

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

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

2025/65

vom 16. April 2025

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	<p>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 und die erforderlichen Ausgaben gemäss Finanzhaushaltsgesetz bewilligt. Für die Jahre 2026 bis 2028 muss ein neuer GLA erarbeitet werden; dieser gilt aufgrund der durch den Bund vorgesehenen Harmonisierung der Bestellperiode nur für drei Jahre. In der Laufzeit des 10. GLA werden neue Bahnangebote eingeführt, wie beispielsweise der Halt des IR37 (Basel–Zürich) in Gelterkinden und ein Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel sowie ein zusätzlicher Interregio Basel–Delémont–Biel. Darauf abgestimmt werden auch die anschliessenden Buslinien, u. a. mit den Buskonzepten Laufental–Dorneckberg und Birsstadt Süd. Die Busfahrpläne in Gelterkinden werden angepasst. Des Weiteren wird der Ortsbus Sissach optimiert, die Erreichbarkeit des Bachgrabengebiets verbessert und es werden Nachfolgelösungen für diverse Buslinien geschaffen. Dem Landrat wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 223,679 Mio. beantragt.</p>
Beratung Kommission	<p>Die Vorlage war in der Kommission teilweise bestritten und es wurden Anträge gestellt, um das ÖV-Angebot zu ergänzen. Die Kommission stimmte 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. Zudem stimmte sie mit 13:0 Stimmen einem Antrag auf Aufnahme der Buslinie 59 (Ortsbus Bottmingen–Oberwil) zu, ebenso mit 9:4 Stimmen dem Antrag auf einen Viertelstundentakt der Buslinie 72 auf dem Abschnitt Liestal–Arisdorf Weiern in den Hauptverkehrszeiten. Mit 6:6 Stimmen und Stichentscheid des Präsidenten knapp abgelehnt wurde hingegen ein Antrag auf Verbleib der Buslinie 82 (Ortsbus Pratteln) im 10. GLA. Ebenfalls abgelehnt wurden mit jeweils 7:6 Stimmen 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. Als Folge der Anträge erhöht sich die zu bewilligende Ausgabe auf CHF 226,607 Mio. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen.</p>
Antrag an den Landrat	<p>Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss. Die Kommission hat zudem einstimmig die Durchführung einer Eintretensdebatte beschlossen. Zum Landratsbeschluss gemäss Kommission.</p>

1. Ausgangslage

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 ([2020/686](#)) 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: Dieser Halt wird durch die Fertigstellung des Vierspurausbaus Liestal und den Einsatz von spurstarkem Rollmaterial 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-Halts 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 Halbstundentakt zu verdichten, ohne dass ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Thürnen und Sissach erhalten dadurch ein deutlich besseres ÖV-Angebot.

Buskonzept Basel West–Bachgraben: Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bachgraben in Allschwil wird besser an die Bahnhöfe angebunden. Die Linie 48 verkehrt in den Hauptverkehrszeiten

(HVZ)¹ neu im 7,5-Minuten-Takt und neu auch sonntags im 30-Minuten-Takt. Die Linie 48 wird via Bahnhof St. Johann zum Badischen Bahnhof verlängert. Diese Linie dient als Tramvorlaufbetrieb. 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.

Nachfolgelösung für die Linien 74, 82, 92 und 93: Die Buslinien 74, 82, 92 und 93 erreichen den 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 (Reigoldswil–Hölstein) und 93 (Lampenberg–Ramllinsburg–Lausen Bahnhof) 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 Ramllinsburg, 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 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. Landratsvorlage Kapitel 2.8) müssen ab 2026 alle neu beschafften Fahrzeuge über alternative Antriebsformen verfügen. Deren Betriebskosten fallen zwar gegenüber dem heutigen Dieseldieselbetrieb leicht tiefer aus, die Investitionskosten und somit die jährlichen Abschreibungen sind hingegen deutlich höher, was sich direkt auf die Abgeltungen auswirkt. Die jährliche Abschreibung eines Dieseldiesels über 14 Jahre beträgt rund CHF 30'000.–, während jene eines Elektrobusses mit rund CHF 60'000.– zu Buche schlägt. Durch die Umstellung entstehen somit Mehrkosten von voraussichtlich CHF 3 Mio. für drei Jahre.

- **Finanzprogramm 2026–2028**

Die Jahreskosten des ÖV im Kanton Basel-Landschaft betragen zwischen ca. CHF 177 Mio. und ca. 179 Mio. exklusive der Kosten für die grenzüberschreitenden Linien der BVB. Die Höhe der ungedeckten Kosten liegt nach Abzug des Bundesbeitrags zwischen ca. CHF 74 Mio. und CHF 75 Mio. (=Abgeltungsbeitrag BL). Für das Finanzprogramm der Jahre 2026–2028 wird dem Landrat eine neue einmalige Ausgabe von CHF 223,679 Mio. beantragt.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission (BPK) beriet das Geschäft an ihren Sitzungen vom 20. Februar, 20. März und 3. April 2025 im Beisein von Baudirektor Isaac Reber und BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi. Als Fachvertretung der Abteilung öffentlicher Verkehr waren an den

¹ Montag bis Freitag zwischen 6–9 Uhr sowie zwischen 16–19 Uhr

ersten beiden Sitzungen deren Leiter Florian Kaufmann und an sämtlichen Sitzungen Dominic Wyler, Verkehrsplaner, sowie an der letzten Sitzung Daniel Schoop, stv. Leiter, anwesend.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 *Diskussionspunkte und Fragen*

Die Kommission diskutierte eingehend über das Thema **Kostendeckungsgrad im ÖV**. Zur Berechnung des Kostendeckungsgrads führte die Direktion auf Nachfrage hin aus, die Erträge würden durch die Vollkosten dividiert. Dazu gehören alle Kosten, die im Zusammenhang mit dem Angebot stehen, so unter anderem Trasseebenutzungsgebühren, Reparaturkosten, Fahrzeugkosten, Abschreibungen, Personal- und Kontrollaufwandkosten. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach der Entwicklung des Kostendeckungsgrads und des Modalsplits des gesamten ÖV im Kanton. Die Direktion zeigte auf, dass der Anteil des ÖV am Modalsplit im Jahr 2015 bei 23 % und 2021 bei 22 % gelegen habe, während der Kostendeckungsgrad im 7. GLA (2014–2017) zwischen 54,28 % und 56,49 %, im 8. GLA (2018–2022) zwischen 57,52 % und 58,54 % und im 9. GLA (2022–2025) zwischen 52,49 % und 52,91 % betragen habe. Faktoren wie Tarifmassnahmen, die Covid-19-Pandemie (2021/22), die Energiekrise 2022 und der Angebotsausbau (2023) hätten sich auf den Kostendeckungsgrad ausgewirkt. Für den 10. GLA werde ein Kostendeckungsgrad von 50,7 % bis 51,4 % prognostiziert; Auswirkungen darauf hätten der Angebotsausbau, der Wegfall der Mineralölsteuerrückerstattung und Tarifmassnahmen. Die effektive Auswirkung von grösseren Angebotsveränderungen würde erst ein bis zwei Jahre nach deren Einführung ersichtlich werden. Die einzelnen ÖV-Linien (Bus, Tram, S-Bahn) müssten einen Kostendeckungsgrad von 30 % erreichen. Liege dieser zwischen 20–30 %, müsse geprüft werden, ob Optimierungen bezüglich Linieneinführung und Fahrplan oder Effizienzsteigerungen (Einsatz von Fahrzeugen, Fahrten reduzieren) etc. vorgenommen werden können. Bei einem Kostendeckungsgrad von weniger als 20 % könne ein Angebot in der bestehenden Form nicht mehr weitergeführt werden. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dem Vorgehen, wenn der Kostendeckungsgrad trotz Optimierungsmassnahmen weiterhin unter 30 % verbleibe. Die Direktion antwortete, dass solche Angebote, wenn sie dennoch weitergeführt werden, im GLA begründet würden. Ein Beispiel dafür sei die S9, die einerseits durch eine Volksabstimmung legitimiert sei und andererseits im Gesamtkonzept im Homburgertal zum Hauptangebot gehöre und die Transportkette sicherstellen müsse.

Ein Thema in der Kommission war der vorgesehene **Pick+Ride-Betrieb (On-Demand-Angebot)** der Buslinien 92 (Hölstein–Bennwil / Oberdorf–Liedertswil) und 93 (Lausen–Ramlingen–Lampenberg). Die Direktion erläuterte, der Kostendeckungsgrad dieser Buslinien liege unter 20 %, weshalb sie nicht mehr weitergeführt werden könnten. Mit dem On-Demand-Angebot solle die Erschliessung weiterhin sichergestellt werden. Zudem könnte eine allfällige Ausdehnung des On-Demand-Angebots abends für die Linien 92 und 93 mit dem bestehenden Fahrzeug zu Grenzkosten angeboten werden. Aktuell gebe es im Waldenburgertal ein Testangebot mit kleinen Rufbussen. Diese können per App oder telefonisch bestellt werden. Da das Angebot jedoch erst seit einigen Wochen geführt werde, sei es noch zu früh, um Schlüsse ziehen zu können, auch betreffend Optimierungsmöglichkeiten. Im Vergleich zum Linienbetrieb seien an den ersten drei Wochenenden jedoch noch deutlich weniger Fahrgäste befördert worden als mit dem Linienbetrieb. und es seien mehr Fahrgäste notwendig, um das Angebot aufrechterhalten zu können.

Ein Kommissionsmitglied interessierte ausserdem, weshalb die **Buslinie 63** erst ab 2028 in den Nebenverkehrszeiten (NVZ)² fahre. Dazu führte die Direktion aus, dass mit dem Angebot überwiegend Arbeitsplatzgebiete erschlossen würden, welche zur HVZ erreichbar sein müssten. Dass ab Dezember 2027 das Angebot auf die NVZ ausgedehnt werde, ist ein Ergebnis aus dem Vernehm-

² Montag bis Freitag zwischen 9–16 Uhr und zwischen 19–21 Uhr; Samstag zwischen 8–21 Uhr und Sonntag zwischen 10–21 Uhr.

lassungsverfahren. Der Ausbau erfolgt erst später, weil dann erste Fahrgastzahlen vorliegen würden und das Angebot schrittweise ausgebaut werden könne.

2.3.2 Anliegen der Gemeinden

Die Stadt **Liestal** gelangte mit einem Schreiben an die BPK, in welchem sie um eine Anhörung bat. Sie verwies darauf, dass im 9. GLA für die Stadtbuslinien 76/78 und die Durchmesserlinie 72, die ebenfalls die Stadtquartiere miteinander verbindet und an den Bahnhof fährt) zugesichert worden sei, dass mit dem 10. GLA der durchgehende Viertelstundentakt eingeführt werde. Diese Zusicherungen seien nun nur ungenügend umgesetzt worden. Zudem sei der Viertelstundentakt der S33 nur bis 21 Uhr vorgesehen und nicht durchgehend. Die Stadt Liestal forderte in ihrem Schreiben zum einen eine Ausdehnung der S33 auf die Randverkehrszeiten (RVZ)³, und zum anderen einen Viertelstundentakt für die Buslinien 76 und 78 auch in den NVZ sowie dessen konsequente Umsetzung auf den Linien 70 und 72. Auf der Linie 72 (in Richtung Arisdorf) sei sogar in der HVZ lediglich ein Halbstundentakt vorgesehen. Mit dem Viertelstundentakt der Buslinien können Wartezeiten am Bahnhof Liestal vermieden werden.

Die Gemeinden **Bottmingen und Oberwil** ersuchen in ihrem Schreiben an die BPK um die Aufnahme des Ortsbus 59 in den 10. GLA. Im 9. GLA sei die Aufnahme der Buslinie 59 für den 10. GLA in Aussicht gestellt worden, sofern die Wirtschaftlichkeitskriterien erfüllt seien – was für das Jahr 2024 mit einem Kostendeckungsgrad von 32 % der Fall sei. Für die kommenden Jahre werde zwar ein tieferer Kostendeckungsgrad prognostiziert, dabei spiele aber auch der Einsatz eines Elektrobusses eine Rolle, der höhere Kosten verursache. Bezüglich der Unterhaltskosten des Elektrobusses bestünden Unklarheiten.

Die Gemeinde **Hemmiken** äusserte in ihrem Schreiben an die BPK das Anliegen, abends nicht vom ÖV abgeschnitten zu werden. Mit dem 10. GLA werde Hemmiken nach 20.09 Uhr nicht mehr vom Postauto angefahren. Die bisherigen späteren (stündlichen) Verbindungen würden ersatzlos gestrichen. Die Gemeinde habe sich bereits in der Vernehmlassung dagegen ausgesprochen. Damit werde der gesetzliche Auftrag nicht erfüllt und die Menschen würden gezwungen, auf andere Verkehrsmittel auszuweichen. Personen ohne Auto müssten ein Taxi oder einen Fahrdienst organisieren. Das bisherige Angebot werde insbesondere am Wochenende genutzt und durch eine Streichung könne keine massive Kostenersparnis erzielt werden. Die Gemeinde Hemmiken wies zudem darauf hin, dass die Anschlüsse in Gelterkinden ungünstig seien. Sie forderte, die Postautoverbindungen nach Hemmiken auch nach 20.09 Uhr stündlich beizubehalten. Sollte dies nicht möglich sein, so sei auf die Lösung «Hemmiken auf Verlangen» zurückzugreifen, die es bis vor wenigen Jahren gab.

Die Gemeinde **Pratteln** ersuchte in ihrem Schreiben darum, die Buslinie 82 (Ortsbus Pratteln) unverändert im 10. GLA zu belassen, da der Trammersatz der Linie 14 den Bus stark beeinträchtigt hätte und parallel die übergeordnete ÖV-Planung des Kantons noch nicht abgeschlossen sei. Die vorgeschlagene Ersatzlösung würde zu fast den gleichen Kosten weniger Dienstleistung für die grossen Betriebe wie IKEA, Grüssen etc. bieten.

2.3.3 Anträge zum 10. GLA

1) Antrag: Anbindung der Gemeinden in den Randverkehrszeiten

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, dass für die Gemeinden Ramlinsburg, Lampenberg, Bennwil, Liedertswil, Lauwil und Hemmiken auch in den RVZ (für die Zeitfenster siehe Fussnote 3) ein stündliches ÖV-Angebot sichergestellt werden soll. Zudem soll es auch in den RVZ eine Verbindung zwischen Lauwil / Bretzwil und Reigoldswil geben. Jede Ortschaft habe ein Recht darauf, mit dem ÖV erreichbar zu sein. Aus einigen der betroffenen Gemeinden habe es sehr viele Reaktionen auf die Angebotsänderung gegeben. Seien Gemeinden nur bis 20 Uhr erreichbar, werde

³ Montag bis Freitag zwischen 5–6 Uhr, Samstag zwischen 5–8 Uhr, Sonntag zwischen 5–10 Uhr sowie an sämtlichen Wochentagen zwischen 21–1 Uhr.

das Wohnen in solchen Ortschaften unattraktiv und die Leute würden vermehrt in die Agglomeration ziehen. Fahre an den Wochenenden der erste Bus erst ab 9 Uhr, sei dies des Weiteren zu spät für einen Tagesausflug, zumal es auch am Abend keine ÖV-Verbindung mehr nach Hause gebe. Zudem sei es nicht mehr möglich, abends von Bretzwil nach Reigoldswil zu gelangen. Als Beispiel, wie es auch anders sein könnte, wurden die Buslinie 107 genannt, die an den Wochenenden die jungen Leute nach dem Ausgang auch noch um 3 Uhr nach Hause bringe.

Die Direktion hielt fest, Lauwil werde mit dem 10. GLA mit der Linie 71 bis ca. 21.30 Uhr bedient und Bretzwil stündlich bis Mitternacht mit der Linie 111 (Liestal–Seewen–Nunningen–Laufen) erschlossen. Deshalb bräuchte es in diesem Fall lediglich zwischen ca. 22 und 1 Uhr ein Angebot. Aufgrund der geografischen Lage wäre jedoch ein separates Fahrzeug erforderlich. Die Busverbindung von Bretzwil nach Reigoldswil werde zu einem Schulbus und könne nicht mehr genutzt werden. Hemmiken habe weniger als 300 Einwohnende und die Nachfrage für die fünf bisherigen Fahrten am Abend seien gering (im Durchschnitt 1–2 Personen pro Abend). Das Anfahren von Hemmiken führe dazu, dass sich durch den weiteren Weg die Fahrt für die durchschnittlich ca. 25 weiteren Fahrgäste um sieben Minuten verlängere. Zu den von der Gemeinde monierten Verschlechterungen in den letzten Jahren sei zu sagen, dass mit dem Ausbau der Linie 101 im 10. GLA morgens und abends neu ein 30-Minuten-Takt gelte, die Linie 101 neu auch sonntags fahre und die Anschlüsse in Gelterkinden auf den IR37 von / nach Basel sowie in den HVZ auf den IR27 von / nach Basel gewährleistet seien.

Ein Kommissionsmitglied verwies in diesem Zusammenhang auf die Gemeinde Roggenburg, die einen Bus selber finanziere. Die Direktion erklärte, die Gemeinden könnten selber bei den Transportunternehmen Zusatzleistungen bestellen. Seitens Kommission wurde festgehalten, dass grundsätzlich eine Verbindung spätabends reichen würde. Es sei wichtig, dass die Gemeinden wüssten, dass die Möglichkeit von Zusatzbestellungen bestehe.

Die Kommission liess sich die Kostenfolgen des Antrags aufzeigen:

- Für die Gemeinden Lauwil und Bretzwil ist von Reigoldswil her in den RVZ ein stündliches On-Demand-Angebot sicherzustellen. Dies führt zu CHF 80'000.– Vollkosten pro Jahr.
- Für die Gemeinden Ramllinsburg, Lampenberg, Bennwil und Liedertswil ist auch in den RVZ ein ÖV-Angebot sicherzustellen. Dies führt zu CHF 120'000 Vollkosten pro Jahr.
- Für die Gemeinde Hemmiken ist in den RVZ ein ÖV-Angebot sicherzustellen, indem die Linie 102 abends weiterhin via Hemmiken verkehrt. Dies führt zu CHF 12'000.– Vollkosten pro Jahr.
- Für alle Gemeinden im Baselbiet ist in den RVZ ein stündliches ÖV-Angebot sicherzustellen. Dies führt zu CHF 1'125'000.– Vollkosten pro Jahr.

Die Direktion wies darauf hin, dass bei einer Erschliessung nur eines Teils der Gemeinden in den RVZ weiterhin Gemeinden ohne oder nur mit einem geringen Angebot verbleiben würden und somit die Rechtsgleichheit nicht gewährleistet wäre. Bei der Annahme eines Kostendeckungsgrads von 20 % handle es sich für alle Angebote um eine optimistische Schätzung; jedoch müsse dieser gemäss § 11 [Angebotsdekret](#) so hinterlegt werden. Ob dieser erreicht werde, müsse sich zeigen. Der Antrag stehe im Widerspruch zu den gesetzlichen Grundlagen. So müsste § 8 Angebotsdekret so angepasst werden, dass beim Grundangebot ein Angebot in den RVZ vorgesehen wird und nicht nur für die HVZ und die NVZ. Bei der Erarbeitung des GLA werde versucht, die vorhandenen Mittel so wirkungsvoll wie möglich einzusetzen. Das Angebot solle bedarfsgerecht sein. Seitens Kommission wurde festgehalten, wenn eine ausreichende Nachfrage vorhanden sei, könne ein Angebot auf die RVZ ausgedehnt werden. Es werde sich zeigen müssen, wie das Angebot genutzt werde. In der Agglomeration sei das Nachtangebot mit dem 9. GLA ausgebaut worden, während die Randregionen immer noch auf dem gleichen Stand seien beziehungsweise mit dem jetzigen GLA-Entwurf sogar Angebote verlieren würden.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob die pro Tag vorgeschriebenen Fahrten über den Tag so verteilt werden könnten, dass frühmorgens und spätabends eine Verbindung bestehe. Damit entstünden keine zusätzlichen Kosten. Die Verwaltung erklärte, dass dies gesetzlich nicht so vor-

gesehen sei. Die Kommission kam schliesslich überein, dass die Erschliessung nicht stündlich gewährleistet werden müsse. Die Direktion erklärte, dadurch liessen sich die Abgeltungen (Kosten abzüglich der erwarteten Erträge) deutlich reduzieren auf insgesamt rund CHF 360'000.- pro Jahr.

Die Kommission stimmte dem nachfolgenden Antrag mit 11:1 Stimmen ohne Enthaltung zu:

Für jede Ortschaft im Kanton Basel-Landschaft ist ab dem Fahrplanjahr 2026 auch in den RVZ ein ÖV-Angebot sicherzustellen. Der Finanzbeschluss des 10. GLA wird um CHF 1'080'000.- erhöht (3 Jahre à CHF 452'000.- Vollkosten abzüglich CHF 92'000.- Erträge (vrsl. 20 % KDG)).

Damit wolle die Kommission sicherstellen, dass die Randregionen des Baselbiets auch in den RVZ mit dem ÖV erreichbar sind. Die Mehrkosten hielten sich mit weniger als 0.5 % der Gesamtsumme des 10. GLA in einem überschaubaren Rahmen. Die genaue Umsetzung des Angebots liess die Kommission offen. Wichtig sei ein Fahrplan, damit die Leute wüssten, ob sie noch nach Hause kämen. Die Direktion äusserte, dies könne grundsätzlich berücksichtigt werden. Ob die Umsetzung wie von der Kommission vorgeschlagen mittels eines On-Demand-Angebots erfolge, analog des im Waldenburgerthal gestarteten Testbetriebs, könne jedoch nicht garantiert werden. Wäre ein Liniendienst oder die Ausdehnung der bestehenden Bedarfsangebote zweckmässiger, das heisst, gleich teuer oder günstiger, würden diese umgesetzt.

2) Antrag: Aufnahme des Bus 59 Bottmingen–Oberwil in den 10. GLA

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag auf Aufnahme der Buslinie 59 in den 10. GLA. Die Annahme eines Kostendeckungsgrads von unter 30 % sei unverständlich. Die Direktion führte aus, die vom Kanton eingeholte Offerte bei einem Transportunternehmen für die Buslinie 59 sei nach anderen Standards erfolgt als diejenige der Gemeinde. Da deren Zahlen dem Kanton nicht vorliegen würden, sei eine Gegenüberstellung der Kosten nicht möglich gewesen. Während die Transportunternehmen beim Kanton eine Ertragsschätzung abgeben würden und das Ziel sei, dass in der Offerte Kosten und Erträge den gleichen Betrag aufweisen würden, würden die Gemeinden bei von ihr bestellten Linien die Kosten selber tragen und die Transportunternehmen schrieben die Billetteinnahmen gut. Der Kanton gelte den Transportunternehmen hingegen nur die ungedeckten Kosten ab. Komme auf der Linie 59 ein Elektrobus anstelle eines Dieselmotors zum Einsatz (gemäss strategischer Vorgabe des Kantons), ergäbe sich gemäss den offerierten Zahlen ein Kostendeckungsgrad von knapp unter 30 %. Die Gemeinden Bottmingen und Oberwil hätten erst im Rahmen der Vernehmlassung zum 10. GLA den Antrag auf Aufnahme der Buslinie gestellt. Somit sei es nicht mehr möglich gewesen, eine Optimierung beziehungsweise Anpassung der Linienführung und eine Berücksichtigung im Gesamtkonzept vorzunehmen. Zudem wollten die Gemeinden keine Anpassung der Linie. Das Angebot könnte im jetzigen Zeitpunkt somit nicht übernommen werden. Eine Übernahme wäre erst für den 11. GLA realistisch. Ein Kommissionsmitglied merkte an, dass der Antrag erst im Vernehmlassungsverfahren gestellt worden sei, weil der Kanton die Aufnahme der Buslinie für den 10. GLA in Aussicht gestellt habe. Seit der Einführung im Jahr 2015 hätten die Fahrgastzahlen um 11 % zugenommen und sich die Bruttokosten von CHF 414'000.- auf CHF 468'000.- erhöht, was eine – geringe – Zunahme von CHF 50'000.- in zehn Jahren bedeute. Der Elektrobus führe zu einer Kostensteigerung von CHF 200'000.- innerhalb von drei Jahren. Dennoch liegen die Kosten nur CHF 1'500.- unter dem Zielwert von 2026 – eine aufgrund der Berechnungen ohnehin fragliche Zahl.

Die Kommission hielt fest, gemäss Angebotsdekret spreche nichts gegen die Aufnahme der Buslinie in den 10. GLA. Zudem könnte die Abklärung einer Optimierung der Linie bereits zeitnah erfolgen und eine allfällige Umsetzung wäre gegebenenfalls auch während der Laufzeit des 10. GLA möglich.

Die Kommission stimmte dem folgenden Antrag mit 13:0 Stimmen zu:

Die Buslinie 59 Ortsbus Bottmingen–Oberwil wird ab dem Fahrplanjahr 2026 in den GLA aufgenommen.

Der Finanzbeschluss des 10. GLA wird um CHF 1'260'000.- erhöht (3 Jahre à CHF 600'000.- Vollkosten abzüglich CHF 180'000.- Erträge (vrsl. 30% KDG))

3) Antrag: Buslinie 72 in den HVZ durchgehend im Viertelstundentakt nach Augst führen

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, dass auf der Linie 72 ab Fahrplanjahr 2026 in den HVZ auf der ganzen Linie der Viertelstundentakt angeboten werden solle. Die Busverbindung sei für die Quartiere am Arisdorfer Hügel und damit für einen großen Teil des Siedlungsgebiets von Liestal sinnvoll. Zudem sei der finanzielle Mehraufwand verhältnismässig. Die Taktverdichtung sei der Stadt Liestal im 9. GLA für den 10. GLA zugesichert worden. Im Moment hätten die Busreisenden keine Anschlüsse auf die Züge, was gemäß dem Schreiben der Stadt Liestal zu regelmäßigen Anfragen und Beschwerden aus der Bevölkerung an den Stadtrat führe.

Die Direktion führte aus, dass die Anschlüsse der Linie 72 grundsätzlich in Kaiseraugst auf die S1 ausgerichtet seien und sich in Liestal daher nicht immer optimale Anschlüsse von/nach Basel ergeben. Auf der Linie 72 sei eine Verdichtung aufgrund der Nachfrage nicht zwingend notwendig, jedoch ermögliche diese bessere Anschlüsse auf die Züge in Liestal. Die Direktion schlug vor, den Antrag dahingehend zu modifizieren, dass die Verdichtung nur auf dem einen Ast der Buslinie erfolge, was zu erheblich tieferen Mehrkosten führen würde.

Die Kommission stimmte dem folgenden Antrag mit 9:4 Stimmen zu:

Bei der Linie 72 wird auf dem Abschnitt Liestal – Arisdorf Weiern (retour ohne Hersberg) ab Fahrplanjahr 2026 in den HVZ der Viertelstundentakt angeboten.

Der Finanzbeschluss des 10. GLA wird um CHF 588'000.– erhöht (3 Jahre à CHF 280'000.– Vollkosten abzüglich CHF 84'000.– Erträge (vrsl. 30 % KDG))

4) Antrag: Verbleib Buslinie 82 Ortsbus Pratteln im 10. GLA

Ein Teil der Kommission stellte den Antrag, die Buslinie 82 im 10. GLA zu belassen. Es habe viele Reaktionen seitens der Einwohnenden von Pratteln gegeben, dass der Ortsbus weitergeführt werden solle. Zudem erschliesse der Bus auch Pratteln Süd. Wegen des parallel fahrenden Busersatzes für die Tramlinie 14 hätten sich die Fahrgastzahlen nicht entwickeln können. Die Direktion entgegnete, dass der Tramesatzbus zu einer temporären Verschiebung der Fahrgäste geführt habe, jedoch gebe es dazu keine genauen Zahlen. Ohne Tramesatz wäre der Kostendeckungsgrad der Linie 82 2024 um 4–6 % höher gewesen, jedoch immer noch unter 20 % gelegen. In den vorangehenden Jahren habe der Kostendeckungsgrad zwischen 24–26 % betragen. Die vereinheitlichte Linienführung habe zu einer Verbesserung geführt. Jedoch seien mit der Anpassung der Fahrten am Sonntag die Optimierungsmöglichkeiten erschöpft. Es bestehe ein Nachfrageproblem. Im Rahmen des neuen Buskonzepts Pratteln–Rheinfelden sei die Linie 83 verdichtet worden, was bei gewissen Personen zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens geführt habe. Mit der schrittweisen Entwicklung von Salina Raurica werde die Linie 83 weiter verdichtet werden. Seitens Kommission wurde festgehalten, dass der Bus nur eine Chance habe, wenn die Nachfrage steige. Die Direktion verwies auf die von ihr eingeholte Offerte bei den Transportunternehmen. Diese gehe für 2025 von einem Kostendeckungsgrad von 19,3 % aus. Ob sich die Fahrgastzahlen erholen würden, sei eine offene Frage. Die Erträge hätten abgenommen, weshalb die Abgeltungen steigen würden. Die Abnahme der Erträge sei auch durch die Anpassung des Einnahmeverteilschlüssels (Verteilung auf die Linien) bedingt gewesen, der von den Transportunternehmen definiert werde. Ein Kommissionsmitglied stellte fest, die Transportunternehmen legten einerseits die Kosten fest und könnten andererseits mit der Festlegung des Verteilschlüssels auch die Erträge beeinflussen. Es entstehe der Eindruck, dass die Anpassung des Verteilschlüssels zu einem schlechteren Kostendeckungsgrad geführt habe. Deshalb solle der Bus im 10. GLA belassen werden. Die Direktion betonte, es gebe Kontrollmechanismen und die Anpassung des Verteilschlüssels erfolge nur gelegentlich.

Die Direktion legte im Weiteren dar, die Gemeinde müsse einen 10-Minuten-Takt zur Erschließung des Zentrums Grüssen sicherstellen. § 22 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) regle, dass grosse Verkaufseinheiten eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV aufweisen müssen. § 22a RBV sei auf eine Feststellung des Kantonsgerichts zurückzuführen, dass IKEA und weitere Verkaufseinheiten im Gebiet Grüssen nicht gut erschlossen seien. In der Folge sei der

Ortsbus Pratteln eingeführt worden. Seitens Kommission wurde geäussert, der Kanton könne den Ortsbus mitfinanzieren, da die Ansiedlung der IKEA auch in seinem Interesse liege. Die Verwaltung hielt fest, dass für den Kanton keine Erschliessungspflicht bestehe; die Gemeinde sei für die Einhaltung der Quartierplanbestimmungen zuständig.

Die Direktion erklärte weiter, mit der Ablehnung der Verlängerung der Tramlinie 14 durch das Volk sei auch die langfristige Busnetzentwicklung in Frage gestellt worden. Im Sinne einer langfristigen Planung werde die strategische Busnetzentwicklung gemeinsam mit den Transportunternehmen und den Gemeinden Pratteln und Augst angegangen.

Gegen den Antrag wurde seitens Kommission vorgebracht, 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. Es gebe auch keinen Grund dafür, die Berechnungsmethoden der Transportunternehmen in Frage zu stellen.

Die Kommission lehnte den folgenden Antrag mit 6:6 Stimmen und Stichentscheid des Präsidenten ab:

Der Kantonsbeitrag an die Buslinie 82 Ortsbus Pratteln verbleibt im 10. GLA.

5) Antrag: Ausdehnung S33 in den Randverkehrszeiten

Der Antrag, die S33 auch in den RVZ im Viertelstundentakt verkehren zu lassen, wurde damit begründet, dass dies der Stadt Liestal im 9. GLA in Aussicht gestellt worden sei. Damit solle nicht noch drei Jahre zugewartet werden, schliesslich sei die Infrastruktur vorhanden. Die Begründung, dass aufgrund der knappen Kantonsfinanzen auf den Viertelstundentakt in den RVZ verzichtet werden solle, werde bei der Bevölkerung mit Blick auf die Rechnung 2024 wohl nicht auf viel Verständnis stossen. Die Verwaltung betonte, es müsse austariert werden, wie die Mittel eingesetzt werden. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln solle ein möglichst gutes Angebot bereitgestellt werden. Ein guter Rechnungsabschluss sage nichts über die mittelfristige Perspektive aus, die relevant sei. Für den 11. GLA sei ein durchgehender Viertelstundentakt vorgesehen. Die Ablehnung des Antrags wurde im Übrigen damit begründet, dass auch Basel-Stadt die Finanzmittel bereitstellen müsste. Der Beschluss würde also vorbehältlich der Mitfinanzierung durch Basel-Stadt gefasst. Sollte der Antrag gutgeheissen werden, so werde empfohlen, diesen erst per Fahrplan 2028 umzusetzen. Mit einer Erweiterung des Angebots ab dem Fahrplanjahr 2028 könnten die notwendigen Abklärungen getroffen werden. Zudem würden dann bereits erste Fahrgastzahlen vorliegen, da infolge der Verdichtung tagsüber sichtbar werde, von wie vielen Personen das Angebot genutzt werde. Daraus könnten Schlüsse für die RVZ gezogen werden.

Gegen den Antrag wurde seitens Kommission ebenfalls vorgebracht, dass abgewartet werden solle, wie der Viertelstundentakt zu den HVZ und NVZ genutzt werde.

Die Kommission lehnte den folgenden Antrag mit 7:6 Stimmen ab:

Die Linie S33 Basel–Liestal verkehrt ab dem Fahrplanjahr 2028 zusätzlich in den RVZ

Der Finanzbeschluss des 10. GLA wird um CHF 1'050'000.– erhöht (1 Jahr à CHF 1'500'000.– Vollkosten abzüglich CHF 450'000.– Erträge (vrsl. 30 % KDG))

6) Antrag: Buslinie 76 und 78 in den Nebenverkehrszeiten im 15-Minuten-Takt

Der Antrag für einen Viertelstundentakt in den NVZ für die Buslinien 76 und 78 wurde seitens Kommission damit begründet, dass auch dieser Angebotsausbau der Stadt Liestal im 9. GLA zugesichert worden sei, um bessere Anschlüsse zu ermöglichen. Nun sei der Ausbau im 10. GLA nicht umgesetzt worden.

Gegen den Antrag wurde vorgebracht, dass der Viertelstundentakt nicht notwendig sei, auch wenn die Bevölkerungszahl grösser sei als in anderen Gebieten. Zudem werde das Angebot für den

11. GLA geprüft.

Die Direktion hielt fest, dass ein solcher Ausbau gemäss Transportunternehmen per Dezember 2025 eingeführt werden könnte. Aufgrund der Nachfrage sei eine Verdichtung jedoch nicht erforderlich.

De Kommission lehnte den folgenden Antrag mit 7:6 Stimmen ab:

Die Linien 76 und 78 verkehren ab dem Fahrplanjahr 2026 in den NVZ im Viertelstundentakt.

Der Finanzbeschluss des 10. GLA wird um CHF 5'000'000.– erhöht (3 Jahre à CHF 2'380'000.– Vollkosten abzüglich CHF 714'000.– Erträge (vrsl. 30 % KDG))

2.3.4 Anpassung des Landratsbeschlusses

Die angenommenen Anträge führten zur folgenden Anpassung des Landratsbeschlusses:

Ziffer 2 wurde mit einem Buchstaben e ergänzt:

Mit dem 10. Generellen Leistungsauftrag sind festgelegt:

Bst. a – d: unverändert

e. die Ergänzungen gemäss den Anträgen der Kommission (siehe Kommissionsbericht, Kap 2.3.3, Ziffern 1,2 und 3)

In Ziffer 3 wird die Ausgabenbewilligung erhöht:

Für das Finanzprogramm der Jahre 2026–2028 (siehe Kapitel 5.8 im Bericht) wird eine neue einmalige Ausgabe von 226'607'000 Franken bewilligt.

Die Kommission stimmte einstimmig mit 13:0 Stimmen der Abschreibung der beiden Postulate 2017/311: «Buserschliessung von Aesch Nord» und Postulat 2022/256: «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70» zu.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss.

4. Durchführung einer Eintretensdebatte

://: Die Kommission hat einstimmig die Durchführung einer Eintretensdebatte im Landrat gemäss § 64 Abs. 1^{bis} der Geschäftsordnung beschlossen.

16.04.2025 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident

Beilage

– Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

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

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

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)
3. Für das Finanzprogramm der Jahre 2026–2028 (siehe Kapitel 5.8 im Bericht) wird eine neue einmalige Ausgabe von 226'607'000 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 durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: