



Bau- und Umweltschutzdirektion  
Basel-Landschaft  
Vorsteher Isaac Reber  
Rheinstrasse 29  
Postfach  
4410 Liestal

Liestal, 5. September 2019

## **Vernehmlassung zur Revision des Dekrets über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Reber,  
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Revision des Angebotsdekrets.

### **Allgemeine Bemerkungen**

Die Revision des Angebotsdekrets ist der SP Baselland ein grosses Anliegen. Während der Diskussion um den 8. Generellen Leistungsauftrag über den öffentlichen Verkehr (8. GLA) und auch schon in früheren Diskussionen hat die SP stets darauf hingewiesen, dass es eine Differenzierung bezüglich der Wirtschaftlichkeit der Angebote im ländlichen Raum und in der Agglomeration des Kantons braucht.

Die SP Baselland begrüsst die Stossrichtung der Neufassung des Dekrets, welches während der vergangenen 20 Jahre die Grundlage des ÖV-Angebots unseres Kantons gebildet hat. Doch in dieser Zeit haben sich die Lebensumstände und die Arbeitsweisen der Menschen verändert. Die innere Verdichtung in den Agglomerationen hat Einzug gehalten und auch der individuelle Freizeitverkehr hat zugenommen. Hierbei ist eine unterschiedliche Entwicklung in den räumlichen Strukturen des Kantons feststellbar. Im ländlichen Raum wird ein anderes Angebot erwartet als im Raum um die Stadt Basel.

Im vorliegenden Dekret überzeugt die neue Gliederung. Der Passus mit der Wirtschaftlichkeit überzeugt die SP Baselland jedoch noch nicht. Es braucht in diesem Bereich eine Differenzierung zwischen städtischem und ländlichem Raum. Dies war auch die Forderung nach der Abstimmung über das Läuferfingerli. Deshalb erwartet die SP Baselland, dass ein entsprechender Passus, der nachfolgend vorgeschlagen wird, in das Dekret aufgenommen wird.

**Sozialdemokratische Partei  
Baselland**

Rheinstrasse 17  
Postfach 86 · 4410 Liestal

Telefon 061 921 91 71

info@sp-bl.ch  
www.sp-bl.ch

Die Neugestaltung der Radien mit der Erschliessung ist für die SP Baselland nicht nachvollziehbar. Weiter fehlt ein Passus über die optimale Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete, der Einkaufsmöglichkeiten und bedeutenden Freizeit- und Kultureinrichtungen. Dies muss dringend ergänzt werden. Berücksichtigt werden muss aus Sicht der SP Baselland auch das touristische Angebot. Dieses ist in der vorliegenden Revision gar nicht erwähnt und sollte dringend aufgenommen werden.

Um mit den technologischen Entwicklungen von heute Schritt zu halten, wäre die Unterstützung von Sharing-Angeboten oder anderen neuen Angeboten eine Überlegung wert. Sie könnten als Ergänzung zum bestehenden Angebot dienen und gerade im ländlichen Raum vom Kanton mitfinanziert werden.

Wichtig ist auch, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht einseitig betrachtet wird, sondern auch im Einklang mit dem Veloverkehr steht. Diese beiden Mobilitätsangebote ergänzen sich ideal, deshalb braucht es im Kanton Baselland dringend ein Bike & Ride-Konzept (Vgl. dazu im Kantonalen Richtplan Objektblatt S 2.3 Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte) Planungsgrundsätze c).

#### **Zu den Punkten im Einzelnen:**

§1, §2 und §3 begrüsst die SP Baselland.

#### **§4 Bestellverfahren im Ortsverkehr**

Die SP Baselland erachtet den Hinweis auf die Verordnung des Bundes als ungenügend. Es braucht eine konkrete Regelung im Zusammenhang mit §9 Abs. 1b. Denkbar wäre dies durch einen von der Gemeinde finanzierten Probetrieb, welcher nach erfolgreicher Durchführung vom Kanton in den GLA übernommen wird. Dafür müssen im Dekret die Rahmenbedingungen geschaffen werden.

#### **§5 Angebotsbereiche**

Abs. 1a können wir zustimmen.

Abs. 1b: Hier fehlt die festgelegte Erreichbarkeit von Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen, von Einrichtungen medizinischer Versorgung, Einkaufszentren sowie von Kultur-, Freizeit- und Bildungszentren. Auch kann hier das touristische Angebot aufgenommen werden.

Abs. 1c. Der Begriff alternative Betriebsformen muss dringend klarer definiert werden. Die SP Baselland begrüsst es, wenn bei ungenügender Nachfrage gewisse Angebote durch Ruftaxis o.ä. abgedeckt werden. Der Ersatz von Angeboten des öffentlichen Verkehrs durch Sharing-Angebote wie E-Bikes, Uber etc. lehnt die SP ab. Die Sharing-Angebote sollen als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs dienen. Dies soll so im Dekret aufgenommen und um eine allfällige Mitfinanzierung im ländlichen Raum ergänzt werden (in der Agglomeration sind solche Angebote meist selbsttragend).

#### **§6 Betriebszeiten**

Die Aufnahme der Nachtzeiten begrüsst die SP Baselland explizit.

Abs. 2a: Dieser Absatz soll um die Schülerinnen- und Schülertransporte im ländlichen Raum ergänzt werden. Auch soll die Hauptverkehrszeit am Samstag auf 10-13 Uhr ausgedehnt werden. Dem MIV-Einkaufsverkehr am Samstagmorgen kann mit einem guten ÖV-Angebot entgegengewirkt werden.

Abs. 3a: Die Nebenverkehrszeiten (NVZ) sollen unter der Woche und am Samstagabend auf 23 Uhr ausgedehnt werden. Viele kulturelle oder sportliche Veranstaltungen für Jugendliche und auch Erwachsene dauern heute meistens bis um 22 Uhr, mit der Ausdehnung der NVZ auf 23 Uhr wird dem Rechnung getragen.

Abs. 4a: Die Randverkehrszeiten (RVZ) sind gemäss den oben aufgeführten Argumenten (Absatz 3a) entsprechend anzupassen.

Abs. 5a. Die Aufnahme der NVZ in das Angebotsdekret wird begrüsst. Grundsätzlich soll aber bedacht werden, dass es im Kanton Baselland viele Pendlerinnen und Pendler gibt, welche auch unter der Woche auf ein Angebot während der Nacht angewiesen sind. So gibt es beispielsweise Schichtarbeiten mit einem Arbeitsbeginn um drei oder vier Uhr morgens. Ein Ausbau der Nachtverkehrszeiten während der ganzen Woche soll deshalb geprüft werden. Weiter muss den Umständen der jungen Erwachsenen Rechnung getragen werden. Viele gehen auch in der Nacht vom Donnerstag auf Freitag in den Ausgang. Eine Anpassung der Nachtverkehrszeiten ist angezeigt.

## **§7 Fahrplanangebot**

Abs. 1: Die Grundtaktzeiten machen Sinn. Die Aufnahme eines 20-Minuten-Taktes wäre je nach Angebot auch sinnvoll und soll geprüft werden.

Abs. 2 und 3 werden begrüsst.

Abs. 4: Für das Grundangebot soll nicht nur in der HVZ in der Regel mindestens jede Stunde eine Fahrt angeboten werden, auch in der NVZ soll mindestens jede Stunde (und nicht nur jede 2. Stunde) eine Fahrt angeboten werden.

## **§8 Netzgestaltung**

«(...) die Reisezeit der Fahrgäste in der Gesamtheit zu minimieren.» Ist damit die Reisezeit inklusive Fussweg gemeint? Neben der Reisezeit soll auch die Anzahl Umsteigevorgänge reduziert werden.

Die Netzgestaltung sollte auch zum Ziel haben, dass Ortschaften, Arbeitsplatzgebiete, verdichtete Wohngebiete und wichtige Einrichtungen im Kanton mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind. Dieser Grundsatz soll ergänzt werden.

## **§9 Erschliessung**

Abs. 1b: Dieser Absatz ist für die SP Baselland unverständlich. Es besteht eine hohe Hürde für die Erschliessung eines dichtbebauten Wohn- oder Arbeitsplatzgebietes. Die Hürde ist entsprechend zu senken, und der Absatz ist verständlicher zu formulieren. Es braucht eine Formulierung, die dichtbebauten Gebieten auf weniger grosser Fläche gerecht wird.

Im bisherigen Angebotsdekret mussten auch nicht überbaute Bauzonen berücksichtigt werden. Aus Sicht der SP sind erschlossene aber noch nicht bebaute Parzellen und beschlossene oder absehbare QP oder andere Planungen bei der Erschliessungsplanung zu berücksichtigen.

Abs. 2: Die SP Baselland beantragt den Begriff «Luftliniendistanz» zu ersetzen. Er wird der Topographie des Kantons nicht gerecht. Der Absatz 4 hält zwar fest, dass topographischen Gegebenheiten des Kantons berücksichtigt werden sollen, wie dies einbezogen ist, bleibt aber unklar. Sinnvoller wäre eine Aufnahme der Fusswegdistanz in Minuten. Dies wird bereits heute für die Zuteilung der Schülerinnen und Schüler für die Sekundarschulstandorte angewendet, hierfür existieren bereits GIS-Werkzeuge, welche die topographischen Begebenheiten implementieren.

Abs. 2a-c: Für die SP Baselland ist das Argument mit dem Takt und dass man deswegen dazu bereit sei, einen längeren Fussweg auf sich zu nehmen, nicht verständlich. Es macht den Anschein, dass dies geändert werden soll, um auf die Erschliessung von Aesch Nord, Reinach West, etc. (Vgl. Vorlage S. 16) verzichten zu können. Dies sind alles Gebiete, welche gemäss geltendem Dekret eigentlich schon heute zwingend erschlossen werden müssten, der Kanton hat dies aber bis anhin nicht gemacht.

Die SP Baselland schlägt vor, Zielgrössen anstelle von starren Kriterien vorzugeben. In dichtbebauten Gebieten soll in der Regel eine Fusswegdistanz von fünf Minuten und in weniger dichtbebauten Gebieten eine maximale Fusswegdistanz von zehn Minuten eingehalten werden. Ausnahmen sollen im Einverständnis mit den betroffenen Gemeinden und nach Wirtschaftlichkeit definiert werden.

#### **§10 Wirtschaftlichkeit**

Abs. 2: Ist dieser Passus überhaupt nötig? Es ist sowieso klar, dass die Transportunternehmen auf die Wirtschaftlichkeit achten müssen.

Abs. 3 und 4: Die SP Baselland fordert die Ergänzung um einen weiteren Passus: «Die Linien im ländlichen Raum sollen angebotsorientiert unabhängig vom Kostendeckungsgrad betrieben werden. Allenfalls können sie durch alternative Angebotsformen oder neue Mobilitätsangebote ergänzt werden.» In der Abstimmung über das Läuferfingerli hat die Bevölkerung klar zum Ausdruck gebracht, dass sie eine entsprechende Mindest-Erschliessung für die Gemeinden erwartet.

#### **§11 Auslastung**

Abs. 1 und 2: Hier soll noch eine weitere Hürde eingebaut werden. Das Fahrplanangebot kann nur unterschritten werden, wenn sich auch die betroffene Gemeinde respektive die betroffenen Gemeinden einverstanden zeigen. Dies soll ergänzt werden.

Mit freundlichen Grüssen



Adil Koller  
Präsident SP Baselland