

10. GENERELLER LEISTUNGS-AUFTRAG

ÖV-PROGRAMM 2026-2028



Herausgeberin

Bau- und Umweltschutzdirektion

Amt für Raumplanung

Abteilung öffentlicher Verkehr

oeffentlicherverkehr@bl.ch

Titelbild: Eröffnung Bushof Frenkendorf im Dezember 2023
(Foto: Abteilung ÖV)

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	3
1.1	Ausgangslage und Anlass	3
1.2	Die Rolle des Öffentlichen Verkehrs im Gesamtverkehr	4
1.3	Gesetzliche Bestimmungen	4
2	ZIELSETZUNGEN	6
2.1	Strategische Angebotsentwicklung umsetzen	6
2.2	Hohe Qualität und Kundenzufriedenheit	8
2.3	Hohe Zuverlässigkeit	8
2.4	Einfacher Zugang zum ÖV	8
2.5	Wirtschaftliche Transportleistungen	9
2.6	Tarifpolitik	9
2.7	Klimaneutral im Jahr 2040	10
3	ERFOLGSKONTROLLE	11
3.1	Rückblick 9. GLA und Nachfrageentwicklung	11
3.2	Angebotsbereiche	12
3.3	Betriebszeiten und Angebotsniveau	13
3.4	Erschliessung	13
3.5	Wirtschaftlichkeit	14
3.6	Auslastung	15
4	ÖV-ANGEBOT 2026–2028	17
4.1	Übersicht Angebotsentwicklung 2026–2028	17
4.2	Einführung IR56 Basel–Delémont–Biel	20
4.3	Einführung Halt des IR37 Basel–Liestal–Aarau–Zürich in Gelterkinden	20
4.4	Einführung S33 Basel–Liestal	21
4.5	Führung Linie 17 via Margarethenverbindung	22
4.6	Buskonzept Laufental–Dorneckberg	23
4.7	Buskonzept Birsstadt Süd	26
4.8	Buskonzept Mittleres Ergolzthal – 3. Etappe (Zielkonzept)	29
4.9	Fahrplankonzept Gelterkinden	30
4.10	Optimierung Ortsbus Sissach	32
4.11	Buskonzept Basel West–Bachgraben	32

4.12	Buskonzept Basel Ost	33
4.13	Nachfolgelösungen für die Linien 74, 82, 92 und 93	35
4.14	Schliessung von Angebots- und Taktlücken	36
4.15	Rollmaterial	37
4.16	Infrastrukturbedarf	37
4.17	Geprüfte Angebotsentwicklungen, die nicht im 10. GLA umgesetzt werden	39

5	FINANZEN	41
5.1	Entwicklung der Kosten, Erträge und Abgeltungen	41
5.2	Aufhebung Abgeltungsrechnung BL-BS	42
5.3	Überführung U-Abo-Subventionen in ordentliche Abgeltung	43
5.4	FABI-Pauschale	44
5.5	Ertragsentwicklung	44
5.6	Im 10. GLA berücksichtigte Massnahmen zur Entlastung des Staatshaushalts	44
5.7	Probetriebe	45
5.8	Finanzprogramm	46

6	AUSBLICK	47
6.1	Bahn	47
6.2	Tramnetz	48
6.3	Busnetz	48

7	ANHANG	50
7.1	Abkürzungsverzeichnis	50
7.2	Übersicht der Angebote mit Beteiligung BL für das Jahr 2025	50

1 EINLEITUNG



Elektrobus der Linie 33 an der Haltestelle Universitätsspital in Basel
(© BVB)

1.1 AUSGANGSLAGE UND ANLASS

Der 9. Generelle Leistungsauftrag (GLA) läuft Ende 2025 aus. Für die Jahre danach muss deshalb ein neuer GLA erarbeitet und dem Landrat vorgelegt werden (vgl. [§ 4 Absatz 1 Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs \(SGS 480\), im weiteren mit «ÖVG» abgekürzt](#)). Mit dem GLA legt der Landrat das Streckennetz des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und die Linienführung fest. Ausserdem gibt das Amt für Raumplanung (ARP) damit die Tarifpolitik und die Grundsätze des Betriebsangebots und des Finanzprogramms vor. Der GLA wird in der Regel alle vier Jahre erneuert.

Der 10. GLA gilt für die Jahre 2026–2028. Er dauert damit nur drei statt vier Jahre. Grund dafür ist die [Harmomisierung der Bestellperiode im Regionalen Personenverkehr \(RPV\)](#) durch das Bundesamt für Verkehr BAV.

Das BAV gleicht per Ende 2024 die Laufzeiten von Bestellperiode, Verpflichtungskredit und Leistungsvereinbarung der Bahninfrastruktur an. Ebenso den sogenannten KAV-Schlüssel: Eine Verordnung, die die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr regelt. Deshalb passt der Kanton Basel-Landschaft seine Termine und Fristen dem Rhythmus des Bundes an. Für den 11. GLA ist wieder eine Laufzeit von vier Jahren vorgesehen.

Zu Beginn der Laufzeit des 10. GLA, d. h. per Dezember 2025 werden folgende strategische Bahninfrastrukturen vollständig in Betrieb gehen:

- [Vierspurausbau und Wendegleis Liestal](#)
- [Entflechtung Basel–Muttenz](#)
- [Leistungssteigerung Bahnhof Basel SBB](#)
- [Doppelspur Grellingen–Duggingen](#)

Bereits abgeschlossen sind der Ausbau der [Abstellanlagen Süd](#) und [die Zugfolgezeitverkürzung Pratteln](#). Der Bund hat rund 1 Mia. Franken in den Ausbau der Bahninfrastruktur in der Region Basel investiert. Damit kann das Bahnangebot in der Region Basel deutlich verbessert werden:

- [Neuer IR56 Basel–Delémont–Biel](#)
- [Neue S33 Basel–Liestal](#)
- [Neuer Halt des IR37 in Gelterkinden](#)

Der Schwerpunkt des 10. GLA liegt auf der Einführung dieser neuen Angebote und auf der Abstimmung der daran anschliessenden Buslinien.

Inhaltlich und zeitlich ist der 10. GLA mit dem ÖV-Programm des Kantons Basel-Stadt und dem Globalbudget des Kantons Solothurn abgestimmt. Mit dem Kanton Aargau fand eine inhaltliche Abstimmung der Angebote statt. Damit die kantonsüberschreitenden Angebote umgesetzt werden können, müssen in den jeweiligen Parlamenten übereinstimmende Beschlüsse gefasst werden.

1.2 DIE ROLLE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IM GESAMTVERKEHR

Der ÖV stellt im Sinne des [Service Public](#) ein Grundangebot der Mobilität sicher. Jede Ortschaft verfügt über eine Grunderschliessung. Dadurch wird sichergestellt, dass das gesamte Kantonsgebiet für alle erreichbar ist, auch wenn nicht alle ein Fahrzeug lenken.

Eine wesentliche Stärke des ÖV liegt in der [Flächeneffizienz](#). Er ist in der Lage, grosse Nachfrageströme raumsparend abzuwickeln. Der ÖV soll deshalb überall dort einen wichtigen Entlastungsbeitrag leisten, wo die Strasseninfrastruktur durch die Verkehrsbelastung an ihre Grenzen stösst. Mit einer Verlagerung hin zum ÖV kann die Kapazität massgeblich gesteigert werden, ohne dass die Anzahl Fahrzeuge auf der Strecke zunimmt. Damit diese Verlagerung stattfinden kann, muss der ÖV bei Verkehrsüberlastung konsequent bevorzugt werden und in den verkehrsstarken Zeiten genügend Platz aufweisen.

«Bezogen auf die Verkehrsfläche zeigen die öffentlichen Verkehrsmittel mit Abstand die höchste Leistungsfähigkeit, angeführt von S-Bahn und U-Bahn. Tram und Bus liegen leicht tiefer. Rund zwanzig Mal leistungärmer sind der motorisierte Individualverkehr und der Langsamverkehr»¹

Durch Bündelung der Nachfrage können die Mobilitätsbedürfnisse im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) energieeffizient und lärmarm erfüllt werden. Durch eine Förderung des ÖV können somit auch die Treibhausgas- und Lärmemissionen effektiv reduziert werden. Der ÖV trägt wesentlich zur Erreichung des [Netto-Null-Ziels 2050](#) bei.

Der ÖV ist hingegen häufig nicht in der Lage, die individuellen Start- und Zielgebiete direkt miteinander zu verbinden. Um sein Potenzial voll ausschöpfen zu können, ist der ÖV auf der sogenannten ersten und letzten Meile auf eine optimale Verknüpfung mit dem Zubringerverkehr angewiesen. Rund 90 % dieser Wege werden zu Fuss zurückgelegt. Die restlichen Wege verteilen sich auf Velo und MIV. Entsprechend sind die Haltestellen des ÖV insbesondere zu Fuss möglichst gut zugänglich zu machen. Darüber hinaus sind attraktive Wartebereiche und bei Bedarf Abstellflächen für eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel sicherzustellen: Wartehäuschen, Abstellplätze für Velos, Motorräder und Autos.

1.3 GESETZLICHE BESTIMMUNGEN

Die Rechtsgrundlagen für den GLA finden sich im [§ 4 Absatz 2 ÖVG](#):

«Im Generellen Leistungsauftrag werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebotes und des Finanzprogramms festgelegt».

In den GLA werden Linien von regionaler Bedeutung aufgenommen, die im öffentlichen Interesse liegen und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dienen ([§ 4 Absatz 3 ÖVG](#)). Der GLA ist in der Regel alle vier Jahre neu zu beschliessen ([§ 2 Absatz 1 Angebotsdekret](#)). Für den Beschluss ist der Landrat zuständig ([§ 4 Absatz 1 ÖVG](#)). Der

¹ Bundesamt für Strassen, Forschungsauftrag SVI 2004/039, Mai 2011

Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum ([§ 31 Absatz 1 b Verfassung des Kantons Basel-Landschaft](#)).

Die ausführenden Bestimmungen über die Ausgestaltung des GLA sind im [Angebotsdekret \(SGS 483.1\)](#) festgelegt. Am 15. Dezember 2025 läuft die Übergangsfrist zur Anwendung der Kriterien des neuen Angebotsdekrets vom 24. September 2020 aus. Im 10. GLA müssen alle Angebote den Bestimmungen des Angebotsdekrets entsprechen. Dies betrifft insbesondere die Kriterien zur Gliederung des Angebots (Betriebszeiten, Fahrplanangebot) und der Erfolgskontrolle (Erschliessung, Wirtschaftlichkeit, Auslastung).

Im Weiteren werden mit dem GLA folgende übergeordneten gesetzlichen und strategischen Bestimmungen berücksichtigt:

- [§ 120 Verkehrswesen, Kantonsverfassung BL](#):
Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr.
- [§ 1 Vorrang des öffentlichen Verkehrs des ÖVG](#):
Kanton und Gemeinden fördern im Rahmen der Raumplanung vorrangig den öffentlichen Verkehr mit dem Ziel, das Kantonsgebiet mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen. Aus Gründen des Umweltschutzes und aus volkswirtschaftlichen Überlegungen ist ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr anzustreben.
- [§ 14 Grundsätze des Umweltschutzgesetzes des Kantons Basel-Landschaft](#):
 - ¹ Der Kanton und die Gemeinden treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.
 - ² Sie treffen Massnahmen, um den privaten Motorfahrzeugverkehrs zu verringern und beruhigen.
 - ³ Sie sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der

nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

- [Kantonaler Richtplan, Teil Verkehr](#):
Der zukünftige Verkehr soll möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht bewältigt werden. Gleichzeitig sichern entsprechende Massnahmen die Standortqualität des Baselsbiets langfristig im internationalen Wettbewerb.
Planungsgrundsätze – Prioritätenfolge für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse:
 1. Verkehrsvermeidung: Massnahmen bewirken eine Zielwähländerung zu näherliegenden Zielen hin.
 2. Verkehrsverlagerung: Auf umweltfreundlicheren und energieeffizienteren Verkehrsmodus (substituieren/kombinieren).
 3. Verkehrsbeeinflussung: Verkehr so bewältigen, dass er für Betroffene und Umwelt verträglich ist.
 4. Verkehrsinfrastruktur: Die Verkehrsinfrastruktur ist im erforderlichen Ausmass anzupassen.
- [Aufgaben und Finanzplan AFP 2024, Langfristplanung LFP 4 Mobilität](#):
Um die zunehmende Mobilität langfristig zu bewältigen, braucht es ein leistungsfähiges Verkehrsnetz mit qualitativ überzeugenden Schienen- und Strasseninfrastrukturen. Primär gilt es, die bereits existierende Infrastruktur voll auszuschöpfen, bevor neue gebaut wird. 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.

2 ZIELSETZUNGEN



Bus an Gelegenheits-Ladestation in Brugg (© PostAuto AG)

Die Ziele für den ÖV, die mit dem 10. GLA in den kommenden drei Jahren verfolgt werden, sind geprägt von der strategischen Entwicklung bei der Bahninfrastruktur. Nebst der Umsetzung der strategischen Angebotsentwicklungen steht beim ÖV die Attraktivität im Vordergrund. Ein attraktiver ÖV zeichnet sich aus durch seine Zuverlässigkeit, Einfachheit, Verfügbarkeit, Sicherheit und seinen Komfort zu einem angemessenen Preis.

Ein übergeordnetes Ziel ist die Steigerung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr. Nur so ist es möglich, den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung in den meist dichtbesiedelten Räumen auf effiziente, platzsparende und umweltschonende Weise gerecht zu werden. Die Steigerung des ÖV-Anteils lässt sich einerseits durch eine hohe Attraktivität des ÖV erreichen. Fachpersonen sprechen dabei von Pull-Massnahmen. Die Wirksamkeit von

Pull-Massnahmen stösst jedoch dort an Grenzen, wo die Attraktivität des ÖV schon hoch ist. Die unter 1.3 genannten gesetzlichen Grundlagen sehen deshalb einschränkende Massnahmen beim MIV vor. Damit sind Push-Massnahmen gemeint, die den ÖV gegenüber dem MIV bevorzugen. Um eine Verlagerung zu erzielen, muss die ÖV-Nachfrage stärker wachsen als der MIV

2.1 STRATEGISCHE ANGEBOTS-ENTWICKLUNG UMSETZEN

Die S-Bahn als Rückgrat der regionalen Mobilität soll ausgebaut werden. Darauf abgestimmt auch das Tram- und Busnetz. Im Vordergrund stehen möglichst direkte Verbindungen und gut funktionierende Umsteigeknoten sowie die Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten. Diesem Aspekt wird mit dem 10. GLA Rechnung getragen.

S-Bahn

Für die strategische Angebotsentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel ist der Verein Trireno zuständig. Dieser koordiniert und plant im Auftrag seiner sechs Trägerorganisationen (AG, BL, BS, SO, Région Grand-Est, Land Baden-Württemberg) die Angebotsentwicklung auf der Bahninfrastruktur in der trinationalen Agglomeration Basel.

Für den Mittelfrist-Horizont 2035 besteht folgender Zielzustand für das Ergolzthal, Laufental und das Elsass:



Abbildung 1: Zielzustand mit Bahnanbindung EuroAirport

- Die S1 verkehrt unverändert zwischen Basel und Frick / Laufenburg (nicht dargestellt)
- Die neue S2 verbindet Liestal mit Basel und Mulhouse
- Die S3 verkehrt neu auf dem Abschnitt Aesch–Basel SBB–Olten–Zofingen statt Laufen–Basel–Olten
- Die neue S4 verkehrt auf der Strecke Laufen–Basel SBB–EuroAirport
- Die S9 verkehrt unverändert zwischen Sissach und Olten (nicht dargestellt)

Die für diesen Angebotsschritt erforderlichen Infrastrukturanpassungen sind in den jeweiligen Bahn-Ausbauprogrammen enthalten.

Mit Einführung der S33 Basel–Liestal per Dezember 2025 wird im 10. GLA ein erster Schritt in Richtung Zielzustand umgesetzt.

Im langfristigen Horizont sind S-Bahnverbindungen aus dem Ergolzthal, Laufental und Fricktal nach Deutschland vorgesehen. Das Herzstück und zwei Tiefbahnhöfe in Basel SBB und dem Badischen Bahnhof sind Voraussetzung für diese Angebotsentwicklung. Weitere Informationen zum Mittelfristhorizont und zum Zielzustand mit Herzstück befinden sich auf der Website von [Trireno](#).

Tram

Das Tramangebot muss mit der dynamischen Entwicklung der Region Schritt halten. Nur so kommen die Vorteile des Trams als komfortables und flächeneffizientes Verkehrsmittel auch in Zukunft voll zum Tragen. Die Weiterentwicklung mit dem [Tramnetz 2030](#) verfolgt zwei Ziele:

1. Steigerung der Zuverlässigkeit des Tramnetzes durch Entlastung, Flexibilisierung und Beschleunigung.
2. Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete.

Im Kanton Basel-Landschaft sind mit dem Tramnetz 2030 folgende Netzentwicklungen vorgesehen:

- Tram Letten: Verlängerung Linie 8 von Basel Neuweilerstrasse bis Allschwil Gartenhof (Ziel 2)
- Tram Salina Raurica: Verlängerung Linie 14 von Pratteln bis Augst (Ziel 2)
- S-Tram Leimental: Weiterentwicklung der Tramlinie 17 zu einem ÖV-Angebot auf S-Bahn-Niveau (Ziel 1)

Für das S-Tram im Leimental können in der Laufzeit des 10. GLA bereits die Doppelspur Spiesshöfli und die Margarethenverbindung in Betrieb genommen werden.

Das S-Tram 17 im Leimental wird schrittweise eingeführt, je nach Machbarkeit des Infrastrukturausbaus.

Bus

Die Busnetzentwicklung erfolgt im Rahmen von Angebotskonzepten zwischen zwei bis sechs Jahre vor der Umsetzung. Aufgrund des oft geringen Infrastrukturbedarfs kann das Busangebot verhältnismässig kurzfristig

angepasst werden. Die Angebotskonzepte werden jeweils im Rahmen des GLA vorgestellt.

Im 9. GLA wurden folgende Angebotskonzepte in Aussicht gestellt:

- Buskonzept Laufental–Dorneckberg
- Buskonzept Birsstadt Süd
- Fahrplankonzept Gelterkinden
- Buskonzept Mittleres Ergolzthal – 3. Etappe

Diese wurden im 10. GLA geprüft und sind zur Umsetzung vorgesehen.

2.2 HOHE QUALITÄT UND KUNDENZUFRIEDENHEIT

Damit die Kundinnen und Kunden mit dem ÖV zufrieden sind und diesen nutzen, ist eine gute Qualität unabdingbar. Das Qualitätscontrolling erfolgt im ÖV auf zwei Arten: Eine alle zwei Jahre im Auftrag der Nordwestschweizer Kantone Aargau, Basel-Stadt, Baselland und Solothurn stattfindende Kundenzufriedenheitsumfrage (KUZU) misst die subjektive Wahrnehmung der ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer. Die Fragen betreffen u.a. die Sauberkeit der Fahrzeuge und Haltestellen, das Sicherheitsgefühl, den Fahrkomfort und die Kundeninformation, aber auch die Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis. Im Auftrag des Bundesamts für Verkehr wird die objektive Qualität im Regionalverkehr national einheitlich und kontinuierlich gemessen (Qualitätsmesssystem im regionalen Personenverkehr QMS RPV). Diese Erhebungen beinhalten Sauberkeit, Ordnung und Fahrgastinformation sowie die Pünktlichkeit. Die Messdaten für die Pünktlichkeit liefern die Transportunternehmen. Durchgeführt werden die Umfragen durch geschulte Testkundinnen und Testkunden, welche die Qualität anhand definierter Kriterien beurteilen. Vorgaben zur KUZU und QMS sind auch Teil der Zielvereinbarungen im Busbereich. Werden die Vorgaben nicht erreicht, werden Massnahmen zur Verbesserung vereinbart.

2.3 HOHE ZUVERLÄSSIGKEIT

Die Zuverlässigkeit ist eines der wichtigsten Qualitätsmerkmale des ÖV. Die Fahrgäste müssen sich auf den ÖV verlassen können auch ohne vorher jeweils den Online-Fahrplan konsultieren zu müssen. Zur Zuverlässigkeit gehören nebst der Pünktlichkeit auch die Merkmale Merkbarkeit resp. Regelmässigkeit und Einfachheit. Hinsichtlich der Fahrplanstabilität besteht Handlungsbedarf

insbesondere im Busbereich. Die Ursache liegt in der Verkehrsüberlastung gepaart mit fehlender Priorisierung für den ÖV. Die Priorisierung des ÖV kann unterschiedlich umgesetzt werden, beispielsweise mit separaten Busspuren, durch Ansteuerung der Lichtsignalanlagen LSA oder mit nicht überholbaren Haltestellen.

In den Spitzenstunden weisen die zehn im Rahmen des Projekts «Fahrplanstabilität Bus» untersuchten Buslinien in Baselland zumindest in Teilstücken die schlechteste Verkehrsqualitätsstufe F (völlig ungenügend) auf. Bei dieser Stufe ist mindestens jede vierte Fahrt um mehr als drei Minuten verspätet. Pendler erfahren so mindestens jeden zweiten Tag eine Verspätung. Um die Situation zu verbessern, sind Arbeiten zum Projekt «Fahrplanstabilität Bus» gestartet. Diese laufen in einer eigenen Projektorganisation. Die Federführung liegt beim Tiefbauamt Baselland.

Das Projekt «Fahrplanstabilität Bus» bewirkt ab 2026 eine Verbesserung der Pünktlichkeit mindestens auf die VQS C, sodass Pendlerinnen und Pendler aufgrund von Verspätung ihre Anschlussverbindung nicht mehr häufiger als ein bis zwei Mal pro Woche verpassen.

2.4 EINFACHER ZUGANG ZUM ÖV

Nur wenn der ÖV gut erreichbar und einfach zugänglich ist, kann er sein Potenzial vollständig ausschöpfen. Dies trifft sowohl im geografischen Sinn zu als auch bei der Bedienung: Wie einfach sind Verbindungen zu ermitteln oder ein gültiges Billett zu lösen. Der Zugang zum ÖV darf keine Hürde darstellen, die dessen Nutzung mindert.

Der sogenannte «ersten» respektive «letzten Meile» und damit der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln kommt folglich eine wichtige Bedeutung zu. Durch attraktive Umsteigeorte und –anlagen soll die kombinierte Mobilität gefördert werden. Zudem sollen massgeschneiderte und digitale Lösungen zu einer optimalen Nutzung sämtlicher Verkehrsmittel beitragen. Die Zugänglichkeit ist insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zentral.

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind gut erreichbar, einfach zugänglich und benutzerfreundlich gestaltet.

Der ÖV weist für Gelegenheitsreisende eine hohe tarifliche Eintrittshürde auf. Wenn in Kleingruppen oder Familien nur ein bis zwei Personen ein Abonnement haben, ist für sie die Reise mit dem Auto oft billiger. Insbesondere im Freizeitverkehr resultiert dadurch ein unterdurchschnittlicher ÖV-Anteil am Gesamtverkehr. Lösungsansätze zur Senkung der tariflichen Eintrittshürden für Gelegenheitsfahrten wären:

- Das U-Abo so zu erweitern, dass Personen mit Abonnement abends und an Wochenenden von bis zu vier Personen ohne Abo und Fahrkarte begleitet werden dürfen.
- Das Parkticket von Park+Ride-Anlagen als Fahrkarte für bis zu fünf Personen gelten zu lassen. Die Kombination der Verkehrsmittel wird dadurch deutlich attraktiver und das Strassennetz unter anderem vom Parksuchverkehr entlastet.
- Im Gebiet des Tarifverbunds Nordwestschweiz (TNW) wird für alle Fahrten nur der reduzierte Halbtax-Tarif erhoben. Dadurch sinkt die Eintrittshürde in den ÖV für Fahrgäste, die über kein Abonnement verfügen. Gleichzeitig vereinfacht sich die Benützung des ÖV im grenzüberschreitenden Verkehr. Ein Halbtax-Abonnement wird nur noch für Fahrten ausserhalb des TNW in der Schweiz benötigt.

Vertrieb und Tarife liegen in der Kompetenz der Transportunternehmen (TU) resp. des TNW. Diese Lösungsansätze kann der Kanton Basel-Landschaft nicht im Alleingang einführen. Sie erfordern die Zustimmung aller im TNW vertretenen Transportunternehmen und Bestellbehörden.

Dennoch haben die Kantone des TNW im Rahmen ihrer Bestellerstrategie die Erwartung an das zukünftige Tarif- und Vertriebssystem formuliert. Ziel ist ein kundenfreundliches, innovatives System, für das gilt: «Eine Reise – ein System – ein Ticket». Das heute teilweise komplizierte Tarifsystem soll – auch mit digitaler Unterstützung – vereinfacht werden, so dass unabhängig von Transportmittel und (Verbund-)Grenzen ein Ticket einfach gelöst werden kann. Dabei dürfen auch jene Fahr-

gäste nicht vergessen gehen, die nicht über ein Smartphone mit Internetzugang verfügen wie z. B. Touristen, allein reisende Kinder oder ältere Personen. Auch ihnen muss es möglich sein, möglichst einfach und an jedem Zugangspunkt ein Ticket zu beziehen.

An jedem Zugangspunkt zum ÖV soll für die anstehende Fahrt die nötige Information vorhanden sein und es soll ein Ticket ohne Vorkenntnisse oder Registration erworben werden können.

2.5 WIRTSCHAFTLICHE TRANSPORTLEISTUNGEN

Damit mit dem eingesetzten (Steuer-)Franken möglichst viele Personenkilometer (PKM) abgewickelt werden können, ist die wirtschaftliche Erbringung der Transportleistungen eine Daueraufgabe. Dies entspricht auch § 11 des Angebotsdekrets, gemäss dem die Transportunternehmen verpflichtet sind, «die Wirtschaftlichkeit ihres Angebots im Rahmen ihrer Möglichkeiten laufend zu verbessern oder zumindest beizubehalten». Die konkreten Vorgaben an die Transportunternehmen sind in den Zielvereinbarungen festgehalten, die 2024 für die Laufzeit des 10. GLA abgeschlossen werden sollen.

Je wirtschaftlicher ein Betrieb geführt wird, desto grösser ist die Leistung pro eingesetztem Steuerfranken. Es geht letztlich darum, ein möglichst gutes ÖV-Angebot erzielen zu können.

Im Hinblick auf den 10. GLA werden mit allen Transportunternehmen Zielvereinbarungen abgeschlossen: AutoBus AG, Liestal AAGL, Baselland Transport AG BLT, Basler Verkehrsbetriebe BVB, Postauto AG PAG, Schweizerische Bundesbahnen SBB.

2.6 TARIFPOLITIK

Die Wirtschaftlichkeit der Transportleistungen hängt nicht nur von den Kosten der Leistungserbringung ab, sondern auch von den Einnahmen. Einen angemessenen Anteil der Kosten für den Ausbau sollen die Nutzerinnen und Nutzer bezahlen. Die Steigerung der Nachfrage ist auch vor diesem Hintergrund zentral. Neue Angebote führen in der Regel zu mehr Nachfrage. Die Ertragsentwicklung erfolgt jedoch nicht linear mit der

Nachfrageentwicklung und die Nachfrageentwicklung findet verzögert zur Angebotsentwicklung statt.

Die Kosten des ÖV im Kanton Basel-Landschaft werden im Grundsatz von Bestellern und Nutzern gleichermaßen getragen:

- zu rund der Hälfte durch die Besteller (Bund und Kantone)
- zu rund der Hälfte durch die Fahrgäste (Ticketeinnahmen)

dem neuem CO₂-Gesetz verringern sich die damit verbundenen Mehrkosten für den Kanton deutlich, indem der Bund bis zu 75 % der Fahrzeugmehrkosten übernimmt (Art. 41a, Abs. 2, CO₂-Gesetz). Zudem entfällt die Mineralölsteuerrückerstattung für Dieselsebusse.

Der Kanton Basel-Landschaft wird ab 2026 nur noch Busneubeschaffungen mit CO₂-neutralen Antrieben genehmigen.

Damit wird das Umstellungsziel 2040 erreicht sowie, dass die letzten Dieselsebusse nach einer regulären Einsatzdauer von 14 Jahren im Jahr 2040 ausser Betrieb sind.

2.7 KLIMANEUTRAL IM JAHR 2040

Der ÖV ist energieeffizient: Bei gleicher Transportleistung verbraucht er durchschnittlich rund dreimal weniger Energie als der MIV. Indem der ÖV einen höheren Anteil am Verkehrsaufkommen übernimmt, kann er die Energieeffizienz des gesamten Verkehrssektors steigern. Um seinen Umweltvorteil zu halten, muss der ÖV seine eigene Energieeffizienz verbessern und den Anteil erneuerbarer Energie weiter erhöhen.

Der Kanton und die Transportunternehmen orientieren sich an der Energiestrategie des Bundes, gemäss welcher der Verkehrssektor bis ins Jahr 2050 nahezu CO₂-frei werden soll. Als nächstes Etappenziel wird angestrebt, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 50 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Für den öffentlichen Busverkehr bedeutet dies, dass eine vollständige Ablösung der heute noch eingesetzten Dieselsebusse durch Busse mit CO₂-neutralen Antrieben zu erfolgen hat. Die Umstellungsstrategie des Kantons sieht dazu folgende Etappenziele vor:

- bis 2030: Umstellung von mindestens 50 % aller jährlichen Fahrzeugkilometer
- bis 2040: Umstellung von 100 % aller jährlichen Fahrzeugkilometer

In der Laufzeit des 9. GLA wurden rund 50 % der neuen Busse mit alternativem bzw. elektrischem Antrieb beschafft. Im Horizont des 10. GLA werden 100 % der neuen Busse mit alternativen Antrieben beschafft. Damit wird dem Stand der Technik Rechnung getragen und es sichergestellt, dass die Ziele erreicht werden. Mit

3 ERFOLGSKONTROLLE



Waldenburgerbahn zwischen Talhaus und Lampenberg–Ramlinsburg
(© BLT)

3.1 RÜCKBLICK 9. GLA UND NACHFRAGEENTWICKLUNG

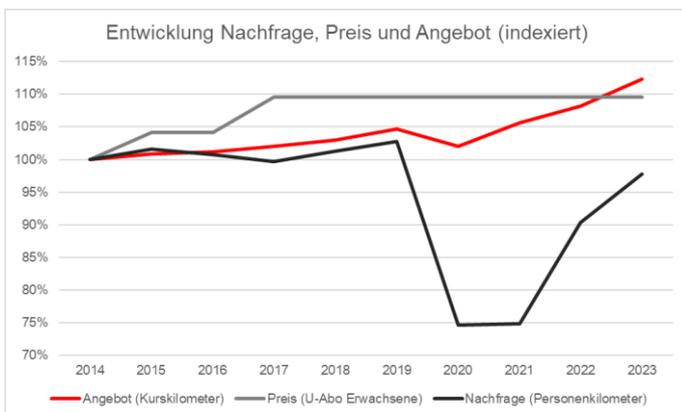
Mit dem [9. GLA für die Jahre 2022–2025](#) kam erstmals das revidierte Angebotsdekret zur Anwendung. Es konnten verschiedene neue Angebote eingeführt werden. Folgende konzeptionelle Änderungen wurden umgesetzt:

- Optimierung im Raum Pratteln: Mit der Verlegung der Kantonsstrasse im Gebiet Salina Raurica wurde für das Entwicklungsgebiet ein attraktives, nachhaltiges Busangebot geschaffen. Die Nachfrage der Linien 72, 80, 81 und 83 konnte im Zeitraum 2019–2023 um 0.9 % gesteigert werden. Ein Grund für die insgesamt bescheidene Zunahme ist u. A. im Erfolg des Buskonzepts mittleres Ergolztal zu suchen.
- Es gab eine Verlagerung der Nachfrage von den Linien 80 und 81 hin zu den Linien 76 und 78.
- Buskonzept mittleres Ergolztal – 2. Etappe: Damit konnte das Busangebot in Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal und Lausen massgeblich verbessert werden. Mit den beiden Stadtbuslinien 76 und 78 wird das Siedlungsgebiet optimal erschlossen. In den Hauptverkehrszeiten steht ein 15-Minuten-Takt zur Verfügung. Die Nachfrage der Linien 75, 76 und 78 hat im Zeitraum 2019–2023 um 36.8 % zugenommen.
- Mit dem Buskonzept Birsstadt Nord wurden die tangentialen Buslinien gestärkt. Die Linie 46 Kleinhüningen–Badischer Bahnhof wurde in den Hauptverkehrszeiten bis Muttenz verlängert und die Linie 47 Bottmingen–Muttenz in den Hauptverkehrszeiten zum 7,5-Minuten-Takt verdichtet. Die Nachfrage der Linien 46 und 47 hat im Zeitraum 2019–2023 (resp. 2022 bei Linie 47) um 22,9 % zugenommen.

- Nach 1¾ Jahren Bauzeit konnte im Dezember 2022 die Waldenburgerbahn wiedereröffnet werden. Die Linie 19 verkehrt dank einer angenommenen landrätlichen Motion tagsüber im 15-Minuten-Takt.

Weitere Massnahmen waren der Überlastabbau der Tramlinie 11 durch den Ausbau und die Anpassung der Führung und der Betriebszeiten der Tramlinie E11, die Verlängerung der Buslinie 64 in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) von Bachgraben bis Bahnhof St. Johann, das Buskonzept Metzlerlen–Mariastein, die Anpassung des Nachtnetzes an die Tagesstrukturen sowie die Attraktivitätssteigerung des Spätangebots Basel.

Die Covid-19-Pandemie hat zu spürbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten geführt und die Nachfrage in den Jahren 2020 und 2021 ist um 23 % eingebrochen. Es wird seither vermehrt im Homeoffice gearbeitet, was die Nachfrage insbesondere an Montagen und Freitagen reduziert. Ausserdem werden an den Arbeitstagen tendenziell längere Strecken zurückgelegt. Insgesamt ist zu beobachten, dass die Nachfrage im ÖV auf mittleren und längeren Strecken, namentlich auf den S-Bahnen sowie auf den Buslinien im Laufental und Ergolzthal, sich vollständig erholt hat. Im Jahr 2023 wurden in diesen Regionen die Fahrgastrekorde aus dem Jahr 2019 bereits übertroffen. Auf kurzen Strecken hingegen, namentlich bei den Tramlinien und Buslinien im unteren Baselbiet, hat sich die Nachfrage noch nicht vollständig erholt. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil der Nachfrage sich auf das Velo verlagert hat. Es wird erwartet, dass sich die Nachfrage insbesondere im städtisch geprägten Kantonsteil nur langsam erholen wird. Insgesamt lag die Nachfrage aller Linien im Kanton Basel-Landschaft im Jahr 2023 noch 5 % unter dem Niveau von 2019.



3.2 ANGEBOTSBEREICHE

Die ÖV-Angebote im Kanton Basel-Landschaft unterteilen sich in drei Bereiche – je nach Funktion, die ihnen zukommt.

- Das «Grundangebot» stellt die flächige Erschliessung des Kantonsgebiets sicher, indem es jede Ortschaft an das ÖV-Netz anschliesst. Das Angebot richtet sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei geringer Nachfrage können alternative Betriebsformen eingesetzt werden. Zum Grundangebot gehören zum Beispiel die Buslinien 92 Hölstein–Liedertswil, 106 Sissach–Wintersingen, 119 Laufen–Dittingen–Blauen–Nenzlingen.
- Das «Hauptangebot» verbindet mehrere Ortschaften miteinander und bindet diese direkt an wichtige Zielgebiete oder an einen Knotenpunkt an. Es stellt die Transportkette zwischen den Ortschaften sicher. Da diese nur funktioniert, wenn die Angebote aufeinander abgestimmt sind, müssen Taktintervall und Betriebszeiten in ähnlichem Umfang liegen. Angestrebt werden eine hohe Taktichte und eine hohe zeitliche Verfügbarkeit. Zu diesem Angebotsbereich zählen die S-Bahnen sowie regionalen Tram- und Buslinien wie beispielsweise die Tramlinien 10 und 11 und Buslinien 64 Dornach–Therwil–Allschwil, 70 Liestal–Reigoldswil oder 100 Rheinfelden–Maisprach–Gelterkinden.
- Mit dem «Ergänzungsangebot» werden dicht besiedelte Quartiere oder Arbeitsplatzgebiete innerhalb von Siedlungsgebieten erschlossen. Zu diesem Angebotsbereich gehören jene Linien, die der Feinerschliessung dienen. Zu diesen zählen die Buslinien 61 Oberwil–Allschwil oder 78 Lausen–Liestal–Frenkendorf.

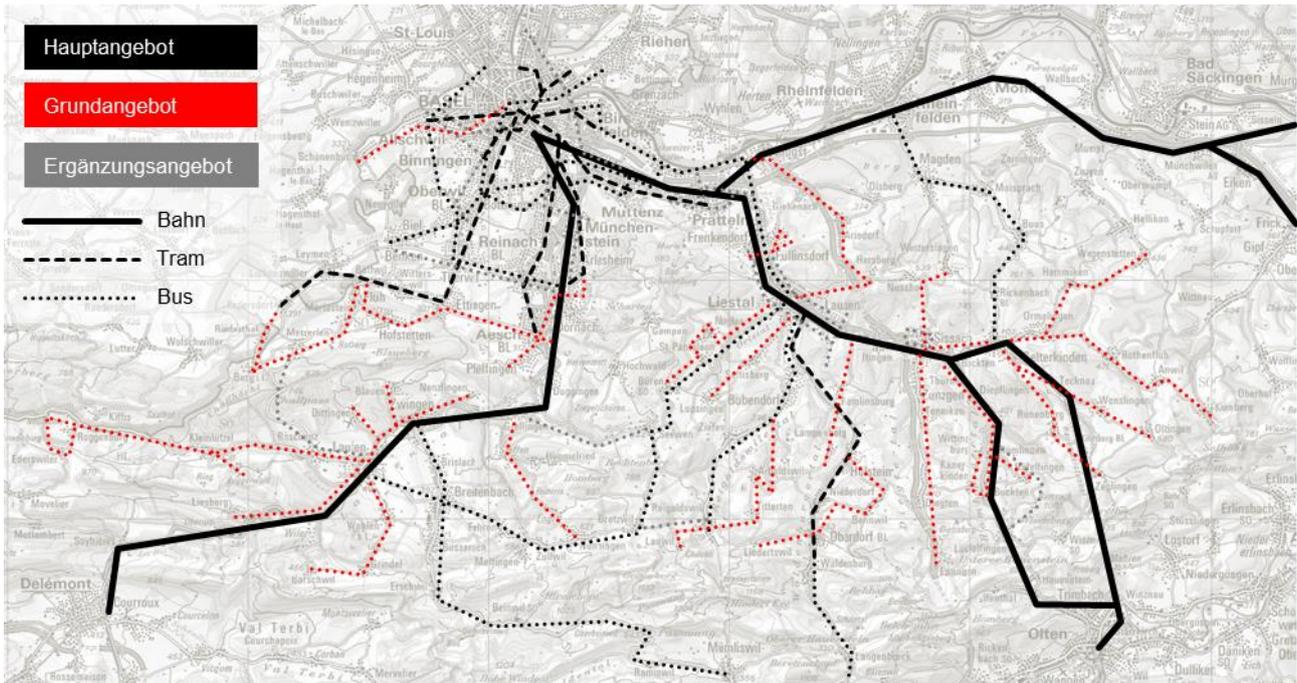


Abbildung 2: Zuordnung der von BL (mit-)bestellten ÖV-Linien zu den jeweiligen Angebotsbereichen (Ausgangslage im Jahr 2025)

Die detaillierte Übersicht der Angebotsbereiche je Linie kann in den Tabellen im Anhang entnommen werden.

3.3 BETRIEBSZEITEN UND ANGEBOTSNIVEAU

Die Betriebszeiten sind im Angebotsdekret festgelegt. Sie sind für alle Linien einheitlich, was ein aufeinander abgestimmtes Angebot mit guten Anschlüssen ermöglicht.

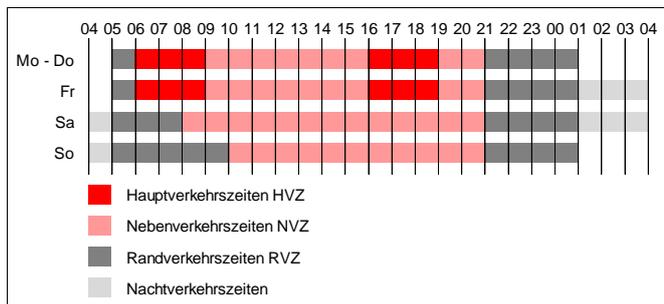


Abbildung 3: Gliederung der Betriebszeiten vgl. § 7 Angebotsdekret

Hauptangebote stehen während allen Verkehrszeiten zur Verfügung. Grund- und Ergänzungsangebote werden nur in den HVZ und NVZ angeboten. Eine Ausdehnung auf die Randverkehrszeiten (RVZ) und die Nachtverkehrszeiten (nur Grundangebot) ist bei genügender

Nachfrage möglich. Die Betriebszeiten beim Haupt- und Ergänzungsangebot können eingeschränkt werden, wenn die Nachfrage ungenügend ist. Das Angebotsniveau, bzw. die Taktdichte richtet sich in den jeweiligen Verkehrszeiten nach der Nachfrage. Muss das Angebot aufgrund der hohen Nachfrage zu gewissen Zeiten verdichtet werden, wird jeweils angestrebt, das Angebot in der ganzen Verkehrszeit auf dieses Niveau zu verdichten, um wiederum ein aufeinander abgestimmtes Angebot zu erreichen.

3.4 ERSCHLIESSUNG

Die Kriterien für die Gebiete, die mit dem ÖV erschlossen werden müssen, sind im Angebotsdekret festgelegt. Gemäss § 10 des Angebotsdekrets sind mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen:

- Ortschaften
- zusammenhängende Gebiete, die mindestens 6 Hektaren umfassen und durchschnittlich pro überbaute Hektare wenigstens 100 Einwohner und / oder Arbeitsplätze aufweisen

Das Angebotsdekret regelt, innerhalb welcher Luftlinien-distanz zur nächsten Haltestelle Gebiete als erschlossen gelten (vgl. § 10 Abs. 2 Angebotsdekret).

Aktuell befindet sich in Therwil ein Siedlungsgebiet mit einer flächigen Ausprägung von mehr als 6 Hektaren und einer durchschnittlichen Dichte von mehr als 100 Einwohner und / oder Arbeitsplätze pro Hektare. Es besteht somit eine Erschliessungslücke gemäss Angebotsdekret. Die Schliessung der Lücke erfolgt im Rahmen des Buskonzepts Birsstadt Süd (vgl. Kap. 4.7).



Abbildung 4: Erschliessungslücke Therwil

3.5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

Der Kostendeckungsgrad (KDG) gibt an, welcher Anteil der Produktionskosten einer Linie durch Einnahmen gedeckt wird. Die Einnahmen setzen sich dabei aus Billett- und Abonnementsverkäufen, U-Abo-Subventionen und Werbeeinnahmen zusammen. Je höher der Kostendeckungsgrad ist, desto tiefer ist der Anteil der ungedeckten Kosten, der durch die öffentliche Hand abgegolten werden muss. Der Kostendeckungsgrad über alle Linien liegt im Kanton Basel-Landschaft bei 50,4 %. Das heisst, dass rund die Hälfte der Kosten über die Erträge aus Ticket- und Abonnementverkäufen sowie Nebengeschäften gedeckt sind. Die andere Hälfte finanzieren Bund und Kanton. Eine Übersicht der KDG pro Linie kann dem Anhang entnommen werden.

Das revidierte Angebotsdekret gibt vor, dass Linien mit einem KDG unter 20 % in der bestehenden Form nicht in den nächsten GLA aufgenommen werden. Angebote mit KDG zwischen 20 und 30 % müssen hinsichtlich der Linienführung überprüft werden. Nötigenfalls sind Massnahmen zur Optimierung vorzuschlagen. Liegt der KDG

über 30 %, kann das Angebot unverändert in den nächsten GLA übernommen werden.

In den Erststofferten für das Jahr 2025 wurde bei folgenden Linien ein Kostendeckungsgrad unter 20 % angeboten:

Nr.	Linie	Massnahmen
74	Bretzwil-Reigoldswil	Da der Schulweg von Bretzwil nach Reigoldswil zu Fuss oder mit dem Velo nicht zumutbar ist, kann die Linie nicht aufgehoben werden. Es ist jedoch zusammen mit der Bildungsdirektion zu prüfen, ob die Buslinie als reinen Schulbus günstiger betrieben werden kann.
82	Ortsbus Pratteln	Per Dezember 2023 wurde eine Angebotsreduktion vorgenommen. Im Rahmen der Vernehmlassung des 10. GLA wird die BUD zusammen mit der AAGL und der Gemeinde Pratteln Lösungen für die Linie 82 suchen. Kann der Kostendeckungsgrad nicht über 20 % gehoben werden, wird sich der Kanton nicht mehr an den ungedeckten Kosten dieser Linie beteiligen können.
92	Hölstein-Bennwil-Oberdorf-Liedertswil	Im Rahmen der Vernehmlassung des 10. GLA wird die BUD zusammen mit der BLT und den Gemeinden Bennwil und Liedertswil Lösungen für die Linie 92 suchen. Da die Linie 92 die Grunderschliessung für Bennwil und Liedertswil sicherstellt, kann sie nicht ersatzlos aufgehoben werden.
93	Lampenberg-Ramlinsburg-Laufen	Im Rahmen der Vernehmlassung des 10. GLA wird die BUD zusammen mit der BLT und den Gemeinden Lampenberg und Ramlinsburg Lösungen für die Linie 93 suchen. Da die Linie 93 die Grunderschliessung für Lampenberg und Ramlinsburg sicherstellt, kann sie nicht ersatzlos aufgehoben werden.
109	Häfelfingen-Rümlingen-Buckten-Wittinsburg	Die Linien 108, 109 und 110 gilt es als Einheit zu betrachten, da diese die Erschliessung der Ortschaften gemeinsam sicherstellen. Dann weisen sie einen KDG von 31,6 %. Entsprechend sind keine Massnahmen geplant
110	Rümlingen-Häfelfingen-Bad Ramsach-Läufelfingen	

Folgende Linien weisen einen Kostendeckungsgrad unter 30 % auf:

Nr.	Linie	Massnahmen
S9	Sissach–Läufelfingen–Olten	Keine. Weder kann das Angebot reduziert werden, noch stehen kleinere Fahrzeuge zur Verfügung.
33	Basel–Schönenbuch	Keine. Linie wird via Abgeltungsrechnung BL-BS abgerechnet und von BS bestellt.
46	Kleinhüningen–Badischer Bahnhof(–Muttenz)	Optimierung im Buskonzept Basel Ost. Die Linie weist zwischen Bad Bf und Muttenz eine hohe Nachfrage auf.
48	Basel SBB–Bachgraben	Im Rahmen des Buskonzepts Basel West–Bachgraben wird das Angebot der Linie 48 ausgebaut. Es ist zu erwarten, dass die Nachfrage aufgrund der weiteren Entwicklung des Gebiets Bachgraben zunimmt.
69	Flüh–Metzerlen–Rodersdorf	Keine. Diese Linie wird federführend durch den Kanton Solothurn bestellt.
72	Lupsingen–Liestal–Arisdorf–Augst	Keine. Es ist zu erwarten, dass auf der Linie 72 mit Einführung des 15-Minuten-Takts bei der S-Bahn Basel–Liestal die Nachfrage zunimmt.
73	Liestal–Nuglar–Büren SO	Die Linie 73 wird im Rahmen des Buskonzepts Laufental–Dorneckberg angepasst.
83	Wanne–Pratteln–Kaiseraugst	Keine. Es ist mit der Entwicklung in Salina Raurica davon auszugehen, dass die Nachfrage weiter steigen wird.
101	Gelterkinden–Wegenstetten	Die Linie 101 wird im Rahmen des Fahrplankonzepts Gelterkinden angepasst.
104	Gelterkinden–Zeglingen	Die Linie 104 wird im Rahmen des Fahrplankonzepts Gelterkinden angepasst.
105	Ortsbus Sissach–Gelterkinden	Die Linie 105 wird optimiert.
116	Grellingen–Seewen	Die Linie 116 wird im Rahmen des Buskonzepts Laufental–Dorneckberg aufgehoben.
117	Grellingen–Himmelried–Nunningen	Die Linie 117 wird im Rahmen des Buskonzepts Laufental–Dorneckberg angepasst.
118	Laufen–Liesberg	Die Linie 118 wird im Rahmen des Buskonzepts Laufental–Dorneckberg angepasst.
119	Laufen–Dittingen–Blauen–Zwingen–Nenzlingen	Die Linie 119 wird im Rahmen des Buskonzepts Laufental–Dorneckberg angepasst.

3.6 AUSLASTUNG

§ 12 des Angebotsdekrets regelt, dass Haupt- und Ergänzungsangebote mit einer geringen Nachfrage reduziert werden können. Eine ungenügende Nachfrage liegt vor, wenn im am stärksten belasteten Teilstück einer Li-

nie durchschnittlich weniger als 10 % der Sitz- und Stehplätze belegt sind. Die Kapazitäten der Fahrzeuge sind in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Fahrzeug	Kapazität (davon Sitzplätze)	Ø Anz. Personen bei ausreichender Auslastung von 10 %	Ø Anz. Personen bei Auslastungsziel von 20 %	Ø Anz. Personen bei Überlastung mit Auslastung von 60 %
S-Bahn 225 m 3-fach FLIRT (S1, S3)	1'050 (540)	105	210	630
S-Bahn 150 m 2-fach FLIRT (S1, S3)	700 (360)	70	140	420
S-Bahn 75 m 1-fach FLIRT (S1, S3)	350 (180)	35	70	210
S-Bahn 100 m Dominio4 (S33)	460 (262)	46	92	276
S-Bahn 50 m GTW 2/6 (S9)	230 (118)	23	46	138
Tram 45 m (Tango/Tina/Tramlink)	250 (100)	25	50	150
Gelenkbus 18.75 m	100 (45)	10	20	60
Standardbus 12 m	65 (35)	6.5	13	39
Kurz-Bus 10.5 m	50 (30)	5	10	30

Grundsätzlich liegt ab 10 % eine ausreichende Auslastung vor. Denn in den HVZ sind die Fahrzeuge in eine Richtung oft gut gefüllt, während entgegen der Lastrichtung nur wenige Personen unterwegs sind. Mit dem Auslastungsziel von 20 % werden entsprechend in Lastrichtung jeweils alle Sitzplätze belegt. Bei gleichmässiger Auslastung in beide Richtungen muss spätestens ab 60 % Auslastung das Angebot verdichtet werden, damit keine Fahrgäste von der Fahrt ausgeschlossen werden müssen.

– Auslastung S-Bahnen:

Auf der S1 und S3 kommen Abhängig von der Nachfrage 1-fach bis 3-fach FLIRT zum Einsatz. Die mittlere Auslastung pro Zug liegt zwischen 138 und 174 Fahrgäste am stärksten belasteten Teilstück.

Die S1 und die S3 sind insgesamt sehr gut ausgelastet. Die Auslastung bei der S9 Sissach–Läufelfingen–Olten ist mit Durchschnittlich 20 Personen pro Zug am stärksten belasteten Teilstück ungenügend. Auf der Linie kommen bereits die kürzest verfügbaren Züge des GTW 2/6 zum Einsatz.

– Auslastung Tramlinien:

Die durchschnittliche Auslastung der Tramlinien 6, 10, 11 und 17 liegt zwischen 31 (Linie 17) und 59 Personen (Linie 11). Die Tramlinien E11 und 19 weisen mit 12 Personen resp. 22 Personen eine ungenügende Auslastung auf.

– Auslastung Buslinien:

Die Auslastung ist sehr unterschiedlich. Die höchste Auslastung weist die Buslinie 34 mit durchschnittlich 31 Fahrgästen auf. Die Linien 48, 64, 70, 80, 100, 111, 112 und 115 weisen zwischen 20 und 25 Fahrgäste auf. Weniger als 10 % Auslastung am stärksten belasteten Teilstück erreichten die Linien 74, 82, 92, 93, 105, 109, 110, und 116. Bei den Linien 74, 82, 92 und 93 werden somit weder die Minimalvorgaben an den Kostendeckungsgrad noch an die Auslastung erreicht.

Eine Übersicht der Nachfrage pro Linie auf dem am stärksten belasteten Querschnitt kann dem Anhang entnommen werden.

4 ÖV-ANGEBOT 2026-2028



Die Zugkomposition MIKA-RE im Simmental BE (© BLS)

4.1 ÜBERSICHT ANGEBOTSENTWICKLUNG 2026-2028

Die Angebotsentwicklung folgt den in Kapitel 2 festgelegten Zielsetzungen. Im Fokus steht dabei die Umsetzung der strategischen Angebotsentwicklungen.

Die folgende Abbildung zeigt, wo welche Angebotsentwicklungen vorgesehen sind:

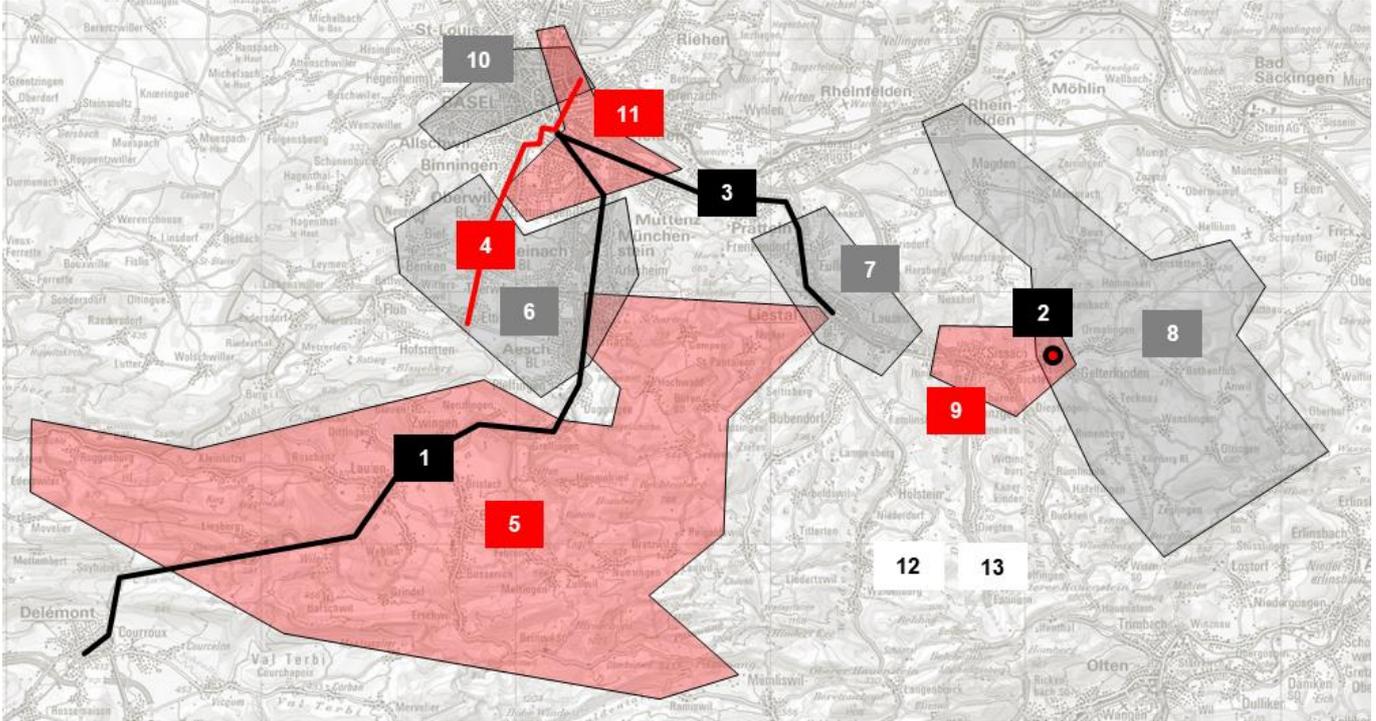


Abbildung 5: Übersicht der Angebotsentwicklungen im 10. GLA

1. Einführung IR56 Basel–Delémont–Biel

Mit Fertigstellung der Doppelspur Grellingen–Duggingen verkehrt der IC51 Basel–Biel um eine halbe Stunde versetzt und wird 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.

2. Einführung Halt des IR37 Basel–Liestal–Aarau–Zürich in Gelterkinden

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

3. Einführung 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.

4. 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. Die stark befahrene Innenstadt wird 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.

5. 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. In der Folge müssen sämtliche Buslinien auf die neuen Abfahrtszeiten abgestimmt werden. Die Änderung wurde zum Anlass genommen, die Angebote konzeptionell zu überprüfen und die vorhandenen Defizite zu beheben.

6. Buskonzept Birsstadt Süd

Die Änderungen beim Fahrplan der S3 im Laufental machen auch eine Überprüfung der Buslinien in der

Birsstadt nötig. Hier werden zugleich die Erschliessungslücke in Therwil geschlossen, der Ortsbus Münchenstein wird durch den Kanton übernommen und die politische Forderung nach einer neuen Buslinie in Aesch Soleil wird umgesetzt. Darüber hinaus wird die Fahrplanstabilität der Linie 64 verbessert und das sich im Ausbau befindliche Gymnasium Oberwil wird besser an den ÖV angebunden.

7. Buskonzept Mittleres Ergolzthal – 3. Etappe

Nach Fertigstellung des Bushofs Frenkendorf und ab Einführung der S33 Basel–Liestal wird das Stadtbusnetz in den Gemeinden Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal und Lausen optimal auf das neue S-Bahn-Angebot ausgerichtet. Mit der Fertigstellung des Buswendeplatzes in Füllinsdorf werden die Linien 75 und 76 miteinander verknüpft. Dadurch wird das Oberdorf von Füllinsdorf umsteigefrei mit Liestal und Lausen verbunden.

8. 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 ein deutlich besseres ÖV-Angebot.

9. 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-Minuten-Takt zu verdichten, ohne dass ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Thürnen und Sissach erhalten dadurch ein deutlich besseres ÖV-Angebot zu Grenzkosten.

10. Buskonzept Basel West–Bachgraben

Das Entwicklungsgebiet 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.

11. 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 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 Ramlinsburg, Lampenberg, Bennwil und Liedertswil sicher.

13. 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.

Die hier aufgeführten Angebotsentwicklungen werden in den folgenden Kapiteln detailliert beschrieben. Die in den Tabellen aufgeführten finanziellen Auswirkungen beziehen sich ausschliesslich auf die Kosten. Mehrerträge sind darin noch nicht berücksichtigt. Diese werden im Finanzprogramm (Kapitel 5.8) separat ausgewiesen und pauschal mit 30 % angenommen (s. Kapitel 5.5).

4.2 EINFÜHRUNG IR56 BASEL–DELÉMONT–BIEI

Mit Abschluss der Arbeiten zum Doppelspurausbau Grellingen–Duggingen sowie mit der Fertigstellung der Leistungssteigerung im Bahnhof Basel SBB kann die Vereinbarung von Grellingen erfüllt werden, wonach sowohl die Anschlüsse in Basel zur vollen Stunde als auch die umsteigefreie Verbindung von Basel Richtung Genfersee wieder sichergestellt werden soll.

- Der IC51 verkehrt weiterhin stündlich mit InterCity-Neigezügen der SBB. Ab Basel verkehrt der IC51 neu zur halben statt zur vollen Stunde und wird ab Biel bis Lausanne verlängert.
- Der IR56 Basel–Delémont–Biel wird neu eingeführt und verkehrt in der Fahrlage des heutigen IC51. Es kommen BLS-Züge des Typs MIKA zum Einsatz. Diese verfügen über 242 Sitzplätzen, 2+1-Bestuhlung in der 1. Klasse, Multifunktionszonen für Velos und Gepäck, eine Bistrozone und barrierefreie Einstiege.
- Mit Einführung des IR56 wird die S3 nur noch auf dem Abschnitt Olten–Basel–Laufen verkehren. Auch wird die Zug-Kreuzung von Zwingen nach Grellingen verschoben. Dadurch müssen alle anschliessenden Buslinien auf der Linie Basel–Laufen überprüft und angepasst werden. Die auf dem wegfallenden Abschnitt Laufen–Porrentruy nicht mehr benötigten Züge ermöglichen es, auf der S3 vermehrt in Doppel- und Dreifachtraktion zu fahren und so das Platzangebot zu vergrössern.

Da der Fernverkehr nicht bestellt wird und eigenwirtschaftlich organisiert ist, entstehen dem Kanton Basel-Landschaft durch die Einführung des IR56 keine direkten Kosten. Allerdings ist damit zu rechnen, dass sich ein Teil der Nachfrage und der Erträge von der S3 hin zum IR56 verlagern werden. Dank der Einkürzung der S3 werden allerdings auch Kosten eingespart. Insofern ist die Umsetzung dieser Massnahme für den Kanton Basel-Landschaft voraussichtlich kostenneutral.

4.3 EINFÜHRUNG HALT DES IR37 BASEL–LIESTAL–AARAU–ZÜRICH IN GELTERKINDEN

Mit Abschluss des Vierspurausbaus Liestal kann der Halt des IR37 Basel–Liestal–Aarau–Zürich in Gelterkinden eingeführt werden. Damit erhält Gelterkinden nicht nur den Halbstundentakt im Fernverkehr Richtung Basel, es

verkürzen sich auch die Reisezeiten Richtung Zürich wie folgt:

- Gelterkinden–Aarau: neu umsteigefrei in 19 Minuten (bisher 30 Minuten mit Umsteigen in Olten)
- Gelterkinden–Lenzburg: neu umsteigefrei in 26 Minuten (bisher 47 Minuten mit Umsteigen in Olten und Aarau)
- Gelterkinden–Zürich: neu umsteigefrei in 48 Minuten (bisher 53 Minuten mit Umsteigen in Olten)

Damit möglichst viele Reisende vom neuen Angebot profitieren, werden auch die Buslinien in Gelterkinden auf das neue Angebot abgestimmt (siehe Kapitel 4.9). Für die Einführung des IR-Halts entstehen dem Kanton Basel-Landschaft keine zusätzlichen Kosten.

4.4 EINFÜHRUNG S33 BASEL-LIESTAL

Der Vierspurausbau Liestal, die Entflechtung Muttenz und die Leistungssteigerung Basel ermöglichen den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel-Liestal. Die neue S33 ermöglicht nicht nur einen Abbau der Überlast auf der S3, sondern bietet auch Platz für neue Fahrgäste. Dadurch kann die S-Bahn den zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden. Das Angebot verkehrt zu den HVZ und NVZ. In den RVZ wird vorerst kein Angebot gefahren, wodurch die Kosten für den Angebotsausbau um rund 1,5 Mio. Franken pro Jahr reduziert werden. Eine Ausdehnung der Betriebszeiten auf die RVZ kann zu einem späteren Zeitpunkt jederzeit erfolgen.

Der Kanton Basel-Landschaft liess durch die SBB prüfen, ob die S33 in den HVZ bis Sissach verlängert werden kann. Das Prüfergebnis fiel positiv aus. Somit werden den HVZ einzelne Züge der S33 bis Sissach verlängert. Aufgrund der knappen verfügbaren Fahrzeit verkehren die Züge zwischen Liestal und Sissach beschleunigt und halten nur in Itingen. Diese Verlängerung ist strategisch nicht gesichert, da sie in für den Güterverkehr reservierten Trassen verkehren. Zurzeit werden diese aber nicht dauerhaft genutzt. Für eine strategische Sicherung muss die Infrastruktur ausgebaut werden, weil die Verlängerung bei zunehmenden Güterverkehr möglicherweise nicht mehr angeboten werden kann. Die bisherigen HVZ-S-Bahnen im Ergolzthal entfallen mit der Einführung der S33 und dem IR37-Halt in Gelterkinden.

- Das neue zusätzliche Angebot wird als S33 Basel-Liestal geführt.
- Die S33 verkehrt im 30-Minuten-Takt und bildet mit der bestehenden S3 einen Viertelstundentakt.
- Die S33 verkehrt in den HVZ und NVZ. In den RVZ und nachts wird auf ein Angebot verzichtet.
- Auf der S33 kommen hauptsächlich Züge des Typs Domino-4 zum Einsatz. Die 100 Meter langen Züge werden heute als HVZ-Züge eingesetzt. Sie bieten insgesamt 262 Sitzplätze.

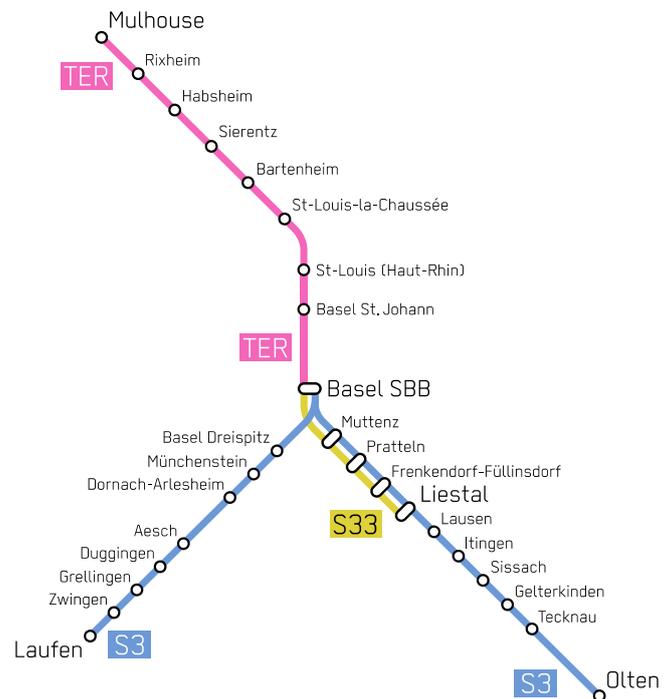


Abbildung 6: Angebotskonzept 2026 im Ergolzthal, Laufental und Süd-Elsass

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
S33	Basel-Liestal	HVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt / einzelne Züge Liestal-Sissach		
		NVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt / kein Angebot Liestal-Sissach		
		RVZ	Kein Angebot			
		Nacht	Kein Angebot			
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	4'450'000	4'450'000	4'450'000
		Anteil BL	-	3'750'000	3'750'000	3'750'000

4.5 FÜHRUNG LINIE 17 VIA MARGARETHENVERBINDUNG

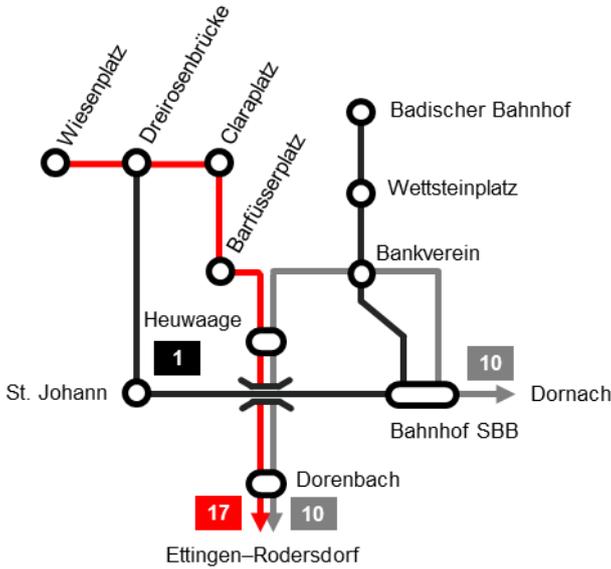


Abbildung 7: Linienführung bis 2027

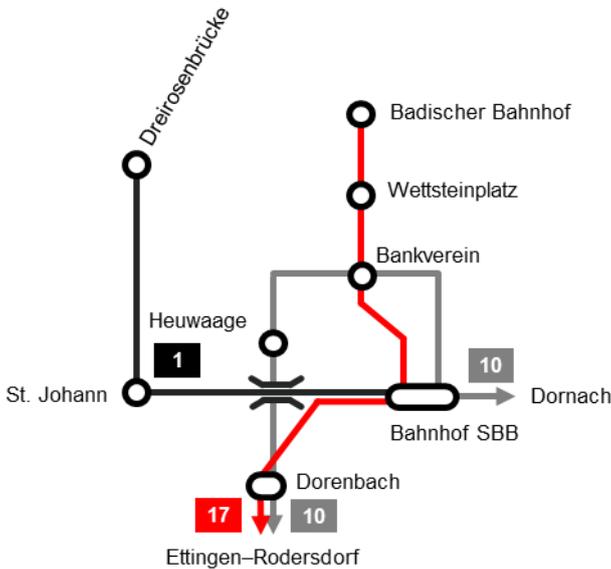


Abbildung 8: Linienführung ab 2028

Die Margarethenverbindung nimmt die BLT nach heutigem Planungsstand im Dezember 2027 in Betrieb. Die neue Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dornach und Margarethen verbindet das Leimental direkt mit dem Bahnhof SBB. Damit verkürzt sich die Reisezeit im einzigen nachfragestarken Korridor ohne S-Bahn-Angebot um bis zu 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.

Mit dem neuen Netzelement wird das ÖV-Angebot für das Leimental deutlich attraktiver. Gleichzeitig erhöht die Margarethenverbindung die betriebliche Flexibilität massgebend, indem das Leimental redundant an das städtische Tramnetz angebunden wird.

Das Angebot soll infolge der erwarteten Nachfragezunahme schrittweise zu einem Ganztagesangebot ausgebaut werden. Zu Beginn soll die Linie 17 allerdings wie heute vorerst nur in den HVZ verkehren. In Basel wird sie zwischen Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof die Linie 1 ersetzen: Die Basler Innenstadt wird durch die neue Linienführung von einer Tramlinie entlastet. Der Kanton Basel-Stadt rechnet mit Minderkosten von 250'000 Franken pro Jahr. Im Kanton Basel-Landschaft bleibt die Leistungsmasse vorerst unverändert, wodurch die Kosten gleich bleiben. Durch den Reisezeitgewinn ist mit einem Nachfragewachstum zu rechnen, wodurch ab dem 11. GLA von zusätzlichen Einnahmen auszugehen ist.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
17	Ettingen–Basel SBB–Bad. Bf (bis 2027 Ettingen – Schiffflände – Wiesenplatz)	HVZ	7.5-Minuten-Takt			
		NVZ	Kein Angebot / Sa 7.5-Minuten-Takt			
		RVZ	Kein Angebot			
		Nacht	Kein Angebot			
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	-	-	-250'000
		Anteil BL	-	-	-	0

4.6 BUSKONZEPT LAUFENTAL-DORNECKBERG

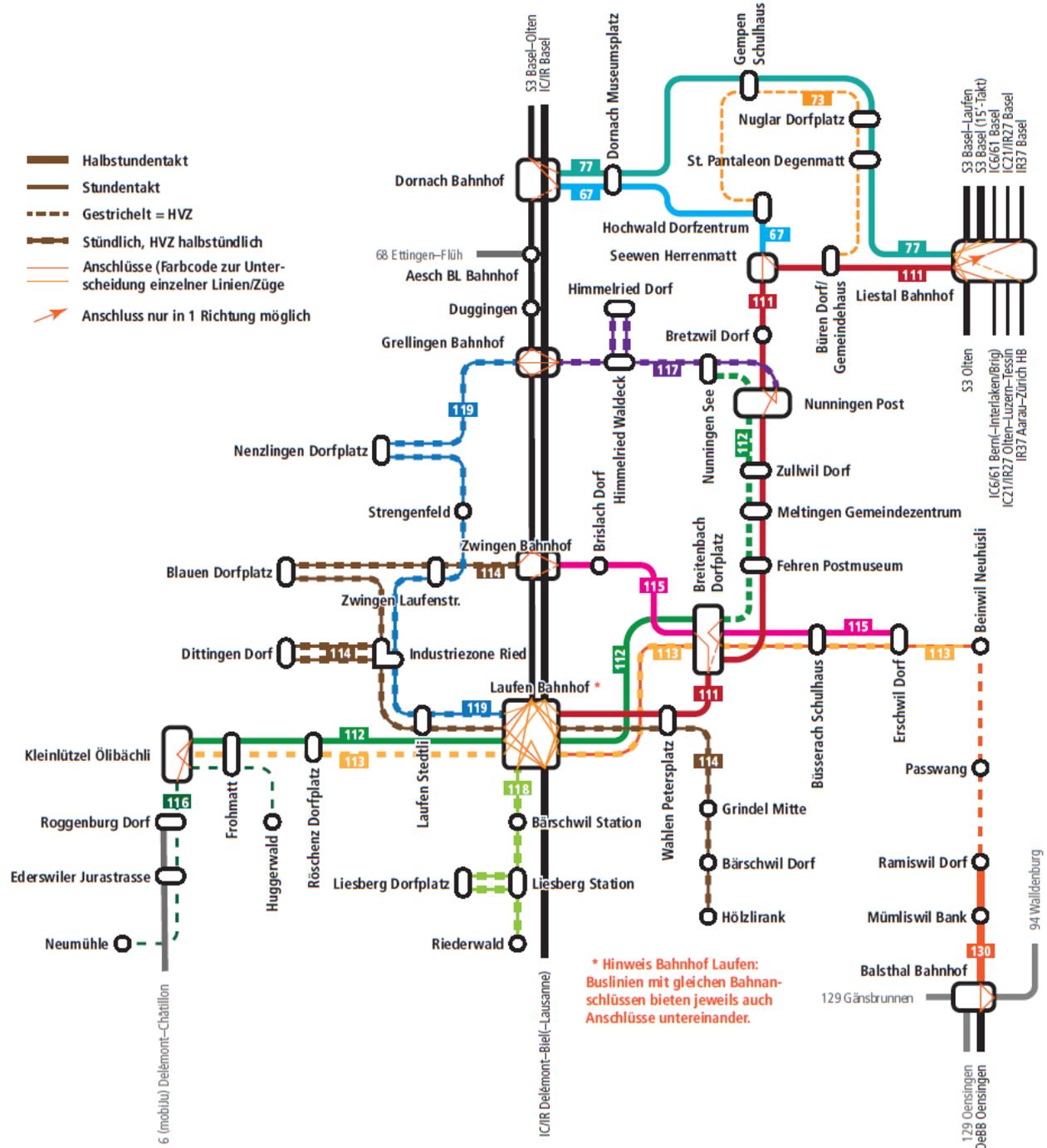


Abbildung 9: Buskonzept Laufental-Dorneckberg
 Sobald der IR56 eingeführt und die Kreuzung der S3 von Zwingen nach Grellingen verschoben ist, müssen sämtliche Anschlüsse der Buslinien im Birseck und Laufental angepasst werden. Auf Basis dieser Ausgangslage wurde in den Jahren 2022-2023 in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn und unter Einbezug der Gemeinden im Laufental und Schwarzbubenland ein auf das neue Bahnangebot abgestimmtes Busangebot ent-

wickelt. Dabei wurden die Linien hinsichtlich Angebotsniveau und Anschlüsse, aber auch hinsichtlich der Fahrzeiten und Fahrzeuggrößen überprüft.

Es sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Die Linie 67 Dornach–Seewen verkehrt neu nicht mehr via Gempen
- Die Linie 73 stellt neu die Schulbusverbindungen auf dem Dorneckberg sicher
- Die neue Linie 77 verbindet Liestal und Dornach umsteigefrei via Gempen
- Die Linie 111 Liestal–Nunningen–Laufen wird gestärkt. Sie verkehrt neu tagsüber durchgängig im 30-Minuten-Takt. Zwischen Breitenbach und Laufen verkehrt die Linie neu via Wahlen. Damit erhält Wahlen ein deutlich besseres Angebot.
- Die Linie 112 verkehrt neu zwischen Kleinlützel und Breitenbach. In den HVZ wird die Linie bis Nunningen verlängert. Dadurch entstehen neu umsteigefreie Verbindungen über Laufen hinaus. Zwischen Laufen und Breitenbach steht zusammen mit der Linie 111 ein 15-Minuten-Takt zur Verfügung. In den HVZ auch zwischen Breitenbach und Nunningen.
- Die neue Linie 113 verkehrt nur zur HVZ auf der Relation Kleinlützel–Laufen–Breitenbach–Erschwil–Beinwil. Sie entlastet damit die Linien 111, 112 und 115 zu den Nachfragespitzen und stellt damit einen zwischen Kleinlützel und Breitenbach sowie zwischen Breitenbach und Erschwil den 15-Minuten-Takt sicher.
- Die Linie 114 Bärschwil–Laufen wird via Dittingen und Blauen bis Zwingen verlängert. Dadurch entstehen neu umsteigefreie Verbindungen.
- Die Linie 115 verkehrt zwischen Zwingen und Erschwil. Die Verlängerungen nach Beinwil und über

den Passwang bis Balsthal entfallen. Die Linie wird wie bis anhin mit Gelenkbussen betrieben.

- Die Linie 116 zwischen Grellingen und Seewen entfällt. Die Liniennummer wird wiederverwendet. Eine neue Kleinbuslinie 116 stellt die Erschliessung von Huggerwald und Roggenburg sicher.
- Die Linie 117 verkehrt weiterhin zwischen Grellingen und Nunningen. Die Linie wird weiterhin mit einem Standardbus betrieben.
- Die Linie 118 verkehrt weiterhin zwischen Laufen und Liesberg. Bei dieser Linie werden einige Angebotslücken geschlossen. Im Spätbetrieb wird die Linie nicht mehr mit der Linie 114 verknüpft betrieben. Dadurch verkürzen sich die Reisezeiten bei der Heimfahrt abends deutlich.
- Die Linie 119 verkehrt neu auf dem Abschnitt Laufen–Nenzlingen–Grellingen. Die Bedienung von Dittingen, Blauen und des Bahnhofs Zwingen wird neu mit der Linie 114 sichergestellt. Grellingen erhält dadurch eine bessere Erschliessung des westlichen Dorfteils.
- Einige Kurse der neuen Linie 130 Balsthal–Ramiswil verkehren anstelle der Linie 115 neu über den Passwang via Breitenbach nach Laufen anstatt Zwingen.

Auf den Linien 111–119 stieg im Zeitraum von 2010 bis 2019 die Nachfrage von 26,1 % (von 13,6 Mio. PKM auf 17,1 Mio. PKM), während das Angebot lediglich um 8,6 % gewachsen ist (von 1,7 Mio. KKM auf 1,8 Mio. KKM). Die Nachfrage ist also dreimal stärker gewachsen als das Angebot. Aufgrund dieser Ausgangslage wird nun auch das Angebot um rund einen Drittel ausgebaut.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
67	Dornach– Hochwald –Seewen (bis 2025 mit Gempen)	HVZ		30-Minuten-Takt		
		NVZ	60-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt		
		RVZ		60-Minuten-Takt		
		Nacht		60-Minuten-Takt		
73	Schulbus Hochwald–Gempen–Nuglar–Büren (bis 2025 Liestal–Nuglar–Büren)	HVZ	30-Minuten-Takt	Einzelne Fahrten abgestimmt auf Schulzeiten		
		NVZ	30-60-Minuten-Takt	Einzelne Fahrten abgestimmt auf Schulzeiten		
		RVZ	60-Minuten-Takt	Kein Angebot		
		Nacht	60-Minuten-Takt	Kein Angebot		
77	Dornach–Gempen–Liestal	HVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt		
		NVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt		
		RVZ	Kein Angebot	60-Minuten-Takt		
		Nacht	Kein Angebot	60-Minuten-Takt		

111	Liestal–Nunningen–Breitenbach– Wahlen –Laufen (bis 2025 ohne Wahlen)	HVZ	30-Minuten-Takt			
		NVZ	30-Minuten-Takt / Nunningen–Liestal 60-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt		
		RVZ	60-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt Laufen–Nunningen 60-Minuten-Takt Nunningen–Liestal		
		Nacht	60-Minuten-Takt			
112	Kleinlützel–Laufen– Breitenbach (–Nunningen) (bis 2025 Roggenburg–Kleinlützel–Laufen)	HVZ	30-Minuten-Takt			
		NVZ	60-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt / kein Angebot Breitenbach–Nunningen		
		RVZ	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt / kein Angebot Breitenbach–Nunningen		
		Nacht	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt / kein Angebot Breitenbach–Nunningen		
113	Kleinlützel–Laufen–Breitenbach–Erschwil–Beinwil SO	HVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt		
		NVZ	Kein Angebot			
		RVZ	Kein Angebot			
		Nacht	Kein Angebot			
114	Bärschwil–Laufen– Dittingen–Blauen–Zwingen (bis 2025 nur Bärschwil–Laufen)	HVZ	30-Minuten-Takt			
		NVZ	60-Minuten-Takt			
		RVZ	60-Minuten-Takt			
		Nacht	60-Minuten-Takt			
115	Zwingen–Erschwil (bis 2025 Zwingen–Balsthal)	HVZ	30-Minuten-Takt			
		NVZ	30-Minuten-Takt			
		RVZ	30-Minuten-Takt			
		Nacht	60-Minuten-Takt			
116	Roggenburg–Kleinlützel–Huggerwald (bis 2025 Grellingen–Seewen)	HVZ	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt		
		NVZ	30-Minuten-Takt mit Lücken	Einzelne Kurse		
		RVZ	Kein Angebot	Einzelne Kurse		
		Nacht	Kein Angebot			
117	Grellingen–Nunningen	HVZ	30-Minuten-Takt			
		NVZ	60-Minuten-Takt			
		RVZ	60-Minuten-Takt			
		Nacht	60-Minuten-Takt			
118	Laufen–Liesberg	HVZ	30-Minuten-Takt			
		NVZ	60-Minuten-Takt			
		RVZ	60-Minuten-Takt			
		Nacht	60-Minuten-Takt			
119	Laufen–Nenzlingen– Grellingen (bis 2025 Laufen–Dittingen–Blauen–Zwingen–Nenzlingen)	HVZ	30-Minuten-Takt			
		NVZ	60-Minuten-Takt			
		RVZ	Kein Angebot	60-Minuten-Takt		
		Nacht	2-Stunden-Takt	60-Minuten-Takt Fr./Sa. und Sa./So., sonst kein Angebot		
130	Balsthal–Ramiswil (–Laufen)	HVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt / kein Angebot Ramiswil–Laufen		
		NVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt / 120-Minuten-Takt Ramiswil–Laufen / Sa-So durchgängig im 60-Minuten-Takt		
		RVZ	Kein Angebot	60-Minuten-Takt / kein Angebot Ramiswil–Laufen		
		Nacht	Kein Angebot	60-Minuten-Takt / kein Angebot Ramiswil–Laufen		
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	6'860'000	6'860'000	6'860'000
		Anteil BL	-	3'240'000	3'240'000	3'240'000

4.7 BUSKONZEPT BIRSSTADT SÜD

Mit dem Buskonzept Birsstadt Süd werden die Busangebote auf die geänderte Fahrtrage der S3 im Laufental abgestimmt. Im Fokus der Überprüfung stehen dabei insbesondere folgende Punkte:

- Umgang mit der im 9. GLA neu verlängerten Linie 37 im Abschnitt Gartenstadt–Dornach sowie Wechselwirkung mit der Ortsbuslinie 58.
- Buserschliessung von Aesch Soleil (vgl. [Postulat 2017/311](#))
- Ermittlung von und Umgang mit Gebieten mit geringer Erschliessungsgüte und hoher Dichte (u. A. Schliessung der Erschliessungslücke Therwil Linienfeld)
- Trennung Linie 64 im Bereich Oberwil–Therwil zur Verbesserung der Fahrplanstabilität.
- Zielkonzept muss kompatibel sein mit dem 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn Basel–Aesch.
- Aufnahme der Ortsbuslinie 58 in den 10. GLA nach Erfüllung der Wirtschaftlichkeits-Kriterien gemäss [§ 11 Angebotsdekret](#).

Das Buskonzept wurde in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden entwickelt. Dabei wurde eine Begleitgruppe von Gemeindevertretenden eingesetzt, welche die fachliche Erarbeitung unterstützten. Das Ergebnis des Buskonzepts sieht für die Übergangsphase bis zur Einführung des 15-Minuten-Takts bei der S-Bahn zwischen Basel und Aesch folgende Punkte vor:

- Die [Linie 66](#) (Ortsbus Dornach) wird ab 2026 in die [neue Linie 56](#) Dornach–Arlesheim und 66 Ortsbus Dornach aufgeteilt. Mit dem 15-Minuten-Takt der S-Bahn wird die Linie 56 bis Dornach Apfelsee verlängert und im Gegenzug die Linie 66 verkürzt. Für einen späteren Zeitpunkt nach Erstellung der Verbindungsstrasse besteht die Möglichkeit die Linie 56 via Entwicklungsgebiet Dornach Widen und Tenniscenter an der Birs nach Aesch zu verlängern. Auf den Linien 56 und 66 kommen Standardbusse zum Einsatz.
- Die im 9. GLA verlängerte [Linie 37](#) konnte sich im südlichen Bereich nicht bewähren. Die Linienführung sowie das Taktangebot werden deshalb angepasst. Die Linie verkehrt neu ab Leimgrubenweg nur noch bis Münchenstein statt bis Dornach. Das Angebot wird zum 30-Minuten-Takt abgebaut. Dafür

verkehrt die Linie nicht nur in den HVZ. Das Angebot des Ortsbusses 58 wird in die Linie integriert. In Münchenstein ergeben sich Anschlüsse von und nach Laufen. Im Rahmen des Buskonzepts Basel Ost wird der Linien-Endpunkt vom Aeschenplatz zum Bahnhof SBB verschoben. Auf der Linie kommen Standardbusse zum Einsatz.

- Die [Linie 58](#) verbindet neu Münchenstein mit Reinach und stellt dort eine bessere flächige Erschliessung sicher. Die beiden Ortschaften werden dadurch neu mit einer Buslinie miteinander verbunden. Die Linie wird neu vom Kanton in den GLA aufgenommen, da die Kriterien für eine Übernahme erfüllt sind. Auf der Linie kommen Kurz- und Standardbusse zum Einsatz.
- Die [Linie 62](#) verkehrt fortan nur noch von Montag bis Freitag. Das Angebot an Samstagen entfällt. Im Gegenzug wird die Linie 64 in den NVZ und auch samstags zum 15-Minuten-Takt verdichtet. Auf der Linie kommen Standard- und Gelenkbusse zum Einsatz.
- Eine [neue Linie 63](#) verkehrt in den HVZ im 30-Minuten-Takt. Ab 2028 soll sie Mo-Fr auch in den NVZ im 30-Minuten-Takt verkehren. Sie verbindet Münchenstein mit Aesch via Uptown Basel–Kägen und Aesch Soleil. Damit werden die Entwicklungsgebiete optimal miteinander verbunden und an die S-Bahn angebunden. Mit Einführung dieser neuen Linie kann der Forderung aus dem Postulat 2017/311 «Buserschliessung für Aesch Nord» entsprochen werden.
- Die [Linie 64](#) wird in zwei Linien aufgeteilt. Die Linie 64 verkehrt neu tagsüber durchgängig im 15-Minuten-Takt. Sie wird auf den Abschnitt Dornach–Gymnasium Oberwil verkürzt. Die [neue Linie 49](#) verkehrt zwischen Bachgraben und Therwil Linienfeld via Oberwil. Der Abschnitt Bachgraben–St. Johann entfällt. Sie verkehrt in den HVZ im 15-Minuten-Takt, sonst im 30-Minuten-Takt. Auf beiden Linien kommen neu grundsätzlich Gelenkbusse zum Einsatz.
- Die [Linie 65](#) verkehrt nur noch zwischen Pfeffingen und Dornach. Der Abschnitt Dornach–Arlesheim bleibt zu gewissen Zeiten betrieblich mit der Linie 65 verknüpft. Auf der Linie kommen Standardbusse zum Einsatz.
- Das Angebot der [Linie 68](#) bleibt gleich. Der Fahrplan wird aber der neuen Anschlusssituation in Aesch angepasst.

Kostentreiber des neuen Buskonzepts sind die Übernahme der Ortsbuslinie 58 durch den Kanton nach Erreichen der geforderten Wirtschaftlichkeit gemäss Angebotsdekret, die Einführung der neuen Linie 63 sowie die Trennung der Linie 64 in zwei Abschnitte und dadurch die Eliminierung der Erschliessungslücke in Therwil. Die Nachfrage auf den Linien 37 und 62–65 hat im Zeitraum

von 2010 bis 2019 um 2,3 % abgenommen von 12,6 Mio. PKM auf 12,3 Mio. PKM. Gleichzeitig hat das Angebot aufgrund von Sparmassnahmen im 7. GLA um 11,7 % abgenommen von 1,6 Mio. KKM auf 1,4 Mio. KKM. Die Nachfrage ist also gut fünfmal weniger stark zurückgegangen als das Angebot.

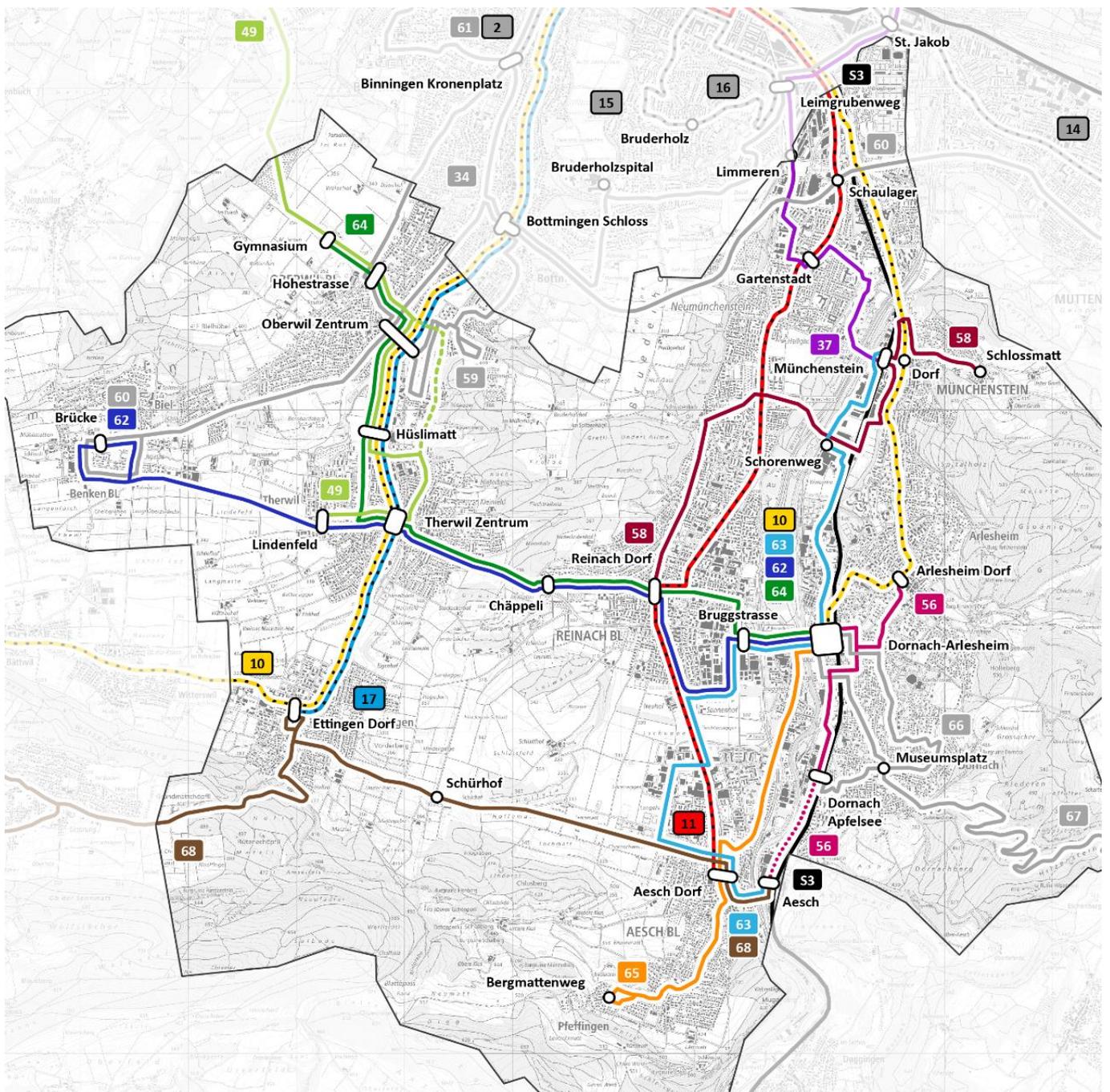


Abbildung 10: Zielkonzept Birsstadt Süd 2029 inkl. Ortsbus Dornach

Aufgrund der angespannten Finanzlage des Kantons wird vorgeschlagen, im 10. GLA auf einige weitergehende Ausbauten zu verzichten. Namentlich auf den 15-Minuten-Takt in den HVZ bei der Linie 37 zwischen Leimgrubenweg und Münchenstein, auf die Verdichtung der Linie 49 in den NVZ zum 15-Minuten-Takt, auf die Ver-

dichtung der Linie 65 zum 15-Minuten-Takt an Sonntagen und bis 21 Uhr. Darüber hinaus soll das bestehende Angebot der Linie 62 an Samstagen aufgehoben werden. So können die Mehrkosten von 5,1 Mio. Franken auf 3,05 Mio. Franken reduziert werden. Die Verdichtungen können später ohne konzeptionelle Änderung eingeführt werden.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
37	Bahnhof SBB –Leimgrubenweg–Münchenstein (bis 2025 Aeschenplatz–Leimgrubenweg–Dornach)	HVZ	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt		
		NVZ	15-Minuten-Takt / Kein Angebot Leimgrubenweg–Dornach	15-Minuten-Takt / 30-Minuten-Takt Leimgrubenweg–Münchenstein		
		RVZ	30-Minuten-Takt / Kein Angebot Leimgrubenweg–Dornach	30-Minuten-Takt / Kein Angebot Leimgrubenweg–Münchenstein		
		Nacht	Kein Angebot			
49	Therwil Lindenfeld–Bachgraben	HVZ	Kein Angebot	15-Minuten-Takt		
		NVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt		
		RVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt		
		Nacht	Kein Angebot			
56	Arllesheim Dorf–Dornach	HVZ	Kein Angebot	15-Minuten-Takt		
		NVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt		
		RVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt		
		Nacht	Kein Angebot			
58	Münchenstein Schlossmatt– Reinach Dorf (bis 2025 Ortsbus Münchenstein)	HVZ		30-Minuten-Takt		
		NVZ		30-Minuten-Takt		
		RVZ		Kein Angebot		
		Nacht		Kein Angebot		
62	Dornach–Biel–Benken	HVZ		15-Minuten-Takt		
		NVZ	30-Minuten-Takt / Kein Angebot So	30-Minuten-Takt / Kein Angebot Sa-So		
		RVZ		Kein Angebot		
		Nacht		Kein Angebot		
63	Münchenstein–Dornach–Aesch	HVZ	Kein Angebot	30-Minuten-Takt		
		NVZ		Kein Angebot		30-Minuten-Takt nur Mo-Fr
		RVZ		Kein Angebot		
		Nacht		Kein Angebot		
64	Dornach–Oberwil (bis 2025 Dornach–Bahnhof St. Johann)	HVZ		15-Minuten-Takt		
		NVZ	30-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt		
		RVZ		30-Minuten-Takt		
		Nacht	Einzelne Fahrt	60-Minuten-Takt		
65	Pfeffingen–Dornach (bis 2025 Pfeffingen–Dornach–Arllesheim Dorf)	HVZ		15-Minuten-Takt		
		NVZ		15-Minuten-Takt / 30-Minuten-Takt Sa-So und Mo-Fr ab 19 Uhr		
		RVZ		30-Minuten-Takt		
		Nacht		60-Minuten-Takt		

68	Aesch-Ettingen-Flüh	HVZ	30-Minuten-Takt		
		NVZ	30-Minuten-Takt		
		RVZ	60-Minuten-Takt		
		Nacht	60-Minuten-Takt / Kein Angebot Aesch-Ettingen		
Kostenfolge (CHF)	Total	-	3'280'000	3'280'000	3'910'000
	Anteil BL	-	3'050'000	3'050'000	3'680'000

4.8 BUSKONZEPT MITTLERES ERGOLZTAL – 3. ETAPPE (ZIELKONZEPT)

Mit der Verknüpfung der Linien 75 und 76 kann in Füllinsdorf künftig immer die grosse Schlaufe befahren werden. Dadurch verbessert sich nicht nur die Erschliessung für den oberen Dorfteil, man kann neu auch umsteigefrei bis Liestal fahren. Um die Verknüpfung zu ermöglichen, wird in Füllinsdorf der neue Wendepunkt Chalchhofen gebaut, damit 12 m lange Standardbusse eingesetzt werden können und der Einsatz der 10,5 m langen Kurzbusse mit verkürztem Radstand nicht mehr erforderlich ist. Diese Verbesserungen führen zu verhältnismässig geringen Mehrkosten im Umfang von 0,24 Mio. Franken pro Jahr.

Die Nachfrage auf den Linien 75, 76 und 78 stieg im Zeitraum von 2010 bis 2023 um 14,6 % von 4,1 Mio. PKM auf 4,7 Mio. PKM, während das Angebot im 8. und 9. GLA um 45,4 % gewachsen ist von 0,5 Mio. KKM auf 0,7 Mio. KKM. Das Angebot ist also gut dreimal stärker gewachsen als die Nachfrage. Die Gründe für die deutlich flachere Zunahme der Nachfrage ist darauf zurückzuführen, dass die Nachfragereaktion verzögert zur Angebotsverdichtung erfolgt. Ausserdem wird vermutet, dass die Eröffnung der A22 im Jahr 2013 zu einem stärkeren Wachstum beim MIV führte, während das Wachstum beim ÖV gebremst wurde. Aufgrund der unterschiedlichen Datenerhebung beim ÖV und MIV sowie diverser weiterer Faktoren kann diese These jedoch nicht abschliessend bestätigt werden. Die Nachfrage des MIV auf der H2 / A22 im Bereich Kittler stieg im Zeitraum von 2010 bis 2023 um 28,5 % an von 39'000 DTV auf 50'300 DTV.

Aus diesem Grund wird im 10. GLA das Konzept wie vorgesehen zwar weiterentwickelt, aber die ebenfalls vorgesehene Taktverdichtung tagsüber zum 15-Minuten-Takt bis auf Weiteres zurückgestellt. Eine kleine Verlängerung der Betriebszeiten sonntags wird jedoch umgesetzt. So fallen anstelle von 2,62 Mio. Franken nur 0,24

Mio. Franken an. Die Verdichtung kann später ohne konzeptionelle Änderung eingeführt werden. Die Mehrkosten entstehen durch die Vereinheitlichung der Schlaufenfahrt durch Füllinsdorf, wo neu immer die grosse Schlaufe bedient werden kann. Das Konzept ist auf den 15-Minuten-Takt der S-Bahn zwischen Basel und Liestal abgestimmt.

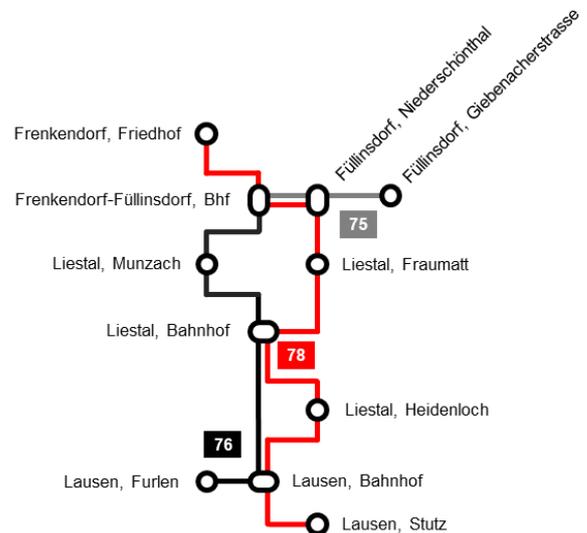


Abbildung 11: Linienführung bis 2025

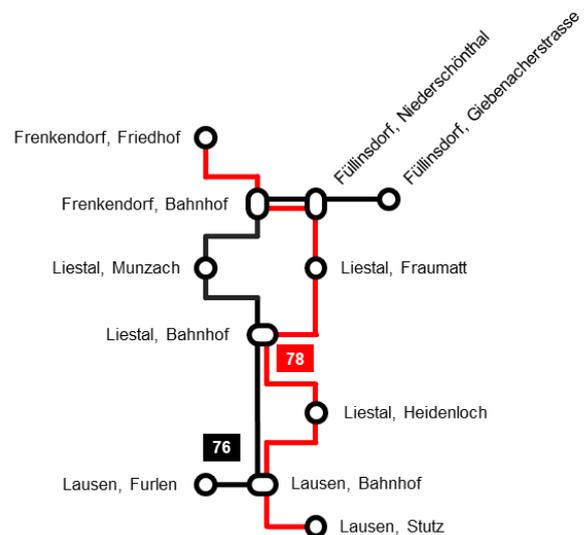


Abbildung 12: Linienführung ab 2026

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
75	Frenkendorf–Füllinsdorf	HVZ	15-Minuten-Takt	Linie aufgehoben		
		NVZ	15-Minuten-Takt / 30-Minuten-Takt sonntags			
		RVZ	30-Minuten-Takt			
		Nacht	Kein Angebot			
76	Lausen Furlen–Liestal–Frenkendorf– Füllinsdorf (bis 2025 Lausen Furlen–Liestal–Frenkendorf)	HVZ	15-Minuten-Takt			
		NVZ	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt / 15-Minuten-Takt Frenkendorf–Füllinsdorf		
		RVZ	30-Minuten-Takt			
		Nacht	Kein Angebot			
78	Lausen Stutz–Liestal–Frenkendorf–Frenkendorf Friedhof	HVZ	15-Minuten-Takt			
		NVZ	30-Minuten-Takt / 15-Minuten-Takt Frenkendorf–Frenkendorf Friedhof			
		RVZ	30-Minuten-Takt			
		Nacht	Kein Angebot			
	Kostenfolge (CHF)	Total / Anteil BL	-	240'000	240'000	240'000

4.9 FAHRPLANKONZEPT GELTERKINDEN

Der neue stündliche Halt des IR37 Basel–Liestal–Aarau–Zürich in Gelterkinden eröffnet ab Dezember 2025 für die Buslinien 100–104 neue Anschlussmöglichkeiten. Die Linien wurden deshalb hinsichtlich Angebotsniveau und Anschlüssen, aber auch hinsichtlich Fahrzeiten und Fahrzeuggrößen überprüft. Der neue Fernverkehrshalt ermöglicht bei den Linien 100–104 einen exakten Halbstundentakt anstelle des heutigen Hinketakts. Im Stundentakt werden die Linien neu auf die Anschlüsse des IR37 statt des IR27 ausgerichtet.

Die Nachfrage auf den Linien 100–104 stieg zwischen 2010 und 2019 um 14,8 % von 8,7 Mio. PKM auf 10,1 Mio. PKM, während das Angebot lediglich um 3,6 % gewachsen ist um ungefähr 1 Mio. KKM. Die Nachfrage ist also gut viermal stärker gewachsen als das Angebot. Mit der geänderten Ausgangslage soll nun auch das Angebot moderat verbessert werden. Die wichtigsten Änderungen sind:

- Bei der Linie 100 entfällt die lange Wartezeit in Mairsprach bei jeder zweiten Verbindung.
- Die Linie 101 wird in den HVZ zum 30-Minuten-Takt verdichtet und die Standzeit am Bahnhof Gelterkinden wird genutzt, um die Linie bis Sissach zu verlängern. Damit verbessert sich das Angebot für Hemmiken und Böckten deutlich. Zudem wird bei der Li-

nie 105 Sissach–Gelterkinden Leistungsmasse freigespielt, die zur Optimierung des Ortsbuskonzepts Sissach genutzt werden kann. Bei der Linie 101 wird zudem an Sonntagen ein Angebot eingeführt.

- Auf der Linie 102 kommen künftig tagsüber grundsätzlich bei allen Kursen Gelenkbusse zum Einsatz. Die Linie 102 verkehrt neu auch sonntags auf derselben Strecke wie Montag bis Samstag ohne die Umwegfahrt via Hemmiken. Dadurch kann der 30-Minuten-Takt zwischen Gelterkinden und Rothenfluh neu auch sonntags angeboten werden. Die Gemeinden Anwil und Kienberg sowie die Salthöhe werden sonntags mit einem stündlichen Angebot bedient.
- Die Linie 103 verkehrt nicht mehr via Tecknau Bahnhof. Durch den Verzicht kann eine Minute Fahrzeit gewonnen werden, was in beide Richtungen den Anschluss auf den IR in Gelterkinden ermöglicht. Die Reisezeit nach Olten bleibt unverändert. Der 30-Minuten-Takt wird von Montag bis Freitag auf die ganze NVZ ausgedehnt. In den RVZ wird das mit der Linie 104 verknüpfte Angebot aufgegeben und stattdessen auf der Linie 103 der 60-Minuten-Takt eingeführt. Dadurch verkürzt sich die Reisezeit deutlich.
- Die Linie 104 verkehrt von Montag bis Freitag in den NVZ neu im 30-Minuten-Takt. In den RVZ wird das mit der Linie 103 verknüpfte Angebot aufgegeben und stattdessen auf der Linie 104 der 60-Minuten-Takt eingeführt.

Um die Mehrkosten zu verringern, wird auf einen weitergehenden Ausbau verzichtet. Namentlich auf den 30-Minuten-Takt in den RVZ bei den Linien 100 und 102 sowie auf den 30-Minuten-Takt in den NVZ bei den Linien 103 und 104 samstags und sonntags. Mit der vorgeschlagenen, etwas reduzierten Variante entstehen

Mehrkosten im Umfang von 1,46 Mio. Franken. Mit einem vollständigen Ausbau wären die Kosten um 2,28 Mio. Franken gestiegen, wobei der Anteil von Baselland bei 2 Mio. Franken gelegen wäre.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
100	Gelterkinden–Rheinfelden	HVZ	15-Minuten-Takt / 30-Minuten-Takt Magden–Rheinfelden			
		NVZ	30-Minuten-Takt			
		RVZ	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt / 30-Minuten-Takt Rheinfelden–Magden		
		Nacht	60-Minuten-Takt			
101	Sissach–Gelterkinden–Wegenstetten (bis 2025 Gelterkinden–Wegenstetten)	HVZ	60-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt		
		NVZ	60-Minuten-Takt			
		RVZ	Kein Angebot			
		Nacht	Kein Angebot			
102	Gelterkinden–Kienberg(–Salhöhe)	HVZ	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt		
		NVZ	30-Minuten-Takt Mo-Sa / So ca. 90-Minuten-Takt teilweise via Hemmiken und mit Bedienung Salhöhe	30-Minuten-Takt / 60-Minuten-Takt sonntags zwischen Rothenfluh und Salhöhe		
		RVZ	60-Minuten-Takt via Hemmiken	60-Minuten-Takt		
		Nacht	60-Minuten-Takt via Hemmiken	60-Minuten-Takt		
103	Gelterkinden–Oltingen	HVZ	30-Minuten-Takt			
		NVZ	60-Minuten-Takt / 30-Minuten-Takt nur nachmittags Mo-Fr	30-Minuten-Takt Mo-Fr / 60-Minuten-Takt Sa-So		
		RVZ	60-Minuten-Takt			
		Nacht	60-Minuten-Takt			
104	Gelterkinden–Zeglingen	HVZ	30-Minuten-Takt			
		NVZ	60-Minuten-Takt / 30-Minuten-Takt nur nachmittags Mo-Fr	30-Minuten-Takt Mo-Fr / 60-Minuten-Takt Sa-So		
		RVZ	60-Minuten-Takt			
		Nacht	60-Minuten-Takt			
	Kostenfolge (CHF)	Total		1'460'000	1'460'000	1'460'000
		Anteil BL	-	1'310'000	1'310'000	1'310'000

4.10 OPTIMIERUNG ORTSBUS SISSACH

Durch die Verlängerung der Linie 101 bis Sissach wird Böckten neu durch die Linie 101 bedient. Die Linie 105 muss folglich nicht mehr bis nach Gelterkinden geführt werden. Die Leistungsmasse wird stattdessen verwendet, um das Angebot für Thürnen zu verbessern.

Neu kann für Thürnen und den Ortsbus Sissach mit gleichbleibendem Fahrzeugeinsatz der 30-Minuten-Takt angeboten werden. Der Fahrzeugeinsatz bleibt gleich, die Fahrleistung verdoppelt sich aber beinahe. Hierfür fallen lediglich Grenzkosten an, weshalb das Angebot mit verhältnismässig geringen Kosten deutlich verbessert werden kann.

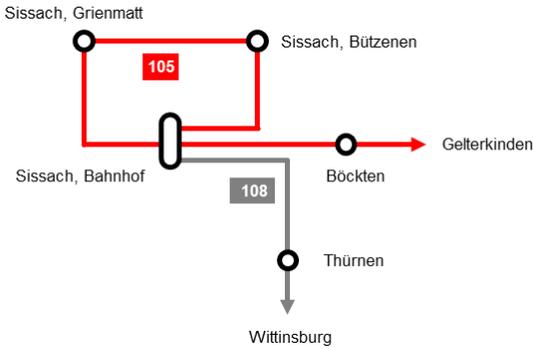


Abbildung 13: Linienführung bis 2025

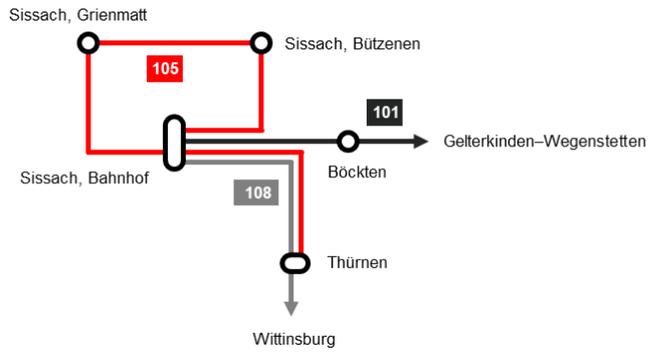


Abbildung 14: Linienführung ab 2026

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
105	Sissach–Thürnen (bis 2025 Sissach–Gelterkinden)	HVZ	60-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt		
		NVZ	60-Minuten-Takt mit Lücken	30-Minuten-Takt		
		RVZ	Kein Angebot			
		Nacht	Kein Angebot			
	Kostenfolge (CHF)	Total / Anteil BL	-	160'000	160'000	160'000

4.11 BUSKONZEPT BASEL WEST-BACHGRABEN

Im Entwicklungsgebiet Bachgraben in Allschwil entstehen im Zuge der Arealentwicklung mehrere tausend neue Arbeitsplätze. Mittel- bis langfristig soll das Areal durch eine neue Tramstrecke St. Johann–Bachgraben, den Autobahnzubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA) und attraktive Fuss- und Veloverkehrsrouten gestärkt werden. Eine Verbesserung der Busanbindung ist kurzfristig unabdingbar, da die die Zahl der Arbeitsplätze rasch zunimmt.

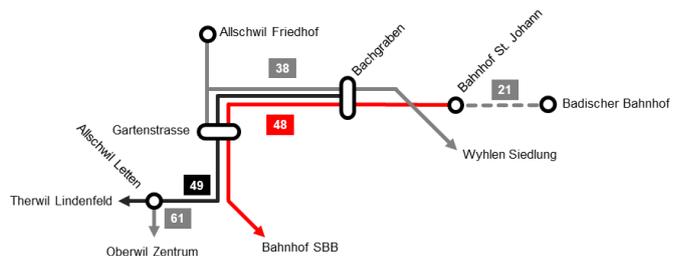


Abbildung 16: Linienführung 1. Etappe ab 2026

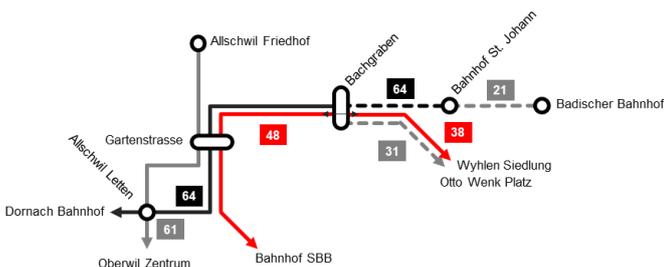


Abbildung 15: Linienführung bis 2025

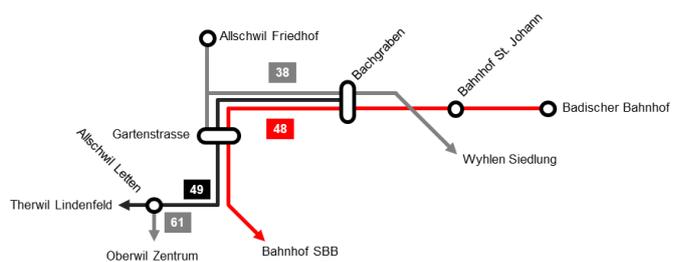


Abbildung 17: Linienführung 2. Etappe ab 2028

Zur Bewältigung der Nachfrage sind im 10. GLA folgende Änderungen vorgesehen:

1. Etappe 2026

- Die Linie 48 Basel SBB-Bachgraben wird in den HVZ zum 7,5-Minuten-Takt verdichtet und bis zum Bahnhof St. Johann verlängert. Die Linie verkehrt zudem neu auch sonntags zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Schichtarbeitsplätze und Freizeitanlagen (Sportplatz, Schwimmbad).
- Die Linie 38 wird ab Bachgraben bis Friedhof Allschwil verlängert.
- Die Linie 31 entfällt zwischen Claraplatz und Bachgraben.
- Da eine konfliktfreie Nutzung des Wendeplatzes mit der Linie 61 nicht möglich ist, entfällt Linie 61 auf dem Abschnitt Letten-Friedhof.

- Die Linie 64 wird im Rahmen des Buskonzepts Birsstadt Süd in zwei Linien aufgeteilt. Zwischen Therwil und Bachgraben verkehrt neu die Linie 49 statt 64. Der Abschnitt Bachgraben-St. Johann entfällt.

2. Etappe 2028

- Die Linie 48 wird ab Bahnhof St. Johann zum Badischen Bahnhof verlängert. Sie löst zwischen Bahnhof St. Johann und Badischer Bahnhof die Tramlinie 21 ab. Die Tramlinie 21 verkehrt heute nur in den HVZ morgens im 30-Minuten-Takt, abends im 15'-Minuten-Takt.

Die Mehrkosten in der 1. Etappe sind auf die Verbesserung des Angebots bei der Linien 38 und 48 zurückzuführen, wobei durch die Einkürzungen der Linien 31, 49 und 61 ein Teil der Mehrkosten kompensiert werden kann.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
38	(Wyhlen Siedlung-)Clara- platz-Bachgraben- Allschwil Friedhof (bis 2025 nur bis Bachgraben)	HVZ	15-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt		
		NVZ	15-Minuten-Takt / 10 oder 20-Mi- nuten-Takt sonn- tags (saisonal)	15-Minuten-Takt / 20'-Takt sonntags		
		RVZ	30-Minuten-Takt	30'-Takt		
		Nacht	Kein Angebot	Kein Angebot		
48	Basel SBB-Bachgraben- Bahnhof St. Johann-Badi- scher Bahnhof (bis 2025 nur Basel SBB-Bachgraben und bis 2027 nur Basel SBB- Bachgraben-Bahnhof St. Jo- hann)	HVZ	15-Minuten-Takt	7.5-Minuten-Takt		
		NVZ	15-Minuten-Takt / kein Angebot sonntags	15-Minuten-Takt / 30-Minuten-Takt sonntags		
		RVZ	30-Minuten-Takt / sonntags kein Angebot	30-Minuten-Takt		
		Nacht		Kein Angebot		
61	Oberwil Zentrum-Binningen Kronenplatz-Allschwil Letten (bis 2025 weiter bis Allschwil Friedhof)	HVZ		15-Minuten-Takt		
		NVZ		30-Minuten-Takt		
		RVZ		30-Minuten-Takt		
		Nacht		Kein Angebot		
	Kostenfolge (CHF)	Total		2'330'000	2'330'000	3'070'000
		Anteil BL	-	1'380'000	1'380'000	1'380'000

Die Linie 49 ist beim Buskonzept Birsstadt Süd aufgeführt und enthalten.

4.12 BUSKONZEPT BASEL OST

Das Buskonzept Basel Ost verfolgt verschiedene Ziele. Im Vordergrund stehen die folgenden:

- Das Busangebot in den Quartieren Breite und St. Alban soll verbessert werden.
- Die Entwicklungsgebiete Dreispitz und Wolf sollen besser erschlossen werden.

- Die Pünktlichkeit der Linie 36 soll verbessert werden.
- Die Überlast auf den Buslinien über die Schwarzwaldbrücke soll reduziert werden.
- Die mit dem 9. GLA ab Badischer Bahnhof nach Muttenz verlängerte Linie 46 soll aufgrund der erfreulichen Entwicklung weiter gestärkt werden. Auf

der Linie 46 nahm mit der Erweiterung die Nachfrage um rund 190 % zu: Von 0,58 Mio. PKM im Jahr 2019 auf 1,67 Mio. PKM im Jahr 2023.

Die Umsetzung erfolgt in Etappen. Im Rahmen des 10. GLA sind folgende Änderungen vorgesehen:

- Von Münchenstein herkommend verkehrt die Linie 37 ab Karl-Barth-Platz neu zum Bahnhof SBB statt zum Aeschenvplatz. Damit erhält das St. Alban-Quartier eine umsteigefreie Verbindung an den Bahnhof SBB. Es werden weiterhin Standardbusse eingesetzt.
- Die Linie 42 verkehrt zwischen Bahnhof SBB und Peter Rot-Strasse in den HVZ neu im 7,5-Minuten-Takt. Die Linienführung wird leicht angepasst (Linie liegt vollständig in BS und weist keine Wechselwirkungen auf, weshalb sie in der Tabelle nicht abgebildet wird.) Damit wird die Überlast auf der Schwarzwaldbrücke reduziert.
- Die Linie 46 verkehrt zwischen Badischer Bahnhof und Muttenz neu auch tagsüber in den NVZ im 15-Minuten-Takt, vorerst aber nur von Montag bis Freitag. Zudem verkehrt die Linie 46 neu via Otterbach Grenze zum Dreiländereck.

Im Horizont 2030 sollen die Linien 36 und 47 ab St. Jakob ihre Linienäste tauschen. Dadurch wird insbesondere die Fahrplanstabilität verbessert. Die Umsetzung ist im Zeithorizont des 11. GLA vorgesehen.

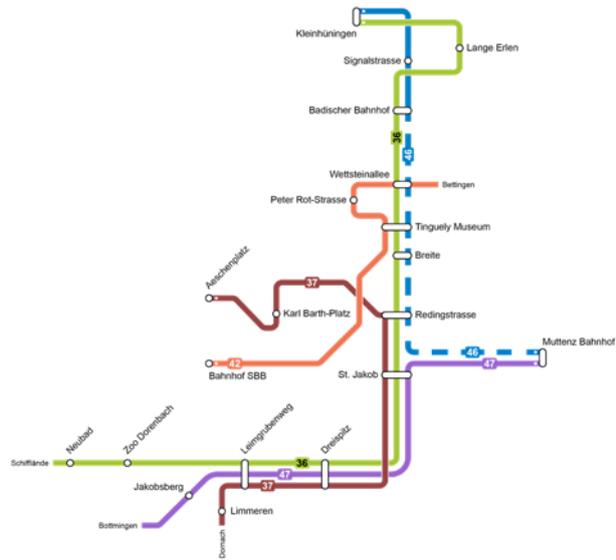


Abbildung 18: Linienführung bis 2025

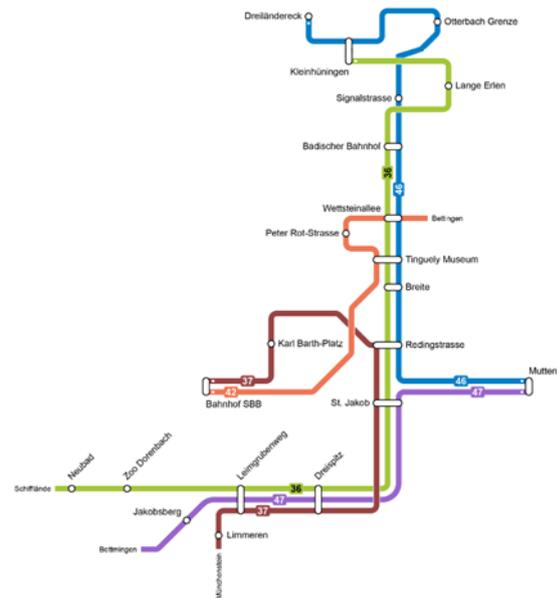


Abbildung 19: Linienführung ab 2026

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
46	Muttenz–Badischer Bahnhof–Kleinhüningen–Dreiländereck	HVZ		15-Minuten-Takt		
		NVZ	15-Minuten-Takt / 20-Minuten-Takt sonntags / Kein Angebot Badischer Bahnhof–Muttenz	15-Minuten-Takt / 20-Minuten-Takt So / Kein Angebot Sa-So Badischer Bahnhof–Muttenz		
		RVZ		15-Minuten-Takt / Kein Angebot Badischer Bahnhof–Muttenz		
		Nacht		Kein Angebot		
	Kostenfolge (CHF)	Total	-	2'125'000	2'125'000	2'125'000
Anteil BL		-	370'000	370'000	370'000	

Die Linie 37 ist beim Buskonzept Birsstadt Süd aufgeführt und enthalten.

4.13 NACHFOLGELÖSUNGEN FÜR DIE LINIEN 74, 82, 92 UND 93

Die Linien 74, 82, 92 und 93 weisen einen ungenügenden Kostendeckungsgrad auf und sie können nicht in einem Gesamtkontext betrachtet werden. Im September 2024 wurde deshalb mit den beteiligten Gemeinden sowie der Sekundarschule Reigoldswil und dem Amt für Volksschulen nach Nachfolgelösungen gesucht.

- Die Linie 74 gehört zum Ergänzungsangebot und stellt keine Grunderschliessung sicher. Es handelt sich um eine Linie, die ausschliesslich dem Ausbildungsverkehr dient, die in den ÖV integriert ist. Es ist deshalb vorgesehen, diese Linie künftig als Schulbus verkehren zu lassen mit kantonaler Bewilligung statt mit einer eidgenössischen Konzession. Dies hat den Vorteil, dass das Angebot von der Schule direkt beim Leistungserbringer bestellt werden kann und der Fahrplan weder publiziert, noch vernehmlicht werden muss. Zudem entfallen die U-Abo-Beiträge, da für den Schulbus keine Tarife erhoben werden. Umgekehrt kann der Schulbus nicht mehr von weiteren Personen genutzt werden. Die Gemeinde Bretzwil will daher einen Ruftaxibetrieb einführen und beantragt hierfür eine Starthilfe von 500 Franken vom Kanton. Zur Sicherstellung dieses Schulbusangebots muss das Budget von der BUD zur BKSD transferiert werden. Die Vollkosten im 10. GLA reduzieren sich dadurch um 180'000 Franken pro Jahr.
- Für die Linie 82 besteht mit dem revidierten Angebotsdekret keine Erschliessungslücke mehr. Das Angebot kann nicht optimiert werden, sodass ein Kostendeckungsgrad über 20 % erreicht werden kann. Es ist deshalb vorgesehen, die Linie aufzuheben. Die Gemeinde Pratteln muss jedoch zur Einhaltung von § 22a RBG das Zentrum Grüssen weiterhin mit mindestens sechs Fahrten pro Stunden bedienen. Mit Wegfall der Linie 82 ist dies jedoch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten nicht gewährleistet. Die Gemeinde Pratteln verfügt über die Möglichkeit, den Ortsbus ohne kantonale Unterstützung ggf. in reduziertem Umfang weiter zu betreiben oder die Linie 83 bereits per Dezember 2025 zwischen Pratteln Bahnhof und Kaiseraugst Bahnhof auch tagsüber zum 15'-Takt zu verdichten. Die Vollkosten für den Kanton BL reduzieren sich um 190'000 Franken pro Jahr.
- Die Linien 92 und 93 gehören zum Grundangebot und binden die Gemeinden Lampenberg, Ramllinsburg, Bennwil und Liedertswil an das Netz des öffentlichen Verkehrs an. Die Linien können daher nicht ersatzlos aufgehoben werden. Für die Linien 92 und 93 soll als Nachfolgelösung eine alternative Betriebsform gewählt werden. Es soll ein Rufbusangebot unter dem Namen «Pick eRide» eingeführt werden, welches von der BLT-Tochter Pick eBike betrieben wird. Dadurch kann die zeitliche Verfügbarkeit verbessert werden. Die wichtigsten Schul- und Pendlerbeziehungen sollen jedoch weiterhin im regulären Fahrplanangebot enthalten sein. Zudem soll das Ruftaxi zum regulären ÖV-Tarif genutzt werden können. Es ist davon auszugehen, dass mit dem Rufbusangebot mittelfristig Kosten gesenkt werden können um rund ein Viertel, resp. 250'000 Franken pro Jahr.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
74	Reigoldswil–Bretzwil	HVZ	Einzelne Fahrten nur zu Schulzeiten	Überführung der Linie in ein Schulbusangebot		
		NVZ	Kein Angebot			
		RVZ	Kein Angebot			
		Nacht	Kein Angebot			
82	Ortsbus Pratteln	HVZ	20 resp. 25/35-Minuten-Takt	Aufhebung der Linie		
		NVZ	20 resp. 25/35-Minuten-Takt			
		RVZ	Kein Angebot			
		Nacht	Kein Angebot			

92	Hölstein–Bennwil–Oberdorf–Liedertswil	HVZ	Ca. 60-Minuten-Takt mit Lücken	On-Demand-Angebot zu den HVZ und RVZ. Dient als Grundangebot gemäss § 6 Angebotsdekret für Ramllinsburg, Lampenberg, Bennwil und Liedertswil. Zwingende Anbindung der Gemeinden an die WB-Stationen Lampenberg–Ramllinsburg, Hölstein und Winkelweg. Optionale Anbindungen an weitere WB-Stationen sowie nach Diegten Hirschen, Reigoldswil Dorfplatz und Lausen Bahnhof.		
		NVZ	Ca. 120-Minuten-Takt			
		RVZ	Kein Angebot			
		Nacht	Kein Angebot			
93	Lausen–Ramllinsburg–Lampenberg	HVZ	Ca. 60-Minuten-Takt mit Lücken			
		NVZ	Ca. 120-Minuten-Takt			
		RVZ	Kein Angebot			
		Nacht	Kein Angebot			
Kostenfolge (CHF)		Total / Anteil BL	-	-620'000	-620'000	-620'000

4.14 SCHLIESSUNG VON ANGEBOOTS- UND TAKTLÜCKEN

Am 15. Dezember 2025 läuft die Übergangsfrist des Angebotsdekrets ab. Ab diesem Zeitpunkt müssen sämtliche Angebote den Kriterien des Dekrets entsprechen. In § 8 sind folgende Grundsätze formuliert:

- Für das Hauptangebot wird in den HVZ und NVZ in der Regel mindestens der Halbstundentakt, in den RVZ und Nachtverkehrszeiten mindestens der Stundentakt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann der Takt für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.
- Für das Ergänzungsangebot wird in den HVZ und NVZ in der Regel mindestens der Halbstundentakt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann das Angebot auf die RVZ ausgedehnt oder der Takt für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.
- Für das Grundangebot wird in den HVZ in der Regel mindestens jede Stunde, in den NVZ mindestens jede 2. Stunde eine Fahrt angeboten. Bei ausreichender Nachfrage kann das Angebot auf die RVZ und die Nachtverkehrszeiten ausgedehnt oder das Angebot für die jeweilige Verkehrszeit verdichtet werden.
- Beim Haupt- und Ergänzungsangebot kann das Fahrplanangebot gemäss § 8 unterschritten werden,

wenn die Nachfrage ungenügend ist oder für gewisse Verkehrszeiten eine ungenügende Nachfrage zu erwarten wäre.

Zur Erfüllung sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Die noch bestehenden Lücken zwischen RVZ und Nachtverkehrszeit werden bei diversen Linien geschlossen.
- Die Linie 60 wird abends und sonntags geringfügig ausgebaut zur Gewährleistung des 15-Minuten-Takts in der ganzen NVZ
- Bei der Linie 70 werden abends 2 Fahrten ergänzt, um den 30-Minuten-Takt in der ganzen RVZ sicherzustellen.
- Bei der Linie 106 wird der 30-Minuten-Takt auf die ganze HVZ ausgedehnt. Abends wird der 60-Minuten-Takt auf die ganze NVZ ausgedehnt. Die Bedarfshfahrten via Nushof werden in ein reguläres Angebot überführt und vereinheitlicht.
- Bei der Linie 107 wird der 30-Minuten-Takt samstags und sonntags sowie abends auf die gesamte NVZ ausgedehnt.
- Bei der Linie 108 wird der 60-Minuten-Takt auf die ganze RVZ ausgedehnt.

Die Umsetzung der Massnahmen beinhaltet keine konzeptionellen Anpassungen bei den jeweiligen Linien. Sie erfolgt im Rahmen des Fahrplanverfahrens.

Nr.	Linie	Verkehrszeit	Ist 2025	2026	2027	2028
Div.		unterschiedlich	-	Schliessung von Angebots- und Taktlücken		
Kostenfolge (CHF)		Total / Anteil BL	-	500'000	500'000	500'000

In folgenden Fällen wird das Angebotsniveau gemäss § 8 unterschritten oder weicht davon ab. Es sind in diesen Fällen jedoch keine Massnahmen vorgesehen. Dazu liegen folgende Begründungen vor:

- Die S9 Sissach–Läufelfingen–Olten wird zum Hauptangebot gezählt, verfügt in den HVZ und NVZ jedoch nur über einen 60-Minuten-Takt. Hier kann auf eine Verdichtung verzichtet werden, weil eine ungenügende Nachfrage vorliegt und weil der KDG durch eine Verdichtung zum 30-Minuten-Takt auf unter 20 % sänke.
- Die Linie E11 Reinach Süd–Basel SBB zählt zum Ergänzungsangebot. In den Schulferien verkehrt die Linie nicht. Solange die Linie als reine Entlastungslinie dient, wird das so bleiben.
- Bei der Linie 17 Ettingen–Schiffflände(–Wiesenplatz) handelt es sich um ein Ergänzungsangebot. Sie dient an Samstagen dem Einkaufsverkehr.
- Die Linie 94 zählt zum Hauptangebot, weist an Wochenenden in der NVZ jedoch nur den 60-Minuten-Takt auf. Aufgrund der Nachfrage würde eine Verdichtung des Angebots in diesen Zeiten zu einer ungenügenden Auslastung führen. Deshalb ist eine Verdichtung aktuell nicht angezeigt.
- Die Linien 109 und 110 stellen für Häfelfingen die Grunderschliessung sicher. Jede Linie für sich betrachtet erfüllt diese Anforderung nicht. Gemeinsam betrachtet ist dies aber der Fall.

4.15 ROLLMATERIAL

Ersatzbeschaffung Tramwagen auf den Linien der BVB

Die 13 Schindler-Trams «Cornichons» haben die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) 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. Die neuen Trams kommen auch auf den Linien 2 Binningen–Basel SBB–Badischer Bahnhof, 3 Birsfelden–St. Louis, 6 Allschwil–Riehen und 14 Pratteln–Dreirosenbrücke zum Einsatz. Der Fahrzeughersteller und der Fahrzeugtyp werden im Rahmen der Ausschreibung festgelegt werden.

Die Beschaffungskosten werden dem Kanton Basel-Landschaft nicht direkt angelastet, sondern über die Abgeltungsrechnung BL-BS abgewickelt. Hierfür wird die Gewichtung der Kosten angepasst. Aufgrund der effektiv geleiteten Kilometerleitungen im Jahr 2022 ist zu erwarten, dass die jährlichen Kosten für den Kanton Basel-Landschaft ab 2027 um 80'000 Franken pro Jahr steigen.

Beschaffung E-Busse

Im Busbereich werden die Fahrzeuge laufend erneuert: Pro Jahr ersetzen die Transportunternehmen durchschnittlich 16–18 Busse, die dem Kanton Basel-Landschaft angelastet werden. Zur Erreichung der Umstellungsziele (vgl. Kapitel 2.7) müssen ab 2026 alle neu beschafften Fahrzeuge über alternative Antriebsformen verfügen. Deren Betriebskosten fallen zwar gegenüber dem heutigen Dieselbusbetrieb leicht tiefer aus, hingegen sind die Investitionskosten und somit die jährlichen Abschreibungen deutlich höher. Das wirkt sich direkt auf die Abgeltungen aus. Die jährliche Abschreibung eines Dieselbusses 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.

Rollmaterial	Ist 2025	2026	2027	2028
Ersatzbeschaffung über 23 Tramfahrzeuge bei den BVB	-	-	80'000	80'000
Beschaffung von 16-18 E-Bussen pro Jahr als Ersatz für Dieselbusse	-	500'000	1'000'000	1'500'000
Kostenfolge Anteil BL (CHF)	-	500'000	1'080'000	1'580'000

4.16 INFRASTRUKTURBEDARF

Bushaltestellen

Für die Umsetzung der im 10. GLA enthaltenen Angebotskonzepte müssen voraussichtlich 18 neue Haltestellen bereitgestellt werden. Zudem muss eine Haltestelle verschoben und drei Haltestellen müssen aufgehoben werden. Im Grundsatz werden wo immer möglich neue Bushaltestellen als Provisorien ohne oder mit sehr geringen baulichen Anpassungen erstellt. Die normgerechten Ausbauten erfolgen im Rahmen der regulären Strassen-

instandsetzungen. Denn für die normgerechte Erstellung einer Haltekante (i. d. R. zwei pro Haltestelle) ausserhalb einer Instandsetzung entstehen Kosten in der Grössenordnung von 30'000 Franken bei Fahrbahnhaltestellen und von 250'000 Franken bei Busbuchten. Das Vorgehen mit Provisorien ermöglicht eine rasche Umsetzung der Angebotskonzepte. Allerdings werden

die Ansprüche an die Aufenthaltsqualität sowie die Möglichkeit eines autonomen Einstiegs nicht von Anfang an erfüllt. Nachfolgend aufgeführt ist der durch den 10. GLA ausgelöste Infrastrukturbedarf. Die Erstellungskosten sind nicht im 10. GLA enthalten. Sie werden gemäss [§ 34 Strassengesetz](#) vom jeweiligen Strasseneigentümer getragen.

Haltestelle	Massnahme	Verantwortlich für die Realisierung / Grundeigentümer	Auslöser und Umsetzungszeitpunkt
Aesch «Arlesheimerstrasse»	Neue Bushaltestelle für die Linie 63	TBA BL / Kanton BL	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Aesch «Soleil»	Neue Bushaltestelle für die Linie 63	TBA BL / Kanton BL	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Aesch «Herrenweg West»	Neue Bushaltestelle für die Linie 63	TBA BL / Kanton BL	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Aesch «Bahnhof»	Neue zus. Haltekante für die Linie 63	TBA BL / SBB	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Therwil «Blumenrain»	Neue Bushaltestelle für die Linie 49	TBA BL / Kanton BL	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Oberwil «Gymnasium»	Ertüchtigung best. Wendeplatz für die Linie 64	TBA BL / Kanton BL	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Münchenstein «Schlossmatt»	Ergänzung Wendeplatz für die Linie 58	Gemeinde Münchenstein / Gemeinde Münchenstein	Behebung Defizit / Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Münchenstein «Bahnhof»	Wiederinbetriebnahme der beiden Haltekanten am Bahnhof für die Linien 37 und 63	BLT / Land SBB	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Müncheinstein «Dorf»	Neue Bushaltestelle auf der Tramstrasse für die Linie 58	Gemeinde Münchenstein / Gemeinde Münchenstein	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Münchenstein «Gstad»	Neue Bushaltestelle auf der Tramstrasse für die Linie 58	Gemeinde Münchenstein / Gemeinde Münchenstein	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Münchenstein «Klinik Birshof»	Aufhebung Haltestelle aufgrund Anpassung Fahrweg Linie 58	Gemeinde Münchenstein / TBA BL	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Arlesheim «Uptown»	Neue Bushaltestelle auf der Industriestrasse für die Linie 58	Gemeinde Arlesheim / Gemeinde Arlesheim	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Reinach «Habsmatte»	Neue Bushaltestelle beim Kriegsdenkmal für die Linie 58	Gemeinde Reinach / Gemeinde Reinach	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Reinach «Mischeli»	Neue Bushaltestelle auf Binningerstrasse für die Linie 58	Gemeinde Reinach / Gemeinde Reinach	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Reinach «Weiermatten»	Neue Bushaltestelle auf der Brunnengasse für die Linie 58	Gemeinde Reinach / Gemeinde Reinach	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Reinach «Rebberg»	Neue Bushaltestelle auf dem Baumgartenweg für die Linie 58	Gemeinde Reinach / Gemeinde Reinach	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Reinach «Bruggrain»	Neue Endhaltestelle für die Linie 58 auf dem Christoph-Merian-Ring	Gemeinde Reinach / Gemeinde Reinach	Buskonzept Birsstadt Süd, 12.2025
Tecknau «Mitteldorf»	Verschiebung Haltestelle auf Wenslingerstrasse für die Linie 103	TBA BL / Kanton BL	Fahrplankonzept Gelterkinder, 12.2025
Gelterkinder «Rohrbachweg»	Aufhebung Haltestelle aufgrund Anpassung der Linienführung via Bahnhof	TBA BL / Kanton BL	Fahrplankonzept Gelterkinder, 12.2025
Füllinsdorf «Chalchofen»	Neue Bushaltestelle und Wendeplatz für die Linie 76	TBA BL / Land Gemeinde Füllinsdorf	Buskonzept Mittleres Ergolzthal – 3. Etappe, 12.2025
Grellingen «Martinsackerweg»	Neue Bushaltestellen für die Linie 119	TBA BL / Kanton BL	Buskonzept Laufental–Dorneckberg 12.2025
«Duggingen, Seewenstrasse»	Aufhebung Haltestelle aufgrund Wegfall Linie 116	TBA BL / Privatgrund	Buskonzept Laufental–Dorneckberg 12.2025

Ladeinfrastruktur für Elektrobusse

Die BLT hat ihre Depotstandorte Oberwil und Eptingen bereits mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Auch die AutoBus AG Liestal (AAGL) verfügt über zwei Ladepunkte im Depot Liestal. Weiter werden ab 2026 folgen. Post-Auto rüstet ab 2024 den Depotstandort Gelterkinden und ab 2027 den Depotstandort Laufen mit der nötigen Ladeinfrastruktur aus. Der Neubau der Garage Rank der BVB ermöglicht es, ab 2027 bis zu 176 E-Busse abzustellen und zu laden.

Bei kleineren Depotstandorte wie in Metzleren, Hochwald oder Wintersingen stellt eine Ausrüstung der Infrastruktur für Elektrobusse keine wesentliche Herausforderung dar.

Die Kosten der Ladeinfrastruktur werden im GLA nicht separat ausgewiesen. Diese sind in den Rollmaterialkosten über den Energiebezug bereits enthalten (analog der Tankstellenkosten bei Dieselnbussen).

Wartehäuschen

Die Abteilung ÖV der Bau- und Umweltschutzdirektion hält in ihrer [Richtlinie Ausstattung Bushaltestellen](#) fest, dass bei Halteanlagen mit mehr als 100 Einsteiger pro Werktag ein Wartehäuschen zur Verfügung gestellt werden soll. Wartezeiten werden von den Fahrgästen als deutlich kürzer wahrgenommen, wenn ein Warthäuschen und eine Sitzgelegenheit vorhanden sind. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Strasseneigentümer zuständig.

Fahrplanstabilität Bus

Der strassengebundene ÖV ist stark von der Verkehrsüberlastung betroffen. Mit dem Projekt Fahrplanstabilität Bus sollen bauliche Massnahmen umgesetzt werden (z. B. separate Busspuren), welche die Pünktlichkeit der Buslinien verbessern sollen. Zu diesem Thema folgt im Verlauf des Jahres 2024 eine separate Landratsvorlage.

Mit dem vorliegenden 10. GLA wird davon ausgegangen, dass ab 2026 die ersten Massnahmen umgesetzt werden können, sodass keine zusätzlichen Betriebsmittel für eine Stabilisierung von Buslinien zur Verfügung gestellt werden müssen. Wird auf diese Infrastrukturmassnahmen verzichtet oder verzögert sich deren Umsetzung, müssen zur Stabilisierung des Angebots sukzessive Zusatzleistungen gefahren werden, um die Qua-

lität einigermassen einhalten zu können. Sollte sich dieses Szenario abzeichnen, ist eine Erhöhung der Ausgabenbewilligung für den 10. GLA nicht auszuschliessen.

4.17 GEPRÜFTE ANGEBOTS-ENTWICKLUNGEN, DIE NICHT IM 10. GLA UMGESETZT WERDEN

Im Rahmen des 10. GLA wurden folgende weitere Angebotsentwicklungen geprüft, vorerst aber verworfen:

15-Minuten-Takt Buslinie 70

Mit dem [Postulat 2022/256 «Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 70»](#) wurde der Regierungsrat beauftragt, eine Taktverdichtung bei der Linie 70 zu prüfen.

Die Buslinie 70 Liestal–Reigoldswil und 71 Liestal–Arboldswil–Reigoldswil–Lauwil stellen die Erschliessung für das Fünflibertal sicher. Zwischen Liestal und Bubendorf verkehren die Linien überlagernd, sodass sich die Angebote zu einem dichteren Angebot ergänzen.

Die Linie 70 verkehrt in den HVZ im 15-Minuten-Takt, in den NVZ und RVZ im 30-Minuten-Takt, wobei zwischen Liestal und Bubendorf in den NVZ noch eine zusätzliche Verbindung pro Stunde und Richtung angeboten wird. In den Nachtverkehrszeiten gilt der 60-Minuten-Takt. Aufgrund der hohen Nachfrage in der HVZ gibt es einige Zusatzkurse. Die Linie 71 verkehrt in den HVZ im 30-Minuten-Takt, in den NVZ sowie nachts im 60-Minuten-Takt. In den RVZ werden einzelne Fahrten angeboten.

Zwischen Liestal und Bubendorf stehen durch die Überlagerung der Angebote so in den HVZ sechs bis sieben Verbindungen pro Stunde zur Verfügung, in den NVZ sind es vier, in den RVZ zwei und nachts eine.

Die Gemeinden im Fünflibertal (Bubendorf, Ziefen, Reigoldswil, Arboldswil, Titterten und Lauwil) weisen 9'167 Einwohner auf (Q3 2023). Die Linien 70 und 71 transportierten im Jahr 2022 rund 1,6 Mio. Fahrgäste. Das entspricht rund 4'400 Fahrgästen pro Tag.

Im Vergleich dazu weist das Waldenburgertal (Ramlinsburg, Lampenberg, Hölstein, Bennwil, Niederdorf, Oberdorf, Liedertswil, Waldenburg und Langenbruck) 11'391 Einwohner auf (Q3 2023). Die Linien 19, 92 und 93 und 94 weisen eine Nachfrage von rund 2 Mio. Fahrgäste pro Jahr auf, also rund 5'500 Fahrgäste pro Tag.

Das Fünflibertal weist gegenüber dem Waldenburgerthal somit rund 20 % weniger Einwohner und ebenfalls rund 20 % weniger ÖV-Nachfrage auf.

Während im Fünflibertal der Siedlungsschwerpunkt im unteren Tal in Bubendorf liegt, liegt dieser im Waldenburgerthal weiter hinten zwischen Niederdorf und Waldenburg. Dies schlägt sich in den sogenannten Personenkilometer PKM nieder. Während im Fünflibertal rund 9,1 Mio. PKM zurückgelegt werden, sind es im Waldenburgerthal 16,8 Mio. PKM. Das heisst, dass Fahrgäste im Waldenburgerthal im Durchschnitt 8,4 km zurücklegen, sind es im Fünflibertal nur 5,6 km.

Die unterschiedliche Siedlungsstruktur widerspiegelt sich auch beim Angebot. Während bei der Linie 19 die gesamte Strecke im 15-Minuten-Takt bedient, ist es bei der Linie 70 in den NVZ nur der Abschnitt Bubendorf–Liestal, der im 15-Minuten-Takt bedient wird.

Die Nachfrage zwischen Liestal und Bubendorf ist rund doppelt so hoch wie jene zwischen Bubendorf und Ziefen resp. Arboldswil. Würde die Linie 70 zwischen Bubendorf und Reigoldswil verdichtet, säne die Auslastung südlich von Bubendorf unter 10 %, was gemäss § 12 Angebotsdekret für diese Teillinie einer ungenügenden Nachfrage (<10 %) entspräche.

Abschnitt Gräubern–Bad Bubendorf	Linie 70	Linie 71
Personen im Querschnitt:	2'508	715
Mittlere Auslastung pro Bus (Personen)	20,1	16,9
Mittlere Auslastung % (Sitz und Stehplätze)	20,1 %	26 %

Abschnitt Industrie Süd–Ziefen resp. Arboldswil	Linie 70	Linie 71
Personen im Querschnitt:	1'156	333
Mittlere Auslastung pro Bus (Personen)	10,9	7,4
Mittlere Auslastung % (Sitz und Stehplätze)	10,9 %	11,4 %

Für die Ermittlung der Kosten wurde die Autobus AG Liestal bereits im Jahr 2021 mit der Berechnung der Taktverdichtung in den NVZ für die Linie 70 beauftragt.

Die AAGL rechnete im Jahr 2021 für 2022 und 2023 mit Kosten von jeweils 674'600 und Mehrerträgen von 134'900 Franken. Die Mehrabgeltungen würden sich auf 539'700 Franken beziffern für den 15-Minuten-Takt auch in den NVZ (gleiches Angebotsniveau wie bei der Linie 19).

Aufgrund der hohen Kosten und der geringen Nachfrage soll mit dem vorliegenden 10. GLA auf die entsprechende Angebotsverdichtung verzichtet werden.

Attraktivitätssteigerung Spätangebot Basel

Die 3. Etappe der Attraktivitätssteigerung Basel hätte vorgesehen, auf den Linien 2, 3, 14, 34 das Angebot von Montag bis Samstag bis ca. 22.15 Uhr zum 7,5-Minuten-Takt zu verdichten. Der Kanton BS verzichtet aufgrund der Kostenfolge auf diese Massnahme, weshalb auch im Kanton Basel-Landschaft keine Kosten hierfür anfallen.

Neue grenzüberschreitende Buslinie Ergolzthal–Hochrhein

Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung und Tarifintegration der Hochrheinbahn wurde untersucht, ob auf dem Korridor Ergolzthal–Hochrhein eine Buslinie mit Anschluss auf den IRE Richtung Schaffhausen–St. Gallen attraktiv sein könnte. Dabei hat sich gezeigt, dass in den HVZ die Autobahn überlastet ist, sodass ohne eigene Busspur resp. eine Fahrspur für Fahrgemeinschaften keine ausreichende Pünktlichkeit geschaffen werden kann, die Voraussetzung für eine Busverbindung wäre. Auf eine vertiefte Prüfung wurde daher verzichtet.

Durchbindung der S33 Liestal–Basel nach Mulhouse

Auf Wunsch des Kantons Basel-Landschaft prüften die SBB, ob die neue S33 Liestal–Basel mit den TER-Zügen Basel–Mulhouse verknüpft werden kann. Laut SBB ist die Durchbindung per 2026 nicht möglich, weil von 2025 bis 2029 Bauarbeiten für die Profilanpassung an den 4-Meter-Korridor zwischen Basel SBB und Basel St. Johann stattfinden. Ausserdem fehlen die geeigneten Züge. Umsteigefreie S-Bahnverbindungen zwischen der Schweiz und Frankreich werden erst 2030 möglich sein (vgl. Kapitel 4.17)

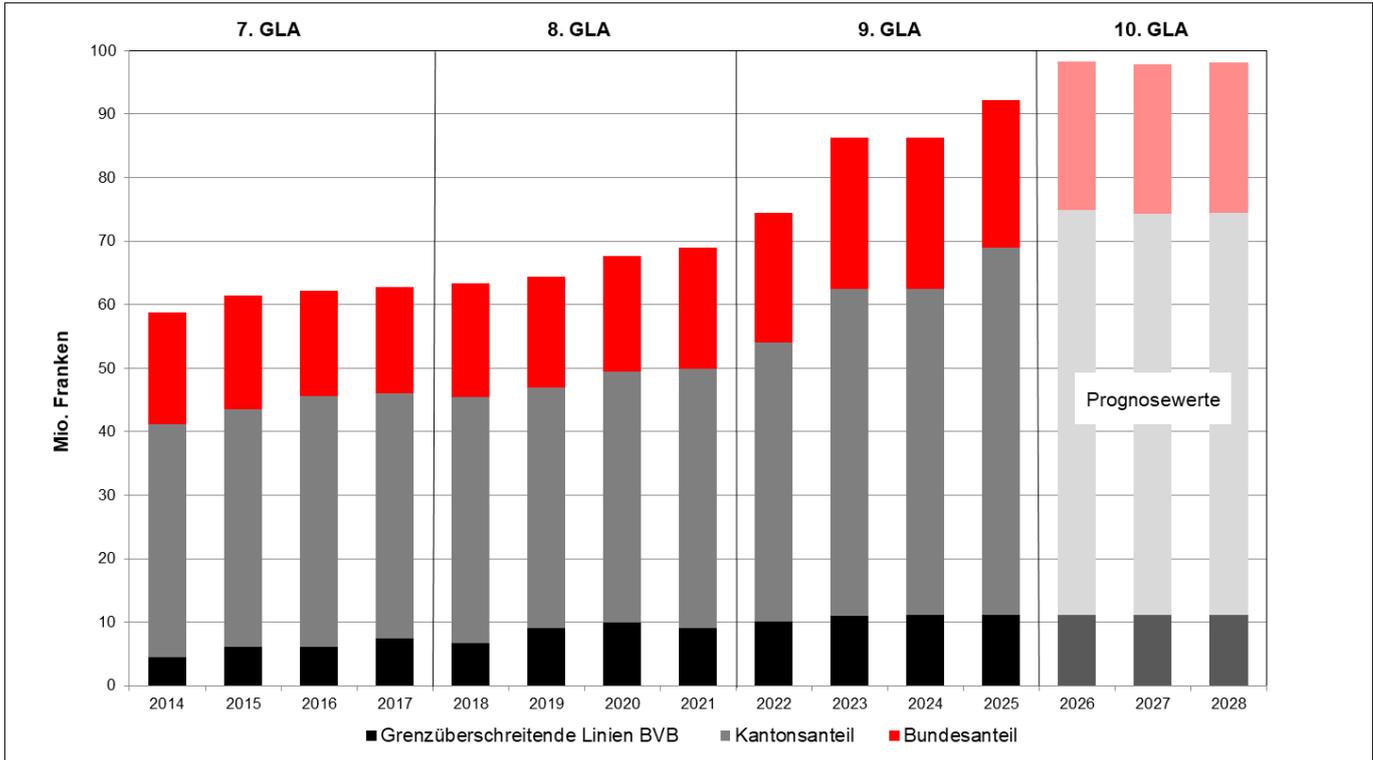
5 FINANZEN



S-Bahn-FLIRT und Tango-Tram am Bahnhof Dornach–Arlesheim (© SBB)

5.1 ENTWICKLUNG DER KOSTEN, ERTRÄGE UND ABGELTUNGEN

Die Grafik unten zeigt die Entwicklung der Abgeltungsbeträge seit dem Jahr 2014 bis zum Ende der Laufzeit des 10. GLA im Jahr 2028. Der Anstieg von 2022 auf das Jahr 2023 ist primär auf die im 9. GLA umgesetzten Angebotsverbesserungen zurückzuführen. Auch die Teuerung (Lohn- und Energiekosten) haben dazu geführt, dass sich die Erträge nicht im gleichen Ausmass entwickelt haben wie die Kosten. Mit den per 2024 umgesetzten Tarifmassnahmen konnte der Anstieg der Abgeltungsbeiträge gebremst werden. Der Anstieg auf das Jahr 2025 hängt wiederum mit der Teuerung zusammen, welche weiterhin anhält und sich folglich auch im Jahr 2025 niederschlägt.



Die Abgeltungen decken die ungedeckten Kosten aller ÖV-Linien, die im Kanton Basel-Landschaft verkehren. Dabei sind auch die Linien der BVB aufgeführt, die im Baselbiet verkehren.

Die Beteiligung des Bundes an den ungedeckten Kosten beträgt im Kanton Basel-Landschaft aktuell 38 %. Dies gilt nur für Linien im regionalen Personenverkehr (RPV), der Ortsverkehr wird vom Bund nicht mitfinanziert. Den Umfang des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Verkehrsangebots im RPV regelt die Verordnung über die Abgeltung und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr ([ARPV, SR 745.16](#)). Welches Angebot der Bund mitbestellt, wird aufgrund der zwei Faktoren Nachfrage und Wirtschaftlichkeit festgelegt.

Nachfrage

Gemäss ARPV wird ab einer Nachfrage von mindestens 32 Personen pro Tag im schwächst belasteten Querschnitt einer Linie eine Mindesterschliessung von 4 Kurspaaren sichergestellt. Übersteigt die Nachfrage im meistbelasteten Querschnitt 500 Personen pro Tag, wird ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten. Eine Nachfrage von über 2'000 Personen pro Tag rechtfertigt einen durchgehenden 30-Minuten-Takt mit 36 Kurspaaren. Ab 8'000 Personen pro Tag wird ein 15-Minuten-Takt angeboten. Die ARPV unterscheidet

nicht nach Verkehrsmittel, d.h. die vorgängig angegebenen Werte gelten beispielsweise für eine S-Bahn-Linie und eine Normalbuslinie gleichermaßen. Verdichtungen sind möglich, wenn dies aus Kapazitäts- oder betrieblichen Gründen notwendig ist oder die Ziele der Raumordnung dies verlangen.

Wirtschaftlichkeit

In der [Richtlinie minimale Wirtschaftlichkeit im regionalen Personenverkehr \(RPV\)](#) des Bundesamts für Verkehr sind folgende Mindestwerte festgelegt:

- 10 % Kostendeckung für Linien der Grunderschliessung (Busse bis Stundentakt, Rufbusse)
- 20 % Kostendeckung für alle anderen Linien

Zur Grunderschliessung zählen (Ruf-)Buslinien, die für mindestens eine Ortschaft mit mehr als 100 Einwohnern mit einem Angebot von höchstens einem Stundentakt von 18 Kurspaaren täglich (Verkehrsperiode Montag-Freitag) die einzige oder die wichtigste Erschliessung darstellen. Wird die minimale Wirtschaftlichkeit nicht erreicht, wird die entsprechende Leistung durch den Bund nicht mehr mitbestellt.

5.2 AUFHEBUNG ABGELTUNGSRECHNUNG BL-BS

Ein Sonderfall im öffentlichen Verkehr ist die heutige Abrechnung der grenzüberschreitenden Linien zwischen

den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Sie basiert auf der interkantonalen [Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG \(SGS 840.1\)](#). Die heutige Abrechnung der kantons-grenzüberschreitenden Linien hat gewichtige Nachteile. Der Regierungsrat strebt daher eine Abrechnung gemäss den Bestimmungen des [Personenbeförderungsgesetzes an \(PBG, SR 745.1\)](#) resp. gemäss ARPV an, wie sie im RPV bei grenzüberschreitenden ÖV-Linien in der restlichen Schweiz üblich ist.

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch den Wegfall dieser Sonderregelung finanziell stärker belastet. Der Kanton Basel-Stadt profitiert von der Abrechnung gemäss Bundesgesetz und Verordnung. Aus diesem Grund wird dieses Geschäft mit dem nachfolgenden Punkt «Überführung U-Abo-Subvention in ordentliche Abgeltung» verknüpft und dem Landrat separat vorgelegt.

5.3 ÜBERFÜHRUNG U-ABO-SUBVENTIONEN IN ORDENTLICHE ABGELTUNG

Mit dem Ziel, den Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, wurde im Jahr 1987 der TNW gegründet. Mit dem TNW besteht in der Region Nordwestschweiz ein einheitliches Tarifsysteem für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Grundlage des TNW bildet die «Vereinbarung betreffend den integralen TNW ab 1. Januar 1990» vom 1. November 1989 (TNW-Vereinbarung 1990). Seit dem Jahr 2015 ist der TNW als Verein organisiert und verfügt somit über Statuten und über ein Organisationsreglement. Mitglieder des TNW sind die fünf Nordwestschweizer Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura sowie die fünf TU BVB, BLT, SBB, PAG und AAGL.

Im Vergleich zu anderen Tarifverbänden ist der TNW ein Sonderfall: Gestützt auf die TNW-Vereinbarung vergünstigen die Kantone alle Monats- und Jahresabonnemente (U-Abos), welche die Einwohnerinnen und Einwohner der im Verbundgebiet gelegenen Kantone resp. Gemeinden erwerben.

Diese Praxis hat grosse Nachteile:

- Tarifvergünstigungen aufgrund des Wohnorts widersprechen dem Bundesrecht: Gemäss Art. 15 Abs. 5 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) müssen Tarife gegenüber allen gleich angewendet werden. Das BAV hat angekündigt, die heutige Praxis nicht länger zu tolerieren.
- Um eine Vergünstigung zu gewähren, ist eine Einwohnerprüfung notwendig. Angesichts der grossen Zahl von Abonentinnen und Abonenten, bedeutet das für die zuständigen Ämter und Transportunternehmen einen erheblichen administrativen Aufwand. Aufgrund verschärfter Datenschutzvorschriften wird die Prüfung künftig noch aufwändiger.
- Die aktuelle Praxis hat eine Intransparenz in der ÖV-Finanzierung zur Folge: Da die Kantone neben der Vergünstigung der Abonnemente gemeinsam mit dem Bund für die Abgeltung der ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs aufkommen, besteht quasi eine duale ÖV-Finanzierung.

Die ÖV-Finanzierung soll deshalb vereinfacht und transparenter werden, indem sämtliche ungedeckten Kosten gemäss ARPV finanziert werden, ohne dass sich die Preise der U-Abos für die Kundinnen und Kunden erhöhen. Das Finanzierungssystem des ÖV kann so dem in der Schweiz üblichen System angepasst werden.

Die beiden Geschäfte in Punkt 5.2 und 5.3 sind eigentlich voneinander unabhängig. Die Aufhebung der Abgeltungsrechnung bzw. die Integration der U-Abo-Subvention führen aber zu Kostenumverteilungen zwischen den Kantonen. Während die Umverteilung in den Kantonen Aargau, Jura und Solothurn aufgrund ihrer kleineren Gebiete im TNW im vier- bis sechsstelligen Bereich liegt, kommt es zwischen den beiden Basel zu grösseren Verschiebungen. Da diese in ihrem Ausmass sehr ähnlich sind, aber jeweils in die entgegengesetzte Richtung gehen (einmal zugunsten Basel-Stadt, einmal zugunsten Basel-Landschaft), drängt sich die gemeinsame Behandlung der beiden Geschäfte auf. Insofern besteht zwischen den Themen doch ein Zusammenhang.

Die beiden Verfahrensänderungen und ihre finanziellen Auswirkungen werden daher dem Landrat in einer separaten Vorlage vorgelegt. Konkret wird der Aufwand für die U-Abo Subvention wegfallen, dafür steigen die ungedeckten Kosten der Transportunternehmen an.

Als Nebeneffekt sinkt der Kostendeckungsgrad der Linien. Der Effekt ist aber so gering, dass auf eine Anpassung der Mindest- und Zielkostendeckungsgrade im Angebotsdekret verzichtet werden kann.

5.4 FABI-PAUSCHALE

Mit der 2014 erfolgten Zustimmung von Volk und Ständen zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) wurde auf Verfassungsstufe ein neuer unbefristeter Bahninfrastrukturfonds (BIF) geschaffen, über den sowohl Unterhalt als auch Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert werden. Die Kantone leisteten ursprünglich einen Beitrag von 500 Mio. Franken pro Jahr in den BIF.

Dieser Beitrag wurde zwischenzeitlich erhöht und liegt mittlerweile bei über 600 Mio. Franken pro Jahr. Der Beitrag der Kantone ist indexiert und wird jährlich an die Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts angepasst und folgt dem Landesindex der Konsumentenpreise.

Die Ausgabe basiert auf Bundesrecht und gilt als gebundene Ausgabe gemäss Finanzhaushaltsgesetz (FHG, SGS 310) des Kantons Basel-Landschaft. Die Einlage in den BIF ist nicht Gegenstand des vorliegenden GLA, wird der Vollständigkeit halber hier aber aufgeführt. Die voraussichtlichen Beiträge können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Jahr	2025	2026	2027	2028
Einlage BIF (CHF)	643'558'600	660'934'700	678'779'900	696'428'200
Anteil BL (CHF)	20'500'000	21'000'000	21'500'000	22'000'000

5.5 ERTRAGSENTWICKLUNG

Der TNW geht weiterhin von einem, im nationalen Vergleich, unterdurchschnittlichen jährlichen Bevölkerungswachstum von 0,5% aus. Bei den U-Abos ist trotzdem ein Wachstum von ca. 1,2% p.a. vorgesehen, welches auf nationalem Niveau liegt. Während es im Jahr 2025 zu Einschränkungen bspw. im Laufental kommen wird, wird aufgrund der Ausbauschritte im Laufental und Ergolzthal von einer langsamen Erholung im Jahr 2026 ausgegangen. Der TNW geht von einem jährlichen Wachstum der Einnahmen von 1,2% aus. Der TNW erwartet bis im Jahr 2026 eine Erholung der Erträge auf das Niveau von 2019 bzw. vor der Covid-19-Pandemie. Darin sind die im Dezember 2023 umgesetzten Tarifmassnahmen bereits berücksichtigt. Diese werden auch im Finanzprogramm gemäss Kapitel 5.8 berücksichtigt.

Der Kanton Basel-Landschaft rechnet damit, dass die Kosten der neuen Angebote zu rund 30 % durch Mehrerträge aufgrund zusätzlicher Nachfrage gedeckt werden können. Damit ein mittlerer KDG von 50 % gehalten werden kann, müssen weitere rund 20 % der Kosten durch Mehrerträge gedeckt werden. Um dies zu erreichen, wird sich der Kanton Basel-Landschaft für eine Tarifierhöhung per 2026 im Umfang von durchschnittlich

3 % einsetzen. Damit kann der Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an die ungedeckten Kosten um voraussichtlich 2,5 Mio. Franken pro Jahr reduziert werden. Die Tarifhoheit liegt bei den TU. Die Kantone haben nur beratende Stimmen resp. im Falle von Basel-Stadt und Basel-Landschaft ein Vetorecht. Durch Umsetzung von Tarifmassnahmen wird die Zielsetzung erreicht, die entstehende Kostenzunahme je hälftig durch die Nutzenden und die Besteller zu tragen.

In der Laufzeit des 10. GLA steigen die Erträge dadurch um 9,7 Mio. Franken pro Jahr an von 82,4 Mio. Franken im Jahr 2025 auf voraussichtlich 92,1 Mio. Franken im Jahr 2028.

5.6 IM 10. GLA BERÜCKSICHTIGTE MASSNAHMEN ZUR ENTLASTUNG DES STAATSHAUSHALTS

Im Sinne eines sorgsamen Umgangs mit den finanziellen Mitteln wurden in den Angebotskonzepten soweit möglich bereits Massnahmen berücksichtigt, welche dazu führen, das Kostenwachstum in einem verhältnismässigen Rahmen zu halten. Ziel der Massnahmen ist es sicherzustellen, dass die im 10. GLA beinhalteten Angebotskonzepte umgesetzt werden können. Es handelt sich konkret um folgende Massnahmen:

Konzept	Massnahmen	Einsparungen 2026 (in CHF)	Einsparungen 2027 (in CHF)	Einsparungen 2028 (in CHF)	Einsparungen Total (in CHF)
Einführung S33 Basel-Liestal	Verzicht auf Angebot in den RVZ	-1'500'000	-1'500'000	-1'500'000	-4'500'000
Birsstadt Süd	Verzicht auf 15-Minuten-Takt in den HVZ bei der Linie 37 zwischen Leimgrubenweg und Münchenstein Verzicht auf 15-Minuten-Takt in NVZ bei der Linie 49 Verzicht auf 15-Minuten-Takt an Sonntagen und Ausdehnung bis 21 Uhr bei der Linie 65.	-2'050'000	-2'050'000	-2'050'000	-6'150'000
Mittleres Ergolz- tal	Verzicht auf Einführung 15-Minuten-Takt in NVZ auf den Linien 76 und 78 Verzicht auf Einführung Angebot in RVZ an Sonntagen auf den Linien 76 und 78	-2'380'000	-2'380'000	-2'380'000	-7'140'000
Fahrplankonzept Gelterkinden	Verzicht auf 30-Minuten-Takt in NVZ samstags und sonntags bei den Linien 103 und 104 Verzicht auf 30-Minuten-Takt in RVZ bei den Linien 100 und 102	-690'000	-690'000	-690'000	-2'070'000
Basel Ost	Zurückstellung 2. Etappe	-	-	-1'040'000	-1'040'000
Nachfolgelösungen für die Linien 74, 82, 92 und 93	Aufhebung Linien 74 und 82. On-Demand-Angebot für die Linien 92 und 93	-620'000	-620'000	-620'000	-1'860'000
Tarifmassnahmen	Erhöhung der Fahrpreise im TNW per 2026 um durchschnittlich 3 %.	-2'500'000	-2'500'000	-2'500'000	-7'500'000
Total Einsparungen pro Jahr		-9'740'000	-9'740'000	-10'780'000	-30'260'000

Durch die im 10. GLA bereits berücksichtigten Massnahmen kann das jährliche Kostenwachstum um rund 10 Mio. Franken reduziert werden. Dieser Betrag ermöglicht es, die langfristigen Angebotsentwicklungen umzusetzen, deren Wirkung zu entfalten und den Staatshaushalt zu schonen.

5.7 PROBEBETRIEBE

Gemeinden können neue Angebote während zwei bis sechs Jahren im Probebetrieb testen (vgl. [§ 4 Angebotsdekret](#)). Auf Antrag beteiligt sich der Kanton an den Kosten, den Betrag spricht der Regierungsrat. Nach Ablauf des Probebetriebs wird das Angebot in den GLA überführt, sofern die Kriterien an die Wirtschaftlichkeit gemäss Angebotsdekret erfüllt sind. Aktuell gibt es im Kanton Basel-Landschaft keine Probebetriebe mit kantonaler Beteiligung. Damit ein Probebetrieb für den 11. GLA für die Jahre 2029–2032 berücksichtigt werden kann, muss dieser spätestens im Dezember 2026 starten. Dem Regierungsrat sind zurzeit keine derartigen Vorhaben der Gemeinden bekannt.

In Abstimmung mit der Gemeinde Münchenstein und nach Erfüllen der Kriterien wird der Kanton die Linie 58 im Rahmen des Buskonzepts Birsstadt Süd in geänderter Form in den 10. GLA aufnehmen. Diese Linie wurde eingeführt noch bevor die Möglichkeit für Probebetriebe bestand. Im Rahmen der Vernehmlassung haben die Gemeinden Oberwil und Bottmingen ihrerseits ebenfalls die Übernahme der Ortsbuslinie 59 durch den Kanton gefordert, wobei die Linienführung nicht angepasst werden dürfe. Die BUD hat sich daraufhin das Angebot für die Jahre 2026 – 2028 von der BLT offerieren lassen. Leider wird der gesetzlich geforderte Kostendeckungsgrad von 30 % nicht erreicht, der nötig wäre, um ein Angebot unverändert und ohne Überprüfung in den GLA aufzunehmen. Deshalb ist die Übernahme der Ortsbuslinie 59 im 10. GLA nicht berücksichtigt.

5.8 FINANZPROGRAMM

	9. GLA		10. GLA			Total
	Plan 2025 (vgl. 9. GLA)	Ist 2025 (vgl. Offerten 2025)	2026	2027	2028	
Angebote Status Quo	160'672'000	163'580'000	163'580'000	163'580'000	163'580'000	490'740'000
Neue Angebote	-	-	12'880'000	12'880'000	14'010'000	39'770'000
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	-	-	1310'000	1310'000	1310'000	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
Erneuerung Rollmaterial	-	-	500'000	1'080'000	1'580'000	3'160'000
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
Total Kosten	160'672'000	163'580'000	176'960'000	177'540'000	179'170'000	533'670'000
Erträge Angebot Status Quo (+ 1.2 % p. A.)	-82'000'000	-82'420'000	-83'410'000	-84'415'000	-85'430'000	-253'255'000
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
Total Erträge	-82'000'000	-82'420'000	-89'775'000	-90'780'000	-92'135'000	-272'690'000
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
Total Abgeltungen (inkl. grenzüberschr. Linien BVB)	89'775'000	92'263'000	98'288'000	97'863'000	98'138'000	294'289'000
Entwicklung Kostenbeteiligung Bund (Angaben BAV)	-17'950'000	-23'300'000	-23'420'000	-23'540'000	-23'650'000	-70'610'000
Abgeltungen BL	71'825'000	68'963'000	74'868'000	74'323'000	74'488'000	223'679'000
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%	

Für die Jahre 2026–2028 summieren sich die Abgeltungen BL auf 223'679'000 Franken. Dies entspricht dem massgeblichen Ausgabebetrag.

6 AUSBLICK



Bus der Linie 64 zwischen Oberwil und Allschwil (© BLT)

6.1 BAHN

In der Laufzeit des 11. GLA für die Jahre 2029–2032 werden voraussichtlich folgende Angebote umgesetzt:

- Grenzüberschreitende S-Bahn-Linien S2 Olten–Mulhouse und S4 Laufen–St-Louis:

Die zwei Linien S2 und S4 verbinden ab Dezember 2030 Mulhouse mit Olten und Saint-Louis mit Laufen. Sie lösen die heutige S3 ab. Das attraktive Angebot soll die Nutzung des ÖV auf der Elsässerbahn markant erhöhen und so den Verkehr auf den überlasteten Strassen in der Grenzregion reduzieren. Es ist eine wichtige Zwischenetappe für die Anbindung des EuroAirport an das Schienennetz.

- Neue S-Bahn-Haltestellen Basel Neuallschwil und Dornach Apfelsee:

Geplant sind auf den obengenannten Verbindungen

auch zwei neue, zusätzliche Haltestellen. Die Haltestelle Basel Neuallschwil am Morgartenring und die Haltestelle Dornach Apfelsee. Damit werden die florierenden Siedlungs- und Arbeitsgebiete in Allschwil und Basel West sowie das neue Wydeneck-Quartier in Dornach an die S-Bahn angebunden.

Im Ergolzthal, Laufental und Elsass ergibt sich dadurch folgendes S-Bahn-Angebot:

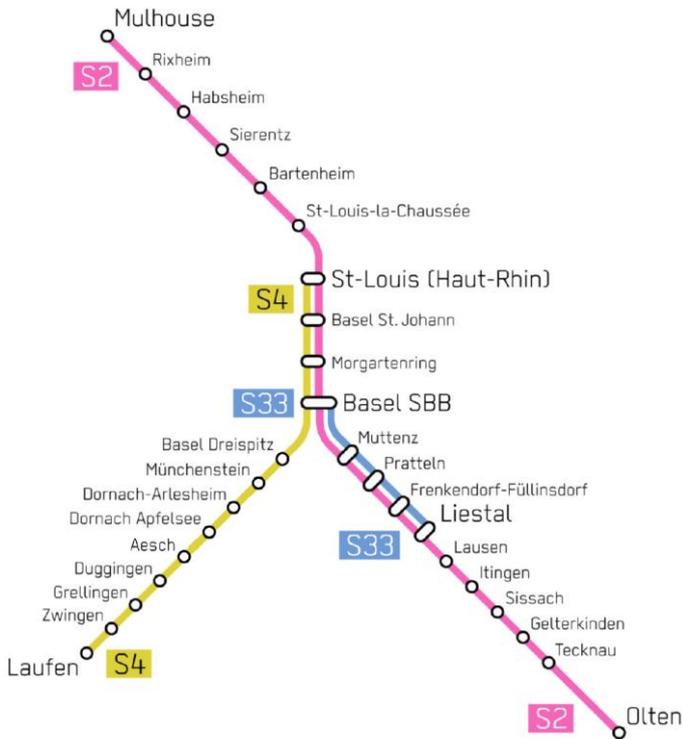


Abbildung 20: S-Bahn-Angebot im Ergolzthal, Laufental und Süd-Elsass

6.2 TRAMNETZ

Beim Tramnetz können in der Laufzeit des 11. GLA folgende Angebote umgesetzt werden:

– Tram Letten

Mit der angestrebten Siedlungsentwicklung in Allschwil Letten wird die Tramlinie 8 von der heutigen Wendeschleife an der Haltestelle Neuweilerstrasse in Basel bis zur Schulanlage Gartenhof in Allschwil verlängert. Die Inbetriebnahme ist per 2031 vorgesehen.

Das Tram verbindet den Süden Allschwils direkt mit dem Bahnhof SBB. Dadurch wird sich das Gebiet Letten zu einem attraktiven Standort mit hoher Lebensqualität für Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen entwickeln.

– S-Tram 17 Leimental

Anknüpfend an den ersten Angebotsschritt im 10. GLA mit der Eröffnung der Margarethenverbindung wird in der Laufzeit des 11. GLA mit der Beschleunigung Basel–Ettingen und der Wendeschleife Bottmingen die Linie 17 zum S-Tram weiterentwickelt.

Die Linie 17 wird zu einem Ganztagesangebot ausgebaut und ersetzt im Abschnitt Ettingen–Rodgersdorf die Linie 10. Mit dem S-Tram 17 erhält das Leimental, das weder ans S-Bahn-Netz angeschlossen ist noch über eine direkte Zufahrt zur Autobahn verfügt, ein ÖV-Angebot auf S-Bahn-Niveau, d. h. eine schnelle und zuverlässige Tramverbindung zum Bahnnetz. Im Zielzustand verkürzt sich die Reisezeit zwischen dem Leimental und dem Bahnhof SBB um bis zu zwölf Minuten. Dadurch kann der ÖV einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr übernehmen und das Strassen-netz wirkungsvoll entlasten.

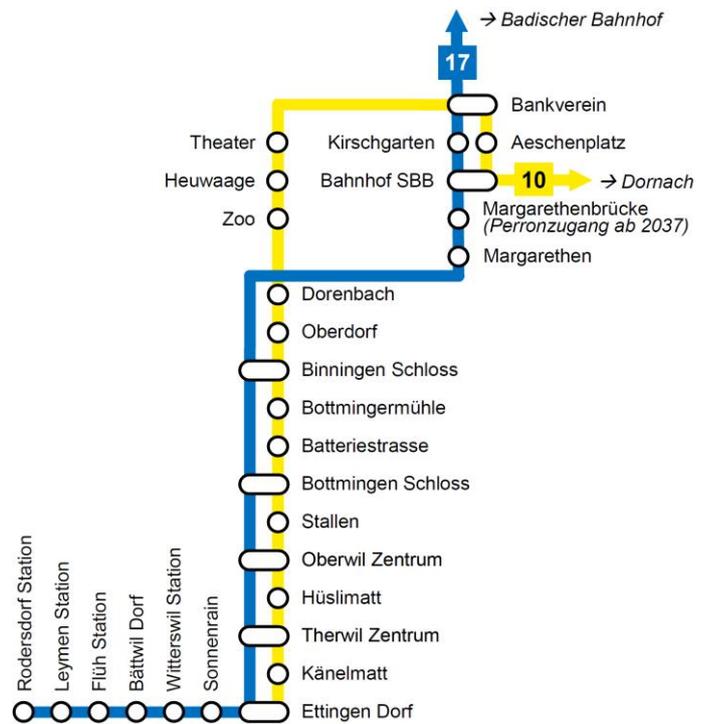


Abbildung 21: Angebotskonzept S-Tram im Leimental

6.3 BUSNETZ

In der Laufzeit des 11. GLA für die Jahre 2029–2032 werden die Änderungen bei der Bahn und beim Tram dazu führen, dass die anschliessenden Busangebote überprüft werden müssen. Folgende Abklärungen sind in diesem Zusammenhang vorgesehen:

– 2. Etappe Buskonzept Birsstadt Süd

Mit der zweiten Etappe sollen die Buslinien auf die Taktverdichtung bei der S-Bahn zwischen Basel und Aesch abgestimmt werden.

- Überprüfung Busangebote entlang der neuen S33 Basel-Liestal
Im Zusammenhang mit der Nachfrageentwicklung bei der neuen S33 werden auch die anschliessenden Buslinien hinsichtlich der Nachfrage überprüft werden und ggf. werden Massnahmen zur Angebotsverbesserung vorgeschlagen.

- Überprüfung Buskonzept Allschwil
Mit der Verlängerung der Tramlinie 8 bis Gartenhof sowie mit Inbetriebnahme der Haltestelle am Morgartenring ergeben sich neue attraktive Anschlussmöglichkeiten für die Buslinien. In diesem Zusammenhang wird überprüft, welche Anpassungen beim Busnetz vorgenommen werden sollen, um die Vernetzung optimal umzusetzen

- 2. Etappe Buskonzept Basel Ost
Mit der zweiten Etappe sollen die Linien 36 und 47 ihre Linienäste tauschen. Damit verbunden werden die bestehenden und im 10. GLA neu eingeführten Angebote überprüft und ggf. angepasst.

7 ANHANG

7.1 ABKÜRZUGNSVERZEICHNIS

AAGL	Autobus AG Liestal
AG	Kanton Aargau
Angebotsdekret	Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr, SGS 483.1
ARP	Amt für Raumplanung
ARPV	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, SR 745.16
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLT	Baselland Transport AG
BS	Kanton Basel-Stadt
BUD	Bau- und Umweltschutzdirektion
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
FABI	Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur
GLA	Genereller Leistungsauftrag
HVZ	Hauptverkehrszeiten
KDG	Kostendeckungsgrad
KUZU	Kundenzufriedenheitsumfrage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, SGS 480
QMS RPV	Qualitätsmesssystem Regionaler Personenverkehr
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVZ	Randverkehrszeiten
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SO	Kanton Solothurn
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
TU	Transportunternehmen

7.2 ÜBERSICHT DER ANGEBOTE MIT BETEILIGUNG BL FÜR DAS JAHR 2025

Hauptangebot

Li-nie	Verlauf	Besteller	Angebot HVZ	Angebot NVZ	Angebot RVZ	Angebot Nacht	% KDG	Ø Belegung*
S1	Basel–Stein–Frick/Laufenburg	CH, BL, AG , BS	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	61,4	139,3
S3	Basel–Olten	CH, BL , BS, SO	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	77,7	173,7
S3	Basel–Laufen–Delémont	CH, BL , BS, SO, JU	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60,7	138,3
S9	Sissach–Läufelfingen–Olten	CH, BL , SO	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	-	26,3	19,5
2	Binningen Kronenplatz–Bahnhof SBB–Eglisee	BL, BS	7.5-Minuten-Takt	7.5-Minuten-Takt So 10-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	-	52,2	49,5
3	St. Louis Gare– Aeschenplatz–Birsfelden Hard	BL, BS	7.5-Minuten-Takt	7.5-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	-	49,9	34,7

				So 10-Minuten-Takt					
6	Allschwil Dorf Barfüsserplatz–Riehen Grenze	CH, BL, BS	7.5-Minuten-Takt	7.5-Minuten-Takt So 10-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	57,6	39,5	
10	Rodersdorf–Ettingen–Bahnhof SBB–Dornach	CH, BL , BS, SO	7.5-Minuten-Takt	7.5-Minuten-Takt So 10-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	50,3	51,0	
11	Aesch Dorf–Bahnhof SBB–St. Louis Grenze	CH, BL , BS	7.5-Minuten-Takt	7.5-Minuten-Takt So 10-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	69,0	58,9	
14	Dreirosenbrücke–Aeschenplatz–Pratteln Schlossstrasse	BL, BS	7.5-Minuten-Takt	7.5-Minuten-Takt So 10-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	58,6	47,9	
19	Liestal–Waldenburg	CH, BL	15-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	30,9	21,5	
47	Bottmingen–Dreispietz–MuttENZ	CH, BL , BS	15-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	47,9	14,0	
60	Biel-Benken–Bottmingen–MuttENZ	CH, BL	15-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	42,4	14,7	
64	Dornach–Therwil–Allschwil–Bahnhof St. Johann	CH, BL , BS	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	-	38,4	23,1	
70	Liestal–Reigoldswil	CH, BL	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	52,7	23,9	
81	Basel–Augst–Liestal	BL , BS	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	43,0	16,5	
94	Waldenburg–Balsthal	CH, BL , SO	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	35,0	9,7	
100	Rheinfelden–Maisprach–Gelterkinden	CH, BL , AG	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	45,5	20,8	
111	Laufen–Nunningen–Liestal	CH, BL, SO	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	42,1	24,4	
115	Zwingen–Passwang–Balsthal	CH, BL, SO	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	41,9	21,3	

* Belegung pro Kurs am stärksten belasteten Teilstück der Linie gemäss Prognose der TU aus Offerte 2025

Grundangebot

Linie	Verlauf	Besteller	Angebot HVZ	Angebot NVZ	Angebot RVZ	Angebot Nacht	% KDG	Ø Belegung*
33	Schiffflände–Wanderstrasse–Letten–Schönenbuch	CH, BL, BS	7.5-Minuten-Takt / Letten – Schönenbuch: 15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	23,5	14,9
65	Arlenheim–Dornach–Pfeffingen	CH, BL , SO	15-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt So: 30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	31,7	9,1

68	Aesch-Ettingen-Hofstetten-Flüh	CH, BL , SO	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	38,2	8,9
69	Flüh-Metzerlen-Burg	CH, BL, SO	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	25,0	7,5
71	Liestal-Lauwil	CH, BL	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	Einzelne Kurse	60-Mi- nuten-Takt	35,3	18,9
72	Augst-Arisdorf-Liestal-Lupsingen	CH, BL	30-Minuten-Takt / Liestal-Lupsingen: 15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	29,4	13,6
73	Liestal-Nuglar-Büren	CH, BL, SO	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	25,8	10,5
75	Frenkendorf-Füllinsdorf	BL	15-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	30-Mi- nuten-Takt	-	40,7	5,1
92	Hölstein-Bennwil-Oberdorf-Liedertswil	BL	60-Minuten-Takt	120-Minuten-Takt	-	-	11,4	2,6
93	Lausen-Ramlinsburg-Lampenberg	BL	60-Minuten-Takt	120-Minuten-Takt	-	-	9,8	2,4
101	Gelterkinden-Hemmiken(-Wegenstetten)	CH, BL , AG	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	-	-	24,6	9,9
102	Gelterkinden-Kienberg	CH, BL , SO	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	31,4	15,2
103	Gelterkinden-Oltingen	CH, BL	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	34,4	15,3
104	Gelterkinden-Zeglingen	CH, BL	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	27,0	12,6
105	Gelterkinden-Sissach	BL	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	-	-	25,7	4,2
106	Sissach-Wintersingen	CH, BL	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	Einzelne Kurse	60-Mi- nuten-Takt	30,6	8,1
107	Sissach-Eptingen	CH, BL	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	42,7	18,5
108	Sissach-Wittinsburg	CH, BL	60-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	Einzelne Kurse	60-Mi- nuten-Takt	33,7	14,8
109	Häfelfingen-Wittinsburg	CH, BL	60-Minuten-Takt	-	-	-	13,9	4,5
112	Laufen-Roggenburg	CH, BL , SO	20'/40-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	33,4	21,4
114	Laufen-Bärschwil	CH, BL, SO	20'/40-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	35,2	16,7
117	Grellingen-Nunningen	CH, BL, SO	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	-	-	22,6	8,8
118	Laufen-Liesberg	CH, BL	20'/40-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	60-Mi- nuten-Takt	29,8	10,1
119	Laufen-Dittingen-Blauen-Nenzlingen	CH, BL	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	Einzelne Kurse	Einzelne Kurse	24,9	8,4

* Belegung pro Kurs am stärksten belasteten Teilstück der Linie gemäss Prognose der TU aus Offerte 2025

Ergänzungsangebot

Linie	Verlauf	Besteller	Angebot HVZ	Angebot NVZ	Angebot RVZ	Angebot Nacht	% KDG	Ø Belegung*
E11	Reinach Süd-Denkmal	CH, BL , BS	7'5-Takt	-	-	-	33,6	12,2
17	Ettingen-Schiffände-Wiesenplatz	CH, BL , BS	7'5-Takt	7.5-Minuten-Takt nur Sa	-	-	49,4	31,4
34	Bottmingen-Schiffände-Riehen	BL, BS	7.5-Minuten-Takt	7.5-Minuten-Takt So 10-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	44,2	30,6
37	Aeschenplatz-Dreispietz-Bottmingen	BL , BS	15-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	-	44,4	17,0
46	Kleinhüningen-Badischer Bahnhof(-Muttentz)	BL, BS	15-Minuten-Takt	-	-	-	22,0	6,9
48	Bahnhof SBB-Bachgraben	BL, BS	15-Minuten-Takt	15-Minuten-Takt So kein Angebot	30-Minuten-Takt So kein Angebot	-	39,3	24,2
61	Oberwil-Kronenplatz-Allschwil	CH, BL	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	-	35,2	10,0
62	Dornach-Therwil-Biel-Benken	BL	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt So kein Angebot	-	-	32,4	10,3
74	Bretzwil-Reigoldswil	BL	Nur Schülerfahrten	-	-	-	11,2	5,3
76	Lausen, Furlen-Liestal, Bahnhof – Frenkendorf, Bahnhof	BL	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	-	40,6	8,8
78	Lausen, Stutz-Liestal, Bahnhof-Frenkendorf, Friedhof	BL	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	-	42,9	10,4
80	Liestal-Pratteln-Basel	CH, BL	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	-	-	47,5	21,9
82	Chästeli-Pratteln-Zentrum Grüssen	BL, Pratteln	25-Minuten-Takt/35-Minuten-Takt	25-Minuten-Takt/35-Minuten-Takt	-	-	19,3	3,6
83	Wanne-Pratteln-Kaiseraugst	CH, BL	15-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	30-Minuten-Takt	-	26,5	10,3
110	Rümlingen-Bad Ramsach-Läufelfingen	BL , Häfelfingen, Läufelfingen	-	Einzelne Kurse	-	-	5,5	1,4
116	Grellingen-Seewen	BL, SO	30-Minuten-Takt	60-Minuten-Takt	-	-	20,0	4,3

* Belegung pro Kurs am stärksten belasteten Teilstück der Linie gemäss Prognose der TU aus Offerte 2025