Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 22. Oktober 2026
2026/6785

vom 20. Oktober 2026

1. Désirée Jaun: Wird die Abfahrtspünktlichkeit der Buslinien 80/81 mit einem zusätzlichen Buskurs gemessen?

Zur Erhöhung der Fahplanstabilität wurde am Aeschenplatz die behindertengerechte Bushaltestelle der Linien 80 und 81 bei der Migros-Bank aufgehoben. Wer seither beim Aeschenplatz ein- und aussteigt, findet beim Hammering Man keine hindernisfreie Haltestelle vor und muss den oftmals hektischen, unüberschaubaren Platz mit Tramgleisen, Kreuzungen und Trottoirkanten überqueren. Dies nicht mehr bloss zu den Stosszeiten morgens und abends, sondern den ganzen Tag. Besonders für Menschen mit Mobilitäts- oder Sehbeeinträchtigungen ist das eine erhebliche Hürde.

Im Bericht der Petitionskommission zur von 562 Personen unterzeichneten Petition «Bushaltestelle am Aeschenplatz muss bleiben!» ist der folgende Absatz zur Abfahrtspünktlichkeit auf Seite 2 festgehalten:

«Durch den Verzicht auf die Haltestelle Migrosbank könne nun jede Fahrt um rund 600 Meter verkürzt werden, der Bus müsse auch nicht mehr über vier vortrittsbelastete Knoten sowie drei vortrittsbelastete Tramquerungen verkehren. Damit habe die Abfahrtspünktlichkeit von 76 % auf 98,5 % erhöht werden können. Vor der Umstellung sei fast jeder vierte Kurs mit mehr als drei Minuten Verspätung losgefahren, seither sei nur noch jeder 66. Kurs von derartigen Verspätungen betroffen.»

Gemäss Auskunft der für öV zuständigen Stellen in den Kantonen BL und BS sowie der Autobus AG wäre für die Weiterbedienung der Haltestelle bei der Migros-Bank ein zusätzlicher Buskurs notwendig gewesen, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Um diese finanziellen Mehrkosten einzusparen, wird aktuell nur noch die Haltestelle beim Hammering Man bedient.

Wie sich jedoch feststellen lässt, verkehrt aktuell zu unterschiedlichen Zeiten (z.B. abends gegen 16.30/17.30 Uhr oder auch über Mittag) offenbar trotzdem ein zusätzlicher Buskurs. Dieser Zusatzbus fährt von der St. Jakobs-Strasse her über den Aeschenplatz leer zur Haltestelle beim Hammering Man, lässt dort die Fahrgäste einsteigen und fährt los. Der von Liestal kommende Bus 80/81 fährt ebenfalls direkt die Haltestelle beim Hammering Man an und lässt die Fahrgäste aussteigen. Dieser Bus ist jeweils angeschrieben mit "Bitte nicht einsteigen" und fährt anschliessend leer weiter. Teilweise sind die Busse gleichzeitig bei der Haltestelle, teilweise fährt der Zusatzbus früher ab.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

1.1. Frage 1: Seit wann und in welchem Umfang (Wochentage, Zeiten, Anzahl Zusatzbusse) wird ein zusätzlicher Buskurs für die Linien 80/81 eingesetzt, obwohl die Bushaltestelle bei der Migros-Bank nicht mehr bedient wird?

Der Zusatzbus wird seit 2023 von Mo-Sa von ca. 6:45 bis ca. 19:30 Uhr eingesetzt. Während den Jahren 2023 bis 2025 konnte er seine Wirkung nur beschränkt erfüllen, weil die Fahrt zwischen der Migros-Bank und dem Hammering Man sehr stauanfällig war. Auf dieser kurzen Strecke streuten die Fahrzeitdifferenzen um bis zu 20 Minuten. Trotz des Zusatzbusses lag die Abfahrtspünktlichkeit beim Hammering Man deshalb nur bei 76 %.

Der Zusatzbus wird seit der Aufhebung des Halts bei der Migros-Bank per Fahrplanwechsel im Dezember 2025 weiterhin eingesetzt. Seither kann er die gewünschte Wirkung erzielen, was die deutliche Steigerung der Abfahrtspünktlichkeit zeigt. Zumindest in den Hauptverkehrszeiten, könnten die beiden Linien 80 und 81 ohne diesen Bus gemäss heutigem Erkenntnisstand nicht zuverlässig betrieben werden. Vor allem die Linie 80 hätte zu wenig Reservezeit, um Störungen, welche auf allen Linienabschnitten auftreten können, wieder aufzufangen. Das in der Fragestellung erwähnte Zusammentreffen von zwei Bussen beim Hammering Man entsteht, wenn der Bus von Liestal pünktlich am Aeschenplatz ankommt.

Im laufenden Betrieb werden nach wie vor Fahrzeitmessungen gemacht und ausgewertet, und es wird somit auch weiterhin geprüft, ob zumindest in Zeiten von geringerem Verkehr (z.B. tagsüber, Wochenenden) auf den Zusatzbus verzichtet werden kann. Das Ziel der Aufhebung der Haltestelle bei der Migros Bank war nicht, den Zusatzbus nicht mehr zu benötigen (das wäre lediglich ein positiver Nebeneffekt der Massnahme gewesen, welcher sich nun vorerst, gem. aktuellen Betriebserfahrungen, nicht eingestellt hat). Ziel war die Erhöhung der Pünktlichkeit und Betriebsstabilität der Linie.

1.2. Frage 2: Wer trägt welche durch diesen zusätzlichen Buskurs generierten Kosten?

Die Kosten gehen in die Linienrechnung ein, d.h. sie werden von den Bestellern (Bund und Kantone BS/BL) analog der regulären Kostenaufteilung der Linien 80/81 getragen.

1.3. Frage 3: Ist die im Bericht der Petitionskommission zitierte Messung von einer Abfahrtspünktlichkeit von 98.5% mit oder ohne zusätzlichem Buskurs erfolgt?

Siehe Antwort auf Frage 1. Die Abfahrtspünktlichkeit von 98,5 % wurde mit dem Zusatzbus erreicht. Im letzten Jahr lag die Abfahrtspünktlichkeit am Aeschenplatz nur bei 76,5 %, obwohl ein Zusatzbus eingesetzt wurde.

2. Urs Roth: Streichung der Bus-Linie 74 – ein Schildbürgerstreich?

Seit Dezember 2025 fährt kein Bus mehr direkt von Bretzwil nach Reigoldswil. Der Kanton hat die Linie 74 aufgrund eines zu tiefen Kostendeckungsgrades damals ersatzlos gestrichen. Für die Sekundarschüler organisiert der Kanton seither einen privaten Transport. Wie die Medien kürzlich berichtet haben, kostet dieser Schülertransport aktuell jedoch deutlich mehr als die gestrichene Buslinie. Von CHF 260'000 statt der ursprünglichen Summe von CHF 160'000 ist die Rede. Kommt hinzu, dass diese Mehrkosten Hand in Hand mit einem veritablen Leistungsabbau «eingekauft» wurden. Denn wer mit dem Bus ins Nachbardorf gelangen will, kann den Schülertransport nicht benutzen und muss den Umweg über Liestal nehmen, was einen Zeitaufwand von gegen 1 ½ Stunden statt wie zuvor 10 Minuten beansprucht – keine sehr attraktive Option für die Einwohnerinnen und Einwohner von Bretzwil. Fazit: Massiver Leistungsabbau und trotzdem sogar Mehrkosten. Muss hier sogar von einem Schildbürgerstreich gesprochen werden?

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

2.1. Frage 1: Ende Oktober 2025 überwies der Landrat nach dringlicher Beratung in diesem Kontext ein Postulat von Sandra Strüby-Schaub. Weshalb ist dieses Geschäft in der vorberatenden Bau- und Planungskommission nach wie vor hängig, obwohl der Handlungsdruck ja ausgewiesen erscheint?

Der Umgang mit traktandierten Geschäften obliegt nicht der Regierung, sondern der beratenden Kommission. Die Regierung kann sich dementsprechend und mit Blick auf das Kommissionsgeheimnis nicht dazu äussern. Angemerkt werden kann (vgl. dazu die Antwort auf Frage 2.2), dass aus Sicht der Regierung aktuell und mit Blick auf die zwischenzeitlich erfolgte Neuausschreibung für die Jahre 2027 und 2028 keine unmittelbare Dringlichkeit in der Kommissionsberatung gegeben ist.

2.2. Frage 2: Obwohl im Nachgang zu den erwähnten Zeitungsartikeln von Seiten des Kantons vermeldet wurde, dass ab dem Jahr 2027 der Schülertransport anscheinend wesentlich günstiger zu stehen komme, stellt sich hier im Sinne einer Ausnahmeregelung schon die Frage, ob angesichts des massiv verschlechterten Nutzens für die Bevölkerung von Bretzwil nicht an der Bus-Linie 74 festgehalten werden resp. trotz tiefem Kostendeckungsgrad diese Linie per 2027 wieder in Betrieb genommen werden sollte und ob eine solche Anpassung auf den kommenden Fahrplanwechsel noch realisiert werden kann?

Die Linie 74 zwischen Bretzwil und Reigoldswil wurde ab Fahrplanwechsel per 14. Dezember 2025 aufgehoben. Die Aufhebung erfolgte gestützt auf den einstimmigen Beschluss des Landrats zum 10. Generellen Leistungsauftrag (GLA) – ÖV-Programm 2026–2028. Grund für die Aufhebung der Linie war der Umstand, dass die Linie die gesetzlichen Mindestanforderungen weder hinsichtlich der minimalen Wirtschaftlichkeit von 20 % Kostendeckung, noch hinsichtlich der minimalen Auslastung von 10 % der Fahrzeugkapazität erreichte (vgl. § 11 und 12 Angebotsdekret). Ausserdem war die Linie 74 für die Grunderschliessung von Bretzwil nicht erforderlich (die Anforderungen dafür sind ebenfalls im Angebotsdekret festgelegt) - diese wird mit der Postauto-Linie 111 Liestal–Seewen–Nunningen–Laufen sichergestellt, welche mit dem 10. GLA gestärkt wurde.

Nach der Aufhebung der Buslinie 74 musste der Schulbus für das Jahr 2026 aus Zeitgründen als Direktauftrag vergeben werden. Dieser Auftrag, für welchen einmalig ein höherer Preis als die ehemals rund 180’000 Franken pro Jahr für die Linie öV-Linie 74 resultierte, war auf ein Jahr befristet.

Die Neuausschreibung der Schulbusverbindung Bretzwil - Reigoldswil für die Jahre 2027 und 2028 ist zwischenzeitlich nach öffentlichem Beschaffungsrecht im offenen Verfahren erfolgt. Der Zuschlag geht für rund 110'000 Franken pro Jahr an die Regionalbus Lenzburg AG mit Standort Pratteln (Eurobus). Der Betrieb des Schulbusses auf der Strecke Bretzwil – Reigoldswil von Dezember 2026 bis Dezember 2028, erfolgt während den Unterrichtswochen, also exklusiv der 14 Wochen Schulferien an 5 Wochentagen von Montag bis Freitag.

Die Abteilung öffentlicher Verkehr und die Regierung bewerten im Übrigen den Nutzen nicht als «massiv verschlechtert» für die Bevölkerung von Bretzwil, da die vormalige Linie 74 ebenfalls grossmehrheitlich von Schülerinnen und Schülern genutzt wurde. Für Nutzerinnen und Nutzer mit anderen Transportbedürfnissen zw. Bretzwil und Reigoldswil steht seitens der Gemeinde Bretzwil ein Fahrdienst zur Verfügung, welcher im Gegensatz zur Linie 74 nicht nur zu Schulzeiten verkehrt und deshalb ein ganztägiges Angebot sicherstellt. In Verbindung mit den signifikant tieferen Kosten des Schülertransports entsteht deshalb insgesamt ein deutlich verbessertes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

2.3. Frage 3: Eventualiter stellt sich die Frage, weshalb die Einwohnerinnen und Einwohner den Schülertransport heute nicht benutzen können respektive ob es eine Möglichkeit gäbe, dass dies zeitnah geändert werden kann?

Ein reiner Schulbus darf nicht von der allgemeinen Bevölkerung genutzt werden, weil es sich rechtlich um einen zweckgebundenen Spezialtransport und nicht um den öffentlichen Linienverkehr handelt.

Die drei Hauptgründe für diesen Ausschluss sind:

1. Fehlende Konzession für den Personenverkehr: Linienbusse des öffentlichen Verkehrs (ÖV) benötigen in der Schweiz eine eidgenössische oder kantonale Personenbeförderungskonzession und unterliegen der Beförderungspflicht für jedermann. Schulbusse werden hingegen von Gemeinden oder Schulen direkt – oder über beauftragte Privatunternehmen – ausschliesslich zur Erfüllung der Schulpflicht organisiert. Sie besitzen keine Bewilligung für den öffentlichen Publikumsverkehr.
2. Haftung, Versicherung und Finanzierung: Schulbusse werden durch den Schulträger zweckgebunden finanziert, um Kindern einen sicheren und verfassungsmässig garantierten Schulweg zu ermöglichen. Würden private Fahrgäste gegen Bezahlung oder gratis mitgenommen, entstünden komplexe rechtliche Fragen bezüglich der gewerbsmässigen Personenbeförderung, der Haftpflichtversicherung sowie der steuerlichen Abrechnung.
3. Kinderschutz und Sicherheit: Schulbusse unterliegen strengen Sicherheitsauflagen (wie ein Sitz pro Kind und Gurtenregelungen). Aus Gründen der Aufsichtspflicht und des Kinderschutzes soll zudem verhindert werden, dass schulfremde, erwachsene Personen unkontrolliert Zutritt zu den Fahrzeugen erhalten

3. Jan Kirchmayr: Rampendosierungen im Baselbiet

Der Bund plant, in den kommenden Jahren rund 130 Rampendosierungen (RaDo) bei Einfahrten auf die Nationalstrassen zu untersuchen, deren Einsatz zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Schweizweit sind bisher 15 solcher Anlagen in Betrieb, keine davon in der Region Basel.

Nun sollen auch im Baselbiet fünf bis sechs Standorte geprüft werden: je einer in Sissach, Arisdorf, Pratteln und beim St. Jakob sowie zwei in Liestal.

Rampendosierungen können grundsätzlich eine sinnvolle Massnahme sein, um den Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen zu verbessern. Voraussetzung ist jedoch, dass der Rückstau auf der Einfahrt zur Nationalstrasse aufgefangen werden kann. Eine Verlagerung des Staus auf Kantons- und Gemeindestrassen muss unbedingt vermieden werden, um die Lebensqualität der Bevölkerung nicht zu mindern.

Gemäss verschiedenen Medienberichten wurden die Kantone bislang nicht in die Planung der Rampendosierungen einbezogen. Gerade bei solchen Massnahmen ist es jedoch wichtig, die Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz frühzeitig zu berücksichtigen und die betroffenen Kantone und Gemeinden in die Planung einzubeziehen.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

3.1. Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat den Einsatz von Rampendosierungen bei Einfahrten auf die Nationalstrassen grundsätzlich, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen auf das Kantons- und Gemeindestrassennetz?

Der primäre Zweck einer Rampendosierung besteht darin, den Zufluss auf die Nationalstrasse vorübergehend zu steuern, wenn zu viele Fahrzeuge zufahren oder die Strecke bereits stark ausgelastet ist. Dabei werden die Fahrzeuge zeitlich gestaffelt auf die Nationalstrasse gelassen. So

kann die Staubildung und der damit verbundene Kapazitätsverlust vermieden oder zumindest verzögert werden. Dadurch lässt sich auch die Ausbreitung von Staus reduzieren.

Der Einsatz von Rampendosierungen wird grundsätzlich positiv beurteilt, sofern diese am richtigen Ort eingesetzt werden. Je leistungsfähiger die Nationalstrassen sind und je besser ihre Kapazität aufrechterhalten werden kann, desto weniger Verkehr weicht auf das untergeordnete Kantons- und Gemeindestrassennetz aus.

Im Weiteren ist festzuhalten, dass das ASTRA über eine Richtlinie zur Rampenbewirtschaftung verfügt, welche die Grundsätze für die Planung und den Betrieb festlegt. Darin wird unter anderem auf Seite 23 festgehalten: «Entstehen auf der Rampe lange Rückstaus, die den Verkehrsfluss am Sekundärknoten gefährden, so wird die Dosierung reduziert bzw. ausgeschaltet.»

Die in diesem Zusammenhang stehenden Bedenken, wonach Rampendosierungen umgesetzt werden könnten, ohne die Auswirkungen auf das Kantons- und Gemeindestrassennetz ausreichend zu berücksichtigen, können vor diesem Hintergrund relativiert werden. Die Richtlinie sieht ausdrücklich vor, die Auswirkungen von Rückstau auf das nachgelagerte Strassennetz zu berücksichtigen und die Dosierung bei Bedarf anzupassen oder auszuschalten.

Auch ist klar, dass sowohl Ein- als auch Ausfahrtsdosierungen vom ASTRA zu prüfen sind.

3.2. Frage 2: In welcher Form und zu welchem Zeitpunkt wurde der Regierungsrat bislang in die Prüfung und Planung der vorgesehenen Rampendosierungen im Baselbiet einbezogen?

Die Überlastung der Nationalstrassen ist ein regelmässiges Thema im fachlichen Austausch zwischen dem Kanton und dem ASTRA. Im Rahmen dieses Austauschs werden auch mögliche Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Reduktion des Ausweichverkehrs auf das Kantons- und Gemeindestrassennetz diskutiert, so auch diese.

3.3. Frage 3: Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die Interessen des Kantons sowie die Anliegen der betroffenen Gemeinden bei der weiteren Planung und allfälligen Umsetzung der Rampendosierungen rechtzeitig berücksichtigt werden?

Der Regierungsrat steht in regelmässigem und engem Austausch mit dem ASTRA und setzt sich dafür ein, dass die Ergebnisse der laufenden Prüfungen frühzeitig zur Stellungnahme unterbreitet werden. Dadurch wird sichergestellt, dass die Interessen des Kantons sowie die Anliegen der betroffenen Gemeinden rechtzeitig in die weitere Planung einfliessen können.

Ein besonderes Augenmerk legt der Regierungsrat auf die Auswirkungen möglicher Rampendosierungen auf das Kantons- und Gemeindestrassennetz und dass gemäss der Richtlinie des ASTRA zur Rampenbewirtschaftung die Dosierung so gesteuert wird, dass keine massgeblichen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses auf dem nachgelagerten Strassennetz entstehen (vgl. dazu auch die Antwort auf Frage 1).

4. Christina Wicker: Verkehrssicherheit auf der Schönenbuchstrasse und der Baslerstrasse in Allschwil bis zu den geplanten Belagsarbeiten

Die Schönenbuchstrasse und die Baslerstrasse sind Kantonsstrassen. Die Belagserneuerung auf der Schönenbuchstrasse (Klarastrasse bis Kreisel Dorf) wurde gemäss Auskunft der Gemeinde Allschwil aufgrund von Verzögerungen beim kantonalen Tiefbauamt vom Sommer 2026 auf Sommer 2027 verschoben. Der schlechte Belagszustand beeinträchtigt insbesondere die Sicherheit der Velofahrenden. Im Bereich des Schönenbuchschulhauses sind zudem viele Schulkinder unterwegs.

Auch die Baslerstrasse (Tramhaltestelle Binningerstrasse bis Dorfplatz) weist erhebliche Belagsschäden auf. Insbesondere tiefe Löcher im Bereich der Tramgleise und Parkfelder gefährden die Velofahrenden. Die ursprünglich im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Dorfplatzes vorgesehene Belagserneuerung droht sich aufgrund der Planungsverzögerung und des derzeit für 2029 vorgesehenen Baubeginns weiter hinauszuschieben.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

4.1. Frage 1: Welche kurzfristigen Massnahmen sind vorgesehen, um die Verkehrssicherheit auf der Schönenbuchstrasse bis zur Belagserneuerung im Sommer 2027 zu gewährleisten und ist insbesondere eine befristete Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h denkbar?

Vorauszuschicken ist, dass die aktuelle Situation folgendem Umstand geschuldet ist: Es wurde festgestellt, dass wider Erwarten zusätzliche und notwendige Werkleitungsarbeiten notwendig sind. Vor diesem Hintergrund wurde – entgegen dem ursprünglichen Plan – entschieden, dass die Strasse komplett erneuert werden soll. Die dadurch entstandene Verzögerung hatte zur Folge, dass der Einbau des Deckbelages nicht mehr in diesem Jahr erfolgen kann. Die Bauarbeiten für die Umgestaltung werden Mitte Juni 2027 erfolgen.

Der Regierungsrat misst der Verkehrssicherheit auf der Schönenbuchstrasse bis zur Realisierung der definitiven Sanierung hohe Bedeutung bei. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird das Tiefbauamt in den nächsten Wochen bauliche sowie signalisationstechnische Massnahmen prüfen und umsetzten. Vorgesehen sind insbesondere das lokale Abfräsen von ausgeprägten Unebenheiten, der punktuelle Ausgleich von Vertiefungen und sowie die Behebung weiterer sicherheitsrelevanter Schadstellen. Die Einführung einer temporären Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wurde mit der Kantonspolizei besprochen. Dabei wurde vereinbart, zunächst die genannten Massnahmen zu prüfen und anschliessend gestützt auf die Ergebnisse abschliessend zu beurteilen, ob eine temporäre Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erforderlich ist.

4.2. Frage 2: Wie ist der aktuelle Stand der geplanten Belagserneuerung auf der Baslerstrasse? Wird diese trotz der Verzögerung bei der Neugestaltung des Dorfplatzes zeitnah und unabhängig davon ausgeführt, und welche kurzfristigen Massnahmen sind zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorgesehen?

Die Umgestaltung der Baslerstrasse im Abschnitt vom Kreisel Grabenring bis zum Dorfplatz (ohne Dorfplatz selbst) wird voraussichtlich 2029 beginnen (aktuell erfolgt die Erarbeitung des Vorprojektes). Der teilweise schlechte Strassenzustand ist dem TBA indes bewusst. Da die Umgestaltung der Baslerstrasse erst später erfolgen wird, werden in den nächsten Wochen die schlimmsten Schäden behoben.

Betreffend Dorfplatz wird versucht, die blockierte Situation bezüglich der Umgestaltung mit einem klärenden Workshop im November 2026 einen Konsens bezüglich weiterem Vorgehen zu erlangen. Beim Dorfplatz müssen spätesten 2032 bauliche Massnahmen vorgenommen werden (Gleise sind zu erneuern und Anpassung BehiG).

Liestal, 20. Oktober 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich