

Beschluss des Landrats vom 24.09.2020

Nr. 553

11. Revision Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)

2020/154; Protokoll: mko, bw

Das heutige Angebotsdekret stammt laut Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) aus dem Jahr 1990 und wurde im Jahr 1998 letztmals überarbeitet. Gemäss Beschluss des Landrats beim 8. GLA soll das Angebotsdekret nun totalrevidiert werden. Die wichtigsten Änderungen sind: Es gibt einen zusätzlichen Angebotsbereich; neben dem Haupt- und dem Grundangebot wird das neue «Ergänzungsangebot» geschaffen und damit die Grundlage für Angebote, die innerhalb eines Siedlungsgebiets Quartiere oder Arbeitsplatzgebiete erschliessen. Weiter werden die Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs den heutigen Gegebenheiten angepasst. Das seit 2008 bestehende Nachtangebot erhält damit eine rechtliche Grundlage. Es gibt neue Erschliessungskriterien; zur Beurteilung, ob ein Gebiet durch den öffentlichen Verkehr als erschlossen gilt, werden weiterhin Radien verwendet. Dies aber nicht mehr als alleiniges Kriterium. Die Erschliessungswirkung einer Haltestelle wird in Zukunft auch von der Taktichte abhängen.

Gemeinden erhalten weiter neu die Möglichkeit, mit kantonaler Unterstützung neue Angebote als Probebetriebe einzuführen. Bei Erreichen der Wirtschaftlichkeitsziele wird das Angebot in den nächsten GLA überführt und vollumfänglich vom Kanton bestellt. Damit können auch Gebiete, für die (noch) keine Erschliessungspflicht besteht, einfacher an den ÖV angebunden werden.

Es gibt eine neue Regelung zur Wirtschaftlichkeit (§ 11); ein möglichst hoher Kosten-Nutzen-Grad des ÖV wird neu explizit angestrebt. Die Transportunternehmen werden mittels Benchmark-System in den Leistungsvereinbarungen zu einer stetigen Verbesserung gezwungen. Neu wird es offiziell möglich sein, dass Angebote mit einem Kostendeckungsgrad zwischen 20 und 30 % im GLA enthalten sein dürfen (und es nicht jeweils eine Volksabstimmung braucht wie beim Läuferli). Liegt der Kostendeckungsgrad unter 30 %, müssen jeweils Massnahmen zur Verbesserung geprüft und allenfalls umgesetzt werden.

Neben den inhaltlichen Änderungen wurde auch die Struktur des Dekrets überarbeitet, einige Begriffe wurden den aktuellen Gegebenheiten angepasst und veraltete Bestimmungen aufgehoben. Eintreten war unbestritten.

Die Kommission begrüsst die Stossrichtung des revidierten Angebotsdekrets im Grundsatz. Verschiedene Themen wurden aber umfassend diskutiert.

Es gilt eine Erschliessungspflicht für Ortschaften und für überbaute Gebiete von mindestens sechs Hektaren und durchschnittlich mindestens 100 Einwohner und/oder Arbeitsplätze (§ 10 Abs. 1 Angebotsdekret). Gebiete gelten als erschlossen, wenn sie in einem bestimmten Radius um die ÖV-Haltestelle liegen. Im neuen Dekret werden im § 10 Abs. 2 die Radien gegenüber heute verändert. Die Radien hängen neu auch vom Takt des ÖVs an den jeweiligen Haltestellen ab. Bei einem Vergleich mit anderen Kantonen liegen die Radien im neuen Angebotsdekret im Mittelfeld. Bei den Bus- und Tramhaltestellen liegen sie im Kantonsvergleich zwischen 250 und 750 Metern, bei Bahnlinien zwischen 600 und 1'000 Metern.

In der Kommission wurde darauf hingewiesen, dass effektive Fusswegdistanzen zu wenig berücksichtigt werden. Die Verwaltung erklärte, dass steile Steigungen oder trennende Elemente wie eine Bahnlinie beachtet werden. Wie in anderen Kantonen sollen weiterhin in erster Linie die Radien verwendet werden, welche auch leichter überprüft werden können als allfällige Fusswegdistanzen. Die Anpassung der Radien führt dazu, dass einige Gebiete, welche nach heutigem Dekret erschlossen werden müssten, mit dem neuen Dekret als bereits vom ÖV erschlossen gelten. Das betrifft Gebiete in den Gemeinden Aesch, Muttenz, Oberwil, Pratteln, Therwil und Reinach. In

Therwil beispielsweise wird die Erschliessungswirkung der Buslinie 64 im Westen von Therwil zunehmen, während die Erschliessungswirkung der Buslinie 62 abnimmt.

Ein aktuelles Problem in Aesch Nord gab in der Kommission viel zu diskutieren. Aus diesem Grund fand eine Anhörung der Gemeindepräsidentin und des Verwalters der Gemeinde Aesch statt. Von Seiten der Gemeinde bestand die Hoffnung, ein offenes Raumplanungs- und ÖV-Erschliessungsproblem in Aesch mittels Anpassungen beim Angebotsdekret lösen zu können.

Aesch Nord ist ein Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung. Als Resultat eines Entwicklungskonzeptes möchte die Gemeinde Aesch am Westrand des Arbeitsplatzgebiets eine Mischnutzung mit Wohnungen realisieren. Dazu sind bereits Quartierplanungen in Vorbereitung.

Es hat sich nun aber gezeigt, dass der Kantonale Richtplan (KRIP) die Bedingung vorgibt, dass eine Mischnutzung mit Wohnen vom Kanton nur dann genehmigt werden kann, wenn dieses Gebiet eine gute ÖV-Erschliessungsqualität aufweist. Gemäss einer Berechnungsmethode des Bundes müssen diese Gebiete eine ÖV-Güteklasse B aufweisen. Bei Aesch Nord ist die Güteklasse B des ÖV in einem Umkreis von 500 Metern rund um die Tramlinie 11 gegeben. Für die weiter entfernt liegende Mischzone müsste aber eine neue Buslinie realisiert werden, die häufiger als alle 10 Minuten fährt, um eine gute ÖV-Erschliessung erreichen zu können. Die Verwaltung wies darauf hin, dass eine neue Buslinie im 30-Minuten-Takt die Erschliessungsgüte von Aesch Nord nicht verbessern würde und damit auch keine Mischnutzung möglich würde. Ein Bus müsste häufiger als in einem 10-Minuten-Takt verkehren. Jedoch könnte laut Kanton eine solche Buslinie nicht wirtschaftlich betrieben werden, da aufgrund des parallel fahrenden Trams Nr. 11 das Fahrgastpotenzial nicht vorhanden wäre.

Auf die Erschliessungsgüte hat das neue Angebotsdekret keinen Einfluss. Deshalb sei es nicht zielführend, im Angebotsdekret etwas aufzunehmen. Eine Änderung müsste im Richtplan vorgenommen werden.

Die Kommission war der Meinung, dass die beabsichtigte Entwicklung in Aesch Nord nicht verhindert werden soll. Die beiden Hauptakteure – Kanton und Gemeinde – müssten das Gespräch suchen, was inzwischen bereits begonnen hat. Es gebe nur die Möglichkeit, das Problem gemeinsam anzupacken und es braucht dann allenfalls eine Richtplananpassung.

Zur Detailberatung in der Kommission: Die Kommission diskutierte den Antrag, in § 4 einen neuen Absatz 4 einzufügen, der eine Kostenbeteiligung des Kantons von mindestens 75 % bei einem ÖV-Probetrieb in Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung oder Entwicklungsgebieten fordert. Die Kommission bevorzugte den Beitragssatz von 75 % und stimmte dem Antrag in 1. Lesung mit 8:5 Stimmen zu. Im Rahmen der 2. Lesung nahm die Verwaltung nochmals Stellung zum neuen Abs. 4 in § 4. Es wurde die Befürchtung geäussert, dass die Finanzen für die hohen Beiträge des Kantons an Probetriebe aus dem Ruder laufen könnten. Weiter könne es einen «Wildwuchs» an Probetrieben und unwirtschaftliche Lösungen geben. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass unterschiedliche Nutzungen ungleich behandelt würden. Gemeinden mit Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung wären im Vorteil. Die Kommission kam zum Schluss, dass eine Aufrechterhaltung des neuen Abs. 4 unter Berücksichtigung der neuen Argumente nicht sinnvoll sei. Sie stimmte der Streichung mit 7:0 Stimmen bei 4 Enthaltungen zu.

In der Beratung wurde noch ein weiterer Antrag zu § 6 Abs. 1 lit. b gestellt. Dabei wurde gefordert, dass mit dem Ergänzungsangebot auch – nebst den öffentlichen Einrichtungen – publikumsintensive Anlagen erschlossen werden können. Als Begründung wurde angeführt, dass grosse Einkaufszentren, Fachmärkte, Dienstleistungszentren oder Freizeitanlagen viele Personenfahrten erzeugen würden. In der Kommission wurde darauf hingewiesen, dass es Quartierplanungen für publikumsintensive Anlagen gebe. In einem Mobilitätsgutachten werde das ÖV-Angebot überprüft und allfällige Verbesserungen aufgezeigt. Die Kommission lehnte den Antrag mit 7:5 Stimmen bei einer Enthaltung ab.

Weiter wurde ein Antrag zu § 7 Abs. 3 gestellt, wo es um die Betriebsdauer in Nebenverkehrszeit

ten geht. Im Moment umfasst diese Montag bis Freitag von 9 bis 21 Uhr. Der Antrag lautete auf eine Ausdehnung bis 23 Uhr, und am Samstag von 8 bis 23 Uhr. Begründet wurde der Antrag mit einem Anliegen verschiedener Gemeinden aus der Vernehmlassung. Endet die Nebenverkehrszeit bereits um 21 Uhr, kämen die Leute nicht mehr nach Hause – aus dem Training, aus der Stadt, von der Arbeit etc. Als Gegenargument wurde vorgebracht, dass es nach 21 Uhr noch ein Angebot gebe, jedoch ein weniger dichtes. Die Verwaltung verwies darauf, dass für die Festlegung der Zeiten die Nachfrage umfassend analysiert worden sei. Dies habe zur Ausdehnung der Nebenverkehrszeit von 20 auf 21 Uhr geführt. Der dünnere Takt nach 21 Uhr schade laut Verwaltung der Nachfrage nicht. Eine Ausdehnung hingegen wäre sehr teuer und würde wenig Nutzen bringen. Die Kommission lehnte den Antrag mit 8:5 Stimmen ab.

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 10:1 Stimmen ohne Enthaltung, dem totalrevidierten Angebotsdekret und dem Landratsbeschluss (beide unverändert) zuzustimmen.

– *Eintretensdebatte*

Jan Kirchmayr (SP) erklärt, die SP-Fraktion trete ein und stimme dem Angebotsdekret grundsätzlich zu.

Die Erhöhung des Kostendeckungsgrads von 20 % auf 25 % war der ausschlaggebende Punkt für die Revision des Angebotsdekrets. Dies wurde im 8. GLA entschieden. Das Volk wollte eine Differenzierung, und dass geschaut wird, dass in den ländlicheren Regionen ein Angebot gefahren wird, das weniger rentabel sein muss als in den Agglomerationen oder in städtischem Gebiet. Dort handelt es sich um ein Grundangebot. Denkt man an die Zeit zurück, als gewisse Gemeinden am Wochenende keine ÖV-Verbindungen hatten, ist festzustellen, dass mit der Neufestlegung des Kostendeckungsgrads ein richtiger Schritt vorwärts gemacht wurde.

Die SP-Fraktion begrüsst und lobt zudem ausdrücklich, dass künftig auch Probebetriebe vom Kanton unterstützt und mitfinanziert werden. Dennoch wird diesbezüglich seitens Kanton mehr Verbindlichkeit gewünscht. Aus diesem Grund wird in der Detailberatung unter § 4 ein Antrag für einen neuen Absatz 4 zusammen mit der Grüne/EVP-Fraktion eingebracht.

Ebenfalls begrüsst wird die Schaffung zusätzlicher Angebotsbereiche. Gerade mit dem Ergänzungsangebot wird die Realität abgebildet und dieses Angebot, das Arbeitsplatzgebiete erschliesst, ist wichtig.

Die SP-Fraktion schluckt die Kröte der angepassten Nebenverkehrszeit. Menschen aus dem Oberbaselbiet oder aus dem Laufental haben entweder gar keine oder nur sehr wenig Verbindungen, wenn sie am Abend in ein Training gehen oder in der Stadt im Kino waren. Das führt dazu, dass diese Personen mit dem Auto unterwegs sind. Mit einem grösseren ÖV-Angebot hätte man den Anreiz schaffen können, dass diese Menschen mit dem öffentlichen Verkehr reisen.

Ebenfalls äusserte die SP bereits in der Vernehmlassung und auch in der Kommission ihre Unzufriedenheit mit den angepassten Radien (von 350 auf 500 Meter) und in Verbindung zum Takt.

Wer mit ÖV-Spezialistinnen und -Spezialisten und Raumplanern aus anderen Kantonen spricht, bei dem entstehen viele Fragezeichen. Aufseiten SP-Fraktion entsteht der Eindruck, es handle sich um versteckte Sparübungen, weil der Kanton dadurch von der Erschliessungspflicht gewisser Gebiete enthoben wird.

Trotz allem führen die erwähnten positiven Punkte dazu, dass die SP-Fraktion das revidierte Angebotsdekret unterstützt.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) sagt, auch die Grüne/EVP-Fraktion begrüsse das neue Angebotsdekret und stimme diesem zu. Die Anpassung war nötig. Die Erweiterung der Betriebszeiten, die Regelung des Nachtangebots, die Möglichkeit des Ergänzungsangebots an speziellen Orten oder in Quartieren, sowie die Neuregelung mussten teilweise geschluckt werden. Diese Anpassungen werden unterstützt. Ganz toll ist, dass Gemeinden neu Probebetriebe einführen können. Das stärkt

die Gemeindeautonomie.

Wie es Jan Kirchmayr angetönt hat, wird unter § 4 Abs. 4 ein Antrag gestellt werden. Der Kanton soll sich bei Arbeitsplatzgebieten von kantonaler Bedeutung verbindlicher beteiligen.

Thomas Eugster (FDP) erinnert daran, dass die FDP anlässlich des 8. GLA einen Vorstoss eingereicht habe, der eine Überarbeitung des Angebotsdekrets verlangte. Ein zeitgemässes Anforderungsdekret im Hinblick auf den 9. GLA war das Ziel. Pünktlich liegt nun das Angebotsdekret vor. Die Strukturierung des Angebots wurde neu gestaltet (Grundangebot, Hauptangebot und Ergänzungsangebot). Das erscheint der FDP-Fraktion sinnvoll. Bei Diskussionen über das Angebotsdekret ist wichtig, dass auch über den Kostendeckungsgrad gesprochen wird. Randgebiete hatten mit dem alten Angebotsdekret ein Problem, weil sie per se tiefere Kostendeckungsgrade aufweisen. Im städtischen Gebiet konnten schlecht laufende Linien weitergefahren werden, weil die 25 % noch nicht erreicht waren. Das neue Dekret behebt diesen Missstand. Auf der einen Seite wurde der Mindestkostendeckungsgrad der Vorschrift des Bundes angeglichen (20 %). Unterhalb eines Kostendeckungsgrads von 20 % subventioniert der Bund eine Linie nicht mehr. Ebenfalls wurde ein neuer Paragraph zur Wirtschaftlichkeit aufgenommen. Sobald der Kostendeckungsgrad unter 30 % liegt, muss hingeschaut und es müssen Massnahmen zur Erhöhung ergriffen werden. Das bedeutet auch, dass man bei schlecht laufenden Linien in den Agglomerationen tätig werden muss. Das war mit dem alten Angebotsdekret nicht der Fall. Insofern ist das ein Schritt in die richtige Richtung.

Die FDP-Fraktion ist der Ansicht, die Betriebszeiten entsprechen dem Bedürfnis der Bevölkerung. Die Antwort des Regierungsrats, es sei nicht sinnvoll, die Betriebszeiten der Nebenverkehrszeiten zu erweitern, weil dies eine Kostenexplosion nach sich ziehen würde – was dem ÖV nicht dient – ist für die FDP-Fraktion nachvollziehbar.

Die Erschliessungskriterien gaben in der BPK viel zu reden. Für die FDP-Fraktion ist das neue Kriterium, dass Erschliessungsradien nicht nur vom Verkehrsträger, sondern auch von der Taktfrequenz abhängig sind, schlüssig. Eine Linie mit höherem Takt hat eine höhere Erschliessungswirkung, als dieselbe Linie mit tieferem Takt. Ob es sich um ein Tram, einen Zug oder einen Bus handelt, ist nicht so relevant.

Die FDP-Fraktion wird das vorliegende Angebotsdekret unterstützen.

Susanne Strub (SVP) erinnert, dass das Dekret in der BPK ausführlich beraten und diskutiert worden sei. Der Kommissionspräsident fasste die Beratungen gut zusammen. In der BPK bestand Einigkeit. Zur Eintretensdebatte kam es nur, weil eine Gegenstimme vorhanden war. Eine Aufzählung darüber, welche einzelnen Veränderungen die SVP wünschte, geht der Rednerin gegen den Strich. Im Grossen und Ganzen ist die SVP-Fraktion mit dem vorliegenden Angebotsdekret zufrieden, wird der Revision zustimmen und keine Änderungsanträge unterstützen.

Franz Meyer (CVP) nimmt vorweg, dass auch die CVP/glp-Fraktion der Vorlage einstimmig zustimme. Das revidierte Angebotsdekret bringt einige positive Veränderungen. Für die Randregionen ist sicherlich am wichtigsten, dass der Mindestkostendeckungsgrad von 25 % auf 20 % gesenkt wird. Aber auch die Möglichkeit von Probetrieben, die Aktualisierung der Erschliessungskriterien, die angepassten Betriebszeiten und der zusätzliche Angebotsbereich «Ergänzungsangebote» sind positiv.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) nimmt das Votum von Thomas Eugster auf. Der Regierungsrat hatte im Rahmen des letzten GLA den Auftrag erhalten, das Angebotsdekret komplett zu revidieren. Es handelte sich um einen guten Entscheid und im Hinblick auf den nächsten GLA liegt das revidierte Angebotsdekret rechtzeitig vor.

Bei der Überarbeitung wurde festgestellt, dass bei über dreissigjährigen Dekreten viele Dinge nicht

mehr zeitgemäss geregelt sind. Teilweise wurden auch Bedürfnisse der Randregionen zu wenig berücksichtigt. Entsprechend wurde das vorliegende Dekret total überarbeitet, modernisiert und entschlackt. Die Betriebszeiten wurden der gemessenen Nachfrage angepasst. Im Vergleich zur Version vor 30 Jahren zeigt sich, dass Freizeitverkehr eine zunehmende Rolle spielt und immer wichtiger wird. Auch bei den Erschliessungsradien wurden Änderungen vorgenommen, wie auch bei der Regelung von Probebetrieben.

Die wichtigsten Punkte wurden in der Kommission eingehend diskutiert. In der Kommission – wie auch bereits in der Vernehmlassung – zeigte sich, dass mit dem neuen Dekret eine ausgewogene Lösung vorliegt, die den meisten Forderungen gerecht wird, den ÖV stärkt und vermeidet, dass an den Menschen vorbeigeplant wird.

Der Regierungsrat ist davon überzeugt, dass mit dem neuen Angebotsdekret ein effektives und schlankes Instrument zur Verfügung steht, das einen Rahmen für den ÖV schafft, der optimal auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet ist und den Kanton fit für die Zukunft macht.

Landratspräsident **Heinz Lurf** (FDP) erinnert die im hinteren Teil des Saals stehenden Landratsmitglieder daran, Gruppenbildungen zu vermeiden und die Abstände zueinander einzuhalten.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Angebotsdekret*

Titel und Ingress

Keine Wortmeldungen.

I.

§ 1-3

Keine Wortmeldungen.

§ 4

Jan Kirchmayr (SP) stellt den Antrag, einen neuen Absatz 4 einzufügen. Der bisherige Absatz 4 würde dann zu Absatz 5:

⁴Der Kanton beteiligt sich in einem Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung oder einem Entwicklungsgebiet ohne Mischnutzungen (Wohnen, Arbeiten) mit mindestens 60 % an den Kosten für einen Probebetrieb. Ist in diesen Gebieten eine Mischnutzung (Wohnen, Arbeiten) vorgesehen, beteiligt sich der Kanton mit mindestens 40 % an den Kosten für einen Probebetrieb. Der Regierungsrat legt die definitive Höhe der Beteiligung fest.

Es geht darum, dass klar festgehalten wird, zu welchen minimalen Kriterien der Kanton Erschliessungen mittels Probebetrieben mitfinanziert. Die Erschliessung von Arbeitsplatzgebieten ist relevant und darf nicht nur den Gemeinden überlassen werden – auch nicht bei Probebetrieben. Im Sinne der Planungssicherheit für die Gemeinden hilft der beantragte Absatz und stärkt gleichzeitig die Verbindlichkeit seitens Kanton.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) meint, es sei unbestritten gut und stärke die Gemeindeautonomie, dass Gemeinden Probebetriebe einführen können. Es braucht jedoch eine verbindlichere Regelung, wenn es um Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung geht. Die Diskussion sollte ganz bewusst im Landrat geführt werden. In der Kommission war zuerst eine Mehrheit dafür, schlussendlich wurde der Antrag jedoch abgelehnt. Ein weiterer Grund, weshalb der Antrag heute eingebracht wird: In

der Kommission sind die Gemeinden – richtigerweise – nicht vertreten. Diese haben es aber verdient, dass heute im Landrat über dieses Anliegen gesprochen wird.

Karl-Heinz Zeller verfügt über grosse Erfahrung in der kommunalen Politik und weiss, dass keine Gemeinde einen Probetrieb einführt, wenn sie es nicht muss. Man kann also darauf vertrauen und es ist gut, wenn der Kanton einen solchen Probetrieb unterstützen kann. Dies kann er zwar bereits jetzt, allerdings fehlt die Verbindlichkeit. Der Kanton soll bei Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung in die Pflicht genommen werden, die Gemeinde zu mindestens 40 % zu unterstützen, sollte diese einen Probetrieb in einem Gebiet wollen, in dem eine Mischnutzung zwischen Arbeit und Wohnen vorgesehen ist. Auch ohne Mischnutzung ist eine Unterstützung vorgesehen.

Wieso wird eine unterschiedliche Beteiligung vorgeschlagen? Es macht einen Unterschied für eine Gemeinde, wenn in einem Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung auch noch Wohnen zugelassen werden kann. Die Erschliessung kantonaler Arbeitsgebiete muss im Interesse des Kantons und der kantonalen Wirtschaftsförderung sein. Der Kanton soll sich hierbei verbindlich und leicht höher (60 %) am Probetrieb beteiligen. Wenn in einem kantonalen Arbeitsgebiet Wohnen auf Begehren einer Gemeinde zugelassen wird, dann ist die Wertschöpfung für die Standortgemeinde höher und deshalb soll dort die kantonale Mindestbeteiligung am Probetrieb tiefer sein (40 %). Karl-Heinz Zeller ist sich der Tatsache bewusst, dass ein Probetrieb Geld kostet. Er hat jedoch das Vertrauen in die gute Arbeit der Gemeinden und dass diese mit der finanziellen Verantwortung zurechtkommen. Es handelt sich nicht um Zwangsmassnahmen oder Sanktionen, sondern um eine Unterstützung seitens Kanton.

Thomas Eugster (FDP) erklärt, die FDP-Fraktion werde den Antrag aus zwei Gründen ablehnen. Erstens wurde dieses Thema in der BPK anhand der Problematik von Aesch Nord sehr ausführlich diskutiert. Dort soll ein Arbeitsgebiet in ein Entwicklungsgebiet umgewandelt werden. Man steht nun vor der Hürde, dass die Vorgaben des Kantonalen Richtplans (KRIP) (mindestens 75 % Erschliessungsgüte A oder B) nicht erfüllt werden können. Dies wäre nur mit sehr viel ÖV der Fall, was aber eigentlich nicht zweckmässig wäre. Natürlich könnte man nun sagen, der Kanton solle sich an den Kosten beteiligen, wenn er eine solche Vorgabe macht. Darum geht es schlussendlich in diesem Antrag. Das Problem muss jedoch an der Wurzel angegangen werden. Das Problem ist die Festlegung im KRIP, die in gutem Glauben vorgenommen wurde, sich in der Praxis allerdings als zu hoch erweist und nicht realistisch ist. Die FDP-Fraktion kam zu diesem Schluss und reichte aus diesem Grund an der letzten Landratssitzung eine entsprechende Motion ([2020/459](#)) zur Überarbeitung des KRIP ein.

Zweitens ist es halt doch so, dass diese Fixierung dazu führt, dass die Gemeinde befiehlt und der Kanton nur noch zahlen kann. Der Kanton kann gemäss Dekretsentwurf immer zahlen. Aktuell kann er dies richtigerweise selbst festlegen, denn nicht jeder Probetrieb ist gleich gut. Es gibt Probetriebe, die einen sehr schlechten Kostendeckungsgrad aufweisen, so bspw. der Ortsbus in Liestal. Wenn die Gemeinde solche möchte, kann sie dies künftig tun und selbst bezahlen. Es geht natürlich nicht an, dass der Kanton dazu genötigt wird, solche Betriebe mitzufinanzieren. Der Kanton hat beim Entscheid über einen Probetrieb nicht mitzureden. Dies kann die FDP-Fraktion nicht unterstützen.

Erika Eichenberger Bühler (Grüne) nimmt das Beispiel von Thomas Eugster auf. In Liestal ist man momentan daran, einen Probetrieb von der Bevölkerung absegnen zu lassen. Die Abstimmung findet am kommenden Wochenende statt.

Die Rednerin begrüsst die vorgeschlagene Änderung sehr. Für Gemeinden, die einen Probetrieb durchführen möchten, handelt es sich um eine klare Kostenentlastung. Es zeigt sich zudem, dass ein Probetrieb erst den Nutzen aufzeigen und eine Verbesserung herbeiführen kann, indem die Linienführung und das Angebot genau dem Bedürfnis der Nutzerinnen und Nutzer angepasst werden. Dazu bedarf es einer Phase, die für die Gemeinde teuer ist, und dies ohne zu wis-

sen, was schlussendlich rauskommt. Der Antrag zielt darauf ab, die Gemeinden zu Probebetrieben zu ermutigen, auch wenn kritische Stimmen behaupten, es sei zu teuer.

Franz Meyer (CVP) führt aus, die CVP/glp-Fraktion werde den Antrag ebenfalls ablehnen. Auch sie ist der Ansicht, es handle sich um eine überflüssige Regelung, festzuschreiben, wie viel Prozent der Kanton von den Kosten eines Probebetriebs übernehmen muss. Thomas Eugster hat richtigerweise gesagt, dass die Gemeinden selbst über einen Probebetrieb entscheiden können. In § 4 Absatz 4 ist zu lesen: «Der Kanton beteiligt sich einmalig an Probebetrieben. Der Regierungsrat legt die Höhe der Beteiligung fest.» Die CVP/glp-Fraktion ist der Ansicht, damit sei genug geregelt. Für den Kanton ist auch wichtig, je nach Sinnhaftigkeit einer Linienführung entscheiden zu können, wie sehr er sich an den Kosten beteiligt. Wo es sinnvoll ist, wird der Regierungsrat wohl auch eine Beteiligung in diesen Bereichen beschliessen.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) erläutert, der Regierungsrat lehne den Änderungsantrag ab, wie es auch bereits in der BPK der Fall war, als ein ähnlicher Antrag gestellt wurde. Es ist gut, eine Regelung für die Probebetriebe zu haben. Unter Absatz 1 ist klar festgelegt, wer darüber entscheidet, ob ein Probebetrieb durchgeführt wird oder nicht. Das sind die Gemeinden. Aus Sicht Regierungsrat kann es nicht sein, dass jemand entscheidet und gleichzeitig die Mehrheit der Kosten an jemand anderen abgibt.

Die bestehende Regelung ist sachgerecht. Der Kanton kann sich beteiligen und die Höhe der Beteiligung wird vom Regierungsrat festgelegt. Das ist auch richtig so. Die Höhe der Beteiligung ist vom Fall abhängig. Ist es sinnvoll, dass sich der Kanton in grösserem Umfang beteiligt oder nicht? Diese Freiheit muss der Kanton haben. Der Regierungsrat kann sich nicht ganz dem Eindruck erwehren, dass der Kanton ein Stück weit verpflichtet werden soll. Fakt ist aber: Der Kanton beteiligt sich. In welcher Höhe, muss aber ihm überlassen werden, besonders, wenn er nicht den Probebetrieb auslöst.

://: Der Landrat lehnt den Antrag für einen neuen Absatz 4 mit 46:38 Stimmen bei 1 Enthaltung ab.

§§ 5-13

Keine Wortmeldungen.

II.-IV.

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 84:0 Stimmen wird die Revision des Dekrets über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret) beschlossen.