

Vorlage an den Landrat

Änderung des Strassengesetzes; § 34 Bushaltestellen (Finanzierung) 2019/842

vom 17. Dezember 2019



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die Finanzierung der Bushaltestellen im Kanton Basellandschaft ist je nach Lage einer Bushaltestelle unterschiedlich geregelt: Befindet sie sich auf einer Gemeindestrasse, ist die Gemeinde alleine zuständig. Befindet sich die Bushaltestelle auf einer Kantonsstrasse, ist der Kanton zuständig; gemäss Strassengesetz haben aber die Gemeinden in der Regel an die Kosten einen Beitrag von 50 % zu leisten. Für die Möblierung – also z.B. den Wetterschutz, sind die Gemeinden auch auf Bushaltestellen an Kantonsstrassen zuständig.

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

Mit der Vorlage wird nun eine Gesetzesänderung des Strassengesetzes präsentiert, die vorsieht, dass die Kosten von Bushaltestellen an Kantonsstrassen vollständig vom Kanton getragen werden inkl. der Möblierung; d.h. insbesondere des Wetterschutzes.

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

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

Durch die Neuregelung erwachsen dem Kanton zusätzliche Investitionskosten von geschätzt ca. 300'000 Franken pro Jahr. Diese Kosten können über das bestehende Konto in der Investitionsrechnung ‚Ausbauten öffentlicher Verkehr‘, IA 700107 finanziert werden. In diesem Konto sind im AFP 2020–2023 1.0 Mio. Franken pro Jahr eingestellt (KA Strasse und Schiene); die zusätzlichen Kosten können im Rahmen des eingestellten Betrages finanziert werden.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Ausgangslage	4
2.1.	Allgemeines	4
2.2.	Generelle Regelung	4
2.3.	Bushaltestellen an unterschiedlichen Standorten; heutige Finanzierung und Verantwortlichkeit	5
2.3.1.	<i>Bushaltestellen an Kantonsstrassen</i>	5
2.3.2.	<i>Bushaltestellen an Gemeindestrassen</i>	6
2.3.3.	<i>Bushaltestellen bei SBB-Bahnhöfen bzw. Arealen Dritter:</i>	6
2.3.4.	<i>Spezialfälle</i>	7
2.4.	Finanzielle Aufwendungen seit 2010	8
2.5.	Tramhaltestellen; heutige Finanzierung und Verantwortlichkeit	8
2.6.	Parlamentarische Vorstösse	8
3.	Neue Regelung zur Finanzierung der Bushaltestellen	9
3.1.	Ziel der Vorlage	9
3.2.	Alternative Lösungsansätze	9
3.2.1.	<i>Nach Bedeutung der Linie</i>	9
3.2.2.	<i>Aufteilung nach Elementen einer Bushaltestelle</i>	9
3.3.	Gewählte Lösung	9
3.3.1.	<i>Bushaltestellen an Kantonsstrassen und Nationalstrassen.</i>	10
3.3.2.	<i>Bushaltestellen an Gemeindestrassen</i>	11
3.3.3.	<i>Umsteigehaltestellen (Bushaltestellen bei SBB-Bahnhöfen bzw. Arealen Dritter:</i>	12
3.3.4.	<i>Spezialfall technische Anlagen auf Linien der BVB</i>	13
3.4.	Gesetzesanpassung	13
4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	14
4.1.	Regierungsprogramm	14
4.2.	Rechtsgrundlagen:	14
5.	Finanzielle Auswirkungen	14
5.1.	Umbauten (z.B. als Folge des BehiG)	14
5.2.	Neubauten von Bushaltestellen; Tiefbau	14
5.3.	Wetterschutz und Möblierung; neue und bestehende Haltestellen	15
5.4.	Investitionskosten	15
5.5.	Folgekosten (z. B. Eigenleistungen)	15
5.6.	Finanzhaushaltrechtliche Prüfung	16
5.7.	Finanzielle Auswirkungen	16
5.8.	Regulierungsfolgenabschätzung	17
6.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	17
6.1.	Überblick	17
6.2.	Stellungnahmen Gemeinden	17
6.3.	Stellungnahmen Parteien	21
7.	Vorstösse des Landrats	25
8.	Anträge	27
8.1.	Beschluss	27
9.	Anhang	27

2. Ausgangslage

2.1. Allgemeines

Bushaltestellen befinden sich heute entlang Kantons- und Gemeindestrassen sowie auf Arealen Dritter; das sind im wesentlichen Bushaltestellen bzw. Bushöfe an SBB-Bahnhöfen auf Areal der SBB; denkbar sind auch analoge Fälle bei Tramhaltestellen der Linien 10 und 11 auf Areal der BLT. Per 1. Januar 2020 werden sich auch Bushaltestellen entlang der zukünftigen Nationalstrasse 3. Klasse; der H18 durchs Laufental befinden (z.B. in Laufen und Zwingen).

In Zahlen ausgedrückt: Von den rund 430 Haltestellen auf Boden des Kantons Basel-Landschaft sind ca. 330 Haltestellen (= ca. 660 Haltekanten) an Kantonsstrassen, ca. 100 Haltestellen (= ca. 200 Haltekanten) an Gemeindestrassen und ca. 17 Haltestellen an Bahnhöfen.

Bisher bestehen im Kanton Baselland vorwiegend Bushaltestellen, die den Buslinien gemäss dem (kantonalen) Generellen Leistungsauftrag oder einer Ortsbuslinie dienen. Haltestellen für Fernbusse existieren bisher im Kanton Basel-Landschaft nur vereinzelt (Pratteln, Füllinsdorf, Liestal, Sissach).

Im Folgenden soll die heutige Situation bzgl. Eigentum sowie dem betrieblichen und baulichen Unterhalt für unterschiedliche Komponenten einer Bushaltestelle bei den unterschiedlichen Standorten aufgezeigt werden.

2.2. Generelle Regelung

Im kantonalen Strassengesetz (SGS 430) sind für die Fragestellung der Zuständigkeit bei Bushaltestellen folgende Bestimmungen zu beachten:

§ 8 Hoheit und Eigentum

¹ Die Kantonsstrassen stehen unter der Hoheit und im Eigentum des Kantons. Vorbehalten bleiben die Befugnisse des Bundes.

² Die Gemeindestrassen stehen unter der Hoheit und im Eigentum der Gemeinden. Vorbehalten bleiben die Befugnisse des Bundes und des Kantons.

§ 11 Umfang des Strassenraumes

¹ Der Strassenraum umfasst die Strasse mit den ihrer technisch richtigen Ausgestaltung dienenden Anlagen, wie insbesondere Kunstbauten, Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, Gehwege, Radstreifen, Grünstreifen, Neben- und Unterhaltsanlagen, Parkplätze.

§ 23 Zuständigkeit

¹ Für den Bau, den Ausbau und die Korrektur von öffentlichen Strassen sind zuständig:

- a. der Kanton für Kantonsstrassen,
- b. die Gemeinden für Gemeindestrassen, besondere Regelungen vorbehalten.

² Ausnahmsweise kann die Zuständigkeit vertraglich geregelt werden.

Die Bestimmung § 11 hält fest, dass Bushaltestellen integraler Bestandteil der Strasse sind. In Zusammenhang mit dem § 8 und weiteren Bestimmungen wird im Strassengesetz damit festgehalten, dass für Bushaltestellen in allen Belangen entlang Kantonsstrassen der Kanton, für Bushaltestellen entlang Gemeindestrassen die Gemeinde zuständig ist.

Eine Ausnahme zu obigem Prinzip wird in folgender Bestimmung definiert:

§ 34 Bushaltestellen

¹ An die Kosten von Bushaltestellen bei Kantonsstrassen hat die Gemeinde einen Beitrag von in der Regel 50 % zu leisten.

Mit Inkrafttreten des Neuen Finanzausgleichs (NFA) am 1. Januar 2010 wurde die Verteilung der Kosten für den öffentlichen Verkehr neu geregelt. Sie liegen seither zu 100 % beim Kanton. Somit entscheidet der Landrat über das Angebot des öffentlichen Verkehrs und der Kanton trägt die Kosten des Betriebs.

Die Regelung zu den Kosten des öffentlichen Verkehrs gemäss dem NFA regelt die Übernahme der Kosten aus dem laufenden Betrieb im Zusammenhang mit den Fuhrunternehmen. § 34 des heute gültigen Strassengesetzes regelt die Übernahme der Kosten zur Erstellung der Haltestelleninfrastruktur.

Für die Haltestellen der Fernbusse sind weder die Gemeinden noch der Kanton zuständig; die Gesellschaften, die Fernbusse betreiben, sind für ihre Haltestellen selber verantwortlich. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass sie eine Vereinbarung mit dem Kanton oder der Gemeinde eingehen und auch bestehende Haltestellen der Linienbusse gemäss Generellem Leistungsauftrag benutzen.

Die Haltestellen für die Fernbusse werden nicht mehr weiter behandelt; da weder Kanton noch Gemeinde dafür verantwortlich sind. Falls dies in Zukunft anderer Regelungen bedarf, ist das mit einer späteren, separaten Vorlage bzw. Gesetzesänderung zu regeln

2.3. Bushaltestellen an unterschiedlichen Standorten; heutige Finanzierung und Verantwortlichkeit

Für die einzelnen Standorttypen führt das nun zu folgenden aktuellen Regelungen und Handhabungen:

2.3.1. Bushaltestellen an Kantonsstrassen

Infrastruktur Strasse (Haltekante / Ausstiegsfläche):

- Neuerstellung: Projekt und Bau durch den Kanton; die Standortgemeinde hat sich in der Regel mit 50 % an den Kosten zu beteiligen (gemäss § 34 Strassengesetz).
- Die bauliche Ausprägung der Bushaltestelle (z.B. Fahrbahnhaltestelle oder Busbucht) wird hoheitlich durch den Kanton aus Erwägungen zur Verkehrssicherheit, dem Verkehrsfluss, Kosten etc.) bestimmt. Die Stellungnahme der Standortgemeinde wird zwar eingeholt; ein Mitentscheid- oder Vetorecht hat sie aber nicht; sie muss die Haltestelle mitfinanzieren, auch wenn sie mit der Ausgestaltung (z.B. Busbucht statt Fahrbahnhaltestelle) nicht einverstanden ist.
- Falls die Bushaltestelle nur oder vorwiegend dem Ortsverkehr dient, hat die Standortgemeinde bis zu 100 % der Kosten zu übernehmen (Regelung im Einzelfall).
- Umbau / Ausbau einer bestehenden Bushaltestelle (Umbau auf BeHiG; Verlängerung Haltekante etc.): erfolgt zu 100 % durch den Kanton.
 - Wenn der Ausbau im Rahmen einer regulären Strasseninstandsetzung erfolgte, wurde im Regelfall keine Beteiligung der Standortgemeinde eingefordert.
 - Im Rahmen des baulichen Unterhalts (Instandsetzung) von Kantonsstrassen werden betroffene Bushaltestellen mit den heutigen Richtlinien überprüft und gegebenenfalls auf die neuen Gesetze (z.B. BeHiG) und Bedürfnisse / Anforderungen angepasst.
- Baulicher Unterhalt: erfolgt zu 100 % durch den Kanton (Haltefläche und Ausstiegsfläche; in der Regel identisch mit dem Trottoir).
- Betrieblicher Unterhalt: Fahrbahn / Haltefläche = 100% Kanton; Ausstiegsfläche (Trottoir) = 100 % Kanton; Ausnahme Winterdienst = 100 % Gemeinde.

- Der betriebliche Unterhalt des Trottoirs an Kantonsstrassen liegt beim Kanton mit Ausnahme des Winterdienstes. Die Gemeinden sind für die Schneeräumung auf den Trottoirs innerorts zuständig. Auch Papierkörbe, die entlang von Kantonsstrassen aufgestellt sind, werden durch die Gemeinden geleert. Da die Ausstiegsflächen bzw. das Perron von Bushaltestellen an Kantonsstrassen das Trottoir nutzen, sind hier die gleichen Regeln wie für das Trottoir anzuwenden.

Wetterschutz / Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Sowohl für den Bau als auch den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % die Standortgemeinde zuständig. Es liegt damit auch im Ermessen der Gemeinde, wo und welcher Wetterschutz bzw. welche Sitzgelegenheiten angeboten werden sollen. Die Gemeinde ist auch in der Wahl des Typs eines allfälligen Wartehäuschens frei. Da der Unterhalt der Wartehäuschen von den Gemeinden teilweise an das Busunternehmen ausgelagert ist, werden oft die Standardbauten der entsprechenden Busunternehmung eingesetzt.

Technische Anlagen: Billettautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele etc.:

Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich; die Finanzierung erfolgt durch den Kanton via Angebotsvereinbarung. Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.

2.3.2. Bushaltestellen an Gemeindestrassen

Infrastruktur Strasse (Haltekante/Ausstiegsfläche):

- Neuerstellung: Projekt und Bau inkl. Finanzierung zu 100 % durch die Standortgemeinde; unabhängig davon, ob die Haltestelle durch eine regionale Buslinie gemäss GLA oder eine Ortsbuslinie bedient wird.
- Umbau / Ausbau einer bestehenden Bushaltestelle (Umbau auf BeHiG; Verlängerung Haltekante etc.): erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.
- Baulicher Unterhalt: erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.
- Betrieblicher Unterhalt: Fahrbahn / Haltefläche und Ausstiegsfläche (Trottoir): erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.

Wetterschutz / Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Sowohl für den Bau, den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % die Standortgemeinde zuständig.

Technische Anlagen: Billettautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele:

Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich; die Finanzierung erfolgt durch den Kanton via Angebotsvereinbarung. Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.

2.3.3. Bushaltestellen bei SBB-Bahnhöfen bzw. Arealen Dritter:

Bei Bushaltestellen auf Arealen Dritter handelt es sich in der Regel um Bushaltestellen bzw. Bushöfe an SBB-Bahnhöfen auf Grund und Boden der SBB. Es handelt sich also um sogenannte Umsteigehaltestellen, wo vom Bus auf das übergeordnete Netz (Bus / Zug oder Bus / regionales Tram) umgestiegen wird. Die Haltestelle wird also nicht primär von Passagieren benutzt, deren Ziel oder Abgangsort in der Standortgemeinde liegt, sondern sie steigen vom Bus auf den Zug um (oder umgekehrt) und weder ihr Abgangsort noch ihr Zielort liegen in der Standortgemeinde. Aus

diesem Grund (regionale Bedeutung der Haltestelle) liegt die Verantwortlichkeit für solche Haltestellen grundsätzlich beim Kanton. Beispiele solcher Haltestellen bzw. Bushöfe, die in den letzten 10 Jahren neu gebaut bzw. ausgebaut wurden, sind Gelterkinden, Sissach, Arlesheim-Dornach, Laufen etc.

Die Strategie Eigentum und Unterhalt bei Bushaltestellen auf Arealen Dritter bzw. Busterminals wurde mit RRB 973 vom 28. Juni 2011 vom Regierungsrat festgelegt und beschlossen.

Infrastruktur Strasse (Haltekante / Ausstiegsfläche bzw. Perron):

- Neuerstellung: Projekt und Bau inkl. Finanzierung zu 100 % durch den Kanton. Das Eigentum am Boden verbleibt im Regelfall beim Arealeigentümer (SBB); die Nutzung wird mit einer Dienstbarkeit oder im Baurecht geregelt. Die Anlage selber (Busfahrbahn, Perron) ist im Eigentum Kanton.
 - Falls eine Haltekante nur oder vorwiegend dem Ortsverkehr dient, hat sich die Standortgemeinde allenfalls an den Kosten zu beteiligen (Regelung im Einzelfall).
- Umbau / Ausbau einer bestehenden Bushaltestelle (Umbau auf BeHiG; Verlängerung Haltekante etc.): erfolgt zu 100 % durch den Kanton.
- Baulicher Unterhalt: erfolgt zu 100 % durch den Kanton.
- Betrieblicher Unterhalt: Fahrbahn / Haltefläche und Ausstiegsfläche (Trottoir): erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.
Im Spezialfall können die Kosten für den betrieblichen Unterhalt von der Gemeinde der Transportunternehmung (TU) in Rechnung gestellt werden, welche diese Kosten über die Angebotsvereinbarung wiederum dem Kanton in Rechnung stellen kann.

Wetterschutz (Überdachung / Wartehaus), Kunstbauten (inkl. Beleuchtung):

Sowohl für den Bau als auch den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % der Kanton zuständig. Die Stromkosten der Beleuchtung gehen zu Lasten der Standortgemeinde. Ob eine Überdachung erstellt wird, entscheidet der Kanton gemäss seinen internen Regelungen (Anzahl Passgiere etc.). Wenn eine Überdachung (oder Wartehaus) erstellt wird, finanziert der Kanton im Grundsatz eine Standardlösung; wenn eine Gemeinde eine teurere Lösung verlangt (z.B. aus ästhetischen Gründen), muss sie sich an den Mehrkosten beteiligen.

Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Für die Erstellung, den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % die Standortgemeinde zuständig. Im Spezialfall können die Kosten der Gemeinde der TU in Rechnung gestellt werden, welche diese Kosten über die Angebotsvereinbarung wiederum dem Kanton in Rechnung stellen kann.

Technische Anlagen: Billettautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele etc.

Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich; die Finanzierung erfolgt durch den Kanton via Angebotsvereinbarung. Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.

2.3.4. Spezialfälle

Neben den aufgeführten Fällen gibt es diverse Spezialfälle wie Haltestellen oder Perronflächen auf Privatgrund. Diese vielfältigen Spezialfälle sind im Gesetz nicht abschliessend behandelt bzw. geregelt; bei Haltestellen an bzw. entlang einer Kantonsstrasse werden die Regeln gemäss Kantonsstrasse bzw. analog bei einer Gemeindestrasse angewendet.

Haltestellen von Fernbussen wie z.B. Flixbus sind grundsätzlich in der Verantwortung der Betreibergesellschaft und werden ebenfalls im Einzelfall geregelt

2.4. Finanzielle Aufwendungen seit 2010

Zwischen den Jahren 2010 und 2019 wurden an Kantonsstrassen ca. 20 neue Bushaltestellen gebaut.

Die Erstellungskosten pro Haltekante waren sehr unterschiedlich und betrugen zwischen CHF 26'000.- (Lausen, Mühlizelg) und CHF 430'000.- (Oberwil, Gymnasium, Seite Gymnasium).

Die mittleren Erstellungskosten beliefen sich auf ca. CHF 85'000.- pro Haltekante. Als Standardwert wird mit Kosten von CHF 50'000.- für eine Fahrbahnhaltestelle und CHF 200'000.- für eine Busbucht für die Erstellung im Rahmen eines separaten Projektes gerechnet (pro Haltekante; ohne Wetterschutz etc.).

2.5. Tramhaltestellen; heutige Finanzierung und Verantwortlichkeit

Als Zusatzinfo werden hier noch kurz die Finanzierung und die Verantwortlichkeit bei den Tramhaltestellen entlang den Linien 2 in Binningen, 3 in Birsfelden und 6 in Allschwil dargestellt, die in der Verantwortung des Kantons (und nicht des Bundes) liegen.

Neu- und Umbau von Tramhaltestellen auf Kantonsstrassen werden vollumfänglich vom Kanton finanziert. Die Möblierung (d. h. Abfalleimer, Sitzbank und Wartehäuschen mit Beleuchtung), falls vorhanden, werden ebenfalls vollumfänglich durch den Kanton finanziert.

Analog zu den Bushaltestellen werden die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Tramlinie dienen (Billettautomat, DFI etc.), via Angebotsvereinbarung durch das Transportunternehmen erstellt und finanziert. Bei grösseren Erneuerungs- und Umbauprojekten werden auch diese technischen Anlagen direkt durch den Kanton via Projekt finanziert.

Der bauliche Unterhalt an der Haltestelle wird vom Grundeigentümer, dem Kanton, übernommen.

Der betriebliche Unterhalt wird vom Transportunternehmen (BVB) übernommen. Sie finanziert die Reinigung sowie die Schneeräumung sowohl auf ihrer Fahrspur als auch auf den Halteinseln, den baulichen Unterhalt am Mobiliar und die Leerung der Abfalleimer. Die Kosten für den Strom der Beleuchtung werden durch die Gemeinden übernommen.

2.6. Parlamentarische Vorstösse

Im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrages GLA 2010–2013 wurde das Busnetz ausgebaut und neue Buslinien eingeführt. Das hatte zur Folge, dass in den Jahren 2008–2010 einige Bushaltestellen neu gebaut wurden und sich die Standortgemeinden bei den Haltestellen an Kantonsstrassen in der Regel zu 50 % beteiligen mussten. In der Folge wurden drei ähnliche Vorstösse zum Thema Bushaltestellen eingereicht und vom Landrat am 3. März 2011 überwiesen:

Motion [2010/162](#) von Petra Schmidt vom 22. April 2010 verlangt, dass § 34 Strassengesetz gestrichen wird und der Kanton die Bushaltestellen, die dem kantonalen Busnetz zugehörigen, vollumfänglich finanziert. Davon ausgenommen werden können Bushaltestellen von expliziten Orts- und Quartierbuslinien. Es wird beantragt, eine entsprechende Gesetzesanpassung im Strassengesetz vorzunehmen, so dass die Kostenträgerschaft zwischen Kanton und Gemeinden neu und klar geregelt ist.

Motion [2010/163](#) von Felix Keller vom 22. April 2010 verlangt, dass das Strassengesetz geändert wird und der § 34 Bushaltestellen aus dem Strassengesetz ersatzlos gestrichen wird.

Postulat [2010/300](#) von Elisabeth Schneider vom 9. September 2010 stellt fest, dass eine gesetzliche Grundlage für den Bau der Wartehallen und den (betrieblichen) Unterhalt fehlt und diese Kosten seit Jahrzehnten von den Gemeinden getragen werden. Es wird deshalb verlangt, dass für den Bau von Hochbauten (Wartehallen) und den Unterhalt der Bushaltestellen eine klare gesetzliche Grundlage geschaffen wird.

3. Neue Regelung zur Finanzierung der Bushaltestellen

Das Ziel der Vorlage besteht darin die Kostenübernahme für den Bau und den Unterhalt (baulich / betrieblich) von Bushaltestellen inkl. Möblierung (Wartehäuschen etc.) unter Berücksichtigung der parlamentarischen Vorstösse neu und einheitlich zu regeln

3.1. Ziel der Vorlage

Die Regelung bzgl. Verantwortlichkeiten und Finanzierung von Bushaltestellen soll folgende Ziele und Kriterien erfüllen:

- Einfache und eindeutige Regelung
- Keine erhebliche finanzielle Mehrbelastung, weder von Kanton noch Bund
- Einfache Abläufe und kurze Entscheidungswege
- Gleichbehandlung der Gemeinden
- Verantwortlichkeit / Finanzierung bei Hauptnutznießer

Diese Ziele und Kriterien sind nicht widerspruchsfrei; eine Lösung muss unter Abwägung / Gewichtung der verschiedenen Kriterien / Interessen gefunden werden.

3.2. Alternative Lösungsansätze

Bei allen Lösungsansätzen verbleibt die Verantwortlichkeit und Finanzierung der technischen Anlagen beim verantwortlichen Busunternehmen.

Grundsätzlich sind unter anderem folgende Lösungsansätze denkbar:

3.2.1. Nach Bedeutung der Linie:

a. Regionale Buslinie gemäss GLA:

Kanton finanziert Betrieb und Unterhalt aller Bushaltestellen auf Kantons- und Gemeindestrassen sowie auf Drittarealen inkl. Möblierung und inkl. betrieblichem Unterhalt

b. Ortsbuslinie:

Standortgemeinde finanziert Betrieb und Unterhalt aller Bushaltestellen auf Kantons- und Gemeindestrassen sowie auf Drittarealen inkl. Möblierung und inkl. betrieblichem Unterhalt

3.2.2. Aufteilung nach Elementen einer Bushaltestelle

a. Infrastruktur Tiefbau (Haltekante / Ausstiegsfläche):

Kanton finanziert die Infrastruktur 'Tiefbau' bei allen Bushaltestellen auf Kantons- und Gemeindestrassen (exkl. Ortsbuslinien).

b. Infrastruktur Hochbau (Wetterschutz, Möblierung etc.)

Gemeinde finanziert die Infrastruktur 'Hochbau' bei allen Bushaltestellen auf Kantons- und Gemeindestrassen

3.3. Gewählte Lösung

Die vorgeschlagene Lösung orientiert sich primär an der Lage der Bushaltestelle; d.h. grundsätzlich ist der Strasseneigentümer zuständig. Sekundär wird aber die Bedeutung der Buslinie bzw. der Haltestelle: berücksichtigt.

Für die einzelnen Standorte führt das zu folgenden Regelungen und Handhabungen

3.3.1. Bushaltestellen an Kantonsstrassen und Nationalstrassen.

Infrastruktur Strasse bzw. Tiefbau (Haltekante / Ausstiegsfläche inkl. Sockelfundamente / Anschlüsse für die technischen Anlagen) und Hochbau (Wetterschutz bzw. Wartehäuschen / Möblierung wie Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Projekt und Bau (neue Bushaltestellen und Umbau / Ausbau bestehender Haltestellen) als auch der bauliche Unterhalt erfolgt zu 100 % durch den Kanton; auf eine Beteiligung z. B. am Bau neuer Haltestellen durch die Standortgemeinde wird verzichtet.

Der Kanton finanziert einen Standard-Wetterschutz bzw. Wartehäuschen; Mehrkosten für Speziallösungen (z.B. spezielle Gestaltung) sind durch die Gemeinde zu finanzieren. Bei welchen Haltestellen ein Wetterschutz errichtet wird, richtet sich nach den Richtlinien des Kantons (Richtwert minimale Anzahl einsteigende Passagiere etc.).

Bushaltestellen an Nationalstrassen: Da die Verhandlungen mit dem Bund noch offen sind und noch nicht definitiv geklärt ist, ob er den gesamten Strassenraum übernimmt, kann hier noch keine Aussage gemacht werden. Stand Dezember 2019 ist, dass der Bund das Trottoir (= Ausstiegsfläche) nicht übernehmen will. Bushaltestellen an Nationalstrassen (z.B. H18 im Laufental) werden gleich wie Haltestellen an Kantonsstrassen behandelt; d.h. wenn der Bund die Kosten nicht übernimmt, ist der Kanton dafür verantwortlich.

Falls die Bushaltestelle nur oder vorwiegend dem Ortsverkehr dient, hat die Standortgemeinde bis zu 100 % der Kosten zu übernehmen (Regelung im Einzelfall).

Begründung:

- Die Regelung entspricht der Forderung der Motion.
- Die Regelung ist einfach; der Bau und bauliche Unterhalt erfolgt durch den Eigentümer der Strassenanlage (ausser bei Nationalstrassen).
- Entscheidbefugnisse und Finanzierung sind bei der gleichen Stelle angeordnet.
- Die Regel entspricht der bisherigen Regel bis auf den Punkt, dass sich die Standortgemeinde nicht mehr beteiligen muss. Genau dieser Punkt hatte immer wieder zu Schwierigkeiten geführt, da die Gemeinde zwar mitfinanzieren musste, aber keine Entscheidungsbefugnisse hatte.
- Die Erstellung des Wetterschutzes war bisher alleine Aufgabe der Gemeinden; sie werden auch davon entlastet.
- Bei stark befahrenen Kantonsstrassen ist in der Regel keine Fahrbahnhaltestelle möglich, sondern muss eine teurere Busbucht gebaut und unterhalten werden; d. h. mit der vorgeschlagenen Regel wird das Verursacherprinzip (teure Lösung infolge übergeordnetem Verkehr) berücksichtigt.
- Bei einer Buslinie (und damit Haltestelle), die nur der Gemeinde dient (Ortsverkehr), bleibt eine Mitfinanzierung durch die Gemeinde möglich (Verursacherprinzip).
- Die zusätzliche finanzielle Belastung infolge des Wegfalls des Gemeindebeitrags für die Infrastruktur 'Tiefbau' ist mit schätzungsweise ca. 100'000 Franken pro Jahr relativ klein.

Betrieblicher Unterhalt 'Tiefbau': Fahrbahn / Haltefläche = 100 % Kanton; Ausstiegsfläche / Wartebereich (Trottoir) = 100 % Kanton; Ausnahme Winterdienst = 100 % Gemeinde.

Betrieblicher Unterhalt 'Hochbau': Wetterschutz bzw. Wartehäuschen als auch Möblierung, Papierkorb etc. = 100 % Gemeinde (inkl. Abfallbeseitigung).

Begründung:

- Der betriebliche Unterhalt des Trottoirs an Kantonsstrassen liegt beim Kanton mit Ausnahme der Schneeräumung. Die Gemeinden sind für die Schneeräumung zuständig. Auch Papierkörbe, die entlang von Kantonsstrassen aufgestellt sind, werden durch die Gemeinden geleert; es wäre deshalb unsinnig, im Bereich von Bushaltestellen eine andere Regelung einzuführen.
- Die Regel entspricht der bisherigen Regel, die sich bewährt hat.

Technische Anlagen: Billettautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele etc.:

- Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich.
- Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.
- Die dafür notwendigen Sockelfundamente inkl. Anschlüsse (Strom etc.) werden durch den Strasseneigentümer erstellt.

Begründung:

- Die Regelung ist einfach; sie entspricht der bisherigen Regelung und hat sich bewährt.
- Das Busunternehmen ist für die eigenen technischen Anlagen in allen Belangen selber verantwortlich; damit bleiben die Entscheidungswege und Abläufe effizient und einfach.

3.3.2 *Bushaltestellen an Gemeindestrassen*

Infrastruktur Strasse bzw. Tiefbau (Haltekante / Ausstiegsfläche inkl. Sockelfundamente / Anschlüsse für die technischen Anlagen) und Hochbau (Wetterschutz bzw. Wartehäuschen / Möblierung wie Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Projekt und Bau (neue Bushaltestellen und Umbau / Ausbau bestehender Haltestellen) als auch der bauliche Unterhalt erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.

Falls die Bushaltestelle vorwiegend der Erschliessung einer kantonal wichtigen Anlage (z.B. Gymnasium, Fachhochschule etc.) dient, kann die Standortgemeinde beim Kanton eine Kostenbeteiligung für die Neuerstellung oder wesentlicher Umbauten bis zu max. 50 % der anrechenbaren Kosten beantragen (Regelung im Einzelfall für Haltestellen kantonalen Bedeutung).

Begründung:

- Die Regelung ist einfach; der Bau und bauliche Unterhalt erfolgt durch den Eigentümer der Strassenanlage.
- Entscheidbefugnisse und Finanzierung sind bei der gleichen Stelle angeordnet; d.h. die Gemeinde kann selbstständig über den Ausbaustandard entscheiden.
- Die Regel entspricht der bisherigen Regel bis auf den Punkt, dass sich der Kanton bei Haltestellen kantonalen Bedeutung beteiligen kann.
- Gemeindestrassen weisen in der Regel nur ein tiefes Verkehrsaufkommen auf; d.h. in der Regel können Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen angeordnet werden und verursachen dementsprechend relativ geringe Kosten.
- Die Ansiedelung kantonal wichtiger Anlagen wie z.B. eine Schule bringt einer Standortgemeinde nicht unbedingt Mehreinnahmen: sie kann aber erhebliche Kosten verursachen. Deshalb wird es als sinnvoll erachtet, dass sich der Kanton bei solchen Standorten an der Finanzierung der Bushaltestelle beteiligen kann.
- Als anrechenbare Kosten ist eine kostengünstige Basislösung zu verstehen; wenn eine Gemeinde (oder andere Institution) eine spezielle, teurere Lösung wünscht, erfolgt keine Mitfinanzierung an diesen Mehrkosten.

Betrieblicher Unterhalt: erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.

Begründung:

- Die Regelung ist einfach; die Gemeinde ist Eigentümerin der ganzen Anlage.
- Die Regel entspricht der bisherigen Regel, die sich bewährt hat.

Technische Anlagen: Billettautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele etc.:

- Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich.

- Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.
- Die dafür notwendigen Sockelfundamente inkl. Anschlüsse (Strom etc.) werden durch den Strasseneigentümer erstellt.

Begründung:

- Gleiche Regelung wie bei Haltestellen entlang Kantonsstrassen

3.3.3. Umsteigehaltestellen (*Bushaltestellen bei SBB-Bahnhöfen bzw. Arealen Dritter*):

Bei den Bushöfen bzw. Umsteigehaltestellen auf das übergeordnete Netz (= regionale Bedeutung) an SBB-Bahnhöfen oder auf Arealen Dritter (z. B. BLT) wird die bestehende Lösung beibehalten; d. h. es wird die Strategie Eigentum und Unterhalt bei Bushaltestellen auf Arealen Dritter bzw. Busterminals, wie sie mit RRB 973 vom 28. Juni 2011 vom Regierungsrat festgelegt und beschlossen wurde, übernommen.

Infrastruktur Tiefbau (Haltekante / Ausstiegsfläche bzw. Perron):

Neuerstellung: Projekt und Bau inkl. Finanzierung zu 100 % durch den Kanton. Das Eigentum am Boden verbleibt im Regelfall beim Arealeigentümer (SBB); die Nutzung wird mit einer Dienstbarkeit oder im Baurecht geregelt. Die Anlage selber (Busfahrbahn, Perron) ist im Eigentum Kanton.

- Falls eine Haltekante nur oder vorwiegend dem Ortsverkehr dient, hat sich die Standortgemeinde allenfalls an den Kosten zu beteiligen (Regelung im Einzelfall).
- Umbau / Ausbau einer bestehenden Bushaltestelle (Umbau auf BeHiG; Verlängerung Haltekante etc.): erfolgt zu 100 % durch den Kanton.
- Baulicher Unterhalt: erfolgt zu 100 % durch den Kanton.
- Betrieblicher Unterhalt: Fahrbahn / Haltefläche und Ausstiegsfläche (Trottoir): erfolgt zu 100 % durch die Standortgemeinde.

Im Spezialfall können die Kosten der Gemeinde der TU in Rechnung gestellt werden, welche diese Kosten über die Angebotsvereinbarung wiederum dem Kanton in Rechnung stellen kann.

Begründung:

- Die Regelung entspricht der Forderung der Motion.
- Die Haltestellen sind in der Regel sogenannte Umsteigehaltestellen und haben deshalb eine regionale bzw. kantonale Bedeutung; d.h. eine Kostenübernahme durch den Kanton ist eine logische Folge davon.
- Die Regelung ist einfach.
- Entscheidbefugnisse und Finanzierung sind bei der gleichen Stelle angeordnet.
- Die Regel entspricht der bisherigen Regel und hat sich bewährt.
- Bei einer Buslinie (und damit Haltestelle), die nur der Gemeinde dient, bleibt eine Mitfinanzierung durch die Gemeinde möglich (Verursacherprinzip).

Wetterschutz (Überdachung / Wartehaus), Kunstbauten (inkl. Beleuchtung):

Sowohl für den Bau, den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % der Kanton zuständig. Die Stromkosten der Beleuchtung gehen zu Lasten der Standortgemeinde. Ob eine Überdachung erstellt wird, entscheidet der Kanton gemäss seinen internen Regelungen (Anzahl Passgiere etc.). Wenn eine Überdachung (oder Wartehaus) erstellt wird, finanziert der Kanton im Grundsatz eine Standardlösung; wenn eine Gemeinde eine teurere Lösung verlangt (z.B. aus ästhetischen Gründen), muss sie sich an den Mehrkosten beteiligen.

Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Für die Erstellung, den baulichen und den betrieblichen Unterhalt dieser Anlagen ist zu 100 % die Standortgemeinde zuständig. Im Spezialfall können die benötigten Kosten der TU in Rechnung gestellt werden, welche diese Kosten über die Angebotsvereinbarung wiederum dem Kanton in Rechnung stellen kann.

Technische Anlagen: Billettautomat, Digitale Fahrgastinformation DFI, Haltestellenstele etc.:

- Für die Anlagen, die direkt dem Betrieb der Buslinien dienen, ist in allen Belangen das zuständige Busunternehmen verantwortlich.
- Wenn eine Haltestelle von mehr als einem Busunternehmen angefahren wird, wird von den betroffenen Busunternehmen das hauptverantwortliche und damit zuständige Busunternehmen bezeichnet.

Begründung:

- o Gleiche Regelung wie bei Haltestellen entlang Kantonsstrassen

3.3.4. *Spezialfall technische Anlagen auf Linien der BVB*

Die technischen notwendigen Anlagen bei einer Haltestelle für den Betrieb einer Buslinie wie DFI, Billettautomaten etc. werden durch die KTU bezahlt; letztendlich finanziert sie der Kanton durch die Abgeltung der ungedeckten Kosten. Bei den BVB ist dies so als Folge des Staatsvertrags nicht möglich; deshalb müssen diese Anlagen direkt durch den Kanton und die Gemeinden finanziert werden. Da diese Anlagen also generell (via Umweg) durch den Kanton finanziert werden, soll die Finanzierung zur Gleichbehandlung aller Gemeinden auch auf Gemeindestrassen durch den Kanton erfolgen und ein entsprechender Passus ins Strassengesetz aufgenommen werden.

3.4. **Gesetzesanpassung**

Das Strassengesetz (StraG, SGS 430) vom 24. März 1986 wird wie folgt geändert (vgl. beiliegenden Entwurf eines Landratsbeschlusses und die Synopse):

§ 34 Bushaltestellen

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

- a. Grundsätzlich vom Strasseneigentümer an dessen Strasse die Bushaltestelle liegt;
- b. Vom Kanton, wenn der Bund die Kosten von Bushaltestellen an Nationalstrassen nicht übernimmt;
- c. In der Regel vom Kanton bei Umsteigehaltestellen von regionaler Bedeutung.

² Bei Bushaltestellen an Gemeindestrassen, die vorwiegend der Erschliessung kantonaler oder anderer regional wichtiger öffentlicher Bauten und Anlagen dienen, kann sich der Kanton auf Antrag der Standortgemeinde mit maximal 50 % der Erstellungskosten beteiligen.

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

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

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

4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

4.1. Regierungsprogramm

Die übergeordneten Planungsinstrumente beinhalten zahlreiche strategische Leitsätze, Zielsetzungen und generelle Vorstellungen, die Auswirkungen auf die ÖV-Infrastruktur haben:

- Attraktive Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr innerhalb Agglomeration
- Sicherstellung ÖV-Grundangebot im übrigen Kantonsgebiet
- Attraktive ÖV-Erschliessung der Industrie-/Gewerbegebiete von kantonaler Bedeutung
- Aufwertung Bahnhöfe und andere Umsteigestationen hinsichtlich ihrer Funktion durch Ausschöpfung der räumlichen Ressourcen (beispielsweise P+R und B+R)
- Schaffung guter Voraussetzungen für eine hohe Betriebszuverlässigkeit und -stabilität des ÖV auf stark belasteten Verkehrsachsen (Ausgestaltung / Anordnung der Haltestellen).

4.2. Rechtsgrundlagen:

Kanton Basel-Landschaft:

- Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430)
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 (SGS 480)
- RRB 973 vom 28. Juni 2011: Busterminals: Strategie Eigentum und Unterhalt

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1. Umbauten (z.B. als Folge des BehiG)

Der Umbau der Haltestellen auf die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfolgt im Rahmen der ordentlichen Instandsetzungen der Kantonsstrassen. Die Zusatzkosten für den Umbau werden im Durchschnitt auf ca. 10'000 Franken pro Haltestelle geschätzt; es wird mit Kosten von max. ca. 0.5 Mio. Franken / Jahr geschätzt. Gesamthaft wird mit Kosten von max. 10 Mio. Franken gerechnet. Die Regelung im Strassengesetz ist diesbezüglich unklar und die Gemeinden mussten an solche Umbaukosten keine Beiträge bezahlen.

Unbesehen von der Befreiung der Gemeinden an der Kostentragung bei Bushaltestellen an Kantonsstrassen entstehen den Gemeinden jedoch mit der Umsetzung des BehiG bei den Haltestellen an Gemeindestrassen ebenfalls Aufwendungen; der Umfang ist aber nicht bekannt (grobe Schätzung: total max. 5 Mio. Franken).

Die vorgesehene gesetzliche Anpassung führt also weder beim Kanton noch bei den Gemeinden zu einer Änderung gegenüber der heutigen Handhabung.

5.2. Neubauten von Bushaltestellen; Tiefbau

In den nächsten 10 bis 20 Jahren ist kaum mit einem massiven Ausbau des Busliniennetzes zu rechnen; durch die Siedlungsentwicklung, neue Bedürfnisse etc. ist mit ca. einer neuen Bushaltestelle pro Jahr an einer Kantonsstrasse zu rechnen. Als Standardwert wird mit Kosten von 50'000 Franken für eine Fahrbahnhaltestelle und 200'000 Franken für eine Busbucht für die Erstellung im Rahmen eines separaten Projektes gerechnet (pro Haltekante; ohne Wetterschutz etc.).

Kostenschätzung:

10 Bushaltestellen innert 10 Jahren = 20 Bushaltekanten:

Annahme: 12 Fahrbahnhaltestellen // 8 Busbuchten = total Kosten von 2'200'000 Franken

Annahme: 50 % der Haltekanten werden im Rahmen von Instandsetzungen erstellt =
 Kostenreduktion von 20 % bei 10 Haltekanten = Reduktion von ca. 200'000 Franken; d.h. total
 Kosten für neue Bushaltestellen für 10 Jahre = 2'000'000 Franken.

Bei geschätzten Kosten von ca. 200'000 Franken für neue Bushaltestellen pro Jahr ergeben sich
 somit für den Kanton Zusatzkosten von ca. 100'000 Franken pro Jahr in der Investitionsrechnung
 im Vergleich zur heutigen Regelung, da der Gemeindebeitrag von 50 % entfällt.

Dem gegenüber stehen Einsparungen bei der Planung- und Projektierung beim TBA sowie Ver-
 kürzungen in der Umsetzung. Dabei berücksichtigt sind Zeit- und Ressourcengewinne durch den
 Wegfall allfälliger langwieriger Verhandlungen mit den Gemeinden. Aufgrund der Ressourcen-
 knappheit mussten hierzu oftmals externe Gesamtprojektleiter beigezogen werden. Die
 Einsparungen sind jedoch sicher deutlich geringer als die für den Kanton zusätzlichen Kosten und
 schwierig abzuschätzen; sie wurden deshalb nicht berücksichtigt.

Bei den baulichen und betrieblichen Unterhaltskosten ergibt sich zum heutigen Zustand keine
 Änderung.

5.3. Wetterschutz und Möblierung; neue und bestehende Haltestellen

Im Kanton Basellandschaft gibt es heute ca. 230 Buswartehäuschen; davon sind ca. ¼ bei
 Bushaltestellen an Kantonsstrassen = ca. 180 Wartehäuschen. Viele dieser Wartehäuschen
 befinden sich an Haltestellen mit weniger als 100 Einsteiger (ungefährer Richtwert für die Kosten-
 übernahme durch den Kanton). Unter der Annahme, dass ca. 150 Wartehäuschen für eine
 Kostenübernahme qualifiziert sind, eine Erneuerung ca. alle 20 Jahre ansteht und die Kosten ca.
 25'000 Franken pro Wartehäuschen betragen, ergeben sich jährliche Kosten von 187'500 Franken.
 Wenn noch die zusätzlichen Wartehäuschen der neuen Bushaltestellen dazu gezählt werden,
 ergeben sich Kosten von ca. 200'000 Franken pro Jahr. Da die Wartehäuschen bisher zu 100 %
 von den Gemeinden finanziert wurden, ergeben sich damit für den Kanton Zusatzkosten von ca.
 200'000 Franken pro Jahr.

5.4. Investitionskosten

Die zusätzlichen Investitionskosten von ca. 300'000 Franken p.a. werden über das gleiche Konto
 wie der Bau von Bushaltestellen, das Konto 'Ausbauten öffentlicher Verkehr, IA 700'107 finanziert.
 In diesem Konto sind im AFP 2020–2023 je 0.5 Mio. Franken / Jahr für Bushaltestellen (KA 5010 0
 010, Strasse) eingestellt; gesamthaft ist für die KA Strasse und KA Schiene 1.0 Mio. Franken
 eingestellt. Auf Grund des voraussichtlichen Finanzbedarfs für den Neu- und Umbau von Bus-
 haltestellen und die Erneuerung von Buswartehäuschen ist (vorerst) keine Erhöhung notwendig.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
23140.999	700107	5010 0 010

Wenn sich die neue Regelung nach 2-4 Jahren eingependelt hat, wird sich zeigen, ob eine
 Erhöhung des Innenauftrages 700107, 'Ausbau ÖV' notwendig ist. Da die Aufwendungen für das
 Tram, die über diesen Innenauftrag finanziert werden (kleinere Instandsetzungs- / Unterhalts-
 arbeiten) infolge der Erneuerung der Linie 6 in Allschwil und der vorgesehenen Erneuerung der
 Linie 3 in Birsfelden ab ca. 2024 eher rückläufig sind, ist keine oder nur eine moderate Erhöhung
 zu erwarten.

5.5. Folgekosten (z. B. Eigenleistungen)

Ausser den Folgekosten Finanzierung (Zinskosten / Abschreibungen) entstehen keine
 Folgekosten.

Finanzierungszahlen nach § 35 Abs. 4 Finanzhaushaltsgesetz (FHG; SGS 310)

Bei einem maximalen mittleren, zusätzlichen Bedarf von 300'000 Franken pro Jahr an wiederkehrenden Kosten betragen die Abschreibungen für den Tiefbau (Abschreibungsdauer 40 Jahre) 2'500 Franken im ersten Jahr und steigen dann innert 40 Jahren bis auf 100'000 Franken an. Für die Buswartehäuschen (Abschreibungsdauer 20 Jahre) betragen die Abschreibungen 10'000 Franken und steigen dann innert 20 Jahren bis auf 200'000 Franken an. Diese Zusatzkosten sind in den eingestellten Mitteln im AFP 2020–2023 enthalten, da davon ausgegangen wird, dass die zusätzlichen Investitionen im Rahmen der budgetierten Beträge im Innenauftrag 700107; 'Ausbauten öffentlicher Verkehr' finanziert werden können. Auf eine detaillierte Aufstellung der Zahlen wird deshalb verzichtet.

5.6. Finanzhaushaltrechtliche Prüfung

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

5.7. Finanzielle Auswirkungen

Voraussichtliche Mehr- oder Minderausgaben (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja Nein

Die zu erwartenden, zusätzlichen Investitionskosten werden über das PC 2301 (Strassen); KA 50100010 (Strassen); IA 700107 (Ausbauten öffentlicher Verkehr) abgerechnet.

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja Nein

Die erforderlichen finanziellen Mittel sind bereits im AFP 2020-23 eingestellt.

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

Ja Nein

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risiken (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Die neue Regelung hat bzgl. Wirtschaftlichkeit und Risiken einen Einfluss, der vernachlässigt werden kann:

- Mit der Vorlage werden keine finanziellen Mittel für neue Bauvorhaben beantragt, sondern es wird lediglich der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde angepasst; der Kanton ist neu zu 100 % für die Finanzierung der Bushaltstellen an Kantonsstrassen verantwortlich.
- Wie viele neue Bushaltstellen erforderlich sind, die in Zukunft der Kanton zu 100 % finanzieren muss, wird jeweils mit dem Generellen Leistungsauftrag (z. B. Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 – 2021) entschieden.
- Neue Bushaltstellen werden an bestehenden Kantonsstrassen erstellt; es sind relativ kleine Bauwerke und damit sind die finanziellen Risiken klein und vernachlässigbar.
- Mit der neuen Regelung werden die Schnittstellen zwischen Kanton und Gemeinde reduziert; die Abrechnung wird einfacher; der ganze Prozess 'Erstellung einer Bushaltstelle' etwas einfacher und wirtschaftlicher. Gemessen an den Gesamtkosten ist dieser Effekt aber vernachlässigbar.

5.8. Regulierungsfolgenabschätzung

Da die vorgeschlagene Gesetzesanpassung grundsätzlich eine Vereinfachung und Entflechtung zwischen den Verantwortlichkeiten Kanton / Gemeinde bewirkt, sind die Regulierungsfolgen positiv; so muss z. B. beim Bau einer Bushaltestelle an einer Kantonsstrasse keine Verhandlung erfolgen bzw. Vereinbarung mehr getroffen werden, welchen Anteil die Gemeinde zu bezahlen hat.

Mit dem RRB Nr. 0973 vom 28. Juni 2011 besteht bereits eine Regelung bzgl. Kosten bzw. Eigentum und Unterhalt bei Bushaltestellen auf Arealen Dritter.

Als zusätzliche Regelung sind durch den Regierungsrat noch die verbindlichen Kriterien zu definieren, bei welchen Bushaltestellen von kantonaler Bedeutung an Gemeindestrassen die Standortgemeinde Beiträge beantragen kann und bei welchen Haltestellen ein Wetterschutz durch den Kanton erstellt bzw. finanziert wird.

6. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

6.1. Überblick

Es gingen folgende Stellungnahmen ein:

- VBLG + 30 Gemeinden
- 6 Parteien (CVP, EVP, FDP, Grüne, SP, SVP)
- 3 KTU (AAGL, BLT, BVB)

Grundtenor bei den Gemeinden und den Parteien war, dass die Vorlage in die richtige Richtung geht, aber letztlich zu wenig weit geht und dass im Grundsatz der Kanton für den ÖV zuständig ist. Die KTU's äusserten sich zur Grundsatzfrage nicht, wer die Bushaltestellen finanzieren soll; ihre Stellungnahmen betrafen eher Details bzgl. Ausrüstung der Haltestellen mit DFI's etc..

Auf Grund der eingegangenen Stellungnahmen wurde die Vernehmlassungsvorlage wie folgt angepasst:

- Bei den Bushaltestellen an den Kantonsstrassen wird neu auch die Möblierung (Wetterschutz, Sitzgelegenheit etc.) finanziert.
- An Bushaltestellen kantonaler Bedeutung an Gemeindestrassen wird ein Beitrag bis zu 50 % gewährt.

Um die Verantwortlichkeiten und Kompetenzen einfach zu halten und den administrativen Aufwand klein zu halten, sollen aber die Gemeinden weiterhin für die Bushaltestellen an Gemeindestrassen zuständig sein.

6.2. Stellungnahmen Gemeinden

Stellungnahme VBLG:

Der VBLG hat sich diesbezüglich bereits bei früheren Gelegenheiten, insbesondere im Rahmen des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, auch zu den Bushaltestellen geäussert. Am damaligen Standpunkt halten wir weiterhin fest: Für den öffentlichen Verkehr ist grundsätzlich der Kanton zuständig. Da der öffentliche Verkehr nur als Zusammenspiel der verschiedenen Elemente (Infrastruktur, Fahrzeuge, Betrieb etc.) funktionieren kann, befürworten wir konsequenterweise auch, dass der Kanton als Träger des öffentlichen Verkehrs für die Finanzierung der Bushaltestellen zuständig sein soll.

In diesem Sinne lehnen wir die vorliegende Gesetzesanpassung ab. Hingegen betonen wir die Notwendigkeit § 34 so anzupassen, dass der grundsätzlichen Aufgabenteilung im öffentlichen

Verkehr auch im Strassengesetz Rechnung getragen wird, indem der Kanton für die Finanzierung der Bushaltestellen zuständig sein soll.

Folgende Gemeinden haben sich ohne weitere wesentliche Bemerkungen in ihrer Stellungnahme der Stellungnahme des VBLG angeschlossen:

Aesch, Arisdorf, Arlesheim, Bennwil, Biel-Benken, Binningen, Bretzwil, Brislach, Bubendorf, Ettingen, Gelterkinden, Känerkinden, Lausen, Nenzlingen, Ormalingen, Pfeffingen, Pratteln, Rothenfluh, Waldenburg, Wintersingen.

Nachfolgend werden nur noch die Stellungnahmen der Gemeinden aufgeführt, die ausser der Standardbemerkung der meisten Gemeinden 'Wir schliessen uns der Stellungnahme des VBLG vollumfänglich an' oder ähnlich noch weitere / andere Hinweise und Forderungen eingereicht haben oder die Stellungnahme des VBLG nicht übernehmen und eine eigene Stellungnahme eingereicht haben:

Stellungnahme Gemeinde Allschwil:

Der Gemeinderat Aesch hat die Vernehmlassung bezüglich der Änderung des § 34 Strassengesetz, Finanzierung Bushaltestelle eingehend beraten. Er hat beschlossen, sich der Stellungnahme des VBLG anzuschliessen.

Die Änderung Strassengesetz; § 34 Bushaltestellen (Finanzierung) ist notwendig und wird befürwortet.

Dennoch weist die Gemeinde Allschwil die vorliegende Gesetzesänderung klar und eindeutig zurück, da der Kanton als Träger des öffentlichen Verkehrs für die Finanzierung der Bushaltestellenzuständig sein muss. Somit schliessen wir uns der Stellungnahme des VBLG (siehe Beilage Stellungnahme VBLG) an.

Es muss eine klare Aufgabenteilung zwischen Kanton und Transportunternehmungen im Strassengesetz § 34 Bushaltestellen (Finanzierung) festgehalten werden.

Zur Förderung und Steigerung des öffentlichen Verkehrs beantragen wir daher folgende Änderungen:

- 1) *Im dem Absatz 2 "Die Kosten für die Möblierung (Wetterschutz, Sitzgelegenheit etc.) werden von der Standortgemeinde getragen."*

Änderung: Die Kosten für die Möblierung werden auf Kantons- und Gemeindestrassen vollumfänglich vom Kanton getragen. Das "etc." muss hierbei als abschliessende Auflistung erfolgen, um keine ungenügenden Minimallösung zu ermöglichen.

- 2) *Betreffend dem Ausstattungsgrad (siehe Beilage BVB Projektierungsrichtlinie Nr. 4.03.02)*

Änderung: Die Erstellungs-, Betriebs- und Unterhaltskosten der Haltestellenausstattung (Haltestelleninfo, Billetautomat, DFI) müssen vollumfänglich von den Transportunternehmen getragen werden. Nicht nur jede Haltestelle, sondern jede Haltekante muss mit einem Billetautomaten ausgerüstet werden. Für Neueinrichtungen der DFI dürfen nicht die aktuellen, sondern müssen die zukünftig hochgerechneten Personenfrequenzen zugrunde gelegt werden.

Zu 1): Dem Anliegen wird auf den Kantonsstrassen entsprochen.

Zu 2): Dem Anliegen wird, soweit möglich, entsprochen: Die aufgeführten Anlagen werden durch das Transportunternehmen oder den Kanton auf Kantons- und Gemeindestrassen finanziert. Wo welche Ausstattungselemente platziert werden, wird nicht im Gesetz geregelt.

Stellungnahme Gemeinde Arboldswil:

...

Darin sollen neu Haltestellen auf Gemeindestrassen zum Teil von Gemeinden finanziert werden.

Der VBLG hat in seiner Vernehmlassungsantwort vom 8. Mai 2019 bekräftigt, dass die Finanzierung des OeV Kantonssache sei, und dass dies auch so bleiben soll. Demzufolge lehnt der VBLG die Änderung ab.

Der Gemeinderat schliesst sich der Meinung des VBLG's uneingeschränkt an.

Hinweis: Auch bisher wurden die Haltestellen auf Gemeindestrassen vollständig von den Gemeinden finanziert; die Bemerkung diesbezüglich der Gemeinde Arboldswil ist nicht korrekt.

Stellungnahme Gemeinde Grellingen:

Der Gemeinderat nimmt von den Änderungen des Strassengesetzes § 34, Bushaltestellen, Kenntnis.

Stellungnahme Gemeinde Hersberg:

Der Gemeinderat hat die Vorlage geprüft und hat beschlossen den Änderungen zuzustimmen.

Stellungnahme Gemeinde Hölstein:

Mit Schreiben vom 8. Mai 2019 hat sich der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden zur Vorlage geäussert und uns mit einer Kopie davon bedient. Wir möchten zum Ausdruck bringen, dass wir uns vollumfänglich dieser Stellungnahme des VBLG anschliessen.

Wir teilen die Auffassung des VBLG, dass die beiden Themen „Bushaltestellen“ und „öffentlicher Verkehr“ nicht getrennt werden dürfen und konsequenterweise weiterhin grundsätzlich Sache des Kantons sein sollen. Bei einer vollständigen Überwälzung der Finanzierungskosten von Bushaltestellen auf den jeweiligen Strasseneigentümer könnten sonst ungewollt rein finanzielle Überlegungen im Vordergrund stehen. Die bisherige generelle gemeinschaftliche Kostentragung von je 50 % durch Kanton und Gemeinden soll beibehalten werden. Zudem möchten wir anregen, dass dies einheitlich in allen Fällen gelten und keine Sondersituation bei Gymnasien oder Fachhochschulen etc. geschaffen werden soll.

Bemerkung: Die Stellungnahme ist nicht ganz eindeutig; gemäss 2. Abschnitt plädiert Hölstein dafür, dass sowohl auf Gemeinde- als auch Kantonsstrassen der gleiche Kostenteiler von je 50% gelten soll.

Stellungnahme Gemeinde Läuelfingen:

Er (der Gemeinderat) stellt fest, dass der Öffentliche Verkehr gemäss geltender Gesetzgebung grundsätzlich in die Zuständigkeit des Kantons fällt. Es ist daher sehr stossend, dass mit der vorliegenden geplanten Änderung des Strassengesetzes angestrebt wird, Kosten den Gemeinden zu überbürden, welche durch den öffentlichen Verkehr verursacht werden.

Das geplante Vorgehen widerspricht in eklatanter Weise dem Verursacherprinzip, da die entscheidende und die finanzierende Instanz nicht identisch sind. Der Kanton als Träger und Besteller des Öffentlichen Verkehr würde künftig detaillierte Vorgaben für die Ausgestaltung von Bushaltestellen erlassen und die Gemeinden wären gesetzlich verpflichtet diese Vorgaben zu finanzieren. In verschiedensten Bereichen konnte in der Vergangenheit festgestellt werden, dass solche Konstellationen zu erheblichen Mehrkosten führen, da keine funktionierende Abwägung zwischen Wünschenswertem und Finanzierbarem mehr erfolgt. Entsprechend wurden etliche solche Konstellationen beseitigt. Es ist daher nicht verständlich, warum in diesem Bereich nun wieder ein Schritt in die andere Richtung erfolgen soll.

Der Gemeinderat stellt sich klar gegen die geplante Änderung und erwartet, dass die Vorlage in dieser Form zurückgezogen wird.

Stellungnahme Gemeinde Muttenz:

Im vorliegenden Entwurf der Landratsvorlage werden die Zielsetzungen der parlamentarischen Vorstösse nur teilweise umgesetzt. Insbesondere zur Stossrichtung der Motion von Petra Schmidt bestehen erhebliche Lücken. In dieser Motion wurde nebst dem vergessen gegangenen Gesetzesartikel im Strassengesetz auch auf das Erfordernis der klaren Aufgabentrennung zwischen Kanton und Gemeinden hingewiesen, welche mit der Neuregelung des Finanzausgleichs und der damit erfolgten Neuregelung der Kosten des öffentlichen Verkehrs per 1. Januar 2010 in Kraft trat. Bezüglich der Haltestellen wurde argumentiert, dass es nicht angehe, dass der Kanton über die Haltestellen und Buslinien entscheide und sich die Gemeinden wieder (wie vor der Neuregelung) an den Erstellungskosten zu beteiligen haben. Der Kanton als Träger des öffentlichen Verkehrs habe viel mehr alle dem kantonalen Busliniennetz zugehörnden Bushaltestellen vollumfänglich zu finanzieren. Deshalb hat der Landrat dem Regierungsrat einstimmig beantragt, in der Logik der vorgenannten Aspekte eine Gesetzesanpassung im Strassengesetz zu unterbreiten, worin die Kostenträgerschaft zwischen Kanton und Gemeinden neu und klar geregelt ist.

Im Gegensatz dazu wird im nun vorgelegten Gesetzesentwurf zwar auf die Kostenbeteiligung der Gemeinden bei Kantonsstrassen verzichtet, aber an der Unterscheidung nach dem Strassen-eigentümer im Wesentlichen festgehalten. Auch sollen die Kosten für die Möblierung der Haltestellen (Wetterschutz, Sitzgelegenheit etc.) weiterhin von den Standortgemeinden getragen werden müssen.

Aus diesen Gründen lehnt der Gemeinderat Muttenz den mit Schreiben vom 27. Februar 2019 vorgelegte Entwurf der Vorlage an den Landrat zur Änderung des Strassengesetzes, § 34, Bushaltestellen (Finanzierung) ab. Es wird dagegen eine Anpassung des Strassengesetzes erwartet, in welcher der seit 1. Januar 2010 geltenden Neuregelung des Finanzausgleichs im Kanton Basel-Landschaft Rechnung getragen wird und die Kosten für die Erstellung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (Buslinien gemäss dem kantonalen Generellen Leistungsauftrag) vollständig und unabhängig von der Strassen- resp. Grundeigentümerschaft dem Kanton zugewiesen sind. Dies gilt ebenso für die Haltestellenausstattung (insbesondere die Möblierung) sowie für den baulichen und betrieblichen Unterhalt.

Stellungnahme Gemeinde Oberdorf:

Bushaltestelle auf Kantonsstrassen:

Infrastruktur Strasse (Haltekante/Ausstiegsfläche):

Wir begrüssen, dass die Kosten für den Umbau/Ausbau und den baulichen Unterhalt zu 100% durch den Kanton getragen werden sollen.

Wetterschutz (Wartehäuschen) / Möblierung (Sitzgelegenheit, Papierkorb etc.):

Wir sind nicht damit einverstanden, dass die Kosten für den Bau/Unterhalt der Wartehäuschen und der Möblierung durch die Gemeinde zu tragen sind. Die Begründung, dass das Wartehäuschen/die Möblierung den ein- und aussteigenden Personen dient ist zwar richtig, dass tun aber die Haltekanten und Ausstiegsflächen ebenso. Mit dieser Aufteilung wird wieder ein Teil der ÖV-Kosten auf die Gemeinden abgewälzt und so die Neuregelung des Finanzausgleichs nicht umgesetzt.

Bushaltestellen an Gemeindestrassen:

Wir sind nicht damit einverstanden, dass die Gemeinde diese Kosten zu tragen hat. Auch hier gilt, dass das ÖV-Angebot durch den Landrat beschlossen wird. Somit soll auch der Kanton für diese Kosten aufkommen.

Wir bitten Sie, wie in den Motionen 2010/162 und 2010/162 beantragt, um die ersatzlose Streichung des § 34 des Strassengesetzes.

Bemerkung: Mit einer ersatzlosen Streichung des § 34 verbleibt die Finanzierung der Bushaltestellen auf Gemeindestrassen vollständig bei den Gemeinden.

Stellungnahme Gemeinde Reinach:

Der Gemeinderat Reinach begrüsst die Änderungen, welche zu einer funktionellen und klaren Regelung der Zuständigkeiten führt. Damit die gemeindespezifischen Anliegen (insb. die Strassenraumgestaltung) berücksichtigt werden, sind die Gemeinden frühzeitig bei kantonalen Bushaltestellen-Projekten miteinzubeziehen.

Stellungnahme Gemeinde Therwil:

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 13. Mai 2019 die Vorlage diskutiert und hält fest, dass grundsätzlich der Kanton für den öffentlichen Verkehr zuständig ist. Wie in der Vorlage vorgesehen, ist die Gemeinde bereit, die Kosten für die Möblierung der Haltestellen inkl. Wartehäuschen auf Kantonsstrassen zu tragen. Verfügt die Gemeinde über einen Ortsbus, trägt diese ebenfalls die Kosten für die Möblierung der Ortsbus-Haltestellen inklusive Wartehäuschen.

Stellungnahme Gemeinde Wittinsburg:

Der Gemeinderat Wittinsburg schliesst sich der Vernehmlassungsantwort des Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) an, indem er ebenso die Gesetzesänderung mit der Begründung ablehnt, dass der Kanton für den öffentlichen Verkehr zuständig ist und somit auch für die Finanzierung der Bushaltestellen und deren Möblierung.

Zusätzlich möchte der Gemeinderat Wittinsburg anregen, dass der Kanton künftig schon im Vorfeld den nötigen Bau-Raum für eine mögliche Bushaltestellebuchstabe vorsieht, auch wenn es der Zustand zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht erfordert. Dies soll als Vorsichtsmassnahme angesehen werden, da der Umbau im Nachhinein oft nicht mehr möglich ist.

Bemerkung: Zur Sicherung allfälliger, zukünftiger Ausbauten werden die Baulinien entlang den Kantonsstrassen gelegt bzw. wo keine gelegt wurden, gilt der gesetzliche Abstand (5m ab Trottoir- bzw. Strassenrand). Ein vorsorglicher Landerwerb ohne konkretes Projekt kann aber im Regelfall nicht erfolgen.

6.3. Stellungnahmen Parteien

Stellungnahme CVP:

Obwohl die Motion 2010/163 von Landrat Felix Keller eine ersatzlose Streichung des § 34 fordert, ist für uns die vorliegende Version des geänderten § 34 stimmig. Die Anpassung regelt klar die Zuständigkeiten und hebt den Kostenteiler auf. Indem die Gemeinden für die Erstellung der Bushaltestellen auf den Gemeindestrassen zuständig sind, wie dies bereits heute schon Usanz ist, werden keine neuen Schnittstellen betreffend Abgrenzung des Perimeters bei den Bushaltestellen geschaffen, sollte dem Kanton die Zuständigkeit übertragen werden. Auch bei der Möblierung der Haltestellen ist die Zuständigkeit nun klar und sinnvoll geregelt.

Die CVP unterstützt somit die vorgeschlagene Änderung von § 34 des Strassengesetzes.

Wir beantragen jedoch, dass bei einer Neuerstellung von Bushaltestellen an Gemeindestrassen bei kantonal wichtigen Anlagen (z.B. Gymnasium, Fachhochschule, Spital etc.) eine vollständige Kostenübernahme, d.h. Kostenbeteiligung bis zu 100% durch den Kanton von der Standortgemeinde beantragt werden kann. Wir bitten Sie diesbezüglich Absatz 3 § 34 entsprechend anzupassen.

Stellungnahme EVP:

Die EVP Baselland begrüsst die vermehrte (Teil-)Finanzierung der Bushaltestellen durch den Kanton als Teil der öffentlichen Aufgabe (öffentlicher Verkehr). Die Anpassungen sind dringend notwendig, gehen allerdings zu wenig weit.

Wir sind der Meinung, dass die beiden Themen „Bushaltestellen“ und „öffentlicher Verkehr“ nicht getrennt werden dürfen und weiterhin grundsätzlich Sache des Kantons als Besteller sein sollen. Bei einer vollständigen Überwälzung der Finanzierungskosten von Bushaltestellen auf den jeweiligen Strasseneigentümer könnten sonst ungewollt rein finanzielle Überlegungen in den Vordergrund rücken. Die vorgeschlagene Änderung, dass der Kanton auf Kantonstrassen die vollen Kosten übernimmt und die Gemeinden für HS auf Gemeindegebiet eine finanzielle Unterstützung beantragen können, begünstigt eine Ungleichbehandlung der Haltestellenstandorte. Deshalb möchten wir, dass alle Haltestellen voll vom Kanton finanziert werden oder ein anderer akzeptierter einheitlicher Kostenteiler Kanton/Gemeinden gefunden wird, wobei der Mindestanteil vom Kanton bei 50% liegen muss. Es gilt den Kostenverteiler zu vereinfachen und nicht zusätzliche Ausnahmen (wie Linie zu Gymnasien etc.) zu schaffen.

Stellungnahme FDP:

Allgemeine Bemerkung:

Wir begrüssen grundsätzlich das Ziel der Vorlage, eine Vereinfachung und Vereinheitlichung herzustellen. Wir sind jedoch der Auffassung, dass dies mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung im Sinne von klaren Zuständigkeiten zu wenig konsequent zum Ausdruck kommt. Dies betrifft insbesondere die Aufteilung der Kosten der Tiefbauarbeiten und der Möblierung zwischen Kanton und Gemeinden.

Stellungnahme Absatz 1:

Keine Bemerkungen.

Stellungnahme Absatz 2:

Auch die Kosten für die Möblierung (Wetterschutz, Sitzgelegenheit) sollen bei Kantonsstrassen vom Kanton getragen werden. Ob eine solche nötig ist, bestimmt der Kanton im Rahmen des Projekts. Nur über diesen Ausbaustandard hinausgehende Zusatzwünsche der Standortgemeinden sollen von diesen getragen werden.

Stellungnahme Absatz 3:

Die Kosten für Bushaltestellen, die der Erschliessung kantonal wichtiger öffentlicher Anlagen dienen, sollen im Sinne des Verursacherprinzips vom Kanton getragen werden. Wir schlagen vor, dass diese Anlagen ausführlicher, jedoch nicht abschliessend aufgeführt werden: Schulen der Sekundarstufe, Hochschulen, Spitäler, kantonale Verwaltung usw.

Stellungnahme Absatz 4.

Auch bei den Kosten von Umsteigehaltstellen regionaler Bedeutung (Busbahnhof) sehen wir nicht ein, wieso diese nur «in der Regel» vom Kanton getragen werden und die Kosten der Möblierung (exkl. Überdachung) den Standortgemeinden angelastet werden sollen. Wir schlagen vor, dass die Kosten von Umsteigehaltstellen regionaler Bedeutung vollständig vom Kanton getragen werden.

Präzisierung Vorschlag für Formulierung, Absatz 2:

Die Kosten für die Möblierung (Wetterschutz, Sitzgelegenheit etc.) werden bei Kantonsstrassen im Rahmen des Projekts vom Kanton, bei Gemeindestrassen von der Standortgemeinde getragen. Zusatzwünsche der Standortgemeinden müssen von diesen getragen werden.

Präzisierung Vorschlag für Formulierung, Absatz 3:

Die Kosten für Bushaltestellen bei Gemeindestrassen, die der Erschliessung kantonal wichtiger öffentlicher Anlagen dienen (Schulen der Sekundarstufe I und II, Hochschulen, Spitäler, kantonale Verwaltung usw.) werden vom Kanton getragen.

Präzisierung Vorschlag für Formulierung, Absatz 4:

Die Kosten von Umsteigehaltstellen regionaler Bedeutung (Busbahnhof) inkl. einer allfälligen Überdachung auf Arealen Dritter (z.B. an Bahnhöfen) und der Möblierung werden vom Kanton getragen.

Stellungnahme Grüne:

Allgemeine Bemerkung:

Wir begrüssen grundsätzlich das Ziel der Vorlage, eine Vereinfachung und Vereinheitlichung herzustellen. Wir sind jedoch der Auffassung, dass dies mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung im Sinne von klaren Zuständigkeiten zu wenig konsequent zum Ausdruck kommt. Dies betrifft insbesondere die Aufteilung der Kosten der Tiefbauarbeiten und der Möblierung zwischen Kanton und Gemeinden.

Allgemeines:

Die Neuregelung des Finanzausgleichs (NFA; in Kraft seit 1.1.2010) hatte zum Ziel Aufgaben und Kostentragung zwischen Kanton und Gemeinden konsequenter zu regeln und so das Prinzip von « Wer zahlt, befiehlt» resp. Im Umkehrschluss « Wer befiehlt, der zahlt» umzusetzen.

In der Vorlage zum NFA (Seite 9) stand, dass aus Sicht der Aufgabenteilung der Verkehr eine regionale Aufgabe ist. Zwar profitieren die Gemeinden vom Angebot, im Vordergrund steht jedoch die regionale Versorgung des Kantons und über die Kantonsgrenze hinweg mit einem öffentlichen Verkehrsnetz. Aus diesem Grund wurde das Gesetz über den öffentlichen Verkehr geändert. Die Gemeindebeiträge an den Kosten des öffentlichen Verkehrs wurden generell aufgehoben (alt § 9 bis 10 öVG). Nur noch Gemeindewünsche, welche über den vom Landrat beschlossenen, generellen Leistungsauftrag hinausgehen, sollen von diesen allein finanziert werden (S. 24). Dass auch im Strassengesetz ein § bestand, welcher Gemeindebeiträge an Bushaltestellen regelt, wurde schlicht und einfach vergessen, wie auch den Vorstössen aus dem Landrat zu entnehmen ist.

Die vorgeschlagene Lösung ist demgegenüber halbherzig, resp. erfüllt die beabsichtigte klare Trennung der Aufgaben von Kanton und Gemeinden nicht. Wir lehnen sie ab und schlagen die Lösungsalternative Ziff.3.2.1 der Vorlage vor:

Der Kanton soll als Träger und Besteller des öffentlichen Verkehrs auch für die Infrastruktur der Bushaltestellen aufkommen, unabhängig davon, wer Eigentümer der Strasse ist (Gemeinde oder Kanton). Aus Praktikabilitätsgründen können wir uns vorstellen, dass Möblierung und betrieblicher Unterhalt der Ausstiegs-/Wartefläche analog zu heute von der Gemeinde übernommen wird.

Begründung:

- 1) Der öffentliche Regionalverkehr ist eine übergeordnete Aufgabe. Ob eine Buslinie über eine Kantonsstrasse oder eine Gemeindestrasse führt, sagt noch nichts darüber aus, ob diese Haltestellen nun eher den Einwohnern der Gemeinde oder der regionalen Mobilität dienen. Der Regierungsrat will Kriterien definieren, welche Bushaltestellen an Gemeindestrassen sogenannt kantonale Bedeutung haben. Wir erachten dies als eine unbefriedigende Lösung, welche wiederum zu Ungleichbehandlung von Gemeinden führen wird.*
- 2) Haltestellen an Gemeindestrassen verursachen-auch gemäss Aussage der Vorlage Seite 11- in der Regel relativ geringe Kosten, da dort eher ein tiefes Verkehrsaufkommen besteht. Die zusätzlichen Kosten sind folglich für den Kanton nicht hoch. Dafür ist die Regelung klar und einfach.*
- 3) Grosse Kosten sind noch zu erwarten infolge der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Dies ist eine kantonale Vollzugsaufgabe. Der Kanton definiert, mit welchen Massnahmen (Infrastruktur, betrieblich) diesem Gesetz Genüge getan werden soll. Er soll deshalb auch für die Kosten des Umbaus von Bushaltestellen aufkommen, falls diese an Gemeindestrassen liegen. Können diese gemeinsam mit Unterhaltsarbeiten der Gemeinde koordiniert werden, wird der Kostenteiler gemeinsam vereinbart.*

- 4) *Ob ein Wetterschutz durch eine Überdachung notwendig ist, soll einem kantonalen Standard entsprechen (z.B. Kriterien wie Anzahl Einsteiger, Wetterexposition, Kursintervalle) und nicht von der Finanzkraft einer Gemeinde abhängen.*
- 5) *Möblierung und Reinigung, Leerung der Papierkörbe, Winterdienst sind sinnvollerweise wie bis anhin den Gemeinden zu überlassen. Diese können mit effizienter Ausführung dank Ortskenntnis auch massgebend zur Sauberkeit und zur Prävention von Vandalismus beitragen.*
- 6) *Ganz allgemein geht die Vorlage von einer veralteten Vorstellung betreffend Mobilität aus: Die Aussage, dass bei Umsteigehaltstellen vorwiegend Personen Busse besteigen, welche nicht in der Standortgemeinde wohnen, ist schlicht unhaltbar. Ebenso die Vorstellung, dass eine Bushaltestelle an einer Gemeindestrasse nur den Einwohnern des angrenzenden Quartiers dient. Wer einen Bus besteigt, fährt in der Regel eine gewisse Distanz, was bereits wieder regionalen Charakter hat. Die heutige Wirtschafts- und Arbeitswelt verlangt genauso wie die Regionalisierung von Schulstandorten von jedermann flexibles mobiles Verhalten. Wohnort, Arbeitsort, Kinderbetreuungsort, Freizeitort, etc. sind verschieden und ändern sich immer wieder. Hier Gemeinden an Infrastrukturkosten tragen zu lassen nur, weil eine Buslinie durch eine Gemeindestrasse führt (2.8. Linien 6t und 64), macht das Ganze kompliziert und erfüllt die Aufträge der Vorstösse des Landrates nicht.*

Antrag:

Wir beantragen, dass die Lösung, welche gemäss Vorlage für „Umsteigehaltstellen“ vorgesehen ist, generell für alle Bushaltestellen des öV's gemäss GLA gelten soll.

- *Sie entspricht der Forderung der parlamentarischen Vorstösse.*
- *Sie ist einfach.*
- *Mehrkosten sind relativ bescheiden.*
- *Entscheidkompetenz und Finanzierung sind beim Kanton.*
- *Alle Gemeinden werden gleich behandelt.*
- *Der Fehler, welcher bei Erlass des NFA begangen wurde, wird endlich korrigiert.*

Vorschlag § 34 Strassengesetz (neu)

Abs. 1: Die Kosten von Bushaltestellen (Haltestelle für Linienbusse gemäss Generellem Leistungsauftrag; ohne Fernbusse etc.) werden vom Kanton getragen (Neuerstellung, Umbau, Ausbau, baulicher Unterhalt).

Abs. 2: Die Kosten für die Möblierung (exkl. Überdachung) und betrieblichen Unterhalt werden von der Standortgemeinde getragen.

Abs. 3: Bushaltestellen von Ortsbuslinien, welche nicht im GLA enthalten sind, werden vollumfänglich von der Standortgemeinde bezahlt. Werden Bushaltestellen gemäss Abs. 1 benützt, kann der Kanton eine verhältnismässige Beteiligung an den Kosten verlangen.

Stellungnahme SP:

Die SP Baselland begrüsst eine klarere Regelung der Zuständigkeiten und der Kostenträgerschaft für die Bushaltestellen. Insofern können wir uns mit der vorgeschlagenen Änderung von § 34 des Strassengesetzes einverstanden erklären. Es ist ein Schritt in die richtige Richtung. Darüber hinaus können wir uns aber auch vorstellen, dass eine weitergehende Lösung geprüft wird, mit welcher der Kanton als Besteller die gesamte Verantwortung und die Kosten für die Bushaltestellen übernimmt.

Stellungnahme SVP:

Im Allgemeinen:

Grundsätzlich begrüsst die SVP Baselland die Abschaffung der Kostenbeteiligung der Gemeinden an Neubau, Instandsetzung bzw. Umbau sowie Betrieb und Unterhalt von Bushaltestellen an Kantonsstrassen. Damit wird jedoch der Forderung dreier durch die SVP unterstützter Vorstösse aus dem Jahr 2010, gemäss welchen die Kosten für Bushaltestellen entsprechend der

Zuständigkeit des Kantons für den öffentlichen Verkehr dem Kanton übertragen werden sollten (exkl. Orts- und Quartierbuslinien), nur teilweise entsprochen.

Zur Kostentragung nach Lage der Bushaltestellen:

Der öffentliche Verkehr ist eine kantonale Aufgabe und wird dementsprechend durch den Kanton finanziert. An sich im Widerspruch dazu soll nun bezüglich Zuständigkeit für Bereitstellung und Unterhalt der entsprechenden Infrastruktur (Bushaltestellen) auf die Zuständigkeit für die allgemeine Infrastruktur des motorisierten Verkehrs, d. h. auf die Zuständigkeit für den Bau und Unterhalt der Strassen, abgestellt werden. Die künftige Tragung der Bushaltestellenkosten durch den jeweiligen Strasseneigentümer stellt jedoch eine klare Regelung dar, welche aufgrund des zu erwartenden nicht übermässigen Ausbaus des Busliniennetzes und des Bushaltestellenbestandes in den nächsten 10 bis 20 Jahren vertretbar erscheint, zumal neu eine Kostenbeteiligung des Kantons für an Gemeindestrassen gelegene Bushaltestellen, die der Erschliessung kantonal wichtiger öffentlicher Anlagen (wie Schulen und Spitäler) dienen, vorgesehen ist.

Zur Kostentragung betreffend Möblierung:

Die vorgesehene Tragung der Kosten für die Möblierung (Wetterschutz, Sitzgelegenheiten etc.) sämtlicher Bushaltestellen durch die Standortgemeinden ist abzulehnen. Das Argument, wonach dieser Teil der Infrastruktur insbesondere Personen, die ein Ziel in der Standortgemeinde haben, überzeugt nicht. Es ist nicht einzusehen, weshalb hier noch weiter vom Grundsatz der Zuständigkeit des Kantons für den ÖV abzuweichen ist, als dies schon aufgrund des Strasseneigentümerprinzips der Fall ist. Im Sinne einer klaren Regelung sollte die Kostentragung bei der Möblierung der Regelung für die Bushaltestelle selbst folgen, was auch unter dem Gesichtspunkt einer einheitlichen Zuständigkeit für die Planung und Realisierung von Bushaltestellen als Ganzes Sinn macht. Folglich sollte der Kanton die Möblierung der Bushaltestellen an Kantonsstrassen sowie der durch den Kanton finanzierten Umsteigehaltestellen auf Arealen Dritter (z.B. an Bahnhöfen) finanzieren.

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen ist der Gesetzesentwurf wie folgt anzupassen:

Absatz 2: ~~Die Kosten für die Möblierung (Wetterschutz, Sitzgelegenheit etc.) werden von der Standortgemeinde getragen.~~

Absatz 3: Die Kosten von Umsteigehaltestellen regionaler Bedeutung (Busbahnhof) inkl. einer allfälligen Überdachung auf Arealen Dritter (z.B. an Bahnhöfen) werden in der Regel vom Kanton getragen; für die Möblierung (exkl. Überdachung) ist die Standortgemeinde zuständig. Der Regierungsrat legt die notwendigen Details fest.

7. Vorstösse des Landrats

Die drei inhaltlich zusammenhängenden Vorstösse wurden am 22. April 2010 und 09. September 2010 eingereicht und alle vom Landrat am 3. März 2011 mit nachfolgenden Wortlauten überwiesen:

Motion 2010/162 von Petra Schmidt: Trägerschaft der Erstellungskosten von Bushaltestellen

1. Ausgangslage

Per 1.1.2010 wurde die Neuregelung Finanzausgleich im Kanton Basellandschaft in Kraft gesetzt. Eine Neuregelung betrifft die Kosten des öffentlichen Verkehrs. Diese werden ab in Krafttreten zu 100 % durch den Kanton getragen. Damit wurde im Bereich ÖV eine klare Aufgabenzuordnung vorgenommen. Der Landrat entscheidet über das ÖV-Angebot und der Kanton trägt die zugehörigen Kosten.

Im Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430) besteht noch immer der Rechtsgültige § 34 der besagt, dass in der Regel die Gemeinden 50 % der Erstellungskosten für die Bushaltestellen zu übernehmen haben.

2. Anamnese

Damit dieser bei der Neuregelung des Finanzausgleichs offensichtlich nicht berücksichtigte oder vergessen gegangene Gesetzesartikel auch der klaren Aufgabentrennung entsprechen kann, muss dieser geändert, resp. gestrichen werden.

Nur damit ist die angestrebte konsequente Aufgabenteilung unter Einhaltung auch der Kostentrennung richtig vollzogen. Es kann nicht sein, dass der Kanton über die Haltestellen und Buslinien befindet und entscheidet, und die Gemeinden sich wieder - wie vor der Neuregelung - an den Erstellungskosten beteiligen müssen. Vorab muss der Träger des öffentlichen Verkehrs alle dem kantonalen Busliniennetz zugehörige Bushaltestellen auch vollumfänglich finanzieren.

Davon ausgenommen werden können Bushaltestellen von expliziten Orts- oder Quartierbuslinien. Diese Bushaltestellen dienen ausschliesslich der entsprechenden Gemeindebevölkerung und sollen darum auch vollumfänglich von den jeweiligen Gemeinden getragen werden.

3. Antrag

Wir beantragen dem Regierungsrat, dem Landrat eine entsprechende Gesetzesanpassung im Strassengesetz zu unterbreiten, womit die Kostenträgerschaft zwischen Kanton und Gemeinden gemäss obigen Ausführungen neu und klar geregelt ist.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung der Motion.

Motion 2010/163 von Felix Keller: Finanzierung der Bushaltestellen auf Kantonsstrassen

Laut Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430) hat laut § 34 die Standortgemeinde in der Regel 50 % der Kosten für die Bushaltestellen zu tragen.

Mit der Einführung der neuen Buslinien im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrages 2010 - 2013 wurden wiederum neue Bushaltestellen - vorwiegend Busbuchten - erstellt, wo sich die Standortgemeinde mit 50 % kostenmässig zu beteiligen haben. Die Kosten sind meistens nicht budgetiert und stellen aufgrund der aufwändigen Busbuchten eine grosse finanzielle Belastung für die Gemeinden dar.

Der öffentliche Verkehr steht aber vorwiegend in einem übergeordneten Interesse, ist eine kantonale Aufgabe und wird auch vollumfänglich durch den Kanton finanziert. Ebenso verhält es sich mit dem Bau der Kantonsstrassen.

Gemäss dem neuen Finanzausgleichsgesetz ist der Kanton für den öffentlichen Verkehr zuständig.

Demzufolge macht es auch durchaus Sinn, dass der Kanton als Bauherr die Kosten für die Infrastrukturvollständig übernimmt.

Aus oben angeführten Gründen wird die Regierung beauftragt das Strassengesetz dahin zu ändern, dass § 34 ersatzlos gestrichen wird.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung der Motion.

Postulat 2010/300 von Elisabeth Schneider: Finanzierung und Unterhalt von Bushaltestellen

In § 34 des kantonalen Strassengesetzes ist geregelt, dass die Gemeinden an die Kosten von Bushaltestellen bei Kantonsstrassen einen Beitrag von 50 % zu leisten haben. Mit den Motionen Nr. 2010/163 von Felix Keller (CVP) Nr. 2010/162 von Petra Schmidt (FDP) wird verlangt, dass der Regierungsrat dem Landrat eine entsprechende Gesetzesanpassung unterbreitet, wonach die Kostenträgerschaft zwischen Kanton und Gemeinden im Rahmen der Aufgabenteilung und Kostentrennung neu geregelt wird. Die Motionärin unterstützt dieses Anliegen voll und ganz.

Nun fehlt aber auch eine gesetzliche Grundlage für den Bau der Hochbauten (Wartehallen) und den Unterhalt der Bushaltestellen. Diese Kosten werden seit Jahrzehnten von den Gemeinden

getragen, obwohl die Bushaltestellen meist an Kantonsstrassen liegen und der öffentliche Verkehr ab 1. Januar 2010 dem Kanton obliegt.

Aus oben angeführten Gründen wird der Regierungsrat beauftragt eine klare gesetzliche Grundlage für den Bau von Hochbauten (Wartehallen) und den Unterhalt der Bushaltestellen zu schaffen.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung des Postulats.

8. Anträge

8.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. die Änderung des kantonalen Strassengesetzes ([SGS 430](#)) vom 24. März 1986;
2. die Abschreibung der parlamentarischen Vorstösse:
 - Motion [2010/162](#) von Petra Schmidt: Trägerschaft der Erstellungskosten von Bushaltestellen
 - Motion [2010/163](#) von Felix Keller: Finanzierung der Bushaltestellen auf Kantonsstrassen
 - Postulat [2010/300](#) Postulat von Elisabeth Schneider: Finanzierung und Unterhalt von Bushaltestellen

Liestal, 17. Dezember 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

9. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Entwurf Gesetzesanpassung Strassengesetz vom 24. März 1986
- Synopse
- Beilage Bushaltestellen: Übersicht der Zuständigkeiten

Landratsbeschluss

über die Änderung des Strassengesetzes; § 34 Bushaltestellen (Finanzierung)

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

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

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: