

## **Vorlage an den Landrat**

**Erteilung des 10. Generellen Leistungsauftrags (ÖV-Programm 2026–2028)**  
2025/65

vom 4. Februar 2025

## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Im Generellen Leistungsauftrag (GLA) werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebots und des Finanzprogramms für den öffentlichen Verkehr (ÖV) festgelegt und die erforderlichen Ausgaben gemäss Finanzhaushaltsgesetz bewilligt. Der GLA ist alle vier Jahre zu erneuern. Der aktuelle, [9. GLA](#) läuft Ende 2025 aus. Für die Jahre 2026 bis 2028 muss ein neuer GLA erarbeitet werden. Er dauert nur drei statt vier Jahre. Grund dafür ist die [Harmonisierung der Bestellperiode im Regionalen Personenverkehr \(RPV\)](#) durch das Bundesamt für Verkehr BAV.

#### • Einführung Bahnangebote

##### – IR56 Basel-Delémont-Biel

Mit Fertigstellung der Doppelspur Grellingen–Duggingen verkehrt der IC51 Basel–Biel um eine halbe Stunde versetzt. Ab Biel wird er bis Lausanne verlängert. Um in Basel die Anschlüsse zur vollen Stunde weiterhin sicherzustellen, wird der neue IR56 Basel–Delémont–Biel eingeführt, so dass sich zwischen Basel und Biel ein Halbstundentakt ergibt. Gleichzeitig verkehrt die S3 ab Basel nur noch bis Laufen. Der Abschnitt Laufen–Delémont entfällt.

##### – Halt des IR37 Basel-Liestal-Aarau-Zürich in Gelterkinden

Mit Fertigstellung des Vierspurausbaus Liestal und dem Einsatz von spurstarkem Rollmaterial wird der Halt des IR37 in Gelterkinden ermöglicht.

##### – S33 Basel-Liestal

Mit Fertigstellung des Wendegleises Liestal, der Entflechtung Muttenz sowie der Leistungssteigerung und Überbrückungsmassnahme Basel SBB kann die neue S33 Basel–Liestal eingeführt werden. Sie ergänzt die S3 zu einem Viertelstundentakt.

#### • Führung Tramlinie 17 via Margarethenverbindung

Mit Fertigstellung der Margarethenverbindung wird die Tramlinie 17 neu von Ettingen via Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof verkehren. Auf dem Abschnitt Bahnhof SBB–Badischer Bahnhof ersetzt sie die Tramlinie 1. Dadurch wird die stark befahrene Innenstadt um eine Linie entlastet. Die Reisezeit zwischen dem Leimental und dem Bahnhof SBB reduziert sich um rund fünf Minuten. Die neue Linienführung bildet den ersten Angebotsschritt zum S-Tram 17 im Leimental, welches im Vollausbau eine Zeitersparnis bis zu zwölf Minuten bringt und im vorderen Leimental die Fahrzeiten zum Bahnhof SBB sogar halbiert.

#### • Buskonzepte

##### – 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.

##### – Buskonzept Birsstadt Süd

Die Änderungen beim Fahrplan der S3 im Laufental machen auch eine Überprüfung der Buslinien in der Birsstadt nötig. Hier wird die Erschliessungslücke in Therwil geschlossen, der Ortsbus Münchenstein durch den Kanton übernommen und die politische Forderung nach einer neuen Buslinie in Aesch Soleil umgesetzt. Darüber hinaus wird die Fahrplanstabilität der Linie 64 durch Trennung verbessert und das sich im Ausbau befindliche Gymnasium Oberwil wird besser an den ÖV angebunden.

##### – Fahrplankonzept Gelterkinden

Mit Einführung des IR37-Halt in Gelterkinden wurde der Fahrplan der Linien 100–104 überprüft. Die Angebote werden auf die neue Bahnverbindung abgestimmt. Der steigenden Nachfrage entsprechend werden gewisse Takt- und Angebotslücken geschlossen. Die Linie 101 wird nach Sissach verlängert. Böckten erhält dadurch ein deutlich besseres ÖV-Angebot.

- Optimierung Ortsbus Sissach  
 Die Verlängerung der Linie 101 nach Sissach ermöglicht es, die Linie 105 neu nach Thürnen zu führen und das Angebot zum 30'-Takt zu verdichten, ohne dass ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Thürnen und Sissach erhalten dadurch ein deutlich besseres ÖV-Angebot zu Grenzkosten.
- Buskonzept Basel West–Bachgraben  
 Der ESP Bachgraben in Allschwil wird besser an die Bahnhöfe angebunden. Die Linie 48 verkehrt zwischen Bahnhof SBB und Bachgraben in den HVZ neu im 7,5-Minuten-Takt und neu auch sonntags im 20-Minuten-Takt. Die neue Linie 39 verbindet anstelle der Linien 21 und 64 das Bachgrabengebiet mit dem Bahnhof St. Johann und dem Badischen Bahnhof. Diese Linie dient als Tramvorlaufbetrieb und verkehrt in den HVZ im 7,5-Minuten-Takt, zu den NVZ im 15-Minuten-Takt. Eine Durchbindung mit der Linie 46 vom Badischen Bahnhof nach Muttenz wird angestrebt.
- Buskonzept Basel Ost  
 Mit dem Buskonzept Basel Ost werden die Entwicklungsschwerpunkte Wolf und Dreispitz besser angebunden. Neue Linienführungen und eine neue Linie 40 schaffen bessere Verbindungen und eine höhere Fahrplanstabilität. Die mit dem 9. GLA neu eingeführte Linie 46 entwickelt sich erfreulich und soll zur Ganztageslinie ausgebaut werden.
- 12. Nachfolgelösung für die Linien 74, 82, 92 und 93  
 Die Buslinien 74, 82, 92 und 93 erreichen einen minimalen Kostendeckungsgrad von 20 % nicht. Sie dürfen von Gesetzes wegen in der bestehenden Form nicht weitergeführt werden. Für die Linie 74 Bretzwil–Reigoldswil ist eine Überführung in ein Schulbusangebot vorgesehen. Bei der Linie 82 (Ortsbus Pratteln) entfällt die Beteiligung des Kantons. Bei den Linien 92 und 93 ist vorgesehen, den Linienbetrieb schrittweise in ein On-Demand-Angebot zu überführen. Dieses stellt bei sinkenden Kosten und einer besseren zeitlichen Verfügbarkeit das gesetzlich verankerte Grundangebot für die Gemeinden Ramlingen, Lampenberg, Bennwil und Liedertswil sicher.
- Schliessung von Angebots- und Taktlücken  
 Linien, die nicht durch ein Angebotskonzept verändert werden, wurden hinsichtlich Nachfrage und Betriebszeiten ebenfalls überprüft. Um den Vorgaben des Angebotsdekrets zu entsprechen, ist die Schliessung von Angebotslücken im Rahmen des Fahrplanverfahrens vorgesehen. Betroffen sind insbesondere die Linien 106–108 im Raum Sissach.
- **Neues Rollmaterial**
  - Tramlinien der BVB  
 Die von den Basler Verkehrsbetrieben eingesetzten 13 Schindler-Trams «Cornichons» wurden in den Jahren 1986 und 1987 beschafft. Nach 40 Jahren im Einsatz sollen die Fahrzeuge zusammen mit den über 50-jährigen Anhängewagen ersetzt werden. Die neuen Tramfahrzeuge werden rund 43 m lang sein. Sie werden voraussichtlich ab 2027 ausgeliefert und ab 2029 vollständig in Betrieb sein.
  - Beschaffung E-Busse  
 Die Busse werden laufend erneuert: Pro Jahr ersetzen die Transportunternehmen durchschnittlich 16–18 Busse, die dem Kanton Basel-Landschaft angelastet werden. Zur Erreichung der Umstellungsziele (vgl. Kapitel 2.8) müssen ab 2026 alle neu beschafften Fahrzeuge über alternative Antriebsformen verfügen. Deren Betriebskosten fallen zwar gegenüber dem heutigen Dieselmotortrieb leicht tiefer aus, hingegen sind die Investitionskosten und somit die jährlichen Abschreibungen deutlich höher, was sich direkt auf die Abgeltungen auswirkt. Die jährliche Abschreibung eines Dieselmotors über 14 Jahre beträgt rund 30'000 Franken, während jene eines Elektrobusses mit rund 60'000 Franken zu Buche schlägt. Durch die Umstellung entstehen somit jährliche Mehrkosten von voraussichtlich 0,5 Mio. Franken pro Jahr. Über drei Jahre summiert sich dieser Betrag auf 3 Mio. Franken.

- **Finanzprogramm 2026–2028**

Die Jahreskosten des ÖV im Kanton Basel-Landschaft betragen zwischen ca. 177 Mio. und ca. 179 Mio. Franken exkl. der Kosten für die grenzüberschreitenden Linien der BVB. Die Höhe der ungedeckten Kosten liegt nach Abzug des Bundesbeitrags zwischen ca. 74 Mio. und 75 Mio. Franken (=Abgeltungsbeitrag BL).

## 1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht .....	5
2.1.	Finanzielle Auswirkungen	5
2.2.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	8
2.3.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e <sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat)	8
2.4.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	9
2.5.	Vorstösse des Landrats	10
3.	Anträge .....	12
3.1.	Beschluss	12
3.2.	Abschreibung von Vorstössen des Landrats	13
4.	Anhang .....	13

## 2. Bericht

Im beiliegenden Bericht «10. Genereller Leistungsauftrag – ÖV-Programm 2026–2028» sind die Ausgangslage, Ziel der Vorlage, Erläuterungen, Strategische Verankerung / Bezug zum Langfristplanung sowie die Rechtsgrundlagen enthalten.

### 2.1. Finanzielle Auswirkungen

Im 10. GLA sind zahlreiche Angebotsverbesserungen enthalten. Auslöser für die Angebotsanpassungen sind strategische, bauliche oder gesetzliche Sachzwänge:

- Einführung neuer IR56 im Laufental sowie geänderte Abfahrtszeiten an allen Bahnhöfen zwischen Basel und Laufen → Dies erfordert die Anpassung sämtlicher Fahrpläne der anschliessenden Buslinien (Buskonzept Laufental–Dorneckberg, Buskonzept Birsstadt Süd)
- Die Einführung des 15'-Takt Basel–Liestal bei der S-Bahn → Die Buslinien müssen darauf abgestimmt werden (Buskonzept Mittleres Ergolztal – 3. Etappe)
- Einführung IR37-Halt in Gelterkinden mit Überprüfung der anschliessenden Buslinien (Fahrplankonzept Gelterkinden, Optimierung Ortsbus Sissach)
- Ablauf Übergangsfrist Angebotsdekret → Schliessung von Angebots- und Taktlücken

Im Rahmen der Konzepte wurden Massnahmen zur Entlastung des Staatshaushalts geprüft und es wird vorgeschlagen diese zu berücksichtigen (siehe Kapitel 5.6 im Bericht). Dadurch können Mehrkosten im Umfang von rund 10 Mio. Franken pro Jahr vermieden werden.

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

<i>siehe Beilage Bericht «10. GLA – ÖV-Programm 2026–2028», Kapitel 1.3</i>					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
X	Neu	Gebunden	X	Einmalig	Wiederkehrend

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

Budgetkredit:	Profit-Center:	2323	Kt:	36340000	Kontierungsobj.:	502434
				36340010		502583
Verbuchung	X	Erfolgsrechnung		Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				223'679'000		

### Investitionsrechnung

Ja  Nein

### Erfolgsrechnung

Ja  Nein

Im beiliegenden Bericht «10. GLA – ÖV-Programm 2026–2028», Kapitel 5.8 Finanzprogramm sind die Auswirkungen auf die Erfolgsrechnung erläutert

	9. GLA		10. GLA			
	Plan 2025 (vgl. 9. GLA)	Ist 2025 (vgl. Offerten 2025)	2026	2027	2028	Total
<b>Angebote Status Quo</b>	<b>160'672'000</b>	<b>163'580'000</b>	<b>163'580'000</b>	<b>163'580'000</b>	<b>163'580'000</b>	<b>490'740'000</b>
<b>Neue Angebote</b>	-	-	<b>12'880'000</b>	<b>12'880'000</b>	<b>14'010'000</b>	<b>39'770'000</b>
Einführung S33 Liestal - Basel	-	-	3'750'000	3'750'000	3'750'000	11'250'000
Buskonzept Laufental - Dorneckberg	-	-	3'240'000	3'240'000	3'240'000	9'720'000
Buskonzept Birsstadt Süd 1. Etappe	-	-	3'050'000	3'050'000	3'680'000	9'780'000
Buskonzept Mittleres Ergolzthal 3. Etappe	-	-	240'000	240'000	240'000	720'000
Fahrplankonzept Gelterkinden	-	-	13'10'000	13'10'000	13'10'000	3'930'000
Optimierung Ortsbus Sissach	-	-	160'000	160'000	160'000	480'000
Buskonzept Basel West - Bachgraben	-	-	1380'000	1380'000	1380'000	4'140'000
Buskonzept Basel Ost 1. Etappe	-	-	370'000	370'000	370'000	1'110'000
Nachfolgelösungen für die Linien 74, 82, 92 und 93	-	-	-620'000	-620'000	-620'000	-1'860'000
Schliessung der Angebots- und Taktlücken	-	-	500'000	500'000	500'000	1'500'000
<b>Erneuerung Rollmaterial</b>	-	-	<b>500'000</b>	<b>1'080'000</b>	<b>1'580'000</b>	<b>3'160'000</b>
16-18 E-Busse pro Jahr	-	-	500'000	1'000'000	1'500'000	3'000'000
23 neue BVB-Trams	-	-	-	80'000	80'000	160'000
<b>Total Kosten</b>	<b>160'672'000</b>	<b>163'580'000</b>	<b>176'960'000</b>	<b>177'540'000</b>	<b>179'170'000</b>	<b>533'670'000</b>
<b>Erträge Angebot Status Quo (+ 1.2 % p. A.)</b>	<b>-82'000'000</b>	<b>-82'420'000</b>	<b>-83'410'000</b>	<b>-84'415'000</b>	<b>-85'430'000</b>	<b>-253'255'000</b>
Ertragssteigerung durch neue Angebote (30 % der Kosten)	-	-	-3'865'000	-3'865'000	-4'205'000	-11'935'000
Tarifmassnahmen: 2026 + ca. 3 %	-	-	-2'500'000	-2'500'000	-2'500'000	-7'500'000
<b>Total Erträge</b>	<b>-82'000'000</b>	<b>-82'420'000</b>	<b>-89'775'000</b>	<b>-90'780'000</b>	<b>-92'135'000</b>	<b>-272'690'000</b>
Total Abgeltungen (exkl. grenzüberschr. Linien BVB)	78'672'000	81'160'000	87'185'000	86'760'000	87'035'000	260'980'000
Abgeltung grenzüberschr. Linien BVB	11'103'000	11'103'000	11'103'000	11'103'000	11'103'000	33'309'000
<b>Total Abgeltungen (inkl. grenzüberschr. Linien BVB)</b>	<b>89'775'000</b>	<b>92'263'000</b>	<b>98'288'000</b>	<b>97'863'000</b>	<b>98'138'000</b>	<b>294'289'000</b>
Entwicklung Kostenbeteiligung Bund (Angaben BAV)	-17'950'000	-23'300'000	-23'420'000	-23'540'000	-23'650'000	-70'610'000
<b>Abgeltungen BL</b>	<b>71'825'000</b>	<b>68'963'000</b>	<b>74'868'000</b>	<b>74'323'000</b>	<b>74'488'000</b>	<b>223'679'000</b>
Differenz Abgeltungen im Vgl. zu Vorjahr, absolut			5'905'000	-545'000	165'000	
Differenz Abgeltungen im Vgl. zu Vorjahr, in %			8.56%	-0.73%	0.22%	

### Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

in Mio. Franken	9. GLA	10. GLA		
	2025	2026	2027	2028
AFP 2025–2028 (Veränderung ggü. Vorjahr)	71.103	75.183 (+4.08)	74.743 (-0.44)	75.593 (+0.85)
Finanzplan 10. GLA Basis = 2025 (Veränderung ggü. Vorjahr)	68.963	74.868 (+5.905)	74.323 (-0.545)	74.488 (+0.165)
<b>Differenz 10. GLA zu AFP</b>	<b>-2.12</b>	<b>-0.315</b>	<b>-0.42</b>	<b>-1.105</b>

Tabelle 1: Vergleich 10. GLA 2026–2028 mit AFP

Der Finanzplan des 10. GLA beruht bereits auf den im Herbst 2024 eingereichten Zweitofferten der Transportunternehmen. Die Differenzen in den Jahren 2026–2028 zwischen GLA und AFP ergeben sich dadurch, dass dem AFP 2025–2028 noch die Erstofferten vom 30. April 2024 zu Grunde gelegt wurden und weil der 10. GLA nach der Vernehmlassung geringfügige Anpassungen erfahren hat. Die Mittel sind entsprechend im aktuellen AFP 2025-2028 vollumfänglich enthalten.

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

Sämtliche Einnahmen sind in der Erfolgsrechnung bereits berücksichtigt.

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

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

Es sind keine Auswirkungen auf den Stellenplan zu erwarten.

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

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

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

LFP4	<p><b>Mobilität:</b></p> <p>Um die zunehmende Mobilität langfristig zu bewältigen, braucht es ein leistungsfähiges Verkehrsnetz mit qualitativ überzeugenden Schienen- und Strasseninfrastrukturen. Primär gilt es, die bereits existierenden Infrastrukturen voll auszuschöpfen, bevor neue gebaut werden. Neben einer effizienten Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen im Raum soll auch das Gesamtverkehrssystem helfen, das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden zu fördern und die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Der Gedanke der Grundversorgung ist nach wie vor zentral. Dennoch werden die Mobilitätsteilnehmenden künftig um eine höhere Beteiligung an den von ihnen verursachten Kosten nicht herumkommen.</p>
------	---

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

Chancen	Gefahren
Der ÖV leistet einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und einer Verdichtung gegen innen. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur wird durch Bündelung der Nachfrage auf wenige Fahrzeuge bis zu 20 Mal effizienter abgewickelt als mit dem MIV.	Insbesondere der schienengebundene ÖV ist mit hohen Fixkosten verbunden. Bei geringer Nachfrage ist er teuer. Da schwach nachgefragte Verbindungen häufig Zubringer zu den starken Verbindungen sind, birgt ein Verzicht auf die schwächeren Verbindungen die Gefahr, dass auch bei gut nachgefragten die Nachfrage sinkt. Linien sind deshalb immer im Gesamtkontext zu beurteilen.
Der ÖV entlastet die Strassen. Durch Stärkung des ÖV können Ausbauten der Strasseninfrastruktur vermieden oder verzögert werden. Auch die Menge an Lärm- und Schadstoffemissionen ist geringer.	Von Verkehrsüberlastung ist auch der strassengebundene ÖV betroffen. Können die Buslinien ihre Anschlüsse nicht mehr gewährleisten, stellt der ÖV keine zuverlässige Alternative zum individuellen Strassenverkehr mehr dar. Dadurch verliert er seinen Vorteil, die Strassen vor Verkehrsüberlastung zu schützen.

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

14. Dezember 2025

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

Der GLA fusst unmittelbar auf dem Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS 480), im Weiteren mit «ÖVG» abgekürzt und dem Angebotsdekret (SGS 483.1) und stellt eine flächendeckende Mobilitätsvorsorge der Bevölkerung sicher. Gemäss ÖVG werden jene Linien in den GLA aufgenommen, die von regionaler Bedeutung sind, im öffentlichen Interesse liegen und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dienen (§ 4 Absatz 3 ÖVG). Mit dem GLA werden somit gesetzliche Vorgaben umgesetzt. Der ÖV trägt wesentlich zu einer umweltverträglichen und wirtschaftlichen Verkehrsabwicklung bei.

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

a) Nutzenseite → Angebotsplanung

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

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

b) Kostenseite → Angebotsvereinbarungen

Zur Vermeidung, dass für ein Angebot zu hohe Preise bezahlt werden, wurde ein Benchmark-System eingeführt. Auf dessen Basis wurden mit den Transportunternehmen Zielvereinbarungen für den Zeitraum 2020–2023 abgeschlossen. Die Zielvereinbarungen enthalten anspruchsvolle, degressive Kostenvorgaben (Vollkosten pro Kilometer), aber auch Vorgaben zur Kundenzufriedenheit. Erreichen die Transportunternehmen die geforderten Zielgrössen nicht, wird das Angebot ausgeschrieben. Es ist vorgesehen, die Zielvereinbarungen für den Zeitraum des 10. GLA zu erneuern.

**2.2. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung**

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

**2.3. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e<sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat](#))**

Die Durchführung einer Regulierungsfolgeabschätzung betrifft die AAGL als mittleres Unternehmen. Bei den anderen im Kanton Basel-Landschaft tätigen Transportunternehmen handelt es sich um Grossunternehmen, für welche die Regulierungsfolgeabschätzungen nicht vorgenommen werden müssen.

Die Landratsvorlage stellt das ÖV-Angebot und die damit verbundene Beschäftigung der Angestellten der AAGL sicher. Werden durch den Landrat weniger Gelder gesprochen, so kann die AAGL die vorgeschlagenen Angebotsausbauten nicht umsetzen. Bei zusätzlichen Angebotsausbauten muss sie kurzfristig Personal eingestellt und das nötige Rollmaterial

beschaffen. Dies kann je nach Verfügbarkeit (insbes. Fachkräfte, Rollmaterial, Abstellanlagen) eine grosse Herausforderung darstellen.

## 2.4. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Gemeinden, Schulen, politische Parteien und Verbände hatten die Möglichkeit eine Stellungnahme einzugeben. Rund 400 Anliegen wurden im Rahmen der Vernehmlassung geäussert. Insgesamt kann festgestellt werden, dass die vorgeschlagenen Angebotsentwicklungen auf konzeptioneller Ebene begrüsst werden. In einigen Fällen wurden Nachbesserungen gefordert, welche teilweise berücksichtigt werden. Die vollständige Auswertung kann der Beilage entnommen werden.

Die Transportunternehmen haben im Herbst 2024 die 2. Offerte für das Jahr 2025 eingereicht. Sie ersetzt die Offerte vom 30. April 2024 und wird in der Folge als neue Grundlage für den 10. GLA verwendet.

Aufgrund der Stellungnahmen aus dem Vernehmlassungsverfahren, der neuen Zahlen aus der 2.-Offerte sowie aufgrund geführter Gespräche mit den Gemeinden, Transportunternehmen, Schulen und Nachbarkantonen, wurde der Bericht zum 10. GLA in folgenden Punkten überarbeitet:

Kapitel	Änderungen in der Landratsvorlage gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf
Diverse	Orthografische und gestalterische Korrekturen.
4.6 Buskonzept Laufental–Dorneckberg	Die Kostenfolge wurde aufgrund der neuen Offerten angepasst. Die Erhöhung ergibt sich aufgrund eines Berechnungsfehlers beim Verteilschlüssel der erwarteten Kosten zwischen den Kantonen Solothurn und Basel-Landschaft, bei dem der Kostenanteil bei der Linie 114 vertauscht wurde. Der Fehler wurde erkannt und korrigiert.
4.7 Buskonzept Birsstadt Süd	Bei der Linie 63 wird ab 2028 ein Angebot in den NVZ (Mo-Fr) ergänzt. Die Kosten werden in der Folge angepasst.
4.9 Fahrplankonzept Gelterkinden	Nach Eingang der zustimmenden Stellungnahmen der Gemeinde Anwil zum Wunsch der Gemeinde Kienberg und des Kantons Solothurn, wird bei der Linie 102 die Variante umgesetzt, bei der die Salhöhe sonntags weiterhin bedient wird, die Gemeinden Anwil und Kienberg sonntags jedoch nur stündlich bedient werden.
4.11 Buskonzept Basel West–Bachgraben	Da das Buskonzept Basel Ost zurückgestellt wird, wird auch das Angebotskonzept Basel West–Bachgraben angepasst. Dadurch können bereits per 2026 grössere Verbesserungen erzielt werden. Anstelle einer neuen Linie 39 per 2028 wird die Linie 48 zum Badischen Bahnhof verlängert werden. Die Änderungen erfolgen u. A. auf Antrag der Gemeinde Allschwil sowie der BVB.
4.12 Buskonzept Basel Ost	Die 2. Etappe wurde im ÖV-Programm BS zurückgestellt. Im 10. GLA wird dies folglich übernommen. Die Kosten reduzieren sich dadurch im Jahr 2028 um 1'040'000 Franken. In der 1. Etappe wurde die Führung der Linie 46 zwischen Badischer Bahnhof und Kleinhüningen angepasst.
4.13 Nachfolgelösung für die Linien 74, 82, 92 und 93	Neues Kapitel eingefügt, in dem der Umgang mit den Linien 74, 82, 92 und 93 beschreiben wird.
4.16 Infrastrukturbedarf	Die Liste der Haltestellen wurde aktualisiert.

5.1 Entwicklung der Kosten, Erträge und Abgeltungen	Die Entwicklungen wurden aufgrund der 2. Offerten vom Oktober 2024 aktualisiert.
5.6 Im 10. GLA berücksichtigte Massnahmen zur Entlastung des Staatshaushalts	Die Liste wurde ergänzt durch den Verzicht der 2. Etappe Basel Ost sowie durch die Nachfolgelösungen für die Linien 74, 82, 92 und 93.
5.7 Probebetriebe	Die Begründung wurde ergänzt, weshalb die Linie 59 nicht im 10. GLA aufgenommen wird.
5.8 Finanzprogramm	Das Finanzprogramm wurde aufgrund der Änderungen in den Konzepten angepasst. Die Ist-Werte wurden aufgrund der zwischenzeitlich vorliegenden 2.-Offerten vom Oktober 2024 aktualisiert.
Landratsvorlage	Die Landratsvorlage resp. der Landratsbeschluss wurde aufgrund der Änderungen aktualisiert.

## 2.5. Vorstösse des Landrats

### Postulat [2017/311](#): «Buserschliessung von Aesch Nord»

Am 31. August 2017 reichte Jan Kirchmayr das Postulat 2017/311 «Buserschliessung von Aesch Nord» ein, welches vom Landrat am 11. Januar 2018 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Gemäss dem kantonalen Richtplan ist das westliche Gebiet von Aesch Nord als Arbeitsplatzgebiet von kantonalen Bedeutung ausgewiesen. Das Gebiet hat grosses Potenzial für eine zukünftige Entwicklung. Aktuell ist das Gebiet im Osten mit der Tramlinie 11 via Reinach nach Basel erschlossen. Das Tram erreicht den Bahnhof Basel SBB innerhalb einer halben Stunde. Mit dem motorisierten Individualverkehr ist das Gebiet dank der H18 gut erschlossen. In naher Zukunft auch mit dem geplanten und kurz vor der Realisierung stehenden Durchstich. Im Westen ist das Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen. Im Raumkonzept Birsstadt 2035 wird als Schwäche des Gebietes die ÖV-Erschliessung in die Tiefe genannt.<sup>1</sup> Im Teilgebiet „West“ von Aesch Nord besteht aktuell eine Erschliessungslücke, diese Lücke wird durch die verstärkte Nutzung in absehbarer Zeit erschliessungspflichtig werden (vgl. Angebotsdekret).*

*Aktuell steht in Aesch eine Mutation des kommunalen Richtplans an. Dabei soll eine Mischnutzung auf dem Areal ermöglicht werden. Dafür wäre auch eine Buserschliessung des Areals wünschenswert, welche Aesch Nord mit dem Bahnhof Aesch oder/und auch dem Bahnhof Dornach- Arlesheim verbindet, um somit einen Anschluss an das S-Bahnnetz zu garantieren. Somit wäre das Gebiet nicht nur mit der Tramlinie 11 (Haltestelle Arlesheimerstrasse) im Osten erschlossen, sondern bekäme eine zusätzliche Erschliessung (allenfalls im Westen) via die S-Bahn. In die Überlegungen könnten beispielsweise die Buslinien 62 und 68 einbezogen werden. Eine mögliche zukünftige Linienführung (Vorschlag der Gemeinde Aesch) ist im Anhang vorzufinden.*

**Ich bitte den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,**

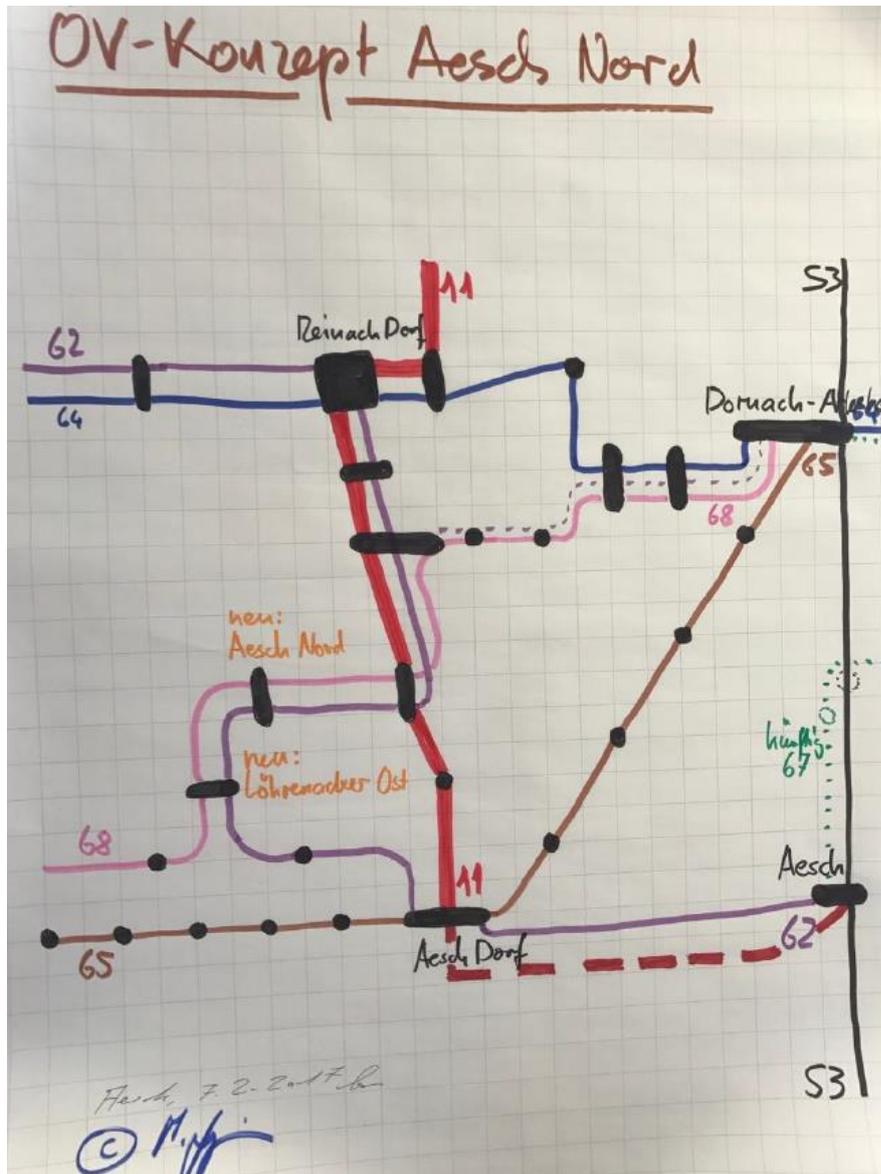
- **welche Gedanken sich der Regierungsrat über eine Erschliessung des Areals mittels einer Buslinie gemacht hat.**
- **ein Angebotskonzept zu erarbeiten, welches das Gebiet Aesch Nord (insbesondere den westlichen Teil) mit einer neuen oder bestehenden Buslinie umsteigefrei an den Bahnhof Aesch und/oder Dornach-Arlesheim anbindet. Bestehende Bushaltestellen**

(insbesondere die Schulstandorte und der Bahnhof Aesch) sollen dabei weiter bedient und gestärkt werden.

- eine allfällige Verlängerung oder neue Buslinie im Dezember 2018 als Probebetrieb einzuführen.

Allfällige infrastrukturelle Anpassungen und deren Kosten sind aufzuzeigen.

Anhang: mögliche Linienführung (Vorschlag Gemeinde Aesch)



**Postulat [2022/256](#): «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70»**

Am 5. Mai 2022 reichte Thomas Noack die Motion 2022/256 «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70» ein, welches vom Landrat am 12. Januar 2023 mit folgendem Wortlaut als Postulat überwiesen wurde:

2025 wird der 4-Spurausbau am Bahnhof Liestal abgeschlossen sein. Mit der Fertigstellung des Wendegleises wird auch ein wichtiger Ausbau des Angebots möglich. Ab Liestal wird auf diesen Zeitpunkt der Viertelstundentakt auf der S-Bahn nach Basel eingeführt.

*Angekündigt ist auf diesen Zeitpunkt auch eine Verdichtung des Takts auf einen Viertelstundentakt im Stadtbusnetz Frenkendorf - Füllinsdorf - Liestal - Lausen auf den Linien 76 und 78.*

*Bereits per Ende 2022 wird die Waldenburgerbahn im Viertelstundentakt verkehren, gemäss der kürzlich vom Landrat überwiesenen Motion.*

*Zusammen mit der ausgebauten Waldenburgerbahn, dem regionalen Busnetz und dem Angebot von Park&Ride Parkplätzen für den MIV und zusätzlichen Veloparkplätzen am Bahnhof sind damit die Voraussetzungen für eine regionale Mobilitätsdrehscheibe weitgehend geschaffen.*

*Die Linie 70 von Liestal über Bubendorf - Ziefen nach Reigoldswil ist eine der am besten frequentierten Buslinien des Kantons. Mit dem Ausbau der Bachem in Bubendorf wird die Bedeutung dieser Verbindung noch weiter steigen. Im Jahr 2019 hat der Landrat aufgrund eines Postulats der SP*

*und einer Petition aus den Gemeinden der Region bereits eine Optimierung der Busverbindungen der Linien 70 und 71 beschlossen. Der Grundtakt der Linie 70 besteht heute aus einem 30'-Takt. Die Linie 71 verkehrt in einem 60'-Takt. Die lange Wendezeit der Linie 71 am Bahnhof in Liestal wird für eine zusätzliche Fahrt zum Ortsende von Bubendorf und zurück als Linie 70 verwendet. Damit besteht für Bubendorf bereits ein recht gutes Angebot. Da aber die Zwischenkurse der Linie 70 am Ortsende von Bubendorf umkehren und die Linie 71 über Arboldswil verkehrt ist die Gemeinde Ziefen wesentlich schlechter bedient.*

*Für die Weiterentwicklung des hinteren Frenkentials ist jedoch ein durchgehender Viertelstundentakt der Linie 70 über Bubendorf - Ziefen nach Reigoldswil ab dem Fahrplanwechsel 2025 wichtig. Mit diesem Angebot werden die attraktiven Wohn- und Arbeitsgebiete besser an das Bahnangebot der Mobilitätsdrehscheibe Liestal angeschlossen.*

*Der Viertelstundentakt auf der Buslinie ist auch deshalb wichtig, weil die Fernverkehrszüge nach Zürich und ins Mittelland nicht symmetrisch in Liestal ankommen und abfahren. Mit einem Halbstundentakt kann das Angebot nicht auf die Bahnverbindungen in alle Richtungen abgestimmt werden. Hingegen ermöglicht ein symmetrischer Viertelstundentakt, die Umsteigezeit in alle Richtungen auf unter 15 Minuten zu verkürzen.*

*Nicht zu vernachlässigen ist zudem der Aspekt, dass es sich beim Strassennetz-Abschnitt zwischen Bad Bubendorf und Liestal um eine sehr stark belastete Kantonsstrasse handelt. An einem Werktag verkehren dort rund 20'000 Autos. Es besteht deshalb die Notwendigkeit, die Flächeneffizienz zu erhöhen. Eine Taktverdichtung der Buslinie 70 könnte hierzu ebenfalls einen wichtigen Beitrag leisten.*

*Gestützt auf die vorstehenden Darlegungen beauftragen wir den Regierungsrat, mit der Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn in Liestal im Jahr 2025 auch einen durchgehenden Viertelstundentakt auf der Line 70 einzuführen.*

### **3. Anträge**

#### **3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

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)
3. Für das Finanzprogramm der Jahre 2026–2028 (siehe Kapitel 5.8 im Bericht) wird eine neue einmalige Ausgabe von 223'679'000 Franken bewilligt.
  4. Ziffer 3 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.

### **3.2. Abschreibung von Vorstössen des Landrats**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung folgender Vorstösse mit entsprechender Begründung im Bericht:

1. Postulat 2017/311 «Buserschliessung von Aesch Nord»
2. Postulat 2022/256: «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70»

Liestal, 4. Februar 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

### **4. Anhang**

- Landratsbeschluss
- 10. Genereller Leistungsauftrag (ÖV-Programm 2026–2028)
- Auswertungsbericht der Stellungnahmen aus der Vernehmlassung

## **Landratsbeschluss**

### **über die Erteilung des 10. Generellen Leistungsauftrags – ÖV-Programm 2026–2028**

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)
3. Für das Finanzprogramm der Jahre 2026–2028 (siehe Kapitel 5.8 im Bericht) wird eine neue einmalige Ausgabe von 223'679'000 Franken bewilligt.
4. Ziffer 3 dieses Beschlusses unterliegt der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft.
5. Das Postulat 2017/311 «Buserschliessung von Aesch Nord» wird abgeschrieben.
6. Das Postulat 2022/256: «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70» wird abgeschrieben.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: