

Beschluss des Landrats vom 08.05.2025

Nr. 1117

8. 10. Genereller Leistungsauftrag (GLA) – ÖV-Programm 2026–2028 2025/65; Protokoll: gs, pw

Im Generellen Leistungsauftrag (GLA) werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebots und des Finanzprogramms für den öffentlichen Verkehr (ÖV) für vier Jahre festgelegt, sagt Kommissionspräsident **Thomas Eugster** (FDP). Zudem werden die erforderlichen Ausgaben gemäss Finanzhaushaltsgesetz bewilligt. Der vorliegende 10. GLA gilt nur für die Jahre 2026 bis 2028. Aufgrund der vom Bund vorgesehenen Harmonisierung der Bestellperiode gilt dieser nur für drei Jahre. In der Laufzeit des 10. GLA werden neue Bahnangebote eingeführt, wie der Halt des IR37 von Basel nach Zürich in Gelterkinden und ein Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel sowie ein zusätzlicher Interregio Basel–Delémont–Biel. Darauf abgestimmt werden auch die anschliessenden Buslinien, unter anderem mit den Buskonzepten Laufental–Dorneckberg und Birsstadt Süd. Die Busfahrpläne in Gelterkinden werden ebenfalls angepasst. Des Weiteren wird der Ortsbus Sissach optimiert, die Erreichbarkeit des Bachgrabengebiets verbessert – und es werden Nachfolgelösungen für diverse Buslinien wie die Linien 92 und 93 geschaffen. Dem Landrat wird gemäss Vorlage des Regierungsrats eine neue einmalige Ausgabe von CHF 223,679 Mio. beantragt.

Eintreten war in der Kommission unbestritten. In der Kommission wurde über den Kostendeckungsgrad diskutiert. Dazu führte die Direktion unter anderem aus, dass die einzelnen ÖV-Linien (Bus, Tram, S-Bahn) einen Kostendeckungsgrad von 30 % erreichen müssten. Wenn dieser zwischen 20–30 % liegt, muss geprüft werden, ob Optimierungen bezüglich Linienführung und Fahrplan oder sonstige Effizienzsteigerungen vorgenommen werden können. Bei einem Kostendeckungsgrad von weniger als 20 % kann ein Angebot in der bestehenden Form nicht mehr weitergeführt, also in den GLA aufgenommen werden.

Eingehend diskutierte die Kommission über die Erreichbarkeit der Gemeinden in den Randverkehrszeiten. Jede Ortschaft habe ein Recht darauf, mit dem ÖV erreichbar zu sein. Mit dem ursprünglich vom Regierungsrat vorgelegten GLA wäre das nicht der Fall gewesen. Die Kommission stimmte darum mit 11:1 Stimmen einem Antrag zu, dass die Erschliessung sämtlicher Baselbieter Gemeinden auch in den Randverkehrszeiten (nach ca. 21 Uhr und am Wochenende vor 9 Uhr) sicherzustellen ist. Dazu gehört auch, dass zwischen Lauwil, Bretzwil und Reigoldswil in den Randverkehrszeiten eine Verbindung bestehen soll – und dass Hemmiken abends wieder mit der Linie 102 erschlossen wird.

Das in der Randzeiten neu zur Verfügung gestellte ÖV-Angebot soll primär mittels On-Demand-Angeboten realisiert werden; es sei denn, dass das Kursangebot günstiger zu stehen kommt – wenn man das Angebot zum Beispiel auch durch Synergien mit bestehenden Linienangeboten zur Verfügung stellen kann. Mit diesem Entscheid möchte die BPK sicherstellen, dass Randregionen ÖV-technisch nicht abgehängt werden – und das bei moderaten Mehrkosten von jährlich CHF 360 000.–.

Weiter hat die Kommission über einen Antrag diskutiert, die Buslinie 59 (Ortsbus Bottmingen–Oberwil) in den 10. GLA aufzunehmen. Der Kostendeckungsgrad von 30 % werde erreicht und somit spreche gemäss Angebotsdekret nichts gegen die Aufnahme der Buslinie in den 10. GLA. Schliesslich stimmte die Kommission dem Antrag einstimmig mit 13:0 Stimmen zu.

Weiter stimmte die Kommission mit 9:4 Stimmen dem Antrag auf einen Viertelstundentakt der Buslinie 72 auf dem Abschnitt Liestal–Arisdorf Weiern in den Hauptverkehrszeiten zu. Die Busverbindung sei für die Quartiere von Liestal am Arisdorfer Hügel und damit für einen grossen Teil des Siedlungsgebiets von Liestal sinnvoll. Die Taktverdichtung sei der Stadt Liestal im 9. GLA für den

10. GLA zugesichert worden. Damit verbessert sich die derzeit miserable Anschlusssituation dieser Quartiere an den weiterführenden Bahnverkehr.

Mit 6:6 Stimmen und Stichentscheid des Präsidenten lehnte die Kommission hingegen einen Antrag auf Verbleib der Buslinie 82 (Ortsbus Pratteln) im 10. GLA ab. Seitens Kommission wurde argumentiert, dass die Nachfrage der Linie 82 tief sei und die Buslinie 83 mit dem schrittweisen Ausbau einen Teil der Fahrgäste aufnehmen werde. Zudem widerspreche der Verbleib im 10. GLA aufgrund des zu geringen Kostendeckungsgrads dem Angebotsdekret. Zumal hier nicht von einer Randregion zu sprechen ist, sondern von einer der grössten Gemeinden im Baselbiet. Die Befürworter hingegen hielten fest, dass es Reaktionen aus der Prattler Bevölkerung gegeben habe und sich die Fahrgastzahlen wegen dem parallel fahrenden Busersatz für die Tramlinie 14 nicht hätten entwickeln können.

Zudem wurden die Anträge für eine Ausdehnung des Viertelstundentakts der S33 zwischen Liestal und Basel auf die Randverkehrszeiten sowie für einen Viertelstundentakt der Linien 76 und 78 in den Nebenverkehrszeiten mit jeweils 7:6 Stimmen abgelehnt. Auch diese Angebotserweiterungen, so wurde seitens der Befürworter argumentiert, seien der Stadt Liestal im 9. GLA für den 10. GLA zugesichert worden. Die ablehnende Mehrheit argumentierte, dass zuerst beobachtet werden soll, wie stark sich der mit dem 10. GLA eingeführte Viertelstundentakt der S-Bahn auf die Nachfrage auswirkt, und ob ein weiterer Angebotsausbau überhaupt sinnvoll sei, also effektiv zu einem höheren Kostendeckungsgrad beitragen könnte. Schliesslich seien die jährlichen Mehrkosten von etwa CHF 2,7 Mio. doch erheblich.

Da die Beschlüsse der Kommission finanzielle Auswirkungen haben, erhöht sich die Ausgabe für den 10. GLA auf CHF 226,607 Mio. Die Kommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss. Sie hat zudem einstimmig die Durchführung einer Eintretensdebatte beschlossen.

– *Eintretensdebatte*

Als **Matthias Ritter** (SVP) die Unterlagen zum 10. GLA das erste Mal studierte, ist ihm aufgefallen, dass immer wieder Busverbindungen in die Dörfer hinaus gestrichen werden und diese somit nicht mehr oder nur schlecht erreichbar sind. Auch war festzustellen, dass zum Beispiel der Bus von Bretzwil und Lauwil nach Reigoldswil und zurück nur noch von Schülern genutzt werden konnte – und nicht mehr von weiteren Personen. Eine andere Auffälligkeit: Unter der Woche gibt es vielmals ab 20 Uhr keine Busverbindung mehr – und am Wochenende erst ab 9 Uhr. Damit reicht es nicht mehr für einen Tagesausflug. Auch ist es wichtig, immer einen fixen Fahrplan zu haben, auf den sich die Bewohner in den Dörfern verlassen können. Das betrifft vor allem Bennwil, Liedertswil, Lampenberg, Ramlinsburg, Lauwil, Bretzwil und Hemmiken; es gibt aber noch andere Gemeinden, die von den Kürzungen betroffen wären. Diese Dörfer können nur verlieren, die Leute werden wegziehen, die Steuereinnahmen werden sinken und die Attraktivität dieser Gemeinden wird noch mehr abnehmen.

Es geht nicht um eine Luxuslösung, sondern um das Grundrecht, dass alle Dörfer und Menschen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind – und das auch abends bis etwa um 24 Uhr, am Morgen früh sowie am Wochenende. Alle Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinden im Baselbiet sollen auch abends sicher in ihre Gemeinde heimkehren können, sei das im Unterbaselbiet oder im ländlichen Oberbaselbiet. Das ist der Grund, weshalb der Redner in der Kommission einen Antrag gestellt hat. An sämtlichen Tagen der Woche (es sei wiederholt) sollen die Buslinie 74 (das betrifft die Strecke Reigoldswil-Lauwil-Bretzwil), die Buslinie 92 (Hölstein-Bennwil-Oberdorf-Liedertswil) und die Buslinie 93 (Lausen-Ramlinsburg-Lampenberg) auch ab 20 Uhr bis etwa um Mitternacht und am Wochenende nicht erst ab 9 Uhr und nur bis um 20 Uhr verkehren. Die Mehrkosten seien darum im 10. GLA aufzunehmen.

Der Redner möchte sich vor allem bei Dominic Wyler und Florian Kaufmann für ihre sehr gute Ar-

beit bedanken, die sicher nicht ganz einfach ist – sie haben das Anliegen ernst genommen und eine sehr gute Lösung präsentiert. Auch den BPK-Mitgliedern sei vielmals für die Unterstützung zugunsten der abgelegenen Dörfer im Oberbaselbiet gedankt. In diesem Sinn stimmt die SVP-Fraktion dem 10. GLA mit einer neuen einmaligen Ausgabe von CHF 226,607 Mio. zu; zugleich ist die Fraktion für das Abschreiben der Postulate 2017/311 und 2022/256.

Jan Kirchmayr (SP) nimmt einleitend drei Punkte auf, warum der öffentliche Verkehr seiner Fraktion wichtig ist. Der öffentliche Verkehr ist zuverlässig und pünktlich, insbesondere der schienengebundene Verkehr. Die Züge und die Trams bringen die Pendlerinnen und Pendler schnell von A nach B. Der zweite Punkt ist, dass der öffentliche Verkehr flächeneffizient ist. Für die Anzahl an Leuten, die im öffentlichen Verkehr transportiert werden (Bus, Zug, Tram), braucht es ungemein wenig Fläche – im Vergleich zu einem Auto mit 1,1 Insassen, das im Pendlerverkehr im Stau steckt. Der öffentliche Verkehr ist drittens zugänglich für alle, sofern man sich das Billett leisten kann. Der öffentliche Verkehr ist zugänglich für Kinder und Jugendliche, die in eine weit entfernte Schule oder in die Lehre müssen – aber auch für Seniorinnen und Senioren, die nicht mehr Auto fahren können oder wollen respektive mit dem ÖV unterwegs sein wollen. Er ist aber auch für Menschen mit einer Behinderung zugänglich. Für die SP-Fraktion ist es auch wichtig, nicht nur für den öffentlichen Verkehr vor der eigenen Haustüre, sondern im ganzen Kanton zu kämpfen. Bei der SP-Fraktion stimmt darum der Aescher für den ÖV in Pratteln, die Buckterin für den ÖV in Oberwil – und der Frenkendörfer für den ÖV im Oberbaselbiet und im Laufental. Es ist schön, dass viele Landratsmitglieder die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs anerkannt oder auch entdeckt (oder vielleicht auch wiederentdeckt) haben.

Es ist auch gut, dass verschiedenen Anträgen in der Kommissionsberatung zu einer Mehrheit verholfen werden konnte. Nicht nur die von Matthias Ritter erwähnten Gemeindenkonnten angeschaut werden – es konnte eingebracht werden, dass es im Oberbaselbiet neben den Gemeinden im Waldenburtal auch noch andere Gemeinden gibt, die nach 21 Uhr keinen öffentlichen Verkehr haben – und ebenso im Laufental. Zum Glück wurde erkannt, dass es zudem noch Böckten gibt, das jetzt hoffentlich um diese Zeit auch von zumindest einer Verbindung profitieren kann. Man spricht von einer Verbindung im Oberbaselbiet oder im Laufental nach 21 Uhr – und gleichzeitig gibt es mittlerweile eine Masse im Birstal, im Leimental sowie im Rhein- und Ergolzthal, die auch transportiert sein will und auf einen dicht getakteten öffentlichen Verkehr angewiesen ist.

Deshalb ist es für die Fraktion wichtig, dass die Versprechungen, welche der Regierungsrat im 9. GLA gemacht hat, auch eingehalten werden. Es gibt im GLA eine Auflistung von Massnahmen zur Stabilisierung des Finanz- und Staatshaushalts (auch wenn man sich fragen mag, warum man trotz eines dreistelligen Millionenüberschusses den Finanz- und Staatshaushalt anscheinend immer noch stabilisieren muss). Im 9. GLA wurde verschiedenen Gemeinden versprochen, dass beispielsweise der Viertelstundentakt der S33 durchgehend angeboten werden soll und , beispielsweise in Liestal auch bei den Busverbindungen einen dichteren ÖV-Takt zu fahren. Darauf soll nun verzichtet werden. Die Gemeinden planen und entwickeln aber ihre Gebiete – und bei den Arbeitsplatzgebieten rechnen sie mit diesem ÖV. Genau dasselbe geschieht mit dem Ortsbus in Pratteln, der vom Kanton nicht aufgenommen wird, indem es lapidar heisst: «*Damit haben wir nichts zu tun, das ist ein Ortsbus.*» Das ist einfach falsch: Im Richtplan sieht man dort ein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung. Dazu gehört auch das Grüssen-Zentrum – und dieses braucht eine ÖV-Erschliessung. An dieser ÖV-Erschliessung hat sich der Kanton entsprechend zu beteiligen. Das ist für die SP-Fraktion klar. Sie wird die Anträge, die in der Kommission zur S33, zu den beiden Taktverdichtungen für die Buslinien in Liestal, die nicht in den GLA aufgenommen wurden (neben der Taktverdichtung bei einer Buslinie, die aufgenommen wurde) unterstützen – wie auch den Antrag zum Ortsbus Pratteln, wenn er noch einmal gestellt wird.

Die Fraktion von **Rolf Blatter** (FDP) hat das Programm selbstverständlich auch diskutiert. Sie ist zum Schluss gekommen, dass der 10. GLA einstimmig unterstützt wird. Es sei nicht alles wiederholt, was der Präsident gesagt hat. Es wurden zusätzliche ÖV-Leistungen im Bereich von Bahn und Bus aufgenommen. Es gab Anpassungen im Bussystem. Es gibt im GLA auch eine Bemerkung zur Beschaffung von E-Bussen. Alles in allem ist es ein riesiger Betrag, den der Landrat heute sprechen wird. Die Behandlung im Rat wird umgekehrt proportional zur Höhe des zu sprechenden Kredits sein: Der Landrat bewilligt manchmal Beträge, die deutlich unter CHF 1 Mio. liegen – die dann aber viel zu lange diskutiert werden.

Einige Anträge wurden in der Kommission angenommen, was in der Diskussion zur Kenntnis genommen wurde. Die Ausgabenbewilligung wurde denn auch leicht von CHF 223,7 Mio. auf CHF 226,6 Mio. erhöht. Das betrifft insbesondere die Erschliessung in den Randverkehrszeiten, für die Matthias Ritter sich tatkräftig und zu Recht eingesetzt hat. Einige Anträge wurden aber auch abgelehnt. Die FDP-Fraktion hat selbstverständlich, wie es sich für sie gehört, auf den Kostendeckungsgrad geschaut. Schliesslich muss irgendwer die bezogenen respektive bei den Transportunternehmen eingekauften Leistungen bezahlen. Wenn das Dekret sagt, dass Angebote mit einem Kostendeckungsgrad von unter 20 % nicht in den GLA gehören, dann ist dies eben so. Aus diesem Grund wurden gewisse Anträge abgelehnt.

Die Fraktion unterstützt aber den 10. GLA in der jetzt vorliegenden Form einstimmig.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) dankt einleitend für die gute Arbeit der Verwaltung; es wurden hervorragende Grundlagen zur Verfügung gestellt, die in der Kommission eine fundierte Diskussion ermöglichten. Es liegt in der Natur der Sache, dass die politischen Ansichten unterschiedlich sind. Die Fraktion erachtet den GLA als sehr gutes Instrument. Er ist essenziell für den Kanton. Dies betrifft die Erreichung der Klimaziele, welche den Grünen/EVP ganz wichtig sind. Im neuen GLA geht es auch um Anpassungen oder Erweiterungen bei den anschliessenden Buslinien. Das wird befürwortet. Ein wesentlicher Aspekt des ÖV sind die kurzen Umsteigezeiten, die geplant und gut umgesetzt sein wollen. Ein weiterer Punkt: Durch die Verlagerung zum Langsam- und zum öffentlichen Verkehr können Treibhausgase und Lärmimmissionen reduziert werden. Diese Verlagerung ist für die Grünen unabdingbar – im ganzen Baselbiet und nicht nur dort, wo es bereits einen dichten Takt gibt. Ein wichtiges Argument hat Jan Kirchmayr bereits eingebracht – die Flächeneffizienz. Es sei darauf hingewiesen, dass diese im öffentlichen Verkehr enorm gut ist – oder umgekehrt gesagt: Im motorisierten Individualverkehr ist die Flächeneffizienz 20-mal tiefer. Dank dieser Flächeneffizienz kann auch die künftige Mobilität gefördert und umgesetzt werden. Diese Betrachtungen stehen neben den einseitigen Aussagen der FDP, die sich auf die Finanzen beschränken. Als Folge dieser erläuterten Betrachtungen werden die Grünen sämtliche Anträge aus der Kommission unterstützen, die nachher eingebracht werden. Es geht um den Ortsbus 82 in Pratteln, die S33 zwischen Basel und Liestal, die auch in den Randverkehrszeiten im Viertelstundentakt fahren soll – sowie die Buslinien 76 und 78, die auch in den Nebenverkehrszeiten im Viertelstundentakt fahren sollen. Die Argumentation zu den Anträgen folgt später.

Pascal Ryf (Die Mitte) möchte sich dem Dank anschliessen. Es war beeindruckend, wie die Verwaltung auf alle Anträge immer sofort reagieren konnte und berechnet hat, was sie genau bedeuten, sowohl betreffend Kostendeckungsgrad, aber eben auch betreffend die ganze Finanzierung. Auch wenn die Kommission logischerweise parteipolitisch sehr heterogen aufgestellt ist, gab es eine sehr gute Diskussion und Allianzen über alle Parteien hinweg. Was Jan Kirchmayr gesagt hat, sei noch einmal betont: Es ging nie darum, bloss Projekte vor der eigenen Haustür zu unterstützen. Aus dem Abstimmungsverhalten wird ersichtlich, dass auch das Oberbaselbiet das Leimental unterstützt hat – und das Leimental hat das Oberbaselbiet oder auch Liestal unterstützt. Trotzdem soll auf die Ortsbus-Linie 59 eingegangen werden, die der Regierungsrat nicht aufnehmen wollte. Im Baselbiet soll ein guter Service public garantiert werden können – und dazu gehört

auch, dass gewisse Dörfer im Oberbaselbiet nicht nur in den Hauptverkehrszeiten, sondern auch in den Randverkehrszeiten, also den ganzen Tag, erreicht werden können. Gibt es dort nur einen Schulbus, muss man vielleicht eine andere Lösung finden. Das ist gut gelungen. Es geht aber auch um § 11 des Angebotsdekrets, den Jan Kirchmayr nicht oder nicht explizit erwähnt hat, obwohl er wichtig ist. Dort steht nunmal: Wenn eine Bus- oder eine Tramlinie den Kostendeckungsgrad von 30 % unterschreitet, dann wird eine Optimierung geprüft, es wird geschaut, was man verbessern kann – und wenn eine Linie den Kostendeckungsgrad von 20 % nicht erreicht, dann wird sie nicht aufgenommen. Darum ist es folgerichtig, dass ein Ortsbus in Bottmingen und Oberwil, der einen Kostendeckungsgrad von über 30 % erreicht, aufgrund des Angebotsdekrets in den 10. GLA aufgenommen werden muss.

Die Zahlen und ihre Entwicklung zu bewerten, hat aber seine Tücken. Das soll an einem Beispiel deutlich gemacht werden. Es ist sinnvoll, wenn auf E-Mobilität umgestellt wird. Wenn man aber schaut, wie sich die Kosten entwickeln, dann tauchen gewisse Fragezeichen auf, ob die Berechnungen wirklich ganz korrekt sind. Bei der Buslinie 59 gab es seit 2015 eine Bruttokostenentwicklung von CHF 50 000.–. Mit dem E-Bus und der neuen Berechnung sollen die Kosten in drei Jahren um CHF 200 000.– zunehmen. Das ist etwa eine Versechsfachung der Kosten innerhalb von drei Jahren gegenüber den letzten zehn Jahren! Es wurde deshalb in Frage gestellt, ob die Umstellung auf einen E-Bus wirklich richtig ist. Deshalb ist vorwegzunehmen: Wenn ein Kostendeckungsgrad von über 30 % verlangt wird, ergibt es Sinn, einen Bus, der den Kostendeckungsgrad von 20 % nicht erreicht, nicht aufzunehmen – auch wenn man ihn gerne aufnehmen würde. Aus bestimmten Gründen gibt es ja das Angebotsdekret. Eine Buslinie, die etwa bei 16,6 % oder bei 19,3 % liegt, wird eben nicht aufgenommen. Sonst muss das Angebotsdekret geändert werden. In diesem Sinn sei gedankt für die gute Zusammenarbeit in der Kommission und mit der Verwaltung. Es liegt ein sehr guter 10. GLA vor, der einen Paradigmenwechsel darstellt, weil gesagt wird, es solle keine Gemeinde in Baselbiet vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten sein. Es ist sehr schön, wenn man das parteiübergreifend so angeht.

Margareta Bringold (GLP) sagt, die Nutzung des öffentlichen Verkehrs entlaste den chronisch überlasteten motorisierten Individualverkehr. Jede Person, die den ÖV nutzt, belastet die Strasse nicht und hilft, die täglichen Staus zu vermeiden oder zumindest zu vermindern. Die GLP-Fraktion unterstützt es, dass die ländlichen Regionen in den Randverkehrszeiten eine adäquate ÖV-Erschliessung erhalten. Sonst sind die Personen dort auf ein Auto angewiesen oder sie ziehen weg. Just im Kanton Basel-Landschaft mit einer starken Überalterung ist der ÖV sehr wichtig. Ansonsten sind jene Leute, die über kein Auto mehr verfügen, abends nicht mehr mobil. Sie sind damit auch von kulturellen Anlässen in den Zentrumsgemeinden ausgeschlossen. Aus diesen Gründen unterstützt die GLP-Fraktion den 10. GLA; sie wird auch die weiteren Anträge unterstützen, die in der Kommission teils sehr knapp abgelehnt wurden. Der ÖV ist der Fraktion sehr wichtig.

Thomas Noack (SP) dankt dem Regierungsrat ebenfalls für die gute und wichtige Vorlage. Zusammen mit dem Bund, den SBB, dem Agglomerationsprogramm und den Verkehrsbetrieben haben der Kanton und auch die Gemeinden in den letzten Jahren viel Geld in den Ausbau der Infrastruktur des ÖV – also der Hardware – investiert. Jetzt geht es darum, diese Infrastruktur auch zu nutzen und das Angebot entsprechend zu gestalten. Die Anträge des Redners zur S33 und zum Stadtbus in Liestal sollen begründet werden.

Der Redner hat in den letzten zehn Jahren einen grossen Teil seiner Arbeit für die Stadt Liestal für die Planung und die Begleitung des Vierspurausbaus in Liestal aufgewendet. Ein wichtiger Teil davon waren die Planung und der Bau des sogenannten Wendegleises in Liestal, das den Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Liestal und Basel ermöglicht. Dieser Viertelstundentakt bedient nicht nur die Gemeinde Liestal, sondern auch die Bahnhöfe Frankendorf, Füllinsdorf, Pratteln und Muttenz. Die Fertigstellung auf den Fahrplanwechsel 2025/2026 hin war dabei immer das grosse

Ziel. Auf dieses Ziel hin wurden alle Arbeiten koordiniert. Die SBB reden vom grössten Angebotsausbau in der Region seit der Einführung der Bahn 2000. Parallel dazu wurde seit Jahren auf diesen Fahrplanwechsel hin mit der AAGL und der Abteilung ÖV des Kantons an der Neukonzeption des Busnetzes in Liestal gearbeitet. Die Idee dahinter ist, die Linien 72, 76 und 78 in ein Stadtbusnetz zu überführen, das seinem Namen gerecht wird. Betrachtet man das Gebiet der Gemeinden Füllinsdorf, Frenkendorf, Liestal und Lausen auf der Karte, dann ist das heute eine Stadt – eine Stadt mit drei Bahnhöfen, mit 32 000 Einwohnenden und mehr als 20 000 Arbeitsplätzen. Die Ergolzstadt hat ein Spital, ein Stadtzentrum, ein Schwimmbad, ein Sportstadion, ein Gymnasium und weitere kantonale Schulen sowie auch diverse weitere wichtige Einrichtungen. Schon mit dem 8. GLA wurden die ersten Strukturen für das Stadtbusnetz angelegt. Seit dem 9. GLA fahren die Busse etwa schon so, wie sie jetzt angedacht sind: Der Kanton hat den Busbahnhof in Frenkendorf ausgebaut, eine Wendemöglichkeit in Füllinsdorf gebaut – und schon mit dem 9. GLA wurde angekündigt, dass die Busse auch tagsüber im Viertelstundentakt fahren sollen.

In der Vorlage des Regierungsrats zum 10. GLA fährt aber erstens die neue S33 nur bis um 21 Uhr und die Buslinien 76 und 78 nur am Morgen und abends im Viertelstundentakt – und das Angebot auf der Linie 72 ist noch schlechter. Das ist eine verpasste Chance. Welches Signal gibt der Kanton (auch den SBB gegenüber) ab? Man fordert einen Ausbau der Bahninfrastruktur – und ist dann nicht bereit, die Bahn im Betrieb zu zahlen und das anschliessende Busnetz vollumfänglich darauf abzustimmen. Warum ist der Viertelstundentakt sowohl auf der Buslinie auch tagsüber als auch auf der S33 nach 21 Uhr so wichtig? In den letzten Jahren hat man sich sehr stark am Pendlerverkehr orientiert – also an den Morgenspitzen und Abendspitzen (die «Hauptverkehrszeiten» in der Sprache des GLA). Als Stadt werden nun aber auch der Tagesverkehr (man denke an die Arztbesuche, an das Einkaufen und an andere Freizeitnutzungen) und der Freizeitverkehr am Abend deutlich bedeutender.

Heute werden die Abendverbindungen in die Dörfer ergänzt. In der Konsequenz müsste man dann eigentlich auch die S33 am Abend fahren lassen. Und warum ist der Viertelstundentakt für die Busse so wichtig? Das hat – neben dem Anschluss nach Basel – vor allem mit den Fernverkehrsanschlüssen ins Mittelland zu tun, was übrigens einer der grossen Standortvorteile von Liestal und der Region ist. Der Fernverkehr in Liestal hat aber einen grossen Nachteil: Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten passen nicht in den Taktfahrplan. Das hat zur Folge, dass bei einem Halbstundentakt der Busse eine oder zwei Verbindungen immer zu ganz langen Umsteige- und Wartezeiten führen. Diese Wartezeiten lassen sich mit dem Viertelstundentakt der Busse auf maximal 15 Minuten reduzieren. Was für eine Stadt Liestal okay ist, wäre im Stadtgebiet und in den Agglomerationsgemeinden immer noch eine sehr lange Wartezeit. Der Redner wird deshalb neben dem Antrag der BPK zur Linie 72 beantragen, dass die S33 ab dem Jahr 2028 auch von 21 Uhr bis 1 Uhr fahren soll – und dass die Busse auf den Linien 76 und 78 tagsüber, also auch zu den Nebenverkehrszeiten, einen Viertelstundentakt fahren. Man könnte dies im Sinn eines Pilotbetriebs verstehen und dann im Hinblick auf den 11. GLA die Nachfrage sorgfältig auswerten und dann im 11. GLA das Angebot allenfalls justieren.

Sandra Strüby-Schaub (SP) stellt fest, die vorliegenden Beschlüsse zum 10. GLA seien sehr zufriedenstellend. Seit langem setzt sich die SP für einen guten, attraktiven, flächendeckenden ÖV in allen Gemeinden des Kantons ein – auch nach 21 Uhr. Wie das Beispiel des erhöhten Takts der Linie T19 im Waldenburgerthal zeigt, bringt ein besseres Angebot auch höhere Nutzungszahlen. Um dasjenige, was nun beschlossen werden wird, auch in Zukunft sicherzustellen, ist Paragraph 8 des Angebotsdekrets entsprechend anzupassen. Dies soll als nächstes in Angriff genommen werden.

Regierungsrätin **Kathrin Schweizer** (SP) sagt einleitend, der 10. GLA sei das ÖV-Programm des Kantons für die nächsten drei Jahre. Mit dem Beschluss wird die BUD beauftragt, mit den jeweili-

gen Transportunternehmungen die entsprechenden Verträge auszuhandeln, damit der Betrieb gemäss Beschluss erfolgen kann. Der 10. GLA ist der grösste Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr in der Nordwestschweiz seit 2001, als die S-Bahn Basel eingeführt wurde. Auf Seiten der Infrastruktur konnten zwei riesengrosse Schritte gemacht werden: der Vierspurausbau in Liestal und der Doppelspurausbau im Laufental – unter letzterem leidet man derzeit noch etwas, aber es besteht bereits Vorfreude darauf, die Doppelspur dann auch nutzen zu können. Diese beiden Infrastrukturelemente ermöglichen zum einen den Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Basel und Liestal, zum anderen den Halbstundentakt des Fernverkehrs im Laufental. Mit den Ausbauten auf den Schienen allein ist es jedoch noch nicht getan. Damit die ganze Wegkette funktioniert und die Leute an ihren Zielort und auch wieder zurück gelangen können, braucht es auch entsprechende Anpassungen des Buskonzepts. Insbesondere in der Birsstadt, im Laufental und im Raum Gelterkinden wurden umfangreiche Veränderungen und Verbesserungen vorgenommen. Die BPK hat am 10. GLA gemäss Vorlage des Regierungsrats punktuelle Änderungen vorgenommen. Der Regierungsrat kann sich im Sinne einer Obergrenze den Änderungen der BPK anschliessen, bittet aber darum, keine weiteren Ausbauten zu beschliessen – dies vor allem mit Blick auf die nicht ganz einfache finanzielle Lage.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Titel und Ingress, Ziffer 1, Ziffer 2 Buchstaben a–e

Keine Wortmeldungen.

Stephan Ackermann (Grüne) stellt folgenden Antrag auf einen neuen Buchstaben f, den auch weitere Pratteler Landratsmitglieder mittragen:

f. der Verbleib der Buslinie 82 (Ortsbus Pratteln) im 10. GLA;

Vorhin wurden – zugegebenermassen gute – Gegenargumente gehört. Es gilt aber, die Umstände zu berücksichtigen, die zur schlechten Auslastung der Buslinie 82 und damit zu einem Kostendeckungsgrad von unter 20 % geführt haben. Die Tramlinie 14 ist in den letzten Jahren immer wieder phasenweise nicht gefahren, was zur Folge hatte, dass ein Busersatz parallel zur Buslinie 82 gefahren ist. Die eigentliche Kundschaft der Buslinie 82 hat deshalb den Trammersatz genutzt, der viel regelmässiger auf mehr oder weniger der gleichen Strecke gefahren ist. Für die Prattelerinnen und Pratteler wäre es nicht in Ordnung, wenn die Buslinie 82 aus diesem Grund aus dem GLA herausfallen würde. Vorhin wurde gesagt, es gebe ein Entwicklungsgebiet und die Buslinie 83 könnte ausgebaut werden. Die Buslinie 83 erschliesst aber mehrheitlich das Entwicklungsgebiet, während die Buslinie 82 auch südseitig vom Bahnhof die Wohnquartiere bedient. Zudem wird Pratteln aufgrund des Viertelstundentakts der S-Bahn zu einem Umsteigebahnhof par excellence und es wäre nicht nachvollziehbar, wenn dies nicht mehr möglich wäre, weil gar kein Bus zum Umsteigen mehr vorhanden ist. Es wird um Unterstützung des Antrags gebeten. Damit hätte Pratteln drei Jahre Zeit, um die entsprechenden Nutzungszahlen zu liefern – wobei es aufgrund eines erneuten Unterbruchs der Tramlinie 14 wieder Startschwierigkeiten geben dürfte. Es ist aber zu hoffen, dass für den 11. GLA klare Zahlen vorliegen werden, die für die Buslinie 82 sprechen würden.

Silvia Lerch-Schneider (FDP) sagt, die FDP-Fraktion unterstütze den Antrag nicht ganz einstimmig. Es gilt, die Mittel sinnvoll einzusetzen und Aufwand und Nutzen sollten in einem guten Verhältnis stehen. Es gibt aber nicht immer nur schwarz-weiss. Das Tram in Pratteln fiel aufgrund der Sanierungsarbeiten von April bis und mit September weg. In den Stosszeiten wurden zwei Busse

als Trammersatz eingesetzt und der Ortsbus – die Buslinie 82 – ist hinterhergefahren. Es ist somit klar, dass die Nutzungszahlen nicht repräsentativ sind. Dies hat nichts mit Statistik zu tun, sondern mit gesundem Menschenverstand. Die Frequentierung der Buslinie 82 soll fair beurteilt werden können, weshalb ihr noch eine Chance gegeben werden soll. Silvia Lerch-Schneider bittet um Unterstützung des Antrags.

Landratspräsident **Peter Hartmann** (Grüne) informiert, bei Annahme des Antrags würde sich der Gesamtbetrag in Ziffer 3 um CHF 450'000.– erhöhen.

://: Dem Antrag von Stephan Ackermann wird mit 43:36 Stimmen bei einer Enthaltung zugestimmt.

Thomas Noack (SP) stellt folgenden Antrag auf einen neuen Buchstaben g unter Beschlussziffer 2:

g. die Ausdehnung der S33 in die Randverkehrszeiten ab Fahrplanjahr 2028;

Der Antrag wurde bereits im Eintretensvotum des Redners begründet.

Landratspräsident **Peter Hartmann** (Grüne) informiert, bei Annahme des Antrags würde sich der Gesamtbetrag in Ziffer 3 um CHF 1'050'000.– erhöhen.

://: Der Antrag wird mit 41:39 Stimmen abgelehnt.

Thomas Noack (SP) stellt Antrag auf einen neuen Buchstaben g unter Beschlussziffer 2, den er ebenfalls bereits in seinem Eintretensvotum begründet hatte:

g. der Betrieb der Buslinien 76 und 78 in den Nebenverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt;

Landratspräsident **Peter Hartmann** (Grüne) informiert, bei Annahme des Antrags würde sich der Gesamtbetrag in Ziffer 3 um CHF 5 Mio. erhöhen.

://: Der Antrag wird mit 42:37 Stimmen abgelehnt

Ziffer 3

Landratspräsident **Peter Hartmann** (Grüne) gibt bekannt, dass sich die Gesamtsumme in Ziffer 3 aufgrund des angenommenen Antrags um CHF 450'000.– erhöhe.

Für das Finanzprogramm der Jahre 2026–2028 (siehe Kapitel 5.8 im Bericht) wird eine neue einmalige Ausgabe von 227'057'0000 Franken bewilligt.

Ziffern 4–6

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung Landratsbeschluss*

://: Mit 79:0 Stimmen wird dem modifizierten Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend 10. Genereller Leistungsauftrag (GLA) – ÖV-Programm 2026–2028

vom 8. Mai 2025

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der 10. Generelle Leistungsauftrag (ÖV-Programm 2026–2028) wird erteilt.
 2. Mit dem 10. Generellen Leistungsauftrag sind festgelegt:
 - a. das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel mit Zuordnung der einzelnen Linien zum Haupt-, Ergänzungs- und Grundangebot (siehe Kapitel 3.2 im ÖV-Programm);
 - b. die Tarifpolitik (siehe Kapitel 2.6 im ÖV-Programm);
 - c. die Weiterführung des bisherigen Angebots (siehe Anhang im ÖV-Programm) und die Änderungen (siehe Kapitel 4.1–4.13 im ÖV-Programm);
 - d. die Erneuerung des Rollmaterials (siehe Kapitel 4.14 im Bericht);
 - e. die Ergänzungen gemäss den Anträgen der Kommission (siehe Kap 2.3.3, Ziffern 1, 2 und 3 im Kommissionsbericht);
 - f. der Verbleib der Buslinie 82 (Ortsbus Pratteln) im 10. GLA.
 3. Für das Finanzprogramm der Jahre 2026–2028 (siehe Kapitel 5.8 im Bericht) wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 227'057'000 bewilligt.
 4. Ziffer 3 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.
 5. Das Postulat 2017/311 «Buserschliessung von Aesch Nord» wird abgeschrieben.
 6. Das Postulat 2022/256 «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70» wird abgeschrieben.
-