

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Änderung des Strassengesetzes; § 34; Bushaltestellen (Finanzierung)

2019/842

vom 06. Mai 2020

1. Ausgangslage

Die aktuell geltende Finanzierung der Bushaltestellen im Kanton Basel-Landschaft ist je nach Lage einer Bushaltestelle unterschiedlich geregelt: Für Bushaltestellen auf Gemeindestrassen sind die Gemeinden alleine zuständig, für solche auf Kantonsstrassen ist der Kanton zuständig; gemäss Strassengesetz haben aber die Gemeinden in der Regel einen Beitrag von 50 % an die Kosten zu leisten. Für die Möblierung – also z.B. den Wetterschutz – sind die Gemeinden grundsätzlich alleine zuständig, auch bei Bushaltestellen an Kantonsstrassen.

Im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrags (GLA) 2010–2013 wurde das Busnetz ausgebaut und neue Buslinien eingeführt. Das hatte zur Folge, dass in den Jahren 2008–2010 einige Bushaltestellen neu gebaut wurden und sich die Standortgemeinden bei den Haltestellen an Kantonsstrassen in der Regel zu 50 % beteiligen mussten. In der Folge wurden drei ähnlich lautende Motionen zum Thema Bushaltestellen eingereicht; die die Beteiligung der Gemeinden an den Kosten der Bushaltestellen insbesondere an Kantonsstrassen abschaffen wollen.

Die vorliegende Änderung von § 34 des Strassengesetzes sieht vor, dass die Kosten von Bushaltestellen an Kantonsstrassen vollständig vom Kanton getragen werden inkl. der Möblierung; d.h. insbesondere des Wetterschutzes, die bis anhin durch die Gemeinden finanziert werden musste.

Die Kosten für Bushaltestellen an Gemeindestrassen sollen wie bisher durch die Gemeinden getragen werden.

Neu können die Gemeinden für Bushaltestellen, die zur Erschliessung einer kantonal wichtigen Anlage dienen (z.B. Fachhochschule oder Spitäler) und in ihrer Zuständigkeit sind, beim Kanton eine Kostenbeteiligung bis zu 50 % beantragen.

Der Winterdienst bleibt wie bis anhin für sämtliche Haltestellen bei den Gemeinden. Ebenso sind für Billettautomaten, Stelen etc. wie bis anhin die Transportunternehmungen für sämtliche Strassen zuständig.

Durch die Neuregelung erwachsen dem Kanton zusätzliche Investitionskosten von ca. CHF 300'000 pro Jahr. Diese Kosten können über das bestehende Konto in der Investitionsrechnung «Ausbauten öffentlicher Verkehr» finanziert werden. Für dieses Konto sind im AFP 2020–2023 CHF 1,0 Mio. pro Jahr eingestellt; die zusätzlichen Kosten können im Rahmen des eingestellten Betrags finanziert werden.

Mit der Vorlage wird die Abschreibung von drei Vorstössen beantragt.

- Motion [2010/162](#); Petra Schmidt: Trägerschaft der Erstellungskosten von Bushaltestellen
- Motion [2010/163](#); Felix Keller: Finanzierung der Bushaltestellen auf Kantonsstrassen
- Postulat [2010/300](#); Elisabeth Schneider: Finanzierung und Unterhalt von Bushaltestellen

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 20. Februar und 12. März 2020 behandelt, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD. Als Vertreter der Vorlage waren Drangu Sehu, Kantonsingenieur, und Urs Roth, Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, anwesend.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Aufteilung der Kompetenzen zwischen Kanton und Gemeinden

Die gewählte Lösung stiess in der Kommission grundsätzlich auf Zustimmung. Einige Kommissionsmitglieder vertraten die Ansicht, der Kanton sollte die Kosten für sämtliche Haltestellen, auch für diejenigen auf Gemeindestrassen, übernehmen, sofern über das Angebotsdekret finanzierte Buslinien diese anfahren. Die Gemeindeautonomie sei hier nicht unbedingt erforderlich. Die Kommission diskutierte kurz über die Koordinationsprobleme bei der Planung von Bushaltestellen. Entsprechende Schwierigkeiten ergäben sich sowohl mit der gewählten Lösung als auch mit einer Lösung, welche die Finanzierung sämtlicher Bushaltestellen durch den Kanton bei kantonally bestellten Buslinien vorsehe. Die BUD wies darauf hin, dass mit einer Zuständigkeit des Kantons für Haltestellen auf Gemeindestrassen ein Perimeter für die kantonale Haltestelle definiert werden müsste, was zu neuen Koordinationsproblemen führen würde. Mit der gewählten Lösung sollen die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten klar geregelt werden.

Als Beispiel, welches in der Vergangenheit zu Konflikten führte, wurde sowohl seitens Kommission als auch seitens Verwaltung die Haltestelle beim Gymnasium Oberwil erwähnt. Konflikte, so die BUD, gebe es oft bezüglich des Witterungsschutzes und der Möblierung beziehungsweise bezüglich des Kostenanteils, den die Gemeinden zu tragen haben. Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass sich die Gemeinde Oberwil an einer teuren Busbucht beteiligen müssen, obwohl es sich beim Gymnasium um eine kantonale Bildungsstätte handle.

2.3.2 Finanzielle Aspekte

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage nach der Höhe der Kosten, wenn der Kanton sämtliche Bushaltestellen – auch diejenigen auf Gemeindestrassen – finanzieren würde. Die Verwaltung führte aus, dass es ca. 330 Haltestellen (ca. 660 Haltekanten) auf Kantonsstrassen und ca. 100 Haltestellen (ca. 200 Haltekanten) auf Gemeindestrassen gebe. Dazu kommen ca. 17 Haltestellen bei Bahnhöfen. Die Kosten wurden – unter gewissen Annahmen, die getroffen wurden – auf etwa CHF 390'000 pro Jahr geschätzt.

Ein Kommissionsmitglied stellte fest, dass die Finanzierung über dasselbe Konto vorgesehen war, über welches die Anpassung der Haltestellen an die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) finanziert werden soll. Die Frage war, ob aufgrund der zusätzlichen Kosten für Bushaltestellen einerseits für die wegen des BehiG erforderlichen Anpassungen weniger finanzielle Mittel zur Verfügung stehen würden, da keine Erhöhung des Betrags vorgesehen sei. Andererseits wurde die Befürchtung geäußert, die vorliegende Änderung führe zu einer Verzögerung bei der Umsetzung des BehiG. Die BUD hielt fest, dass dies nicht geschehen sollte. Wenn nötig, sei eine gewisse Erhöhung des Betrags möglich. Dieser könne innerhalb des gesamten Budgets des Tiefbauamts ausgeglichen werden, da im Rahmen des Investitionsbudgets ein gewisser Spielraum vorhanden sei.

2.3.3 Einzelfragen

Ein Teil der Kommission monierte, dass es fast zehn Jahre gedauert habe, bis die Vorlage vorgelegt wurde.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, wer den Standard für die Haltestellen bestimme und ob es Vorgaben seitens des Kantons gebe. Die Verwaltung führte aus, es gebe Vorgaben bezüglich des BehiG, woran sowohl der Kanton als auch die Gemeinden gebunden seien, jedoch keine bezüglich Bushäuschen. Die meisten Gemeinden nähmen für ihre Bushäuschen ein Standardmodell, dies auch wegen der Instandsetzung.

Ein Kommissionsmitglied äusserte die Befürchtung, dass die Gemeinden das BehiG zu wenig berücksichtigen würden und erwähnte als negatives Beispiel eine Haltestelle auf einer Gemeindestrasse bei einem Bahnhof, welche über eine Haltekante von nur 16 cm verfüge und somit kein selbständiges Einsteigen von Rollstuhlfahrenden ermögliche, wie dies bei einer Haltekante von 22 cm Höhe möglich sei. Solche Situationen könnten mit einer Zuständigkeit des Kantons verhindert werden. Die BUD hielt fest, das BehiG müsse auch von den Gemeinden eingehalten werden. Es bestehe ein Ermessensspielraum bezüglich der Verhältnismässigkeit.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob die Definition «Regional wichtige öffentliche Anlagen» ausreiche oder diese zu Diskussionen führen könnte. Die Verwaltung führte aus, dass eine Konkretisierung in der entsprechenden Verordnung erfolge, die noch erarbeitet werde.

Die Kommission diskutierte kurz über die Regelung in § 34 Abs. 1 lit. b. Die Lösung mit dem Bund werde voraussichtlich so aussehen, so die BUD, dass der Kanton für die Trottoirs und somit auch für die Bushaltestellen und der Bund für die Fahrbahn zuständig sei. Dies betrifft nur die Strasse durch das Laufental, welches nicht bestraft werden solle.

2.3.4 Änderungsanträge zu § 34 Abs. 2 und Ziffer Iv

Eine grosse Mehrheit der Kommission vertrat die Ansicht, dass der Kanton je nach Wichtigkeit einer Haltestelle von regionaler Bedeutung einen höheren Anteil an den Kosten als 50 % übernehmen sollte. Dies solle bei Anlagen wie Spitälern oder der FHNW möglich sein. In der Verordnung könne geregelt werden, dass solche Haltestellen mit bis zu 100 % und diejenigen von regionaler Bedeutung mit 50 % mitfinanziert werden können. Die Verwaltung hielt fest, dass das Grundprinzip, dass der Strasseneigentümer für die Finanzierung verantwortlich sei, nicht durchbrochen werden sollte. Die Beteiligung von bis zu 50 % erscheine als angemessen, weil auch die Gemeinden einen Nutzen aus den Haltestellen ziehen. Eine Lösung im Sinne des Antrags sei jedoch möglich, da es sich um eine «kann»-Formulierung handle und damit weiterhin ein Ermessensspielraum bestehe.

Die Kommission stimmte dem nachfolgenden Änderungsantrag mit 9:0 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

Bei Bushaltestellen an Gemeindestrassen, die vorwiegend der Erschliessung kantonaler oder anderer regional wichtiger öffentlicher Bauten und Anlagen dienen, kann sich der Kanton auf Antrag der Standortgemeinde mit bis zu 100% der Erstkosten beteiligen.

Die Kommission nahm schliesslich aufgrund eines Hinweises der Redaktionskommission auf dem Zirkulationsweg die folgende Änderung der Ziffer IV vor:

Der Regierungsrat legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung fest.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 11:0 Stimmen ohne Enthaltung, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

06.05.2020 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage/n

- Landratsbeschluss (unverändert)
- Gesetzestext (von der Kommission geändert und von der Redaktionskommission bereinigt)

Landratsbeschluss

betreffend Änderung des Strassengesetzes; § 34; Bushaltstellen (Finanzierung)

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Änderung des kantonalen Strassengesetzes ([SGS 430](#)) vom 24. März 1986 wird beschlossen.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt den Bestimmungen von § 30 Abs. 1 Bst. b bzw. § 31 Abs. 1 Bst. c der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 über das obligatorische und fakultative Referendum.
3. Folgende parlamentarische Vorstösse werden abgeschrieben:
 - Motion [2010/162](#) von Petra Schmidt: Trägerschaft der Erstellungskosten von Bushaltstellen
 - Motion [2010/163](#) von Felix Keller: Finanzierung der Bushaltstellen auf Kantonsstrassen
 - Postulat [2010/300](#) Postulat von Elisabeth Schneider: Finanzierung und Unterhalt von Bushaltstellen.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

Strassengesetz

Änderung vom [Datum]

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft

beschliesst:

I.

Der Erlass SGS 430 (Strassengesetz vom 24. März 1986) (Stand 1. Februar 2017) wird wie folgt geändert:

§ 34 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (neu), Abs. 3 (neu), Abs. 4 (neu), Abs. 5 (neu)

¹ Die Kosten für die Erstellung oder für Umbauten von Bushaltestellen gemäss Generellem Leistungsauftrag inkl. ihrer Möblierung werden wie folgt getragen:

- a. **(neu)** grundsätzlich vom Strasseneigentümer, an dessen Strasse die Bushaltestelle liegt;
- b. **(neu)** vom Kanton, wenn der Bund die Kosten von Bushaltestellen an Nationalstrassen nicht übernimmt;
- c. **(neu)** in der Regel vom Kanton bei Umsteigehaltestellen von regionaler Bedeutung.

² Bei Bushaltestellen an Gemeindestrassen, die vorwiegend der Erschliessung kantonaler oder anderer regional wichtiger öffentlicher Bauten und Anlagen dienen, kann sich der Kanton auf Antrag der Standortgemeinde mit bis zu 100 % der Erstellungskosten beteiligen.

³ Einrichtungen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb einer Buslinie stehen, wie solche zur Fahrgastinformation oder zum Verkauf von Fahrscheinen, werden durch den Besteller des betreffenden Angebots des öffentlichen Verkehrs finanziert.

⁴ Für den betrieblichen Unterhalt der Möblierung und für die Abfallbeseitigung ist bei allen Bushaltestellen die Standortgemeinde zuständig.

⁵ Der Regierungsrat regelt in der Verordnung die Voraussetzungen für die Kostentragung gemäss Abs. 1 Bst. c und für die Kostenbeteiligung gemäss Abs. 2.

Anhänge

Anhang 1: Vademecum **(geändert)**

II.

Keine Fremdänderungen.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Der Regierungsrat legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Teilrevision fest.¹⁾

Liestal,

Im Namen des Landrats

der Präsident: Riebli

die Landschreiberin: Heer Dietrich

1) Vom Regierungsrat am \$ auf den \$ in Kraft gesetzt.