diesen.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Birsstadt	Kein Angebotsabbau im Regionalverkehr der S3 zu den Hauptverkehrszeiten (Verdichtungskurse)	Bei der Überprüfung des Netznutzungsplan 2026 ist dem Verein Birsstadt aufgefallen, dass diverse Zugverbindungen im Regionalverkehr der S3 zu den Hauptverkehrszeiten (Verdichtungskurse) nicht mehr aufgeführt sind. Für die Birsstadt bedeutet dies ein massiver Angebotsabbau zu den Hauptverkehrszeiten, was den Zielsetzungen des gemeinsamen Mobilitätskonzepts Birsstadt vollständig widersprechen würde.	wird berücksichtigt	Die Verdichtungskurse bleiben bestehen	textlich erwähnt
Verbände, Parteien	Birsstadt	2028 Einführung 15'-Takt bei der S-Bahn zwischen Basel und Aesch	Gemäss des Eisenbahnausbauprogramms 2023 ist das Projekt AS35 Aesch BL: Wendegleis mit Inbetriebnahme per 2028 auf Kurs. Jedoch wird die Einführung des L5'-Takt Basel SBB - Aesch BL per Dezember 2028 weder im Netznutzungsplan 2029 noch im Netznutzungsplan 2030 aufgeführt. Für den Verein Birsstadt ist es wichtig, dass mit dem Ausbau der Infrastruktur per Dezember 2028 auch der 15'-Takt eingeführt werden kann.	nicht Gegenstand des GLA	Das Anliegen wird unterstützt. Der 15'-Takt ist in der Laufzeit des 10. GLA jedoch nicht vorgesehen.	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	Birsstadt	15'-Takt auf Linie 63 bereits zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme	Gemäss 10. GLA und dem Schlussbericht Buskonzept Birsstadt Süd ist bei der Einführung der Buslinie 63 ein für Arbeitsplatzgebiete wenig attraktiver 30-Minuten-Takt zu den Hauptverkehrszeiten vorgesehen. Der Verein Birsstadt begrüsst die Einführung einer neuen Buslinie um die Arbeitsgebiete zu verbinden. Mit der vorgesehenen Betriebszeit ist das Angebot leider wenig attraktiv und wird keinen grossen Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätskonzept Birsstadt leisten. Wir bitten den Kanton Basel-Landschaft deshalb, das Angebot der Linie 63 bereits zum Zeitpunkt der Betriebsaufnahme mit einem 15-Minuten-Takt und einer durchgehenden Betriebsdauer auszustatten.	nicht berücksichtigt	Die Linie 63 ist auf die Zuganschlüsse ausgelegt. Die S3 verkehrt halbstündlich. Folglich wird dieses Angebot bei der Linie 63 übernommen.	unverändert
Verbände, Parteien	Birsstadt	Alternative Linienführung der Linie 46	Statt der parallelen Linienführung 40, 46, 47 (im Bereich Breite bis Redingerstrasse) schlagen wir eine alternative Linienführung der Linie 46 vor und bitten, diese wie folgt umzusetzen: Kleinhüningen, Lange Erlen, Badischer Bahnhof, Schwarzwaldbrücke, Breite (Haltestelle AAGL), Schulstrasse Birsfelden, Weiterführung via Birseckstrasse zu zwei neuen Haltestellen in der Birseckstrasse (im Bereich Redingerstrasse und im Bereich Freulerstrasse) und zum Bahnhof Muttenz. Mit diesem Vorschlag wird eine Entflechtung der parallel geführten Buslinie (Überkapazität) ermöglicht, bevölkerungsreiche Teile von Birsfelden und Muttenz werden mit einer direkten Verbindung zum Badischen Bahnhof und zum Bahnhof Muttenz resp. zu den (Hoch-)Schulen Muttenz mit dem ÖV erschlossen. Gleichzeitig wird das verkehrsintensive Gebiet im Raum Lehenmatt mit einer Redundanz entlastet. Dies führt zu einer Verbesserung der Fahrplanstabilität.	nicht berücksichtigt	Die 2. Etappe wurde zurückgestellt und kann daher im 10. GLA noch nicht umgesetzt werden.	Kapitel wurde angepasst
Verbände, Parteien	Birsstadt	Kein Abbau des Bahnangebots der S3 zu den HVZ nach dem Doppelspurausbau	Somit ist es dem Verein Birsstadt ein Anliegen, dass das Bahnangebot der S3 zu den Hauptverkehrszeiten nicht abgebaut wird, sondern auch nach dem Doppelspurausbau mindestens auf dem heutigen Angebotsstand weitergeführt werden kann.	wird berücksichtigt	Die Verdichtungskurse bleiben bestehen	textlich erwähnt
Verbände, Parteien	Birsstadt	Zustimmung	Der Verein Birsstadt schätzt es sehr, dass der Kanton Basel-Landschaft sich schon aktuell dafür einsetzt! dass der 15'-Takt der S3 für die Birsstadt mit dem Fahrplanwechsel im Jahre 2028 eingeführt werden kann.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Birsstadt	Taktverdichtung zu den HVZ im Regionalverkehr auch längerfristig bis in die südliche Birsstadt	Ebenso gehen wir davon aus, dass die Taktverdichtung zu den Hauptverkehrszeiten im Regionalverkehr auch längerfristig bis in die südliche Birsstadt, bzw. ins Laufental weitergeführt wird. Denn nur so können die Ziele der Birsstadt erreicht werden,	nicht Gegenstand des GLA	Aktuell ist im Zielkonzept von Trireno nicht vorgesehen, den 15'-Takt weiter als bis Aesch zu führen.	unverändert
Verbände, Parteien	Birsstadt	Schnellzughalt am Bahnhof Dornach-Arlesheim	Im Namen des Vereins Birsstadt und aller beteiligten Gemeinden bitten wir den Kanton Basel-Landschaft sich weiterhin aktiv für die Birsstadt Gemeinden und denentsprechenden Leistungsausbau im Regionalverkehr einzusetzen. Der Verein Birsstadt, bestehend aus 10 Gemeinden, weist eine Einwohnerzahl von rund 95'000 Personen auf und ist daher für den Kanton Baselland verkehrstechnisch nicht unbedeutend. Gerne weisen wir in diesem Zusammenhang und als Ausblick auf kommende GLA darauf hin, dass wir uns als Birsstadt im Mobilitätskonzept dafür ausgesprochen haben, uns für die Einrichtung eines Schnellzughaltes (IC, IR oder allf. RE) in der südlichen Birsstadt - vorzugsweise am Bahnhof Dornach-Arlesheim - einzusetzen.	nicht Gegenstand des GLA	Der Fernverkehr wird nicht vom Kanton bestellt. Er hat keinen Einfluss auf die Fernverkehrspolitik der SBB.	unverändert
Verbände, Parteien	Birsstadt	Zustimmung	Wir begrüßen eine Verbindung vom Laufental nach St. Louis und erhoffen uns dadurch einen Umstieg des Pendlerverkehrs auf den ÖV.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Birsstadt	Gewährleistung von guten Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof SBB um unnötige Wartezeiten für Pendler nach Olten zu vermeiden	Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass am Bahnhof SBB gute Umsteigemöglichkeiten gewährleistet sein müssen um somit unnötige Wartezeit für Pendler nach Olten zu vermeiden.	nicht Gegenstand des GLA	Der Fahrplan ist nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Verbände, Parteien	Christoph Merian Stiftung	Zustimmung	Wir unterstützen die Zielsetzungen für den ÖV, die mit dem 10. GLA verfolgt werden, insbesondere das übergeordnete Ziel einer Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr. Dazu ist es einerseits wichtig, die Attraktivität des ÖV weiter zu steigern, andererseits sind Entwicklungsgebiete (Arbeit, Bildung, Wohnen) rechtzeitig und in adäquater Qualität mit dem ÖV zu erschliessen.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Christoph Merian Stiftung	Zustimmung	Die Erschliessung des Dreispitzareals mit dem neu ganztägigen Betrieb der Buslinie 37 (und deren Endpunkt am Bahnhof Basel SBB) erst wenig verbessert. Eine deutlich bessere Erschliessung des Areals bewirken die in der 2. Etappe des Buskonzepts Basel Ost geplanten Angebots Änderungen, namentlich der ganztägige 7.5'-Takt zwischen Muttenz und der Haltestelle Dreispitz (durch Abtausch der Linienäste der Buslinien 36 und 37 ab St. Jakob) und die Einführung der Linie 40, welche zusätzliche Kapazitäten bringt. Wir begrüßen sehr, dass diese Anpassungen per Ende 2027 umgesetzt werden sollen, womit sie mit der geplanten Eröffnung des Unistandorts Dreispitz zeitlich kongruent sind.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Christoph Merian Stiftung	Hinweis	Wichtig für die Erschliessung des Dreispitzareals wird zudem der Viertelstundentakt der S3 auf dem Abschnitt Basel-Aesch sein. In diesem Zusammenhang möchten wir bereits jetzt die Wichtigkeit des Anschlusses der Tramlinie 10 auf die S-Bahn betonen (ebenfalls Viertelstundentakt).	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Christoph Merian Stiftung	Hinweis	Generell ist es uns ein Anliegen darauf hinzuweisen, dass angesichts der prognostizierten Bevölkerungs- sowie Wirtschafts-/Arbeitsplatzentwicklung, der vom Kanton Basel-Landschaft formulierten Klimaziele und des in Basel und den Agglomerationen sehr knappen Bodens die Förderung des öffentlichen Verkehrs als flächeneffizientestes Transportmittel zentral ist.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Christoph Merian Stiftung	In den Budgets die erforderlichen Mittel für einen gut ausgebauten und attraktiven öv einplanen.	In den Budgets für die kommenden Jahre sollen deshalb die erforderlichen Mittel für einen gut ausgebauten und attraktiven öv ein geplant werden.	wird berücksichtigt	Ist im GLA enthalten	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	Zustimmung	Die EVP hat vom 10. Generellen Leistungsauftrag Kenntnis genommen und unterstützt grundsätzlich den Kanton in den Optimierungs- und Weiterentwicklungsschritten. Die Schwerpunkte scheinen sinnvoll gewählt auch mit Blick auf die finanzielle Situation des Kantons. Wir stimmen der Vorlage im Grossen und Ganzen zu.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	EVP	Priorisierung des Projekts „Fahrplanstabilität Bus“	Eine Verbesserung der Fahrplanstabilität für die Busse ist schon lange ein Thema, umgesetzt wird zu wenig. Als Zielsetzung wird mehrfach erwähnt, dass der öffentliche Verkehr seine Funktion nur wahrnehmen kann, wenn er bei Verkehrsüberlastung konsequent bevorzugt wird. Es besteht dringender Handlungsbedarf, insbesondere da zur Verbesserung der Pünktlichkeit ab 2026 mindestens die Verkehrsqualitätsstufe C (eingeschränkte Bewegungsfreiheit) vorhanden sein soll und bisher teilweise nur die Stufe F (völlig ungenügend) vorhanden ist. Dazu braucht es griffige	nicht Gegenstand des GLA	Im Sommer 2025 ist vorgesehen, die LRV zu überweisen. Sie ist jedoch nicht Gegenstand des GLA	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
			Massnahmen und punktuell auch entsprechende Gelder, die den öffentlichen Busverkehr pünktlicher machen. Dieses Projekt „Fahrplanstabilität Bus“ benötigt entsprechende Priorität. Nur so kann der öffentliche Verkehr seine Attraktivität steigern. Busse, die nicht im Stau stehen, kommen pünktlicher an, erhalten mehr Fahrgäste und entlasten so den gesamten Verkehr.			
Verbände, Parteien	EVP	Vorwärtsmachen bei der Umsetzung der BehiG-Massnahmen an Haltestellen	In der Umsetzung der BehiG-Massnahmen sind noch immer Haltestellen nicht umgebaut. Die EVP fordert hier vorwärtszumachen. Es ist der EVP wichtig, dass alle Menschen Zugang zum öffentlichen Verkehr haben und diesen möglichst selbstständig benutzen können. Gleichzeitig tragen behindertengerechte Haltestellen zum schnelleren Personentransfer bei und erhöhen ebenfalls die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit.	nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	Zustimmung	Die EVP begrüsst, dass investierte Gelder im öffentlichen Verkehr laufend überprüft und allfällige Korrekturen vorgenommen werden. Ein nachhaltiger Umgang mit den vorhandenen Ressourcen ist essenziell.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	EVP	Nicht direkt auf Rufbus oder Bedarfsbus bei Buslinien unter dem Kostendeckungsgrad von 20% setzen	Da einige Buslinien unter dem Kostendeckungsgrad von 20% liegen, müssen diese genauer geprüft werden. Dabei vorschnell auf einen Rufbus oder Bedarfsbus zu setzen, erachten wir hingegen als einen ersten Schritt in Richtung Totalabbau und widerspricht dem Prinzip vom „einfachen Zugang“. Zudem gibt die EVP zu bedenken, dass fehlende Busverbindungen auch zur Verschiebung von sozialen Kosten (Wegzug in Richtung Zentrumsgemeinden) bis hin zu steigenden Gesundheitskosten (vorzeitiger Umzug ins Altersheim, Verlust von sozialen Netzwerken, etc.) bedeuten kann. Auch für Kinder und Jugendliche ist ein zuverlässiges Busnetz von grosser Bedeutung. Wer als Jugendlicher sich nicht im öffentlichen Verkehr bewegen kann, wird dies auch später nur schwer tun. Diese Kosten können schwer belegt werden. Wollen wir aber ein funktionierendes Gesamtsystem, ist der öffentliche Verkehr ein wesentlicher Bestandteil davon.	wird berücksichtigt	Die Angebote werden sorgfältig überprüft. Bei den besagten Linien wurden in den letzten Jahren verschiedene Optimierungen geprüft und umgesetzt. Wo diese nicht zielführend waren, wird nun ein neuer Ansatz mit On-Demand-Angeboten verfolgt.	Neues Kapitel elgänzt
Verbände, Parteien	EVP	Halbstündliche Halte im Fernverkehr an allen Haltepunkten mit Fernverkehr	Die SBB baut das Angebot in den nächsten Jahren so aus, dass auch im Fernverkehr schweizweit ein Halbstundentakt angeboten werden kann. Nur die Kantonshauptstadt Liestal wird von den Fernverkehrszügen weiterhin nur im Stundentakt bedient (in Richtung Bern, Zürich und Luzern). Die EVP fordert den Kanton auf, sich halbstündliche Halte im Fernverkehr an allen Haltepunkten mit Fernverkehr einzusetzen. Der Verkehrsdrehscheibe Liestal kommt dabei auch eine Entlastungsfunktion für den Bahnhof SBB in Basel zu. Das neue Angebot der S33 wird diese Entlastungsfunktion noch verstärken. In öffentlichen Verkehr der Region Basel und dem TNW -Gebiet herrscht nach wie vor ein Innovationsstau.	nicht Gegenstand des GLA	Der Fernverkehr wird nicht vom Kanton bestellt. Er hat keinen Einfluss auf die Fernverkehrspolitik der SBB.	-
Verbände, Parteien	EVP	Zustimmung	Die Einführung IR56 Basel-Delémont-Biel wird sehr begrüsst.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	EVP	Zustimmung	Die Einführung Halt des IR37 in Gelterkinden ist ein wichtiger Ausbauschritt für die Region.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	EVP	S33 Basel-Liestal auch zu RVZ verkehren	Die Einführung der S33 Basel-Liestal bringt für die in der HVZ stark belegte S3 eine willkommene Entlastung. Damit die S33 Basel-Liestal ihre Wirkung voll entfalten kann, soll sie neben den HVZ und NVZ auch zu RVZ verkehren.	nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	Weitere Ausbauschritte auf der Verbindung zum EuroAirport	Zudem soll für weitere Ausbauschritte die Verbindung zum EuroAirport favorisiert werden.	nicht Gegenstand des GLA	Die Durchbindung ist vorgesehen im Zielkonzept. Sie ist jedoch nicht Gegenstand des 10. GLA	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	Zustimmung	Die Führung der Tramlinie 17 via Margarethenverbindung wird sowohl von der Fahrzeit, der Vernetzung, der Linienführung und der Entlastung der Innenstadt grosse Vorteile.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	EVP	Zustimmung	Das Buskonzept Laufental-Dorneckberg ist eine logische Folge von der Einführung des IR56 – Stichwort: Verkehrsdrehscheibe.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	EVP	Zustimmung	Buskonzept Birsstadt Süd wird begrüsst	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	EVP	15-Minuten-Takt bei den Buslinien in Liestal in den NVZ und RVZ spätestens auf den 11. GLA realisieren	Die Ausrichtung und Linienvknüpfung im Buskonzept Ergolzthal (Linie 75, 76, 78) sind wichtige Schritte. Da der ursprünglich geplante 15-Minuten-Takt in den NVZ und RVZ zurückgestellt wurden, bitte wir diese spätestens auf den 11. GLA zu realisieren.	nicht Gegenstand des GLA	Die Umsetzung der Verdichtung ist weiterhin als Ziel formuliert. Ob die Nachfrageentwicklung eine Verdichtung bereits im 11. GLA zulässt wird sich dann zumal zeigen. Sie ist für den 10. GLA nicht vorgesehen.	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	Zustimmung	Fahrplankonzept Gelterkinden, die Optimierung Ortsbus Sissach wie auch die Buskonzepte Basel West-Bachgraben und Basel Ost werden begrüsst.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	EVP	Schliessung von Angebotslücken auf alle Linien im Kantonsgebiet anwenden	Die Schliessung von Angebots- und Taktlücken für die Linien 106-108 sind sinnvoll und sollten auch auf alle weiteren Linien im Kantonsgebiet angewendet werden.	wird berücksichtigt	Die Schliessung von Angebotslücken wird im Rahmen der Konzepte weitestgehend berücksichtigt.	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	die Verdichtungskurse der S3 wo immer möglich zu erhalten	Mit der Einführung der S33 ist geplant auf Verdichtungskurse der S3 zur HVZ zu verzichten. Die EVP fordert, die Verdichtungskurse der S3 wo immer möglich zu erhalten, damit auch das obere Baselbiet diese ergänzenden Verbindungen nach Muttenz (Fach(hoch)schulen) nicht verliert.	wird berücksichtigt	Die Verdichtungskurse bleiben bestehen	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	Linie 46 auf Ganztagslinie ausbauen	Die mit dem 9. GLA eingeführte Linie 46 entwickelt sich erfreulich und soll nun zur Ganztageslinie ausgebaut werden. Diese Entwicklung zeigt deutlich, dass sich die Berücksichtigung von neuen Bedürfnissen und die möglichst zeitnahe Realisierung auch in der Praxis bewähren.	wird berücksichtigt	Dies ist vorgesehen	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	Alternative Linienführung von Kleinhüningen, Lange Erlen, Badischer Bahnhof, Schwarzwaldbrücke, Breite (HS AAGL), Schulstrasse Birsfelden und die Weiterführung via Birseckstrasse zu prüfen.	Allerdings verkehrt die Linie 46 im Bereich Breite bis Redingstrasse parallel zu den Linien 40 und 47. Wir bitten darum, eine alternative Linienführung von Kleinhüningen, Lange Erlen, Badischer Bahnhof, Schwarzwaldbrücke, Breite (HS AAGL), Schulstrasse Birsfelden und die Weiterführung via Birseckstrasse zu prüfen. Damit könnten nicht nur die Überkapazität im parallelgeführten Bereich entlastet werden, sondern werden gleichzeitig bevölkerungsreiche Teile von Birsfelden mit einer direkten Verbindung zum Badischen Bahnhof und zum Bahnhof Muttenz/Hochschule besser mit dem ÖV erschlossen.	nicht berücksichtigt	Es besteht aus Sicht BL und BS keine Notwendigkeit die Führung der Linie 46 anzupassen. Die Tramlinie 3 weist aufgrund der grösseren Fahrzeuge noch über Kapazitätsreserven auf, während die Buslinie 36 an die Kapazitätsgrenze stösst und eine Entlastung zwingend benötigt. Die Buslinien 36 und 46 verfügen im Lehenmattquartier zudem über eine eigene Busspur. Diese kann bei Bedarf zulasten von Parkfeldern verlängert werden. In Birsfelden gibt es weder im Bestand noch mit der neuen Ortsdurchfahrt eine Busspur noch kann diese aufgrund der Strassenbreiten eingerichtet werden. Würde die Linie via Birsfelden geführt, so ist zu erwarten, dass die Zuverlässigkeit der Buslinie auf ein unannehmbares Niveau sinken würde. Zudem wird das Konzept angepasst. Die zweite Etappe wird vorerst nicht umgesetzt. Damit entfällt auch das Argument des Überangebots.	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	Überprüfung der abendlichen Randverkehrszeiten (RVZ) auf dem Busnetz	Durch die bisher übliche Reduktion ab 22 oder 23 Uhr gehen in den Abendstunden zu viele Anschlüsse an regionalen Anschlussknoten verloren. Dies betrifft v.a. den Knoten Liestal, ist aber auch an anderen Knotenpunkten zu beachten.	wird berücksichtigt	Dies ist so vorgesehen. Die RVZ dauert bis jeweils bis nach Mitternacht.	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	EVP	Weitere Taktverdichtung der Linie 70 Liestal-Reigoldswil	Neben den Zusatzkursen zur HVZ sollte die Linie 70 ganztags zu einem Viertelstundentakt ausgebaut werden.	nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	Verlängerung der Teilkurse L70	Mit der Taktverdichtung von 2019 wurden auf der L70 Kurse eingeführt, die nur eine Teilstrecke (Liestal – Bubendorf, Industrie) bedienen. Die grosse Nachfrage von Bubendorf und Reigoldswil konnte so in Kombination mit der L71 besser abgedeckt werden. Für Ziefen – mit ebenfalls interessantem Nachfragepotential – ergibt sich dadurch eine nach wie vor ungenügende Anschlusssituation am Bahnhof Liestal ins Mittelland. Wir bitten darum zu prüfen, unter welchen Kostenfolgen diese Teilkurse die ganze Strecke Liestal – Reigoldswil abdecken könnten.	nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert
Verbände, Parteien	EVP	Intervention des Kanton BL auf nationaler Ebene bzgl. besserer Fernverkehrshalte in Liestal	Obwohl es im generellen Leistungsauftrag um die Bestellung des Regionalverkehrs geht, ist eine gute Frequenz des Fernverkehrs wichtig. Liestal ist nicht „nur“ Hauptstadt des Kantons, sondern auch ein wesentlicher Knotenpunkt für die Grossregion Liestal und die anschliessenden Täler. Für Liestal sind nach wie vor nur stündliche Halte und sogar eine Angebotsverschlechterung in Richtung Luzern vorgesehen. Das macht keinen Sinn und darf so nicht einfach hingenommen werden.	nicht Gegenstand des GLA	Im Ausbauschnitt 2035 ist vorgesehen, den IR37 zu stärken zulasten des IR27. Die Anschlüsse in Olten werden durch eine gänderte Fahrtrage der S3 sichergestellt.	unverändert
Verbände, Parteien	FDP	Zustimmung	Die FDP Baselland begrüsst es daher, dass der Regierungsrat im vorgelegten 10. Generellen Leistungsauftrag (GLA) eine auf konkrete Ziele ausgerichtete ÖV-Planung vornimmt und insbesondere auch eine Analyse der Wirtschaftlichkeit und Auslastung der einzelnen Linien vorgenommen hat.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	FDP	An den wichtigen Bahnhöfen ausreichende Abstellmöglichkeiten, um den Umstieg vom MIV zum ÖV zu erleichtern.	Die Attraktivität des ÖV ist dabei unseres Erachtens neben dem Kostenaspekt wesentlich von schnellen und direkten Verbindungen mit wenigen Umsteigepunkten und Wartezeiten abhängig. Dabei dürften die zusätzlichen und teils verkürzten Reisezeiten im S-Bahn- und Schnellzugnetz sowie auf diese Verbindungen optimal abgestimmte Bus- und Tramlinien von grosser Bedeutung sein. Bei Letzteren ist aber auch zu beachten, dass statt Bus- und Tramfahrten auch vermehrt längere Strecken mit Fahrrädern, E-Bikes, Roller und E-Scooter zurückgelegt werden und dass somit vor allem im Sommer und bei schönem Wetter die Nachfrage und Auslastung dieser Verkehrsmittel tiefer bleiben dürfte. Kurz- und mittelfristig bedingt dieses geänderte Pendlerverhalten, dass an den wichtigen Bahnhöfen für diese Fahrzeuge inkl. PWs ausreichende Abstellmöglichkeiten vorhanden sein müssen, um so den Umstieg vom MIV zum ÖV zu erleichtern. Längerfristig könnte dieser Entwicklung mit flexiblerem Materialeinsatz je nach Wochentag, Jahreszeit oder unter Umständen gar wetterabhängig oder auch mit ganz neuen Verkehrsmodellen begegnet werden.	nicht Gegenstand des GLA	Die Zielsetzung ist im GLA enthalten. Die Massnahmen werden jedoch ausserhalb des GLA umgesetzt.	unverändert
Verbände, Parteien	FDP	Über alle Strecken weiterhin mindestens ein Kostendeckungsanteil von 50% erreicht wird bzw. dieser nach Möglichkeit gesteigert wird.	Hinsichtlich der Finanzierung des ÖV-Angebots fordert die FDP Baselland angesichts des strukturellen Defizits in den Kantonsfinanzen, dass über alle Strecken weiterhin mindestens ein Kostendeckungsanteil von 50% erreicht wird bzw. dieser nach Möglichkeit gesteigert wird.	wird berücksichtigt	Der KDG wird gehalten. Hierfür sind nebst einem Fahrgastzuwachs Tarifierhöhungen geplant	unverändert
Verbände, Parteien	FDP	Allfällige Optimierung bei Linien, die den Kostendeckungsgrad nicht erreichen	Die bestehenden Linien mit tiefem Kostendeckungsgrad sind weiterhin zu prüfen und soweit der beobachtbare Trend zur tieferen Auslastung trotz der getroffenen Anpassungsmassnahmen weiterhin anhält, sind Optimierungsmassnahmen auf der Kostenseite vorzunehmen.	wird berücksichtigt	Dies ist im GLA berücksichtigt. Viele Änderungen ergeben sich direkt in den jeweiligen Konzepten	unverändert
Verbände, Parteien	FDP	Entsprechend den vorstehenden Ausführungen verlangt die FDP, dass die mit dem 10. GLA geplanten neuen Angebote auf ihren künftigen Beitrag zur Beibehaltung oder Verbesserung des Kostendeckungsgrad überprüft werden und die Ergebnisse in der Landratsvorlage aufgezeigt werden.		wird berücksichtigt	Dies ist im GLA berücksichtigt. Viele Änderungen ergeben sich direkt in den jeweiligen Konzepten	unverändert
Verbände, Parteien	FDP	Zustimmung	Die Verbesserungen im Fernverkehr mit der Einführung des IR56 und des zusätzlichen Halts des IR37 in Gelterkinden begrüssen wir explizit.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	FDP	Zustimmung	Auch die Einführung des Viertelstundentaktes Basel-Liestal mit der S33 mitsamt Verlängerung einzelner Züge nach Sissach in den HVZ erachten wir als sinnvoll.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	FDP	Zeitlich optimal abgestimmtes Busangebot in Liestal mit Einführung des Viertelstundentakts	Die Attraktivität dieser Verbindung ist aber von einem zeitlich optimal abgestimmten Busangebot in Liestal abhängig.	wird berücksichtigt	Die Anpassung ist bereits im 9. GLA erfolgt. Der Fahrplan ist nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Verbände, Parteien	FDP	Weiterführung gewisser Züge bis nach Sissach und mit Halt in Itingen	Die Weiterführung gewisser Züge bis nach Sissach und mit Halt in Itingen ist angesichts des Wegfalls der bisherigen zusätzlichen Entlastungszüge und der fehlenden Busanbindung von Itingen zwingend und sollte längerfristig gesichert werden.	wird berücksichtigt	Ist im GLA enthalten	unverändert
Verbände, Parteien	FDP	Weiterführung der Züge bis nach Gelterkinden sollen weiter geprüft werden.		nicht berücksichtigt	Die Umlaufzeit der S33 und die Trassenverfügbarkeit lassen diese Verlängerung nicht zu. Zudem entspricht die Taktverdichtung nicht dem Zielkonzept von Trieno.	unverändert
Verbände, Parteien	FDP	Zustimmung	Die mit der Margarethenverbindung erreichte Reduktion der Reisezeit auf der Tramlinie 17 dürfte nach unserer Einschätzung für die Anbindung des Leimentals von grosser Bedeutung sein und damit einer bestehenden Nachfrage entsprechen. Die damit erreichte Steigerung der Attraktivität dieses Angebotes begrüssen wir grundsätzlich.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	FDP	Auswirkungen auf den Strassenverkehr minimieren	Wobei beim konkreten Projekt die negativen Auswirkungen auf den Strassenverkehr minimiert werden müssen	wird berücksichtigt	Der ÖV trägt wesentlich zur Entlastung der Strassen bei.	unverändert
Verbände, Parteien	FDP	Angebot nur mit vorhandener Nachfrage anbieten	Beim neuen Buskonzept Birsstadt Süd ist für uns fraglich, ob alle neuen Angebote tatsächlich einer vorhandenen Nachfrage entsprechen. Es sollte hier und auch anderswo nur realisiert werden, was im Grundangebot erforderlich ist oder dank einer entsprechenden Nachfrage zu einem höheren Kostendeckungsanteil führt.	wird berücksichtigt	Dies wird mit der Auslastung berücksichtigt	unverändert
Verbände, Parteien	FDP	Zustimmung	Richtig erscheint uns, dass die Erschliessung Aesch Nord gemäss Postulat 2017/311 nicht über eine Anpassung der Buslinie 68 erfolgen soll, da mit der geänderten Linienführung der Zeitvorteil und damit die Attraktivität dieser Verbindung auf der Linie Ettingen-Aesch Bahnhof verloren gehen würde	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	Zustimmung	Im 10. GLA werden neue ÖV-Verbindungen geschaffen, was wir grundsätzlich unterstützen und für die Erreichung der Klimaziele als wichtig erachten. Auch die Anpassungen der daran anschliessenden Buslinien befürworten wir. Kurze Umsteigezeiten sind für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zentral.	Kenntnisnahme	-	-

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	Grüne BL	Reduktion der Treibhausgas- und Lärmemissionen	Durch die Zunahme des Langsamverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs und der damit verbundenen Abnahme des MIV-Verkehrs können die Treibhausgas- und Lärmemissionen reduziert werden. Diese Verlagerung ist für die GRÜNEN Baselland unabdingbar.	wird berücksichtigt	Der GLA berücksichtigt dieses Anliegen	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	Zustimmung	Ein wichtiges Argument zur Förderung des öffentlichen Verkehrs liegt in der Flächeneffizienz. Wir zitieren aus dem Vernehmlassungsentwurf, Seite 4: «Bezogen auf die Verkehrsflächen zeigen die öffentlichen Verkehrsmittel mit Abstand die höchste Leistungsfähigkeit, angeführt von S-Bahn und U-Bahn. Tram und Bus liegen leicht tiefer. Rund zwanzig Mal leistungsärmer sind der motorisierte Individualverkehr und der Langsamverkehr.» Dank dieser Flächeneffizienz des ÖV kann eine zukünftige Zunahme der Mobilität mit einem geringeren Flächenaufwand umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	Zustimmung	Die Verkürzung des 10. Leistungsauftrages auf drei Jahre macht Sinn. Mit dieser einmaligen Verkürzung kann der Harmonisierung der Bestellperiode im Regionalen Verkehr durch das Bundesamt für Verkehr BAV Rechnung getragen werden.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	Schnellzughalt im Bahnhof Dornach-Arlesheim im 11. GLA	Bevor wir zu den einzelnen Kapiteln Stellung nehmen, werfen wir einen Ausblick auf den 11. Generellen Leistungsauftrag: Die Region Birsstadt verdient einen Schnellzughalt im Bahnhof Dornach-Arlesheim. Dieser ist baldmöglichst umzusetzen.	nicht Gegenstand des GLA	Der Fernverkehr wird nicht vom Kanton bestellt. Er hat keinen Einfluss auf die Fernverkehrspolitik der SBB.	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	Überdenkung der S-Bahn bis nach St. Louis	Zu der geplanten Umstellung der S-Bahn nach St. Louis möchten wir schon jetzt unsere Bedenken anmerken. Die heutige S3, die das Laufental und das Birstal umsteigefrei nach Liestal, Sissach und Gelterkinden bis nach Olten führt, verbindet diese funktionalen und politischen Räume im Baseltal; eine einmalige Verbindung. Zukünftige räumliche Entwicklungen im Baseltal, mögliche Zentralisierungen von Dienstleistungsangeboten innerhalb des Kantons, müssen sorgfältig mit den Vorteilen einer Verbindung nach St. Louis und einer verkürzten Variante Aesch-Basel-Liestal abgewogen werden. Erfahrungsgemäss braucht eine Änderung bestehender S-Bahn-Linien viel Zeit.	wird berücksichtigt	Die Verbindung zwischen Ergolzthal und Bristal bleibt auch mittelfristig sichergestellt.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	Zustimmung	Wir unterstützen die Zielsetzungen in den Kapiteln 2.2, 2.3, und 2.4. Ohne eine hohe Kundenzufriedenheit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und hindernisfreien Zugang zu den ÖV kann die angestrebte Verlagerung auf den ÖV nicht gelingen	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	Weiterhin die Möglichkeiten, Billette am Schalter, Automaten oder direkt im Bus zu beziehen	Wie schon bereits im 9. GLA vermerkt, braucht es neben den digitalen Lösungen nach wie vor die Möglichkeiten, Billette am Schalter, Automaten oder direkt im Bus zu beziehen.	wird berücksichtigt	Die BUD gibt den Transportunternehmen vor, dass an jedem Zugangspunkt zum ÖV ein Ticket für die unmittelbar bevorstehende Fahrt ohne Vorkenntnisse gelöst und entwertet werden kann.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	Tarifreduktion für junge Generationen	Im Kapitel 2.6 stellen wir den Grundsatz infrage, dass die Kosten des ÖV im Kanton-Basellandschaft zu rund der Hälfte durch die Besteller und die Fahrgäste getragen werden. Wenn wir das Mobilitätsverhalten der jungen Generationen nachhaltig prägen wollen, müssen zumindest für diese Zielgruppen die Tarife reduziert werden.	wird berücksichtigt	Die Tarife für Jugendliche sind reduziert	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	Zustimmung	Im Kapitel 2.7 stellen wir mit Genugtuung fest, dass im Kanton Basel-Landschaft ab 2026 nur noch Busbeschaffungen mit CO2 neutralen Antrieben genehmigt werden.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	Weiterführung der S3 von Laufen nach Delémont	Wir unterstützen die Einführung und fordern gleichzeitig, dass die S3 von Laufen nach Delémont weitergeführt wird. Eine direkte Anbindung des Laufentals an den Jura ist wichtig.	nicht berücksichtigt	Dies entspricht nicht dem Zielkonzept. Die S3 zwischen Laufen und Delémont wird durch den IR56 abgelöst.	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	Zustimmung	Wir unterstützen die Einführung des Halts des IR37 Basel-Liestal-Aarau- Zürich in Gelterkinden	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	15' Takt S33/S3 auch in HVZ, NVZ und RVZ	Die Einführung der neuen S33 Basel-Liestal ergänzt die bestehende S3 und führt zu einem gewünschten Viertelstundentakt. Das Angebot muss in der HVZ, NVZ und RVZ gefahren werden.	nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	Einführung der Margarettenverbindung auch in HVZ und NVZ	Wir unterstützen die Einführung der Margarettenverbindung. Eine Reduktion um 5 Minuten der Reisezeit im Leimental zu Bahnhof Basel SBB steigert die Attraktivität des ÖV. Das Angebot muss in der HVZ und in der NVZ angeboten werden.	wird berücksichtigt	Die Ausdehnung der Betriebszeiten des Angebots ist erst in der Laufzeit des 11. GLA vorgesehen.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	Weiterhin eine Direktverbindung von Seewen nach Grellingen	Wir sind mit den Anpassungen der Abfahrtszeiten der Buslinien, welche durch die Einführung des neuen IR56 Basel-Delémont entstehen, einverstanden. Die GRÜNEN beantragen, dass weiterhin eine Direktverbindung von Seewen nach Grellingen geführt wird.	nicht berücksichtigt	Die Linie 116 weist einen KDG von nur 20 % auf, weshalb sie zur Aufhebung vorgesehen wird. Gleichzeitig wird das Angebot zwischen Seewen und Dornach beschleunigt und verbessert.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	15'-Takt auf der Buslinie 63 während der HVZ	Die Buslinie 63 soll in den Hauptverkehrszeiten in einem Viertelstundentakt geführt werden, damit das ÖV-Angebot für die bedienten Arbeitsplatzgebiete attraktiver wird.	nicht berücksichtigt	Die Linie 63 ist auf die Zuganschlüsse ausgelegt. Die S3 verkehrt halbstündlich. Folglich wird dieses Angebot bei der Linie 63 übernommen.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	Transportkette garantieren	Die Ortsbuslinie 58 soll entweder ihre wichtige Funktion der Querschliessung Ost-West vom Dorf über den Bahnhof Münchenstein in die Gartenstadt beibehalten oder aber zwingend eine Umsteigeverbindung mit Anschluss am Bahnhof Münchenstein auf die Linie 37 erhalten. Die Birschhof Klinik soll weiterhin mit einer Buslinie bedient werden.	nicht berücksichtigt	Diese Forderung kann leider nicht berücksichtigt werden, solange die Buslinien einen Anschluss auf die Bahn gewährleisten sollen.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	Zustimmung	Die mit dem 9.GLA neu eingeführte Linie 46 hat sich erfreulich entwickelt und darum unterstützen wir den Ausbau zu einer Ganztageslinie.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	Alternative Linienführung der Linie 46	Statt der parallelen Linienführungen 40, 46, 47 (im Bereich Breite bis Redingstrasse) schlagen die GRÜNEN eine alternative Linienführung der Linie 46 vor und bitten, diese wie folgt umzusetzen: Kleinhüningen, Lange Erlen, Badischer Bahnhof, Schwarzwaldbrücke, Breite (Haltestelle AAGL), Schulstrasse Birsfelden, Weiterführung via Birseckstrasse zur neuen Haltestelle in der Birseckstrasse (im Bereich Redingstrasse) und zum Bahnhof Muttenz.	nicht berücksichtigt	Es besteht aus Sicht BL und BS keine Notwendigkeit die Führung der Linie 46 anzupassen. Die Tramlinie 3 weist aufgrund der grösseren Fahrzeuge noch über Kapazitätsreserven auf, während die Buslinie 36 an die Kapazitätsgrenze stösst und eine Entlastung zwingend benötigt. Die Buslinien 36 und 46 verfügen im Lehenmattquartier zudem über eine eigene Busspur. Diese kann bei Bedarf zulasten von Parkfeldern verlängert werden. In Birsfelden gibt es weder im Bestand noch mit der neuen Ortsdurchfahrt eine Busspur noch kann diese aufgrund der Strassenbreiten eingerichtet werden. Würde die Linie via Birsfelden geführt, so ist zu erwarten, dass die Zuverlässigkeit der Buslinie auf ein unannehmbares Niveau sinken würde. Zudem wird das Konzept angepasst. Die zweite Etappe wird vorerst nicht umgesetzt. Damit entfällt auch das Argument des Überangebots.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	15'-Takt auf den Linien 76 und 78 während der NVZ	Die GRÜNEN beantragen, dass die Linien 76 und 78 auch während der Nebenverkehrszeit im Viertelstundentakt gefahren werden.	nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	Vollständiger Ausbau (30'-Takt RVZ Linien 100 und 102 und 30'-Takt NVZ Linien 103 und 104 am Wochenende)	Wir unterstützen das Vorhaben und beantragen den vollständigen Ausbau (30'-Takt RVZ Linien 100 und 102 und 30'-Takt NVZ Linien 103 und 104 am Wochenende) umzusetzen.	nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	Grüne BL	Zustimmung	Die GRÜNEN begrüßen den Ausbau und die Anpassung beim Ortsbus Sissach.	Kenntnisnahme	--	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	Kein Wegfall der Tramlinie 21	Die GRÜNEN sehen den Wegfall der Tramlinie 21 kritisch. Ein Ersatz durch einen Bus führt immer zu einer Verschlechterung des Angebots. Die Tramlinie 21 soll nicht abgeschafft werden.	nicht berücksichtigt	Die Relation Badischer Bahnhof - Bachgraben kann nur mit einem Bus sichergestellt werden. Dies ist ein Tramvorlaufbetrieb für das Tram Bachgraben. Das Tram 21 würde parallel dazu verkehren. Diese Doppelführung ist nicht zweckmässig.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne BL	Zustimmung	Hingegen unterstützen wir die Verdichtung der Linie 48. Damit wird eine bessere Anbindung des Bachgrabenquartier an den Bahnhof SBB gewährleistet.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Grüne BL	Zustimmung	Wir unterstützen das Schliessen von Angebots- und Taktlücken.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	Grüne Münchenstein	Gute Anschlüsse am Bahnhof Münchenstein zwischen den Buslinien 58 und 37	Damit weiterhin eine qualitativ gute Querverbindung zwischen dem alten und neuen Münchenstein angeboten werden kann, müssen am Bahnhof Münchenstein zwischen den Buslinien 58 und 37 gute Anschlüsse bestehen (max. 5 Minuten). In diesem Zusammenhang ist auch eine durch die BLT geplante Aufhebung der Tramstation Primeo Energie mit zu berücksichtigen. Umsteigende ab Tramlinie 10 sollten in Münchenstein Dorf auf die Buslinie 58 oder 37 umsteigen können.	nicht berücksichtigt	Diese Forderung kann leider nicht berücksichtigt werden, solange die Buslinien einen Anschluss auf die Bahn gewährleisten sollen.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne Münchenstein	Als Alternative: Verknüpfung der Linie 58 mit der Linie 37	Als Alternative schlagen wir die Prüfung der Verknüpfung der Linie 58 mit der Linie 37 und wie oben angemerkt mit der Tramlinie 10 in Münchenstein. Dabei wäre die Verlängerung der Buslinie 37 bis Münchenstein Schlossmatt zu prüfen. In diesem Fall müsste die neue Linienführung der Buslinie 58 in Münchenstein Dorf starten resp. enden.	nicht berücksichtigt	Sofern die Gemeinde Münchenstein einen Wendeplatz zur Verfügung stellt, kann eine andere Linie den Abschnitt Bahnhof - Schlossmatt bedienen. Jedoch ist dann die Verknüpfung mit dem Tram 10 von der Schlossmatt her nicht mehr möglich. Alternativ verlängern sich die Umsteigezeiten auf die Bahn deutlich, wodurch der Nutzen der Linie 37 (Anbindung Dreispitz Süd / Gartenstadt an S-Bahn) verschlechtert.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne Münchenstein	Rundkurs statt Wendeplatz bauen	Der Wendeplatz in Münchenstein Schlossmatt wäre so verkehrstechnisch auszugestalten, dass die aktuellen wie auch künftigen Busfahrzeuge ordentlich wenden können. Im Raum der heutigen Station (Schlossmatt) ist das nicht vorstellbar. Eine Ausweitung der Linie via Rückweg über Höhenweg - Mittelweg evtl. auch Kirchgasse wäre dabei zudem eine sinnvolle Massnahme zur Reduktion des MIV in diesem Quartier.	nicht Gegenstand des GLA	Der Bau von Infrastrukturen ist Gegenstand des GLA.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne Münchenstein	Die Betriebszeiten der Buslinie 58 sollen angepasst/ergänzt werden; Samstag und Sonntag ab 06 Uhr		nicht berücksichtigt	Die Linie 58 verkehrt zur NVZ und HVZ. Diese beginnt an Samstagen um 8 Uhr.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne Münchenstein	Direkte Anbindung des Bus 58 an die Tramlinie 10	Bei der weiteren Projektierung ist die direkte Anbindung des Bus 58 an die Tramlinie 10 sicherzustellen.	wird berücksichtigt	Die Linie 58 wird an der Haltestelle Dorf mit der Linie 10 verknüpft	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne Münchenstein	Die Betriebszeiten der Buslinie 37 sollen angepasst/ergänzt werden; Samstag und Sonntag ab 06 Uhr.		nicht berücksichtigt	Die Linie 37 verkehrt zur NVZ und HVZ.	unverändert
Verbände, Parteien	Grüne Münchenstein	Bedienung der Haltestelle Münchenstein, Klinik Birschof	Die Haltestelle «Münchenstein, Klinik Birschof» muss angefahren werden können. In Richtung Basel ist eine Linienführung zu prüfen, welche den Bus innert nützlicher Frist auf Höhe der Klinik Birschof anhalten lässt.	nicht berücksichtigt	Die Haltestelle Limmeren befindet sich innerhalb von wenigen Minuten Fussweg von der Klinik. Zudem kann die Haltestelle nur in eine Richtung bedient werden, da auf der anderen Strassenseite kein Trottoir vorhanden ist und keine Querungsmöglichkeit besteht.	unverändert
Verbände, Parteien	Handelskammer	Das Globalbudget nicht weiter nach oben erhöhen	Es ist erfreulich, dass im Sinne eines sorgsamem Umgangs mit den finanziellen Mitteln in den Angebotskonzepten soweit möglich bereits Massnahmen berücksichtigt wurden, welche dazu führen, dass das Kostenwachstum etwas abgebremst wurde. Es soll jedoch weiter darauf geschaut werden, dass das Globalbudget nicht weiter nach oben erhöht wird. Die neu zu erstellenden Angebote müssten kritisch auf die Wirtschaftlichkeit geprüft werden.	wird berücksichtigt	Im GLA ist die Überprüfung erfolgt.	unverändert
Verbände, Parteien	Handelskammer	Minimierte Auswirkungen auf den Strassenverkehr	Es soll bei der Umsetzung von der Margarethenverbindung darauf geachtet werden, dass die negativen Auswirkungen auf den Strassenverkehr minimiert werden können.	nicht Gegenstand des GLA	Der GLA umfasst keine Infrastrukturen. Der Bau der Margarethenverbindung ist ein separates Geschäft.	unverändert
Verbände, Parteien	Handelskammer	Weiterführung der S33 nach Gelterkinden prüfen		nicht berücksichtigt	Die Umlaufzeit der S33 und die Trassenverfügbarkeit lassen diese Verlängerung nicht zu. Zudem entspricht die Taktverdichtung nicht dem Zielkonzept von Tirreno.	unverändert
Verbände, Parteien	Handelskammer	Andere Mobilitätsformen (Peplemover) zur Erschliessung des Bachgrabens	Das neue Buskonzept Basel-Bachgraben erachten wir als sehr wichtig. Die Planung das aufstrebende Wirtschaftsareal mit Bussen besser anzubinden, finden wir gut. Es könnten an diesem Ort jedoch auch andere Mobilitätsformen gewählt werden. Wie ein unserer Stellungnahme um 9. GLA dargelegt, könnte auch ein Peplemover oder andere innovative Mobilitätsformen gewählt werden, welche schnell realisierbar sind. Bon grosser Wichtigkeit ist die Realisierung des Zubringers Bachgraben und dessen Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr.	nicht berücksichtigt	Die Buslinien weisen hohe Kapazitätsreserven auf, sodass das wachsende Mobilitätsbedürfnis berücksichtigt werden kann.	unverändert
Verbände, Parteien	Handelskammer	Multimodale Mobilität	Zur Förderung der Nachfrage nach ÖV-Dienstleistungen sehen wir multimodale Mobilität als zentral an. Eine stärkere Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit dem ÖV durch Infrastrukturen wie Park-and-Rail-Anlagen und integrierte Ticketlösungen könnte die Nachfrage steigern. Wichtig ist, dass sämtliche Massnahmen mit einer mittel- bis langfristigen Angebotsplanung abgestimmt sind. Projekte wie das Herzstück dessen Realisierungshorizont auf 2040 angesetzt ist.	nicht Gegenstand des GLA	Der GLA legt die öV-Entwicklungen fest und ist kein Ersatz für eine Mobilitätsstrategie. Die Einbettung des öV im Gesamtverkehr wird im GLA jedoch vorgenommen.	unverändert
Verbände, Parteien	Handelskammer	Prüfung der Umsetzbarkeit von Peplemover	Abschliessend halten wir fest, dass wir uns eine stärkere Auseinandersetzung mit innovativen Verkehrslösungen wünschen. Besonders in den Transformationsareal sollten zukünftige Verkehrsmittel wie Peplemover auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.	nicht Gegenstand des GLA	Der GLA legt die öV-Entwicklungen fest und ist kein Ersatz für eine Mobilitätsstrategie. Die Einbettung des öV im Gesamtverkehr wird im GLA jedoch vorgenommen.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Die IGÖV erwartet zeitnah den überfälligen periodischen dritten Bericht zur Tramnetzentwicklung	Die Tramnetzentwicklung muss vorausschauend geplant und projektiert werden, nicht wie bis anhin reaktiv (Bachgraben oder Erlentmat). Das heisst die Tramlinien ins Klybeck und ins Hafengebiet müssen jetzt und parallel zu den entstehenden Bebauungsplänen angegangen werden. Die IGÖV erwartet zeitnah den überfälligen periodischen dritten Bericht zur Tramnetzentwicklung. Wir müssen feststellen, dass der Angebotsausbau einseitig auf den Buslinien beruht.	nicht Gegenstand des GLA	Der Bericht ist nicht Gegenstand des GLA	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Eine weitere Aufhebung von Tramsperflächen und Busspuren lehnt die IGÖV ab.		nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	IGÖV	Zustimmung	Hingegen befürwortet die IGÖV Umweltpfeile (kombinierte Pfeile für öV und Velo). Die Umstellung der Busflotte auf elektrischen Antrieb ist ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Klimaziele in BS.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Beim Abschnitt Rollmaterial fehlt die Zusicherung/Ab-sicht, dass bei allen Trambeschaffungen die Vorausset-zungen für den Einbau von Schiebetritten geschaffen werden müssen.		wird be-rücksich-tigt	Diese Voraussetzung ist im Pflichtenheft berücksichtigt. Sie ist aber nicht GLA-relevant und deshalb nicht erwähnt.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Die Einsparungen bei den Weiterverwendung von Tram-/Buswartehallen sollen dazu verwendet werden weitere Haltestellen mit Unterständen auszurüsten	Haltestellenausstattung: Der Erhalt von intakten und funktionsfähigen Wartehallen darf in Zeiten des Baustoff-Recyclings und Co2-Einsparung kein Tabu sein. (Bei den hängigen Vorstössen Kapitel 8 fehlt der Anzug Perret zu den Wartehallen). Die Einsparungen bei der Weiterverwendung von Tram-/Buswartehallen sollen dazu verwendet werden weitere Haltestellen mit Unterständen auszurüsten.	nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Keine Abschaffung der Bezahlbarkeit mit Bargeld und keine Reduktion der Billettautomat	Die IGÖV steht einer Modernisierung der Billettautomat positiv gegenüber. Einer Abschaffung der Bezahlbarkeit mit Bargeld steht sie kritisch gegenüber. Es sind einfache Alternativen anzubieten wie beispielsweise eine gesamtschweizerisch anwendbare Prepaid-Karte. Die Anzahl Billettautomat soll jedoch nicht reduziert werden. Bei der Beschaffung ist auf die Bedienbarkeit für visuell oder kognitiv eingeschränkte Personen zu achten.	wird be-rücksich-tigt	Eine Aufhebung ist im 10. GLA nicht vorgesehen.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Die Aufhebung der Doppelhaltestellen nochmals evaluieren und überdenken.	Die IGÖV sieht die Aufhebung der Doppelhaltestellen kritisch. Die versuchsweise eingeführten Einfachhaltestellen führen neben der Verlangsamung zu Mehrkosten durch Zusatzkurse und andere Innenstadt-Entlastungsprojekte. Die IGÖV fordert, dass die Aufhebung der Doppelhaltestellen nochmals evaluiert und überdacht wird. Sie könnten allenfalls eine Übergangslösung bis zur Realisierung vom Tramnetz 2030 sein.	nicht Gegenstand des GLA	Es gibt in BL keine Doppelhaltestellen.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Das GA soll überall auch gültig sein, wo das U-Abo gültig ist	Für die IGÖV sind günstige Preise und attraktive Abo-Angebote ein wichtiger Faktor für einen attraktiven ÖV. Sie fordert deshalb, dass am U-Abo festgehalten wird. Die IGÖV fordert, dass sich Basel-Stadt dafür einsetzt, dass die GA-Gültigkeit überall dort gewährleistet ist, wo auch das U-Abo gültig ist. Eine diesbezügliche vom Grossen Rat überwiesene Motion ist noch nicht erfüllt.	nicht Gegenstand des GLA	Die Tarifhoheit liegt bei den Transportunternehmen. Im GLA ist die Strategie des Kantons festgehalten. Am Ende kann der Kanton jedoch nicht alleine entscheiden.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Zustimmung	Die IGÖV begrüsst den Ausbau der Verbindungen zum Bahnhof SBB und zum Badischen Bahnhof. Weitere Aspekte nehmen wir in den folgenden Fragen im Detail auf.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Die Tramlinie 17 soll während den ganzen Betriebszeiten fahren	Die IGÖV vertritt die Haltung, dass die Tramlinie 17 während den ganzen Betriebszeiten fahren soll und nicht nur während den Hauptverkehrszeiten	nicht be-rücksich-tigt	Es ist vorgesehen, die Linie 17 schrittweise zum Ganztagesangebot auszu-bauen. Im 10. GLA ist dies jedoch noch nicht vorgesehen. Die Ausdehnung der Betriebszeit kann im Rahmen des 11. GLA erneut geprüft werden.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Gleichzeitig mit dem Margarettenverbindung muss auch der IWB-Gleisbogen in die Güterstrasse gebaut werden.		nicht be-rücksich-tigt	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Zustimmung	Die IGÖV begrüsst die Linie 37 neu bis zum Bahnhof SBB zu führen.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Alternative Linienführung der Linie 37	Der Linienführung vom Karl Barth-Platz via Zeughaus und dann über die St. Jakobs-Strasse, Grosspeterstrasse und Nauenstrasse zum Bahnhof SBB steht sie jedoch kritisch gegenüber. Diese Strassen sind primär MIV-Achsen von und zur Autobahn, Anschluss St. Alban-Ring. In den Stosszeiten hat es immer Stau. Der Bus muss sich im Stau bewegen. Der Fahrplan kann somit nicht eingehalten werden. Nachteilig ist dies besonders für Fahrgäste die am Bahnhof SBB umsteigen möchten. Es sind deshalb vom Karl Barth-Platz bis Bahnhof SBB alternative Linienführungen zu evaluieren, die sicher stellen, dass der Fahrplan in den Stosszeiten eingehalten werden kann.	wird be-rücksich-tigt	BS passt die Linienführung geringfügig an.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Sicherstellung der Fahrplanstabilität mit Signalisation- und markierungstechnischen Massnahmen sowie öV-Bevorzugung an Ampeln	Weiter sind mit Signalisation- und Markierungstechnischen Massnahmen sowie öV-Bevorzugung an den Ampeln flankierend die Fahrplanstabilität sicher zu stellen.	nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Verbreiterung der Busspur in der Birsstrasse ab Stadionstrasse und Busbeschleunigungsmassnahmen in der Lehemattstrasse umsetzen	Mit dem Angebotsausbau im Lehenmatt-Quartier würden bis zu 20 Busse pro Stunde und Richtung durch die Birs- und Lehenmattstrasse führen. Diese beiden Strassen sind stauanfällig weil sie von starkem Schleichverkehr durch die überlastete Autobahn in Anspruch genommen werden. Die IGÖV fordert deshalb, dass in der Birsstrasse die Busspur bereits ab Stadionstrasse markiert wird. In der Lehenmattstrasse sind entsprechende Busbeschleunigungsmassnahmen umzusetzen, dies für die Fahrplanstabilität.	nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	-
Verbände, Parteien	IGÖV	7.5'-Minuten-Takt im Busangebot	Mit dem neuen Busangebot wird die Erschliessung des Schorenquartiers verschlechtert. Es würde mitten in der Stadt ein Gebiet in die ÖV-Güteklasse C zurückgestuft. Die IGÖV fordert weiterhin eine Bedienung im 7.5-Minuten-Takt.	nicht Gegenstand des GLA	Betrifft BS	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Umbenennung der Linie 40 zur Linie 56	Um für die Fahrgäste mehr Klarheit zu schaffen, schlägt die IGÖV vor, die neue Buslinie 40 zu Linie 56 umzubenennen, weil sie intuitiv mit den Linien 36 und 46 gebündelt ist.	nicht Gegenstand des GLA	Betrifft BS	
Verbände, Parteien	IGÖV	Verknüpfung von der Linie 39 und 46 nochmals überdenken. Problematik, dass der Fahrplan nur nachts oder am Sonntag-Morgen eingehalten werden kann.	Die Verknüpfung der Buslinie 39 vom Friedhof Allschwil über den St. Johann-Bahnhof mit der Buslinie 46 zur Weiterführung nach Muttenz Bahnhof erachtet die IGÖV als problematisch. Der 39-er wird im Bereich Bachgraben – St. Johann behindert. Zudem ist der Streckenabschnitt Bad. Bahnhof – St. Jakob störungsanfällig. Mit dieser langen Chamäleon-Linie (39 > 46) kann der Fahrplan nur nachts oder am Sonntag-Morgen eingehalten werden.	wird be-rücksich-tigt	Die 2. Etappe wurde zurückgestellt und kann daher im 10. GLA noch nicht umgesetzt werden. In der Folge wurde das Buskonzept Basel West - Bachgraben optimiert.	Kapitel wurden angepasst
Verbände, Parteien	IGÖV	Keine Aufhebung der Linie 21	Die IGÖV lehnt die Aufhebung der Linie 21 ab. Ein Ersatz eines Trams durch einen Bus ist immer eine Angebotsverschlechterung. Der Ablauf, jetzt ein Tram durch einen Bus zu ersetzen, der später wieder durch ein Tram (das Tram Bachgraben) ersetzt werden soll, wirkt nicht schlüssig. Die Linie 21 verkehrt heute fast durchgehend auf Eigentrasse und ist somit fahrplanstabil. Die Buslinie 39 kommt aus einem störungsanfälligem Gebiet (Bachgraben/Luzernerring) und kann bis Bad. Bahnhof das Tramtrasse nicht benutzen. Somit ergeben sich weitere Behinderungen. Kommt hinzu, dass die Bushaltestellen nicht deckungsgleich sind mit den Tramhalteplätzen.	nicht be-rücksich-tigt	Die Relation Badischer Bahnhof - Bachgraben kann nur mit einem Bus sicher-gestellt werden. Dies ist ein Tramvorlaufbetrieb für das Tram Bachgraben. Das Tram 21 würde parallel dazu verkehren. Diese Doppelführung ist nicht zweck-mässig.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Anpassung der Linienführung der Buslinie 39	Die Buslinie 39 soll von Allschwil Friedhof nur bis zum Bahnhof St. Johann geführt werden. Der Endhaltepunkt soll nicht auf dem Luzernerring-Viadukt bleiben, sondern auf die Trambene vor dem Bahnhof St. Johann verlegt werden. Damit wird eine gute Verknüpfung zwischen Tram 21 und auch Tram 1 gewährleistet.	nicht Gegenstand des GLA	Betrifft BS	-

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	IGÖV	Zustimmung	Die IGÖV begrüsst die Verdichtung der Anbindung an den Bahnhof SBB durch die Taktverdichtung der Linie 48. Damit kann auch im Gebiet Schützenhaus – Wanderstrasse eine bessere Erschliessungsdichte erreicht werden.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Der heutige 7.5-Min-Takt (Buslinien 33/48) funktioniert in der Realität nicht. Die beiden Busse fahren häufig in kurzer Folge hintereinander.		nicht Gegenstand des GLA	Betrifft BS	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Keine Streichung der Linie 31	Mit der Buslinie 39 soll die Linie 31 auf dem Abschnitt Claraplatz-Bachgraben gestrichen werden. Die Haltestellen zwischen Thomaskirche und Kannenfeldplatz im Iselin-Quartier verlieren dadurch den 7,5-Minuten-Takt. Dieses Stadtquartier muss weiterhin in der bisherigen Taktqualität bedient werden.	nicht Gegenstand des GLA	Betrifft BS	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Zustimmung	Die IGÖV begrüsst die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Zustimmung	Die IGÖV begrüsst insbesondere auch den vorgesehenen 15'-Takt ins Birstal, doch darf dieser nicht erst im 2035 Realität werden.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Das 15-Minuten-Angebot bis Betriebsschluss der Liestaler-Buslinien anbieten	Der 15'-Takt nach Liestal darf nicht nur bis 21 Uhr angeboten werden. Er muss auf das Busangebot im Raum Liestal abgestimmt werden. Das heisst: das 15-Minuten-Angebot ist bis Betriebsschluss der Liestaler-Buslinien auszudehnen. Ein öV-Angebot ist nur attraktiv, wenn die Transportkette für die öV-Benützenden von Tür zu Tür lückenlos ist.	nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Rollmaterial für 15'-Takt zwischen Basel und Liestal	Mit dem 15'-Takt zwischen Basel und Liestal sollen vorläufig noch alte NPZ-Züge mit wenig Niederfluranteil eingesetzt werden. Die IGÖV kann nicht nachvollziehen wieso nach der langen Planungs- und Bauzeit das Rollmaterial nicht bereitsteht.	nicht berücksichtigt	Es handelt sich um Rollmaterial, welches von den HVZ-S-Bahnen übernommen wird. Für den 15'-Takt Basel - Liestal sind keine Neubeschaffungen beim Rollmaterial geplant.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Zustimmung	Die IGÖV nimmt positiv zur Kenntnis, dass die Hochrheinestrecke endlich elektrifiziert wird und damit neue attraktive Linienführungen möglich werden dank elektrischer Traktion.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Zustimmung	Erfreut ist die IGÖV besonders, dass die Strecke ins schweizerische Tarifsysteem integriert wird und damit GA und Halbtax gültig sein werden.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Keine Taktausdünnung aus Effizienzgründen	Die IGÖV ist erstaunt, dass als einzige Massnahme eine Fahrplanüberprüfung durch die BVB vorgesehen ist. Die Effizienz könnte auch infrastrukturseitig verbessert werden, zum Beispiel durch Sperrflächen fürs Tram, Busspuren oder bessere Bevorzugung an den Lichtsignalanlagen. Die IGÖV spricht sich generell gegen Taktausdünnung aus Effizienzgründen aus. Die Fahrpläne sollen nicht zu sehr auf frequenzstarke Zeiten hin optimiert werden.	nicht Gegenstand des GLA	Betrifft BS	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Sicherstellung der Transportkette für Pendler bei Verschlankung des Angebotes	Ebenso wichtig ist, dass auch bei einer Verschlankung des Angebotes die Transportkette jederzeit sichergestellt ist, beispielsweise im frühen Pendelverkehr am Morgen.	nicht Gegenstand des GLA	Betrifft BS	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Beschleunigung in allen Bereichen	Die IGÖV unterstützt die Planungen, fordert aber eine Beschleunigung in allen Bereichen. Sie erwartet, dass der Kanton bereits in dieser Phase des ÖV-Programms nächste Schritte konkret angeht und wird dies politisch unterstützen.	nicht Gegenstand des GLA	Diese Zielsetzung wird unterstützt. Sie kann jedoch nicht über das Angebot umgesetzt werden.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Bei der S-Bahn erwartet die IGÖV, dass die Station Morgartenring gleichzeitig mit dem 4m-Korridor gebaut wird.		wird berücksichtigt	Dies ist so vorgesehen	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Einführung der Linien S2 und S4 bis 2030	Die Linien S2 und S4, wie in Abb. 17/Mitte dargestellt, sollen bis 2030 eingeführt werden; sie lassen sich auch ohne Anbindung Euroairport realisieren.	wird berücksichtigt	Dies ist so vorgesehen	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Weitere Elemente des Tramnetz 2030 zeitnah anpacken	Die IGÖV fordert weiterhin, dass die weiteren Elemente des Tramnetz 2030 zeitnah angepackt werden. Die langen Verzögerungen führen zu Unmut unter den Fahrgästen und in der Innenstadt, was wiederum das Wohlbefinden gegenüber der Tramentwicklung schmälert. Das Tram 30 muss in der Langfristplanung explizit Eingang finden.	nicht Gegenstand des GLA	Das Tramnetz wird auf strategischer Ebene weiterentwickelt.	unverändert
Verbände, Parteien	IGÖV	Zustimmung	Die IGÖV befürwortet den weiteren Ausbau des Nachtnetzes auf einen umfassenden 30'-Takt.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Ride-Pooling oder On-Demand-Services auch für den Transport von Behinderten	Zu 3.1.5 und 3.1.6: Die IGÖV begrüsst das Aufstocken des Kantonsbeitrages BS bei den Behindertenfahrdiensten und eine Angleichung der Situation an BL. Sie stellt fest, dass der Ersatztransport schlecht funktioniert. Im städtischen ÖV sind zwei Stunden Bestellvorlauf zu lang. Es stellt sich ausserdem die Frage, ob es wirklich eine Erleichterung ist, wenn die betroffenen Fahrgäste nur bis zur nächsten BehiG-gerechten Haltestelle gefahren werden. Die IGÖV möchte prüfen lassen andere hängige Themen und Trends wie Ride-Pooling oder On-Demand-Services gleichzeitig mit dem Transport von Behinderten anzuschauen.	nicht Gegenstand des GLA	Betrifft BS	-
Verbände, Parteien	IGÖV	Aufführung der Arbeitsbedingungen im GLA	Der IGÖV ist aufgefallen, dass die Arbeitsbedingungen des Personals im gesamten Papier nirgendwo erwähnt sind. Beim Angebotsausbau muss auch an Themen wie attraktives Stellenangebot, Lohnentwicklung, Belastung des Personals, etc. gedacht werden. Dies gilt sowohl für die BVB, wie auch für die Subunternehmen.	nicht Gegenstand des GLA	Für die Einhaltung der Arbeitsbedingungen sind die Unternehmen zuständig. Die Gesetzlichen Bestimmungen werden eingehalten.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Mithilfe zur Bekämpfung des Klimawandels	Es ist der SP ein Anliegen, dass der Verkehr auf umweltfreundliche und energieeffiziente Verkehrsmittel verlagert wird, damit wird ein wichtiger Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels geleistet, so ist der Anteil des Verkehrs an den CO2-Emissionen in unserem Kanton noch immer sehr hoch. So ist auch klar: Es braucht in der Region Basel einen starken öffentlichen Verkehr, der zuverlässig, rasch und regelmässig unterwegs ist.	wird berücksichtigt	Die vorgesehenen Verbesserungen sollten den Anteil des öV am Gesamtverkehr steigern und dadurch die Strassen entlasten.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Zustimmung	Die SP unterstützt grundsätzlich die Vorhaben des Kantons zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	SP	Baldige Präsentation an den Landrat der Resultate und Massnahmen zur Fahrplanstabilität Bus	Die SP möchte darauf hinweisen, dass das Projekt «Fahrplanstabilität Bus» seit längerem in Arbeit ist und die Politik immer wieder vertröstet wird. Es wird erwartet, dass die Resultate und Massnahmen bald vorliegen und dem Landrat präsentiert werden. Insbesondere im Raum Pratteln/Liestal sind die Busse regelmässig mit grossen Verspätungen unterwegs.	nicht Gegenstand des GLA	Die Landratsvorlage ist für Sommer 2025 geplant.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Umsetzung von Massnahmen zur Attraktiveren des U-Abos bei gleichzeitiger Senkung der Eintrittshürden in den ÖV	Auf der Seite 9 des Berichts werden interessante Massnahmen zur Attraktiveren des U-Abos bei gleichzeitiger Senkung der Eintrittshürden in den ÖV formuliert. Weshalb werden solche nicht umgesetzt?	Kenntnisnahme	Die Tarifhoheit liegt bei den Transportunternehmen. Im GLA ist die Strategie des Kanton festgehalten. Am Ende kann der Kanton jedoch nicht alleine entscheiden.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	ÖV-Haltestellen BehiG konform machen	Weiter möchte die SP darauf hinweisen, dass noch immer viele ÖV-Haltestellen nicht BehiG konform sind und entsprechend umzubauen sind.	nicht Gegenstand des GLA	Der Umbau der Haltestellen erfolgt ausserhalb des GLA	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	SP	Förderung der Verknüpfung ÖV und Bikeshare-Angebote	Die Förderung der Verknüpfung von ÖV und Bikeshare-Angeboten ist auszubauen. Der Kanton soll nach Möglichkeiten dafür sorgen, dass die «letzte Meile» möglichst mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurückgelegt wird.	nicht Gegenstand des GLA	Die Zielsetzung ist im GLA enthalten. Die Massnahmen werden jedoch ausserhalb des GLA umgesetzt.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Keine Preiserhöhungen	Die SP fordert den Kanton dazu auf, die Grundsätze der Tarifpolitik zu überdenken. Es stärkt die Attraktivität des ÖVs nicht, wenn die Preise regelmässig gesteigert werden.	nicht berücksichtigt	Die Tarifierhöhungen tragen dazu bei, dass die Ausbauten in der vorgeschlagenen Form berücksichtigt werden können. Ohne Tarifierhöhung besteht die Gefahr, dass der Ausbau nicht realisiert werden kann	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Zustimmung	Die SP unterstützt das Bestreben, bis spätestens ins Jahr 2040 klimaneutral unterwegs zu sein.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	SP	Zustimmung	Die SP nimmt erfreut zur Kenntnis, dass verschiedene neu eingeführte Angebote rege benutzt werden. So sei beispielsweise auf die Buslinie 46 verwiesen, deren Nachfrage um 190% (!) gestiegen ist.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	SP	Überprüfung von Angeboten mit einem tiefen Kostendeckungsgrad unter der Berücksichtigung der Gründe, wieso die Buslinie nicht benutzt wird.	Angebote mit einem tiefen Kostendeckungsgrad sollen durchaus überprüft werden, dennoch ist es wichtig, dass jede Gemeinde über eine akzeptable ÖV-Verbindung verfügt. Bei der Überprüfung von Verbindungen soll jedoch immer berücksichtigt werden, aus welchen Gründen die Buslinie nicht viel benutzt wird. So sind Verspätungen der Busse oder schlechte Anschlüsse meist ein Grund, weshalb man den Bus nicht benutzt.	wird berücksichtigt	Dies wird jeweils berücksichtigt.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Keine Aufhebung der Buslinien 74, 92 und 93	Einer Aufhebung der Buslinien 74 (Bretzwil-Reigoldswil), 92 (Hölstein Bannwil-Oberdorf-Liedertswil) und 93 (Lampenberg-Ramlinsburg-Lausen) wie im Kapitel 3.5 Wirtschaftlichkeit (Vgl. S. 14) kolportiert wird, stimmt die SP nicht zu. Auch kleinere ländliche Gemeinden haben gemäss Angebotsdekret den Anspruch und das Recht auf eine adäquate Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Vielmehr müsste das Angebot in den Gemeinden so ausgebaut werden, dass es als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr betrachtet wird.	wird berücksichtigt	Für die genannten Linien wird es eine Anschlusslösung geben. Die gesetzlichen Bestimmungen werden dadurch eingehalten.	Kapitel wurde ergänzt
Verbände, Parteien	SP	Direktverbindung von Basel nach Genf	Wichtig ist, dass alsbald wieder die Direktverbindung von Basel nach Genf eingeführt wird.	nicht berücksichtigt	Der IC51 wird Basel mit Lausanne verbinden	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Ein Schnellzughalt für Dornach Arlesheim	Auch soll einer der zwei Schnellzüge in Dornach-Arlesheim halten und damit die Birsstadt bedienen (Vgl. Postulat 2022/701 Perspektive BAHN 2025 umsetzen: Ein Schnellzughalt für Dornach Arlesheim)	nicht Gegenstand des GLA	Die Zielsetzung wird geteilt. Der Fernverkehr wird nicht vom Kanton bestellt. Er hat keinen Einfluss auf die Fernverkehrspolitik der SBB.	
Verbände, Parteien	SP	Weiterführung der S3 nach Delémont	Uns ist es weiterhin ein Anliegen, dass die S3 bis nach Delémont fährt, sofern dies von den Kapazitäten her möglich ist. Damit würden auch die anderen Gemeinden des Laufentals weiterhin direkt mit dem Jura verbunden sein.	nicht berücksichtigt	Dies entspricht nicht dem Zielkonzept von Tréno und ist entsprechend nicht vorgesehen.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Zustimmung	Einführung Halt des IR37 Basel-Liestal-Aarau-Zürich in Gelterkinden Die SP begrüsst das Vorhaben.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	SP	S33 soll auch in der RVZ ein Angebot fahren	Die SP unterstützt die Einführung der S33, beantragt aber, dass auch in der RVZ ein Angebot gefahren wird. Es kann nicht sein, dass für viel Geld der Bahnhof Liestal um- und ausgebaut wird und dann wird nur ein «halbes» Angebot gefahren.	nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Angebot der Linie 17 über den Margarethenstich an den Badischen Bahnhof in der NVZ	Das Führen der Linie 17 über den Margarethenstich an den Badischen Bahnhof wird von der SP unterstützt. Jedoch ist auch hier nicht verständlich, weshalb das Angebot nur in der HVZ gefahren wird. Die SP beantragt, das Angebot auch in der NVZ anzubieten.	nicht berücksichtigt	Das Angebot soll bei entsprechender Nachfrage in der Laufzeit des 11. GLA weiter verdichtet werden.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Direktverbindung von Seewen nach Grellingen	Die SP beantragt, dass weiterhin eine Direktverbindung von Seewen nach Grellingen angeboten wird. Es ist nicht verständlich, dass diese rasche Verbindung aus dem Laufental nach Seewen nicht mehr angeboten wird. Gerade für Pendlerinnen und Pendler aus Grellingen, Duggingen oder Aesch ist diese Busverbindung, welche auch Freizeitangebote am Grellinger Berg erschliesst, sinnvoll.	nicht berücksichtigt	Die Linie 116 weist einen KDG von nur 20 % auf, weshalb sie zur Aufhebung vorgesehen wird. Gleichzeitig wird das Angebot zwischen Seewen und Dornach beschleunigt und verbessert.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Zweifel an Linienführung	Die Einführung einer neuen Direktverbindung auf der Strecke Hochwald nach Dornach (nicht via Gempfen) ist verständlich, jedoch wird in Frage gestellt, ob diese Verbindung aufgrund der engen Strassenverhältnisse zwischen Hochwald und Dornach tatsächlich zuverlässig gefahren werden kann.	nicht berücksichtigt	Betrifft SO	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Auf der Linie 63 in der HVZ ein 15'-Takt und in der NVZ ein 30'-Takt	Die Linie 63 in der HVZ im 15'-Takt und in der NVZ im 30'-Takt angeboten wird. Sie verbindet die wichtigen Arbeitsplatzgebiete der Birsstadt. Diese verdienen eine adäquate Erschliessung. Mit der Erfüllung des Auftrages des Postulates 2017/311 stimmt die SP auch deren Abschreibung zu.	teilweise berücksichtigt	Ab 2028 wird die Linie Mo-Fr auch in den NVZ im 30'-Takt verkehren. Eine Verdichtung zum 15'-Takt ist ohne 15'-Takt bei der S-Bahn jedoch nicht zweckmässig.	Kapitel wurde angepasst
Verbände, Parteien	SP	Entsprechende Haltestelle für Besucherinnen und Patienten der Birshof Klinik	Die Ortsbuslinie 58 entweder ihre wichtige Funktion der Querererschliessung Ost-West vom Dorf über den Bahnhof Münchenstein in die Gartenstadt beibehält oder zwingend eine Umsteigeverbindung mit Anschluss am Bahnhof Münchenstein auf die Linie 37 realisiert wird. Für Besucherinnen und Patienten der Birshof Klinik ist es essenziell, dass diese weiterhin von einer Buslinie bedient wird. Es ist dringend eine entsprechende Haltestelle zu planen und aufzunehmen.	nicht berücksichtigt	In Richtung Norden kann keine Haltestelle angeboten werden, da es kein Trottoir und keine Querungsmöglichkeit gibt. Erst bei der bestehenden Haltestelle Limmeren gibt es eine Querungsmöglichkeit. Eine zusätzliche Haltestelle in Richtung Norden würde daher keine Vorteile mit sich bringen.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Auf die geplanten Abbaumassnahmen bei der Buslinie 49, 65 und 62 verzichten	Auf die geplanten Abbaumassnahmen bei der Buslinie 49, 65 und 62 verzichtet wird. Es kann nicht sein, dass angekündigte Verdichtungsprojekte plötzlich doch nicht umgesetzt werden.	nicht berücksichtigt	Die Linien werden nicht oder nur minimal abgebaut. Hingegen wird auf einen weitergehenden Ausbau verzichtet.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Einführung des S-Bahn Viertelstundentakt Basel-Aesch ab 2028	Die Realisierung des S-Bahn Viertelstundentakt Basel-Aesch darf nicht erst ab 2035 Realität werden. Die SP fordert den Regierungsrat dazu auf, dafür zu sorgen, dass dieser bereits ab 2028 (mit dem Bau des Wendegleises) eingeführt wird.	nicht Gegenstand des GLA	Die Zielsetzung wird geteilt. Die Umsetzung fällt jedoch nicht in die Laufzeit des 10. GLA	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Viertelstundentakt auf den Linien 76 und 78 während der NVZ	Mit dem Abschluss des Vierspurausbaus in Liestal geht eine langwierige Bauphase zu Ende. Es ist von hoher Relevanz, dass dies nun genutzt wird, um die Bevölkerung auf den Öffentlichen Verkehr zu bringen. Der Anstieg der Nachfrage bei den Buslinien zeigt bereits jetzt, dass mit dem neuen Zugangebot die Nachfrage noch weiter steigen wird. Dies bedeutet, dass der Kanton sicherlich auch das Busangebot parallel zur S-Bahn ausbauen muss. Die SP beantragt, dass die Linien 76 und 78 auch während der Nebenverkehrszeit im Viertelstundentakt fahren.	nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Zustimmung	Die SP unterstützt das Vorhaben und beantragt, den vollständigen Ausbau (30'-Takt RVZ Linien 100 und 102 und 30'-Takt NVZ Linien 103 und 104 am Wochenende) umzusetzen.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	SP	Zustimmung	Die SP begrüsst die Anpassung und den Ausbau zum Ortsbus Sissach	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	SP	Verzicht auf den Wegfall der Tramlinie 21	Die SP sieht den Wegfall der Tramlinie 21 kritisch. Ein Ersatz eines Trams durch einen Bus ist immer eine Angebotsverschlechterung. Später soll der Bus dann wieder durch ein Tram (Tram Bachgraben) ersetzt werden, dies wirkt nicht schlüssig. Die SP bittet deshalb darum, auf den Wegfall der Tramlinie 21 zu verzichten.	nicht berücksichtigt	Die Relation Badischer Bahnhof - Bachgraben kann nur mit einem Bus sichergestellt werden. Dies ist ein Tramvorlaufbetrieb für das Tram Bachgraben. Das Tram 21 würde parallel dazu verkehren. Diese Doppelführung ist nicht zweckmässig.	Das Kapitel wurde angepasst

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	SP	Zustimmung	Die SP begrüsst die Verdichtung der Linie 48 und damit die bessere Anbindung des Bachgraben an den Bahnhof SBB.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	SP	Alternative Linienführung der Buslinien 40, 46 und 47	Die Kantone BS und BL sehen vor, die Buslinien 40, 46 und 47 allesamt parallel im Bereich Breite bis Redingstrasse zu führen. Die SP schlägt eine alternative Linienführung der Linie 46 vor. Diese soll neu via Schulstrasse Birsfelden und dann via Birseckstrasse zum Bahnhof Muttenz geführt werden.	nicht berücksichtigt	Es besteht aus Sicht BL und BS keine Notwendigkeit die Führung der Linie 46 anzupassen. Die Tramlinie 3 weist aufgrund der grösseren Fahrzeuge noch über Kapazitätsreserven auf, während die Buslinie 36 an die Kapazitätsgrenze stösst und eine Entlastung zwingend benötigt. Die Buslinien 36 und 46 verfügen im Lehenmattquartier zudem über eine eigene Busspur. Diese kann bei Bedarf zulasten von Parkfeldern verlängert werden. In Birsfelden gibt es weder im Bestand noch mit der neuen Ortsdurchfahrt eine Busspur noch kann diese aufgrund der Strassenbreiten eingerichtet werden. Würde die Linie via Birsfelden geführt, so ist zu erwarten, dass die Zuverlässigkeit der Buslinie auf ein unannehmbares Niveau sinken würde. Zudem wird das Konzept angepasst. Die zweite Etappe wird vorerst nicht umgesetzt. Damit entfällt auch das Argument des Überangebots.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Umbenennung der Linie 40 zur Linie 56	Um für die Fahrgäste Klarheit zu schaffen, schlägt die SP vor, die neue Buslinie 40 zur Linie 56 umzubenennen, weil sie intuitiv mit den Linien 36 und 46 gebündelt ist.	nicht Gegenstand des GLA	Betrifft BS	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Zustimmung	Die SP begrüsst das Vorhaben, welches sie in verschiedenen Vorstössen und Stellungnahmen bereits mehrfach eingebracht hat (Vgl. Interpellation 2022/255 Schliessung aller Takt- und Angebotslücken im ÖV-Angebot des Kantons Basel-Landschaft von Thomas Noack).	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	SP	Beschaffung von Doppelstock S-Bahnen	Die SP unterstützt das Vorgehen und möchte beim Infrastrukturbedarf darauf hinweisen, dass aufgrund der Anträge der Bedarf nach weiteren Haltestellen besteht (Birshof Klinik und Birsfelden). Zusätzlich ist es der SP ein Anliegen, dass zukünftig auch die Beschaffung von Doppelstock S-Bahnen geprüft wird.	nicht berücksichtigt	Die Beschaffung von neuen FLIRT-EVO ist bereits beschlossen und die Bestellung ist erfolgt.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Viertelstundentakt in der NVZ auf der Buslinie 70	Es ist aus Sicht der SP nicht verständlich, weshalb der geforderte Viertelstundentakt in der NVZ auf der Buslinie 70 nicht angeboten wird. Der Halbstundentakt für die Gemeinde Ziefen und Reigoldswil ist ungenügend, insbesondere auch für das touristische Angebot in Reigoldswil. Die SP ist deswegen gegen die Abschreibung des Postulates 2022/256.	nicht berücksichtigt	Gemäss Begründung in LRV	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Durchbindung der S33 Liestal-Basel-Mulhouse	Eine Durchbindung der S33 Liestal-Basel-Mulhouse ist weiterhin zu prüfen und nach Möglichkeit nach Abschluss der 4-Meter Korridor-Baustelle zügig umzusetzen.	wird berücksichtigt	Dies ist so vorgesehen	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Viertelstundentakt Basel-Aesch ab 2028	Viertelstundentakt Basel-Aesch: Gemäss Aussage des Kantons und des BAV wird der Bau des Wendegleis Aesch 2028 abgeschlossen. Es ist bereits ab dann der Viertelstundentakt Basel-Aesch anzubieten und entsprechend die Busverbindungen auszubauen.	wird berücksichtigt	Dafür setzt sich der Kanton BL ein	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Verdichtungskurse der S3 in der HVZ weiterhin anbieten, bis zur Inbetriebnahme des Wendegleis Aesch	Die Verdichtungskurse der S3 in der HVZ sollen bis zur Inbetriebnahme des Wendegleis Aesch weiterhin angeboten werden.	wird berücksichtigt	Dies ist berücksichtigt	textlich erwähnt
Verbände, Parteien	SP	U-Abo Erweiterung nach Olten	Erweiterung des U-Abo Geltungsbereichs auf der S9-Strecke bis nach Olten.	nicht berücksichtigt	Tarife sind nicht Gegenstand des GLA. Die Tarifhoheit liegt bei den Transportunternehmen.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Übernahme des Ortsbusses Oberwil-Bottmingen (Buslinie 59) durch den Kanton	Der Ortsbus Bottmingen Oberwil 59 erfüllt die Wirtschaftlichkeits-Kriterien gemäss §11 Angebotsdekret. Die SP beantragt, diesen in den 10. GLA aufzunehmen und die aktuelle Linienführung beizubehalten.	nicht berücksichtigt	Der Antrag der Gemeinen Bottmingen und Oberwil wurde geprüft. Die Gemeinden Oberwil und Bottmingen stellten in ihrem Antrag die Bedingung, dass die Linie nicht angepasst werden darf. Gemäss § 11 Angebotsdekret können Linien ohne Überprüfung nur dann übernommen werden, wenn ein Kostendeckungsgrad von 30 % erreicht wird. Liegt dieser darunter, so muss das Angebot überprüft werden. Die BUD hat bei der BLT eine Offerte eingeholt. Der Kostendeckungsgrad von 30 % kann dabei nicht erreicht werden. Aus diesem Grund kann der Kanton die Linie in der bestehenden Form nicht in den 10. GLA aufnehmen.	Begründung für Nicht-Übernahme wurde im GLA ergänzt.
Verbände, Parteien	SP	Verzicht auf sämtliche Massnahmen zur Entlastung des Staatshaushalts	Die SP beantragt auf sämtliche Massnahmen zur «Entlastung» des Staatshaushalts zu verzichten. Ein ausgebauter und solides Angebot des öffentlichen Verkehrs ist für die Bevölkerung unerlässlich. Ein ausgebauter ÖV sorgt für weniger Stau, was schlussendlich auch den Unternehmen dient und für ein besseres Klima sorgt (Vgl. Kapitel «Grundsätzliches»).	nicht berücksichtigt	Die dadurch anfallenden Mehrkosten stünden im Widerspruch zu den finanzpolitischen Vorgaben.	unverändert
Verbände, Parteien	SP	Zustimmung	Die SP unterstützt die im Kapitel genannten Vorhaben, beantragt jedoch weiter, dass auch das ÖV-Netz in der Nacht ausgebaut wird.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	SP	Spätestens im 11. GLA die Nacht-S-Bahnen dichter fahren zu lassen (30'-Takt) und die Nachtverkehrszeit auf die Nacht von Donnerstag auf Freitag ausdehnen	Nach dem Ausbau der Nachtstreckennetze ist es spätestens im 11. Generellen Leistungsauftrag angebracht, die Nacht-S-Bahnen dichter fahren zu lassen (30'-Takt) und die Nachtverkehrszeit auch auf die Nacht von Donnerstag auf Freitag auszudehnen.	nicht berücksichtigt	Ein Nachtangebot in den Nächten Do-Fr ist gesetzlich nicht vorgesehen. Um ein solches einführen zu können, muss der Landrat das Angebotsdekret anpassen.	unverändert
Verbände, Parteien	SP Münchenstein	Gewährleistung der Anschlüsse zwischen Bahn und Bus mit Halteorte der Buslinien unmittelbar vor dem Bahnhof	Damit am Bahnhof Münchenstein die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus funktionieren, sind die Halteorte der Buslinien unmittelbar vor dem Bahnhof am Stationsweg und nicht auf der Bahnhofstrasse festzulegen.	nicht berücksichtigt	Die Buslinie 58 kann in Richtung Norden nicht via Bahnhofstrasse verkehren, da es in diese Richtung keine Kante gibt. Die Umwegfahrt wäre länger als der Fussweg. Deshalb wird am erarbeiteten Konzept festgehalten	unverändert
Verbände, Parteien	SP Münchenstein	Zustimmung	Die Aufwertung der Buslinie 58 inklusive der Übernahme in den kantonalen GLA begrüssen wir sehr. Der heutige Ortsbus ist für die Gemeinde Münchenstein eine wichtige Querverbindung, welche das alte Dorf (Schlossmatt) mit der Tramlinie 10 (Elektra Birseck), den Bahnhof Münchenstein, die Sportanlagen Au, das Pflegeheim Stiftung Hofmatt, die Alterssiedlung Loog, mit dem Zentrum Gartenstadt und der Klinik Birshof verbinden.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	SP Münchenstein	Bessere Anschlüsse zwischen den Buslinien 58 und 37 (max. 5 Min.)	Damit weiterhin eine qualitativ gute Querverbindung zwischen dem alten und neuen Münchenstein angeboten werden kann, müssen am Bahnhof Münchenstein zwischen den Buslinien 58 und 37 gute Anschlüsse bestehen (max. 5 Minuten).	nicht berücksichtigt	Dieses Anliegen kann leider nicht berücksichtigt werden ohne dass sich dadurch die S-Bahn-Anschlüsse deutlich verschlechtern würden.	unverändert
Verbände, Parteien	SP Münchenstein	Verknüpfung der Linie 58 mit der Linie 37 in Münchenstein Bahnhof resp. die Verlängerung der Buslinie 37 bis Münchenstein Schlossmatt	Als Alternative schlagen wir die Prüfung der Verknüpfung der Linie 58 mit der Linie 37 in Münchenstein Bahnhof resp. die Verlängerung der Buslinie 37 bis Münchenstein Schlossmatt vor. In diesem Fall müsste die geänderte Buslinie 58 (nach Reinach) in Münchenstein Bahnhof starten resp. enden.	nicht berücksichtigt	Sofern die Gemeinde Münchenstein einen Wendepunkt zur Verfügung stellt, kann eine andere Linie den Abschnitt Bahnhof - Schlossmatt bedienen. Jedoch ist dann die Verknüpfung mit dem Tram 10 von der Schlossmatt her nicht mehr möglich. Alternativ verlängern sich die Umsteigezeiten auf die Bahn deutlich, wodurch der Nutzen der Linie 37 (Anbindung Dreispitz Süd / Gartenstadt an S-Bahn) verschlechtert.	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	SP Münchenstein	Der Wendepunkt in Münchenstein Schlossmatt ist verkehrstechnisch so auszugestalten damit Standardbusse sicher wenden können.		nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Verbände, Parteien	SP Münchenstein	Die Betriebszeiten der Buslinie 58 sind wie folgt anzupassen: am Samstag ab 06 Uhr und am Sonntag ab 08 Uhr.		nicht berücksichtigt	Die Linie verkehrt zur HVZ und NVZ. Eine Ausdehnung auf die RVZ ist derzeit nicht vorgesehen.	unverändert
Verbände, Parteien	SP Münchenstein	Die Haltestelle «Münchenstein, Klinik Bishop» in beide Richtungen anfahren	Die Haltestelle «Münchenstein, Klinik Bishop» soll in beide Richtungen angefahren werden können, notfalls zu Beginn nur in Richtung Münchenstein. In Richtung Basel sind bauliche Massnahmen zu prüfen, damit der Bus innert nützlicher Frist auf Höhe der Klinik Bishop halten kann.	nicht berücksichtigt	In Richtung Norden kann keine Haltestelle angeboten werden, da es kein Trottoir und keine Querungsmöglichkeit gibt. Erst bei der bestehenden Haltestelle Limmeren gibt es eine Querungsmöglichkeit. Eine zusätzliche Haltestelle in Richtung Norden würde daher keine Vorteile mit sich bringen.	unverändert
Verbände, Parteien	SP Münchenstein	Die Buslinie 63 soll von Montag bis Freitag auch während der NVZ halbstündlich verkehren.		wird berücksichtigt	Die Linie 63 wird ab 2028 Mo-Fr auch in den NVZ verkehren	Kapitel wurde angepasst
Verbände, Parteien	SVP	Bei zukünftigen Investitionen die Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung verstärkt berücksichtigen	In den städtischen Regionen des Kantons Baselland ist die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ausreichend gesichert, während die ländlichen Gebiete nach wie vor oft unzureichend an das ÖV-Netz angebunden sind. Die SVP Baselland fordert deshalb, dass bei zukünftigen Investitionen die Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung verstärkt berücksichtigt werden. Eine angemessene Grundversorgung mit dem ÖV muss auch in weniger dicht besiedelten Regionen gewährleistet sein.	wird berücksichtigt	Die gesetzlichen Grundlagen berücksichtigen ein gut ausgebautes Grundangebot für jede Ortschaft. Pro Fahrgast stehen in den ländlichen Gebieten in der Regel mehr Verbindungen zur Verfügung als in städtischen Gebieten.	unverändert
Verbände, Parteien	SVP	Vermeidung von teuren Leerfahrten und ineffiziente Linienverbindungen	Um gleichzeitig die wirtschaftliche Tragbarkeit sicherstellen zu können, gilt es unseres Erachtens teure Leerfahrten und ineffiziente Linienverbindungen, die kaum genutzt werden, zu vermeiden. Dies könnte durch die Prüfung und allfällige Einführung flexibler und bedarfsorientierter Lösungen erreicht werden, wie es beispielsweise Klein- oder Rufbusse darstellen.	wird berücksichtigt	Dies entspricht den Zielsetzungen und wird so berücksichtigt	unverändert
Verbände, Parteien	SVP	Touristische Angebote fördern	Zusätzlich könnten innovative Ansätze wie der Einsatz autonomer Fahrsysteme oder die Einbindung von touristischen Dienstleistern (z.B. Hotel-Shuttles wie Bad Ramsach mit der Linie 110) oder gesellschaftliche Angebote (z.B. Fahrdienste von Vereinen) eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Diese Dienste könnten mit entsprechender Entschädigung durch Institutionen wie die BLT gefördert werden.	wird berücksichtigt	Im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten wird dies bereits heute berücksichtigt. Jedoch ist der Handlungsspielraum beschränkt. Denn der touristische Angebot und der Fernverkehr sind in der Regel eigenwirtschaftlich organisiert und werden nicht vom Kanton bestellt.	unverändert
Verbände, Parteien	SVP	Bessere Integration von Rufbusse und -taxis in bestehende Mobilitäts-Apps von Anbietern wie SBB und BLT	Rufbusse und -taxis sollten zudem besser in bestehende Mobilitäts-Apps von Anbietern wie SBB und BLT integriert werden. Eine App-basierte Bestellfunktion könnte nicht nur die Nutzung erleichtern, sondern auch eine Rückverfolgung bei Fehlbestellungen ermöglichen. Dadurch liesse sich die Effizienz weiter steigern und der ländliche Raum könnte bedarfsgerecht und wirtschaftlich sinnvoll angebunden werden, ohne unnötige Kosten zu verursachen.	wird berücksichtigt	Die neuen Angebote werden möglichst auch kommunikativ ins ÖV-Angebot integriert	unverändert
Verbände, Parteien	SVP	Einsatz von E-Bussen soll wirtschaftlich tragbar sein und das Antriebsystem muss zuverlässig sein	Wir unterstützen den Einsatz umweltfreundlicher Technologien, sofern diese sowohl effizient als auch wirtschaftlich tragbar sind. Der Einsatz von Elektrobussen ist grundsätzlich zu begrüßen, sollte aber unter Berücksichtigung der Gesamtwirtschaftlichkeit und des effektiven Nutzens für die Umwelt erfolgen. Ein entscheidender Aspekt ist dabei auch die Zuverlässigkeit der Antriebssysteme. Nur wenn diese Technologien langfristig stabil und wartungsarm arbeiten, können sie einen echten Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten, ohne ihrerseits unnötige Zusatzkosten zu verursachen.	wird berücksichtigt	Die Mineralölsteuer-Rückerstattung für Busse entfällt ab 2026 für den Ortsverkehr und ab 2029 für Regionalverkehr. Die finanzielle Belastung nimmt dadurch ohnehin zu.	unverändert
Verbände, Parteien	SVP	Sicherstellung, dass der langfristige Betrieb von Elektrobussen nicht die Versorgungssicherheit gefährdet und keine höheren Energiekosten für die Bevölkerung entstehen	Der Betrieb von Elektrobussen erfordert mitunter eine stabile und in quantitativer Hinsicht ausreichende Energieversorgung. Angesichts steigender Energiepreise und eines Stromnetzes, das zunehmend unter Druck steht, muss sichergestellt werden, dass der langfristige Betrieb von Elektrobussen nicht die Versorgungssicherheit gefährdet und die Bevölkerung nicht durch höhere Energiekosten zusätzlich belastet wird.	wird berücksichtigt	Mit dem Einsatz von E-Bussen nimmt der Energiebedarf insgesamt ab. Neu wird jedoch einheimischer Strom statt importierter Diesel verwendet. Dadurch nimmt der Bedarf an elektrischer Energie zu. Mit dem Ausbau der Stromproduktion gepaart mit intelligenten Ladelösungen wird sichergestellt, dass die Versorgung gewährleistet ist und die Versorgungssicherheit weiterhin gewährleistet bleibt.	unverändert
Verbände, Parteien	SVP	Förderung der Mikromobilitätsangebote, wie E-Scooter oder Leihfahrräder	Auch die Förderung der Mikromobilitätsangebote, wie E-Scooter oder Leihfahrräder, sollte unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten weiter vorangetrieben werden. Wir sehen in diesen flexiblen Transportmitteln eine umweltschonende und kostengünstige Alternative, um kurze Strecken effizient zu überwinden und so den ÖV zu entlasten.	nicht Gegenstand des GLA	Der GLA ist ein ÖV-Programm und keine Gesamtverkehrsstrategie.	unverändert
Verbände, Parteien	SVP	Integration von Mikromobilitätsangebote in bestehende Fahrplan-apps	Hierbei wäre es sinnvoll, diese Angebote in bestehende Fahrplan-Apps, wie jene von SBB und BLT, zu integrieren. Dies würde nicht nur die Nutzung vereinfachen, sondern auch die Mobilitätsangebote vernetzen und so eine bessere Verkehrsplanung und Ressourcennutzung ermöglichen.	wird berücksichtigt	Die kommunikative Integration wird unterstützt. Die Umsetzung obliegt den Transportunternehmen	unverändert
Verbände, Parteien	SVP	Weiterhin eine kritische Prüfung der Kosteneffizienz im ÖV	Wir fordern weiterhin eine kritische Prüfung der Kosteneffizienz im ÖV. Der vorgeschlagene Ausbau muss gezielt und auf Grundlage des tatsächlichen Bedarfs erfolgen. Insbesondere in Zeiten von Homeoffice und flexiblen Arbeitsmodellen ist es notwendig, die Nachfrage nach ÖV-Angeboten regelmässig zu evaluieren und darauf basierend Anpassungen vorzunehmen.	wird berücksichtigt	Die Prüfung folgt periodisch und es werden auch in diesem GLA Massnahmen ergriffen zur Gewährleistung eines kosteneffizienten ÖVs	unverändert
Verbände, Parteien	SVP	Effizienzsteigerung auch bei stark nachgefragten Linien	Es ist essenziell, dass neue Projekte sowie die Ausweitung von Linien oder Taktungen wirtschaftlich tragbar bleiben und nicht zu einer unverhältnismässigen finanziellen Belastung der Bevölkerung führen. Eine Taktverdichtung muss dabei ebenfalls kritisch hinterfragt und gegebenenfalls begrenzt werden. Auch wenn eine Linie einen hohen Kostendeckungsgrad aufweist, sollte den Fahrgästen eine angemessene Wartezeit zugemutet werden, statt die Taktung und damit die Kosten weiter zu erhöhen. So könnte in Ballungsgebieten anstelle eines Viertelstundentakts beispielsweise ein Zwanzigminutentakt gefahren werden, was signifikante Einsparungen ermöglichen würde.	wird berücksichtigt	Die Prüfung folgt periodisch. In der Vergangenheit wurden bspw. der Takt der Tramlinien vom 6-Minuten-Takt auf den 7.5-Minuten Takt ausgedünnt und der 12-Minuten-Takt auf den 15'-Takt. Zur Gewährleistung der Transportkette muss jedoch die Taktfamilie zusammenpassen. Eine Linie im 20'-Takt kann auf eine Linie im 15'-Takt nur stündlich einen Anschluss gewährleisten.	unverändert
Verbände, Parteien	SVP	Alternative Mobilitätsmodelle wie Carsharing, Rufbusse oder Park & Ride-Angebote in die zukünftige Planung einbeziehen	Zusätzlich sollten alternative Mobilitätsmodelle wie Carsharing, Rufbusse oder Park & Ride-Angebote in die zukünftige Planung einbezogen werden, um flexible und bedarfsgerechte Lösungen anzubieten, die sowohl kosteneffizient als auch umweltfreundlich sind.	wird berücksichtigt	Solche Angebote werden im GLA berücksichtigt	unverändert
Verbände, Parteien	TCS	Zustimmung	Gleichzeitig muss sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs auf die Nachfrage ausrichten und darf nicht auf Vorrat bestellt werden. Gerade in diesem Punkt gibt es in der Vorlage noch planerische Unsicherheiten und vage Erwartungen (z.B. 30% Mehrerträge infolge Nachfragewachstum), die jedoch real-finanzielle Auswirkungen haben. Damit diese Planung nicht in teurem Wunschdenken mündet, muss eine regelmässige Kosten-Nutzen-Analyse begleitend durchgeführt werden. Der TCS begrüsst daher die konsequente Auswertung der Auslastungszahlen und die Wirtschaftlichkeitsprüfung. Die ÖV-Planung darf auch nicht im luftleeren Raum geschehen, chronische Staubbildung an neuralgischen Punkten und das Zusammenspiel mit den übrigen Verkehrsträgern muss immer auch mitbedacht werden.	Kenntnisnahme	-	-

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	TCS	Sicherstellung der Verkehrssicherheit	Ein weiteres wichtiges Prinzip für den TCS beider Basel ist nach wie vor die Entflechtung. Dies z.B. mit der Schaffung von separierten Velostrassen, die parallel der Strasse verlaufen oder dem nach wie vor sehr potenten Projekt der Velo-Hochbahnen. Um innovativ und zukunftsfähig zu sein, sollte der Kanton Basel-Landschaft auch die Wechselwirkungen zwischen den übrigen Verkehrsträgern und dem öffentlichen Verkehr bedenken, Mischverkehr auf den Strassen vermeiden und Spurverengungen sowie Hindernisse jeder Art im Strassenbild minimieren. Dies auch aus Gründen der Fahrplanstabilität sowie der Verkehrssicherheit. Neue Linienführungen (wie die Linie 58 in Reinach) führen teilweise an Schulwegen entlang. Diese regionalen Besonderheiten müssen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit bedacht werden.	nicht Gegenstand des GLA	Die Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des GLA. Sie wird im Rahmen anderer Projekte sichergestellt	unverändert
Verbände, Parteien	TCS	Zustimmung	Wir begrüßen jedoch die im Programm aufgenommenen Verbesserungen bei den IR-Angeboten sowie der Erweiterung um die S33 Basel-Liestal. Bereits jetzt stossen die S-Bahnen und regionalen Schienenangebote an Stosszeiten an ihre Grenzen. Einer Leistungssteigerung und einer erhöhten Kapazitätsaufnahme – die wiederum den Druck vom Strassenverkehr nimmt – stehen wir positiv gegenüber. Den Lückenschluss und somit die Ringbildung der Linie 17 über den Margarethenstich unterstützen wir, da er eine wichtige Funktion für Pendlerinnen und Pendler aus dem Leimental besitzt. Auch einem Expressstram Leimental stehen wir positiv gegenüber. Für die ferne Zukunft sollte auch ein Ringschluss für die bestens ausgebaute Waldenburgerbahn erfolgen, z.B. eine Querverbindung ins Birstal (weiter via Leimental nach Basel), da so die Attraktivität gesteigert werden könnte. Dies würde das obere Baselbiet besser mit dem unteren verbinden und hätte ggf. noch weitere positive Nebeneffekte. Wir sehen darin grosses Potential.	Kenntnisnahme	-	-
Verbände, Parteien	TCS	Massvolle Umsetzung bei der Linienverdichtung und der Reduktion auf das Grundangebot	Den Angebotsweiterungen im Busverkehr stehen wir kritisch gegenüber. Viele Linien verkehren mit einer sehr geringen Auslastung. Es bestehen keine gesicherten Prognosen, dass die Erweiterungen zu besseren Beförderungszahlen führen und somit den Kostendeckungsgrad erhöhen. Insbesondere das Buskonzept Birsstadt sehen wir kritisch, da hier das Auslastungspotential als gering eingeschätzt wird. Auch zukünftige Verkehrsmanagementmassnahmen oder Lenkungsversuche hin zum ÖV, wie im Mobilitätskonzept Birsstadt vorgesehen, werden nicht den entscheidenden Umsteigeeffekt bringen. Wir bitten daher um eine massvolle Umsetzung bei der Linienverdichtung und der Reduktion auf das Grundangebot. Bei Ortsbus-Optimierungen stellt sich uns die Frage nach der (über-) regionalen Bedeutung.	nicht berücksichtigt	Die vorgesehenen Verbesserungen sollten den Anteil des öv am Gesamtverkehr steigern und dadurch die Strassen entlasten.	unverändert
Verbände, Parteien	TCS	Vermeehrt auf Busbuchten setzen zur Verkehrssicherheit	Die Busbuchten haben sich in den vergangenen Jahrzehnten bewährt, sie dienen der Verkehrssicherheit sowie dem Verkehrsfluss in den Gemeinden. Eine Verlegung der Haltestellen auf die Strasse sorgt für Rückstauabildung sowie gefährliche Überholversuche durch Verkehrsteilnehmende (E-Bikes, Velos, Autos). Dieser Verschlechterung im Verkehrsfluss stehen – wenn überhaupt – wenige Sekunden Zeitgewinn gegenüber. Wenn möglich sollte daher weiterhin auf Busbuchten gesetzt werden, um die Verkehrssituation auf der Strasse in Spitzenzeiten nicht noch künstlich zu verschlechtern.	nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Verbände, Parteien	TCS	Verzicht auf Horizontalversätzen im Strassenraum	Auch auf künstliche Elemente im Strassenraum meist in Form von Horizontalversätzen, die, wenn schlecht platziert, als Hindernisse wahrgenommen werden, ist zu verzichten. Diese führen dazu, dass auch die Buslinien schwieriger manövrieren können (z.B. die Friedhofstrasse in Birsfelden). Von den negativen Konsequenzen für Kehrlichtabfuhr oder Blaulichtorganisationen mal abgesehen. Ein reibungsloser Verkehrsfluss für alle ist noch immer die beste Medizin für Fahrplanstabilität.	nicht Gegenstand des GLA	Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des GLA.	unverändert
Verbände, Parteien	TCS	Automatisierung im ÖV	Für zukünftige Angebotsprogramme soll das Potential der Automatisierung im ÖV bedacht werden. Insbesondere Ringkurse auf Schienen sind prädestiniert für den autonomen Betrieb. Dieser würde eine enorme Kostensenkung bei gleichzeitiger Taktverdichtung bedeuten. Auch autonom fahrende Busse befinden sich bereits in der Testphase (z.B. in Hamburg). Diese würden eine effiziente Mischung von öffentlichem und Ruf-Verkehr möglich machen.	wird berücksichtigt	Der technische Fortschritt wird berücksichtigt. So werden Zugsicherungssysteme automatisiert. In der Laufzeit des 10. GLA ist noch nicht absehbar, dass eine Linie komplett umgestellt werden kann.	unverändert
Verbände, Parteien	TCS	Ab 2026 nicht wortwörtlich auf alternative Antriebsformen beschränken	Der Umstieg auf E-Busse begrüsst der TCS beider Basel. Dennoch sollte nicht wörtlich ab 2026 auf alternative Antriebsformen beschränkt werden, da die Möglichkeit von synthetischen Kraftstoffen nicht gänzlich ausgeschlossen werden darf. Diese würden einen Weiterbetrieb der Dieselsebusse ermöglichen – jedoch ohne jeglichen Co2-Ausstoss. Die Abschreibungsquote würde dann nicht derart drastisch zu Buche schlagen. Der TCS beider Basel würde daher technologieunabhängige Formulierungen vorschlagen.	wird berücksichtigt	Die BUD gibt den Transportunternehmen die Antriebsform nicht vor. Diese haben sich aus wirtschaftlichen Gründen jedoch für Elektrobusse ausgesprochen. Sollten die Unternehmen eine andere Antriebsform wählen, so ist dies möglich.	unverändert
Verbände, Parteien	TCS	Allgemeine Bedenken zur Wirtschaftlichkeit des ÖV	Dabei entscheidend sind Umsteige-Punkte und Multimodalität. Diese findet zu wenig Einzug in die Überlegungen des ÖV-Programms, auch wenn dort die Korrelation mit dem Aggloprogramm greift. Gerade im Hinblick auf die erneut finanz-prekäre Situation des Kantons muss deshalb das Spannungsfeld und somit die Kosten-Nutzen-Analyse für den gesamten GLA erfolgen. Das Angebot ist mit -87.5 Mio. Franken pro Jahr höchst defizitär, was die Kantonsfinanzen enorm belastet; Tarifmassnahmen und die Hoffnung auf ein Nachfragewachstum um satte 30% bereits eingerechnet. Der öffentliche Verkehr droht deshalb ein «Fass ohne Boden» zu werden.	nicht berücksichtigt	Der ÖV trägt wesentlich zur Entlastung der Strassen bei. Damit können Ausbauten bei Strasseninfrastrukturen verzögert werden. Ebenfalls leistet der ÖV eine Grunderschliessung im Sinne eines Service-Publics. Die Strategie wird mit dem GLA festgelegt. Die Politik wird darüber befinden, ob diese Strategie weiterhin gelten soll.	unverändert
Verbände, Parteien	TCS	Chancen-Risiko-Bewertung anpassen	Nicht einverstanden sind wir mit der grundlegenden Chancen-Risiko-Bewertung (LRV, S. 7), wonach mit «Stärkung des ÖV, Ausbauten der Strasseninfrastruktur vermieden oder verzögert werden» könnten. Dies ist widersprüchlich und für viele Regionen im Kanton ein Hohn, da die Verkehrsüberlastung manifest ist. Gerade im Hinblick auf den Ausbau der Buslinien muss die Kapazität für den Strassenverkehr, insbesondere in Form von Engpassbeseitigungen, unmittelbar erfolgen, um die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Alles andere ist nicht realistisch.	nicht berücksichtigt	Mobilitätsbedürfnisse bestehen für Menschen und Güter. Die Fahrzeuge erfüllen diese Bedürfnisse. Der Belegungsgrad des ÖV ist in den Hauptverkehrszeiten, wo die Infrastruktur an ihre Grenzen stösst, deutlich stärker ausgelastet als der Individualverkehr. Insofern ist die Aussage korrekt, dass der ÖV zur Entlastung der Strassen beitragen kann.	unverändert
Verbände, Parteien	VBLG	Taktverdichtungen aller S-Bahn-Linien	Ergänzend erlauben wir uns, beim übergeordneten Schienenverkehr darauf hinzuweisen, dass nicht nur eine zweifelsfrei erwünschte Verbesserung des S-Bahn-Takts zwischen Liestal und Basel im Fokus stehen sollte, sondern möglichst bald auf allen Hauptstrecken. Die S-Bahnzüge waren und sind auf der Achse Basel-Muttenz-Pratteln-Salina Raurica-Kaiseraugst-Rheinfelden wie auch auf der Achse Basel-Dreispietz-Münchenstein-Arlesheim/Dornach-Aesch-Duggingen-Grellingen-Zwingen-Laufen in den Hauptverkehrszeiten stets überlastet. Verbesserungen im Busnetz müssen von der S-Bahn bewältigt werden können, weshalb es auf den genannten S-Bahn-Linien ebenfalls Taktverdichtungen – zumindest in der Hauptverkehrszeit – braucht.	wird berücksichtigt	Die Zielsetzung wird verfolgt.	unverändert

Antrag				Auswertung		
Organisation	Antragsteller	Forderung (kurz)	Begründung	Beschluss BUD	Begründung BUD	Darstellung neu
Verbände, Parteien	VCS	Wir fordern, dass die S33 auch zu RVZ verkehrt und den 15-min-Takt sicherstellt.		nicht berücksichtigt	Die Verdichtung wird mit Einführung der S2 voraussichtlich im 11. GLA sichergestellt	-
Verbände, Parteien	VCS	Gewährleistung der Anschlüsse in Laufe vom Birstal in Richtung Jura	Die Umsteigeverbindungen in Laufen vom Birstal in Richtung Jura sind im Fahrplan zu gewährleisten und in den GLA aufzunehmen.	nicht berücksichtigt	Diese Verbindung wird leider umständlicher, kann aufgrund der übergeordneten Zielsetzungen jedoch nicht berücksichtigt werden.	unverändert
Verbände, Parteien	VCS	Ganztägige Führung der Tramlinie 17 über die Margarethenverbindung	Wir erkennen nicht, wieso die Tramlinie 17 nur zur Hauptverkehrszeit (HVZ) über die Margarethenverbindung verkehren soll. Angesichts der Wichtigkeit des Projekts, den Auswirkungen auf den Tramverkehr und der Verständlichkeit des Angebots ist eine ganztägige Führung über die Margarethenverbindung zwingend.	nicht berücksichtigt	Die Ausdehnung der Betriebszeiten des Angebots ist im 11. GLA vorgesehen.	unverändert
Verbände, Parteien	VCS	Verzicht auf Wegfall der Tramlinie 21	Mit dem Wegfall der Tramlinie 21, die durch die neue Buslinie 39 ersetzt wird, findet ein spürbarer Abbau an Qualität und Komfort statt. Angesichts der Bedeutung des Bachgrabengebiets und der weiterhin ungenügenden Verkehrserschliessung ist dieser Abbau nicht angezeigt. Zusätzlich wird mit dem Bus weniger Komfort angeboten.	nicht berücksichtigt	Die Relation Badischer Bahnhof - Bachgraben kann nur mit einem Bus sichergestellt werden. Dies ist ein Tramvorlaufbetrieb für das Tram Bachgraben. Das Tram 21 würde parallel dazu verkehren. Diese Doppelführung ist nicht zweckmässig.	unverändert
Verbände, Parteien	VCS	Alternative Linienführung der Linie 46	Wir fordern, diese Führung der Linie 46 via Birsfelden, Schulstrasse abzuklären und ins Buskonzept Basel Ost zu übernehmen.	nicht berücksichtigt	Es besteht aus Sicht BL und BS keine Notwendigkeit die Führung der Linie 46 anzupassen. Die Tramlinie 3 weist aufgrund der grösseren Fahrzeuge noch über Kapazitätsreserven auf, während die Buslinie 36 an die Kapazitätsgrenze stösst und eine Entlastung zwingend benötigt. Die Buslinien 36 und 46 verfügen im Lehenmattquartier zudem über eine eigene Busspur. Diese kann bei Bedarf zulasten von Parkfeldern verlängert werden. In Birsfelden gibt es weder im Bestand noch mit der neuen Ortsdurchfahrt eine Busspur noch kann diese aufgrund der Strassenbreiten eingerichtet werden. Würde die Linie via Birsfelden geführt, so ist zu erwarten, dass die Zuverlässigkeit der Buslinie auf ein unannehmbares Niveau sinken würde. Zudem wird das Konzept angepasst. Die zweite Etappe wird vorerst nicht umgesetzt. Damit entfällt auch das Argument des Überangebots.	unverändert
Verbände, Parteien	VCS	Wir fordern, dass die Tarifierhöhungen die allgemeine Teuerung nicht übersteigen.		nicht berücksichtigt	Ohne Tarifierhöhung können die vorgeschlagenen Ausbauten nicht realisiert werden	unverändert
Verbände, Parteien	VCS	Im 10. GLA darlegen, wie dieser zur Erreichung der Klimaziele und des Umweltschutzes beiträgt	Wir fordern, dass im Rahmen des 10. GLA dargelegt wird, wie dieser zur Erreichung der Klimaziele und des Umweltschutzes beiträgt, welche Ziellücken bestehen und wie kompatibel die Planungen mit der eigenen Klimastrategie sowie den Verpflichtungen des Pariser Klimaabkommen sind.	wird berücksichtigt	Die Einbettung des GLA findet statt	unverändert